Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1248

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 september 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 Augustus 2026 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20-21 september 2026 in Dublin, Ierland (Kamerstuk 21 501-33-1239), over de brief van 3 juli 2026 over het verslag van de Transportraad van 8 juni 2026 (Kamerstuk 21 501-33-1236), over de brief van 19 juni 2026 over Fiche: Verordening multimodale boekingen / MDMS (Kamerstuk 22112–4387) en over de brief van 19 juni 2026 over Fiche: Verordening trein ticketverkoop (RTR); herziening Verordening passagiersrechten spoor (herziening RPRR) (Kamerstuk 22112–4386).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 september 2026 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 14 september 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

kst-21501-33-1248
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Inhoudsopgave

Inleiding	2
D66-fractie	2
VVD-fractie	3
PRO-fractie	9
CDA-fractie	10
JA21-fractie	12
BBB-fractie	12
Groep Markuszower	14

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 20 en 21 september 2026, het verslag van de Transportraad van 8 juni 2026 en de BNC-fiches over het Europese Passagierspakket. Zij hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20 en 21 september 2026 en van de BNC-fiches over de Verordening multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS), de Verordening treinticketverkoop (RTR) en de herziening van de Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (RPRR). Zij hebben hierover de volgende vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele bijeenkomst van EU-transportministers in Dublin, Ierland. Deze leden hebben daarover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad, de bijbehorende stukken en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van Groep Markuszower hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven omtrent de Informele Transportraad op 20 en 21 september. Deze leden hebben hier nog enkele vragen over.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat de voorgestelde verplichte stikstofoxidencontrole (NO_x) tijdens de APK een opwarmrit vereist die niet past in het huidige Nederlandse APK-systeem. Deze leden onderschrijven het belang van betrouwbare uitstootmetingen, maar vragen zich af hoe deze praktische mismatch tijdig wordt opgelost. Kan de Minister toelichten op welke termijn en via welke uitvoeringshandeling deze NO_x-controle nader wordt uitgewerkt? Op welke wijze wordt voorkomen dat APK-keurmeesters tussentijds worden geconfronteerd met aansprake-

lijkheidsrisico's, extra administratieve lasten en onwerkbare situaties doordat zij met voertuigen van klanten de openbare weg op moeten? Is de Minister bereid zich in te zetten voor een oplossing die aansluit bij de bestaande Nederlandse APK-systematiek, bijvoorbeeld door alternatieve meetmethoden te verkennen?

De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van de door Nederland ondertekende Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) voor de uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar wegtransport langs de Scandinavian en North Sea-Baltic corridors. Deze leden vragen hoe het kabinet de ruimtelijke inpassing van deze grootschalige laadstations op strategische knooppunten langs de Nederlandse snelwegen coördineert met provincies en gemeenten, en hoe wordt voorkomen dat deze geen elektriciteitstoevoer krijgen van het reeds overbelaste elektriciteitsnet. Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet zich inzet om te bevorderen dat landen als Duitsland, Frankrijk en België deze infrastructuur binnen hetzelfde tijdpad uitrollen, zodat Nederlandse vervoerders hun elektrische vrachtwagens ook daadwerkelijk internationaal kunnen inzetten.

De leden van de D66-fractie constateren dat de kosten voor toezicht op de verordeningen multimodale boekingen (MDMS) en spoorticketing (RTR), geraamd op structureel 7,5 fte en € 967.000 per jaar bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM), niet zijn gereserveerd op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en via herprioritering binnen de IenW-begroting moeten worden opgevangen. Deze leden vragen het kabinet expliciet te bevestigen dat deze herprioritering niet ten koste gaat van lopende of geplande infrastructuurprojecten en onderhoud, gegeven de reeds beperkte financiële ruimte op het Mobiliteitsfonds. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke concrete begrotingsposten worden aangesproken om deze kosten te dekken?

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet in het BNC-fiche over MDMS aangeeft dat één verplichte Europese standaard voor technische interoperabiliteit volgens stakeholders niet wenselijk is, terwijl de voorstellen wel beogen bij te dragen aan een sterker geharmoniseerd Europees spoornet. Deze leden vragen het kabinet toe te lichten welke concrete bezwaren stakeholders hebben geuit tegen een verplichte Europese standaard, op welke onderdelen standaardisatie volgens het kabinet dan wél noodzakelijk is voor een goede werking van de voorstellen, en hoe zonder een dergelijke standaard voldoende technische interoperabiliteit tussen lidstaten wordt geborgd?

De toelatingsprocedures van nieuwe slimme voertuigen wordt momenteel geëvalueerd in de Europese Commissie, nu vragen de D66 leden hoe de Minister zich daar op in gaat zetten met betrekking tot strategische autonomie en nationale veiligheid?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie onderschrijven de inzet op een beter functionerende Europese vervoersmarkt, waarin reizigers eenvoudiger grensoverschrijdend kunnen reizen en innovatieve bedrijven eerlijke toegang tot de markt krijgen. Daarbij moeten verkeersveiligheid, keuzevrijheid, een gelijk speelveld en uitvoerbare regelgeving voorop-staan.

Verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie constateren dat het aantal verkeersslachtoffers in Nederland en andere lidstaten onverminderd hoog is en dat fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers daarbij een groot aandeel vormen. Welke concrete resultaten wil het kabinet tijdens de Informele Transportraad bereiken om bewezen veiligheidstechnologie, waaronder slimme rijhulpsystemen en systemen voor de detectie van fietsers en voetgangers, sneller beschikbaar en breder toepasbaar te maken? Hoe voorkomt het kabinet daarbij dat Europese regelgeving innovatieve veiligheidstoepassingen vertraagt of onnodig duur maakt? Deze leden vragen welke inzet Nederland kiest bij de verdere behandeling van het *Roadworthiness Package*. Kan het kabinet bevestigen dat Nederland blijft inzetten op risicogerichte en proportionele controles, ruimte voor moderne digitale meetmethoden en erkenning van technologische ontwikkelingen, in plaats van generieke nieuwe keurings- en administratieve verplichtingen voor alle voertuigen en keuringsstations?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts hoe het kabinet bevordert dat verkeersveiligheidsdata, kennis over ongevalsoorzaken en bewezen effectieve maatregelen beter tussen de lidstaten worden gedeeld. Welke concrete Europese afspraken zijn volgens het kabinet nodig om te voorkomen dat iedere lidstaat afzonderlijk dezelfde kennis en systemen moet ontwikkelen?

Geautomatiseerd vervoer

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat Nederland niet alleen een proeftuin voor geautomatiseerd vervoer moet zijn, maar ook een aantrekkelijke Europese vestigingsplaats voor de ontwikkeling, toelating en toepassing daarvan. Welke concrete belemmeringen binnen de Europese regelgeving staan grensoverschrijdende tests en commerciële toepassing momenteel nog in de weg? Welke concrete vervolgstappen, inclusief tijdpad, wil het kabinet verbinden aan de in juni 2026 ondertekende intentieverklaring over grensoverschrijdende testomgevingen? Welke gevolgen heeft het volgens het kabinet dat niet alle lidstaten deze verklaring hebben ondertekend? Welke voorstellen zal het kabinet tijdens de Informele Transportraad doen om deze belemmeringen weg te nemen en grensoverschrijdende testcorridors met Duitsland en België mogelijk te maken?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet zich in Europees verband inzet voor geharmoniseerde, voorspelbare en voortvarende toelatingsprocedures voor geautomatiseerde voer- en vaartuigen. Hoe voorkomt het kabinet dat innovatieve bedrijven worden geconfronteerd met uiteenlopende procedures en technische eisen in 27 lidstaten, terwijl de nationale verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid wel voldoende geborgd blijft? Op welke onderdelen ziet het kabinet, ondanks deze nationale bevoegdheid, ruimte voor Europese afstemming of wederzijdse erkenning van vergunningen, veiligheidsvoorwaarden en goedkeuringen?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat geautomatiseerd vervoer kan bijdragen aan verkeersveiligheid, maar waarschuwen voor een eenzijdige koppeling aan Vision Zero zonder duidelijkheid over praktische inpassing. Welke aantoonbare veiligheidswinst moet volgens het kabinet worden gerealiseerd voordat toepassingen breder kunnen worden toegelaten? Hoe worden daarbij ook innovatie en concurrentievermogen van de Europese voertuigindustrie meegewogen? Welke Europese afspraken zijn volgens het kabinet daarnaast nodig over aansprakelijkheid, handhaving, wegbeheer, gegevensdeling en rechtszekerheid?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de aangekondigde pilots met geautomatiseerd vervoer in het openbaar vervoer en de logistiek daadwerkelijk van start gaan. Kan het kabinet toezeggen deze pilots nadrukkelijk te richten op concrete maatschappelijke en economische knelpunten, zoals chauffeurstekorten, de bereikbaarheid van landelijke gebieden en de betrouwbaarheid van logistieke ketens? Aan de hand van welke criteria en binnen welke termijn wordt besloten of succesvolle toepassingen kunnen worden opgeschaald? Wanneer wordt het aangekondigde wetsvoorstel over het testen en gebruiken van geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg internetconsultatie gebracht en wanneer verwacht het kabinet dit wetsvoorstel bij de Kamer in te dienen?

De leden van de VVD-fractie wijzen daarnaast op de kansen van autonoom en op afstand bestuurd vervoer over water. Zij ontvangen signalen dat in Nederland bij praktijkproeven soms zulke zware veiligheidsvoorwaarden worden gesteld – bijvoorbeeld begeleiding door een volledig bemand vaartuig – dat een autonome operatie feitelijk dubbel moet worden bemenst. Herkent het kabinet het risico dat innovatieve maritieme bedrijven hierdoor uitwijken naar landen met een voorspelbaarder en meer risico gestuurd toelatingskader? Onder welke voorwaarden kunnen technische waarborgen, zoals redundante dataverbindingen, een veilige autonome terugvalmodus en gecertificeerde bediening op afstand, fysieke begeleiding vervangen? Is het kabinet bereid de Nederlandse test- en toelatingspraktijk te vergelijken met die in België en het Verenigd Koninkrijk en eventuele onnodige nationale belemmeringen weg te nemen? Welke inzet pleegt het kabinet tijdens de Transportraad voor Europese harmonisatie en wederzijdse erkenning van toelatingseisen voor autonoom en op afstand bestuurd varen?

De situatie in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector

De leden van de VVD-fractie constateren dat de situatie in het Midden-Oosten opnieuw laat zien hoe kwetsbaar internationale vervoers- en bevoorradingsketens kunnen zijn. Welke gevolgen ziet het kabinet voor de Nederlandse transportsector, havens, brandstofvoorziening en logistieke ketens? Op welke scenario's bereidt het kabinet zich voor en welke inzet kiest Nederland tijdens de Transportraad om de Europese transportsector weerbaarder te maken?
Deze leden constateren dat er op dit moment weliswaar geen direct Europees tekort aan olie wordt voorzien, maar dat de mondiale raffinagekrapte al gevolgen kan hebben voor de prijzen beschikbaarheid van diesel en kerosine. Welke indicatoren hanteert het kabinet om tijdig te kunnen ingrijpen en bij welke ontwikkeling acht het kabinet aanvullende Europese maatregelen noodzakelijk? Hoe wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een tijdelijk prijseffect en een daadwerkelijke bedreiging van de leveringszekerheid?

De leden van de VVD-fractie vinden dat Nederland als logistieke toegangspoort van Europa niet overmatig afhankelijk mag worden van kwetsbare aanvoerroutes of een beperkt aantal leveranciers van transportbrandstoffen en andere strategische goederen. Welke maatregelen zijn volgens het kabinet nodig om de aanvoer via zeehavens, pijpleidingen, binnenvaart, spoor en weg beter te spreiden en de onderlinge uitwisselbaarheid van deze modaliteiten te versterken? Welke afspraken wil het kabinet hierover op Europees niveau maken?

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet te bevestigen dat eventuele maatregelen bij sterk oplopende brandstof- of transportprijzen Europees gecoördineerd, gericht en tijdelijk moeten zijn. Hoe zal het

kabinet voorkomen dat ongerichte nationale steunmaatregelen in andere lidstaten het gelijke speelveld voor Nederlandse vervoerders aantasten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat lage waterstanden de logistieke knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de Nederlandse mainports versterken. Zij wijzen erop dat langdurig laagwater niet alleen de brandstofvoorziening raakt, maar ook de betrouwbaarheid en weerbaarheid van Europese goederenstromen als geheel. Is de Minister bereid tijdens deze Informele Transportraad te pleiten voor de ontwikkeling van een Europees laagwaterplan, waarin wordt uitgewerkt hoe de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer elkaar bij langdurige verstoringen kunnen aanvullen? Wil de Minister de Europese Commissie daarbij tevens verzoeken werk te maken van klimaatbestendige transportcorridors, betrouwbare grensoverschrijdende corridorinformatie en tijdige Europese coördinatie bij dreigende capaciteitsproblemen?

Grensoverschrijdend goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat betrouwbare Europese goederenstromen vragen om eenvoudige en geharmoniseerde regels. Bedrijven lopen bij gecombineerd vervoer nog altijd tegen uiteenlopende nationale regels en administratieve lasten aan. Is de Minister bereid zich bij een volgende formele Transportraad in te zetten voor een werkbare herziening van de Richtlijn Gecombineerd Vervoer? Kan hij daarbij voorkomen dat nieuwe verplichtingen afhankelijk worden van digitale systemen, zoals eFTI, zolang deze nog niet in alle lidstaten voldoende beschikbaar en toepasbaar zijn? Deze leden constateren daarnaast dat vrachtwagens in verschillende lidstaten nationaal 44 ton mogen vervoeren, terwijl tussen diezelfde lidstaten grensoverschrijdend een maximum van 40 ton geldt. Dit leidt tot extra voertuigbewegingen, overslag en kosten. Wil de Minister zich ervoor inzetten dat grensoverschrijdend vervoer met 44 ton mogelijk wordt tussen lidstaten die dit gewicht nationaal reeds toestaan, mits de infrastructuur en verkeersveiligheid dit toelaten?

Verordening multimodale digitale mobiliteitsdiensten

De leden van de VVD-fractie steunen het doel om reizigers via onafhankelijke platforms eenvoudiger vervoersopties te laten vergelijken en boeken. Daarvoor is het noodzakelijk dat de reikwijdte van de verordening helder is. Kan het kabinet bevestigen dat de verplichtingen rond toegang tot data en distributiemogelijkheden niet alleen betrekking hebben op grensoverschrijdende reizen, maar ook op binnenlandse en regionale vervoersdiensten, waaronder MaaS dienstverlening, ook van anderen dan de NS? Is het kabinet bereid zich ervoor in te zetten dat dit expliciet en ondubbelzinnig in de verordening wordt vastgelegd, zodat nationale markten of staatsondernemingen niet alsnog kunnen worden afgeschermd? Is het kabinet bereid vóór de verdere onderhandelingen een nationale impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen voor landelijke en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders, onafhankelijke ticketverkopers en reizigers?

De leden van de VVD-fractie vragen welke concrete invulling het kabinet wil geven aan eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden? Duidelijkheid nastreven is goed, maar de vraag blijft wel welke inhoudelijke richting voor verduidelijking het kabinet zoekt. Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat de Europese Commissie vooraf duidelijke, vooraf gekende en achteraf toetsbare FRAND-criteria vastlegt voor tarieven, datatoegang, technische koppelingen, rangschikking, standaardisatie en commerciële voorwaarden? Hoe wordt voorkomen dat verticaal geïnte-

greerde vervoerders hun eigen verkoopkanaal, aanbod of diensten bevoordelen en hoe wordt de in artikel 5 bedoelde scheiding tussen distributiefaciliteiten en de eigen inventaris-, beheer- en marketingfaciliteiten in de praktijk controleerbaar gemaakt? Ziet de transparantie op al het mobiliteitsverkeer (inbound en outbound)?

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel nieuwe toezichtstaken voor de Autoriteit Consument & Markt met zich meebrengt. Welke taken verlangen volgens de verordening een proactieve toezichtrol en welke taken kunnen klacht gestuurd worden uitgevoerd? Hoe beoordeelt het kabinet de uitvoerbaarheid en de benodigde capaciteit, en hoe voorkomt hij dat onduidelijke Europese normen leiden tot structureel hogere toezichtslasten die uiteindelijk bij reizigers, vervoerders of innovatieve platforms terechtkomen? Is het kabinet het met deze leden eens dat enkel klacht gestuurd toezicht niet in overeenstemming is met hetgeen de Verordening vraagt (proactief toezicht)? Kan het kabinet daarbij tevens toelichten waar consumenten terechtkunnen met klachten over structurele marktwerking, discriminatoire voorwaarden of de inrichting van een platform, wanneer hun klacht niet uitsluitend een individuele boeking betreft?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe de door de Europese Commissie gekozen beleidsoptie zich verhoudt tot de verdergaande mogelijkheid van een functionele of organisatorische scheiding tussen vervoerders en MDMS-platforms. Welke voordelen, nadelen en uitvoeringsgevolgen hebben beide modellen voor de Nederlandse markt? Waarom acht het kabinet de gekozen optie voldoende om machtsmisbruik te voorkomen? Hoe zijn de ervaringen met de Nederlandse MaaS-markt en de recente Nederlandse jurisprudentie over toegang tot vervoersdiensten en verkoopkanalen in deze beoordeling betrokken? Hoe ziet het kabinet de houdbaarheid van het eigen standpunt in de CBb-procedure met MaaS-partijen tegen het licht van wat deze verordening vraagt naar de toekomst toe?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat reizigers zelf moeten kunnen bepalen of reisopties worden gerangschikt op prijs, reistijd, betrouwbaarheid, toegankelijkheid, aantal overstappen of duurzaamheid. Zet Nederland zich ervoor in dat Europese regels geen voorkeursmodaliteit of beleidsmatige rangschikking voorschrijven en dat commerciële beïnvloeding van zoekresultaten altijd duidelijk herkenbaar is?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat proportionaliteit voor kleinere ondernemingen van belang is, maar waarschuwen dat uitzonderingen niet mogen leiden tot twee afzonderlijke markten of nieuwe toetredingsdrempels. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke ondernemingen onder de voorgestelde mkb-uitzonderingen vallen, welk deel van de markt zij vertegenwoordigen en welke gevolgen deze uitzonderingen hebben voor reizigers en concurrerende platforms? Zal Nederland bepleiten dat uitzonderingen beperkt, objectief gerechtvaardigd en periodiek geëvalueerd worden?

De leden van de VVD-fractie constateren dat onafhankelijke verkoopplatforms in de luchtvaart veel verder zijn ontwikkeld dan in de spoorsector. Welke lessen uit de luchtvaart zijn volgens het kabinet bruikbaar voor het spoor en op welke punten zijn beide sectoren niet vergelijkbaar? Is het kabinet ervan overtuigd dat de voorgestelde verordening voldoende is om daadwerkelijk meerdere concurrerende platforms tot stand te brengen? Welke aanvullende voorwaarden zijn nodig om nieuwe aanbieders

toegang te geven zonder kleinere partijen met onevenredige verplichtingen te belasten?

De leden van de VVD-fractie vragen welke mate van Europese technische standaardisatie noodzakelijk is om data en tickets daadwerkelijk via verschillende platforms toegankelijk te maken. Waarom acht het kabinet één verplichte Europese standaard niet wenselijk? Welke onderdelen moeten volgens het kabinet wel Europees worden gestandaardiseerd en hoe wordt gegarandeerd dat bestaande nationale systemen technisch interoperabel zijn?

Verordening treinticketverkoop en herziening passagiersrechten spoor

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een reiziger die via één verkoopkanaal een internationale treinreis boekt, bij vertraging, uitval of een gemiste aansluiting niet zelf hoeft uit te zoeken welke vervoerder of verkoper verantwoordelijk is. Dat zou op voorhand, voor vertrek, voor ieder deel van de reis voor de reiziger duidelijk moeten zijn. Zet het kabinet in op één duidelijk aanspreekpunt voor de reiziger gedurende de gehele geboekte reis of eventuele delen ervan? Hoe worden aansprakelijkheid, bijstand, omboeking en compensatie vervolgens eerlijk verdeeld tussen vervoerders, platforms en – indien relevant – infrastructuurbeheerders? Welke rol en eventuele aansprakelijkheidspositie hebben infrastructuurbeheerders wanneer een verstoring door de infrastructuur wordt veroorzaakt? Is het kabinet bereid te onderzoeken of vervoerders in die situatie een regresmogelijkheid op de infrastructuurbeheerder moeten krijgen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de verplichte toegang tot het retailaanbod daadwerkelijk het volledige aanbod omvat, waaronder actietarieven, kortingen, abonnementen, loyaliteitsproducten en andere commerciële producten die een vervoerder via zijn eigen kanalen aanbiedt. Hoe voorkomt het kabinet dat dominante of verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen onafhankelijke verkopers slechts toegang geven tot een beperkter of minder aantrekkelijk aanbod? Kan het kabinet tevens toelichten hoe de voorgestelde 50%-regel in de Nederlandse markt zal worden toegepast? Gelden de transparantieregels voor in- en outbound-verkeer? Is NS de enige partij die onder de 50% regel valt voor wie die verplichtingen geldt?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de verordening voorschrijft dat tickets uiterlijk vijf maanden voor vertrek beschikbaar moeten zijn. Hoe wordt daarbij omgegaan met geplande werkzaamheden, nog niet definitief verdeelde capaciteit en onverwachte stremmingen? Wie bepaalt wat een realistische overstaptijd is en welke objectieve maatstaven worden daarvoor gehanteerd? Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat deze normen vooraf duidelijk zijn, zodat reizigers en marktpartijen niet pas achteraf door een toezichthouder of rechter duidelijkheid krijgen? Hoe om te gaan men ongeplande stremmingen, die een overmacht-situatie voor de vervoerder en ook het platform creëren? Niet in alle landen zijn de vervoerders ook spoorwegbeheerder. Vindt het kabinet dat ook de spoorwegbeheerder een aansprakelijkheidspositie moet hebben, al is het maar bilateraal door middel van regres en/of verhaal door de vervoerder, als de vervoerder de reiziger moet compenseren? Het valt de leden van de VVD-fractie op dat de rol van de spoorwegbeheerder in het geheel niet is meegenomen in het reizigerspakket terwijl die wel een bron van vertraging of stremming kan zijn. Dit geldt ook voor de RPRR. Wat is eerlijk, redelijk en non-discriminatoir nu echt? Concreet voor de praktijk? Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom voor de verordening treinticketverkoop en de herziening van de passagiersrechten een bepaalde beleidsoptie wordt verkozen, terwijl de verdergaande optie met een scherpere scheiding tussen verkoop en vervoer slechts beperkt wordt uitgewerkt. Kan het kabinet de voor- en nadelen van beide opties nader uiteenzetten, in het bijzonder wat betreft markttoegang, uitvoerbaarheid, regeldruk en het voorkomen van machtsmisbruik? Welke concrete waarborgen maken volgens het kabinet dat de voorkeursoptie in Nederland daadwerkelijk tot een opener en concurrerender ticketmarkt leidt? En waarom zou optie 4 een «brug te ver» zijn? Is dat omdat anders iedere marktwerking uit het spoorvervoer gaat, zij enkel vervoerder zouden zijn en er alleen concurrentie ontstaat tussen platforms?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorstellen uitwerken voor binnenlandse en regionale treinreizen. Deelt het kabinet de opvatting dat de Europese voorstellen niet uitsluitend moeten worden beoordeeld vanuit nachttreinen en internationale verbindingen, maar ook moeten bijdragen aan een open Nederlandse markt voor de verkoop van binnenlandse treintickets? Welke aanpassingen zijn nodig om de huidige Nederlandse praktijk in overeenstemming te brengen met de voorgestelde verordening? Welke afweging ligt ten grondslag ligt aan de Nederlandse onderhandelingsinzet? Het BNC-fiche gaat niet in op de vraag hoe de *sharing obligation* zich verhoudt tot het Nederlandse *Checking In Checking Out* en OVpay-model. Ook niet op de positie van NS. Dat marktsegment zou toch ook onder de Verordening moeten vallen? Wat is de Nederlandse onderhandelingsinzet? Ook met betrekking tot de rol en positie van MaaS-partijen? Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat over dit probleem al een procedure bij het CBb loopt? Is het kabinet voornemens het «Nederlandse model» voor ticketdistributie als voorbeeld te blijven presenteren in de Europese onderhandelingen, ondanks dat dit model door de rechter in een tussenuitspraak, door consumentenorganisaties en door marktpartijen ter discussie wordt gesteld?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat de *sharing obligation* van artikel 4 RTR ook geldt voor treinreizen die via het check-in/check-out-mechanisme (OVpay) worden afgerekend? Is het kabinet zich ervan bewust dat de Verordening slechts circa 2% tot 5% van alle Nederlandse treinreizen raakt in plaats van vrijwel het volledige treinverkeer, als dat niet het geval is? Deze leden behoeven hier verduidelijking, omdat de Verordening ook ziet op nationaal treinverkeer. Dient de *sharing obligation* zich uit te strekken tot het volledige retailaanbod van vervoerders – inclusief kortingen, aanbiedingen en abonnementen? Zal dit het kabinetsstandpunt zijn in de onderhandelingen? Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie welke concrete aanpassingen het kabinet tijdens de onderhandelingen wil bereiken. Kan het kabinet toezeggen zich in te zetten voor een regeling die de positie van de reiziger daadwerkelijk versterkt, eerlijke markttoegang voor nieuwe aanbieders afdwingt, de keuzevrijheid van consumenten beschermt en tegelijkertijd voorkomt dat vervoerders en platforms met onuitvoerbare verplichtingen of onevenredige kosten worden geconfronteerd?

PRO-fractie

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad en constateren dat de Amerikaanse aanval op Iran tot grote verstoring heeft geleid van de aanvoer van olie en fossiele brandstoffen. Samen met de toenemend effectievere sancties op Rusland leidt dit tot minder aanvoer van met name zwaardere

oliën die geschikt zijn voor de productie van diesel en kerosine. Juist daar stegen en stijgen de prijzen. Wat kan Nederland en Europa beter doen om de economische gevolgen van onze olieafhankelijkheid te verminderen? Hoe voorkomen we, zo vragen de aan het woord zijnde leden, dat landen die die mogelijkheid hebben, brandstof hamsteren ten koste van andere landen? Hoe wordt ingegrepen in de markt om speculatie en woeker te bestrijden en schaarste winsten/windfall bij de sector af te romen? En hoe kan Europa of Nederland sturen op de raffinage prioriteiten, zodat de productie van meer onmisbare diesel blijft gewaarborgd? Hoe voorkomt Nederland of Europa, dat de hogere prijzen leidden tot prijsmaatregelen die vraag vergroten en daarmee de vraag en schaarste aanwakkeren? Is de Minister bereid om zich in te zetten voor een energieonafhankelijk Europa, dat niet meer kwetsbaar is voor dit soort verstoringen?

De leden van de PRO-fractie hechten veel waarde aan goed en betaalbaar openbaar vervoer. Deze zomer was er, mede vanwege de hoge brandstofprijzen, een NL-ticket waarmee reizigers voordelig met de trein konden reizen tijdens de daluren. De hoge brandstofprijzen zijn niet voorbij, onder andere daarom vinden deze leden het verstandig om op nationaal en Europees niveau het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Is het kabinet van plan om hier bij de Informele Transportraad op in te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PRO-fractie hebben de afgelopen jaren veelvuldig aandacht gevraagd voor een eenvoudig en EU-breed ticketsysteem voor de trein. Er ligt nu eindelijk een voorstel voor het verbeteren van de passagiersrechten. Graag vernemen deze leden wat de inschatting van het kabinet is ten aanzien van het verdere proces en tijdpad? En hoe gaat het kabinet concreet stimuleren dat dit proces de komende tijd zo spoedig mogelijk wordt afgerond en niet verder wordt uitgekleed? Ziet het kabinet kans om in EU-verband hierbij met andere lidstaten nauw op te trekken?

De leden van de PRO-fractie geven aan dat recent in de Kamer zorgen zijn besproken over het feit dat de grensformaliteiten bij de Eurostar in Amsterdam de nodige belemmeringen kennen vanwege gebrekkige capaciteit bij de KMar. Het kabinet heeft toegezegd om hiermee aan de slag te gaan. Kan een update gegeven worden over welke acties recentelijk zijn ondernomen en of er concreet zicht is op een oplossing?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie onderschrijven het belang van het Roadworthiness Package en de bredere Europese inzet op verkeersveiligheid in het kader van Vision Zero.

De leden van de CDA-fractie constateren dat fietsers in Nederland een bijzonder kwetsbare groep vormen in het verkeer. In 2025 vielen 759 verkeersdoden, waarvan 281 fietsers.[1] Deze leden vragen hoe het kabinet deze ontwikkeling betrekt bij de Nederlandse inzet in Europees verband en in hoeverre binnen de verdere uitwerking van Vision Zero voldoende aandacht is voor de veiligheid van fietsers. Deze leden vragen daarnaast welke mogelijkheden het kabinet ziet om binnen Europese regelgeving meer aandacht te geven aan de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Kan het kabinet aangeven welke Europese maatregelen op dit terrein volgens Nederland prioriteit verdienen?

[1] Fonds Slachtofferhulp. (2026). Verkeersdoden in Nederland: statistieken aantallen 2025. Verkeersdoden in Nederland: de cijfers van 2025.

De leden van de CDA-fractie constateren dat Nederland met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Meerjarenplan Fietsveiligheid al inzet op veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het terugdringen van risicogedrag. Zij vragen hoe deze Nederlandse aanpak zich verhoudt tot de Europese doelstellingen van Vision Zero en of het kabinet mogelijkheden ziet om de Nederlandse kennis en ervaring met fietsbeleid nadrukkelijker in Europees verband te agenderen.

De leden van de CDA-fractie hebben hiernaast kennisgenomen van de inzet van het kabinet ten aanzien van Automated Driving Systems (ADS) en de grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen. Deze leden zien de potentiële bijdrage van geautomatiseerd vervoer aan de verkeersveiligheid en onderschrijven het belang van Europese samenwerking en harmonisatie van technische veiligheidseisen. Tegelijkertijd vinden deze leden het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om zelf te bepalen waar, wanneer en onder welke operationele voorwaarden geautomatiseerde voertuigen op de nationale openbare weg kunnen worden getest en ingezet. Dit is volgens deze leden mede van belang omdat de verkeerssituatie, weginrichting, handhaving en positie van verschillende verkeersdeelnemers per lidstaat kunnen verschillen.

De leden van de CDA-fractie vragen daarom in hoeverre de verdere Europese samenwerking en harmonisatie op het gebied van ADS gevolgen kan hebben voor de huidige nationale bevoegdheden van lidstaten. Kan het kabinet daarbij onderscheid maken tussen enerzijds de Europese harmonisatie van technische eisen en typegoedkeuringen en anderzijds de bevoegdheid van lidstaten om voorwaarden te stellen aan het testen en de daadwerkelijke inzet van geautomatiseerde voertuigen op hun openbare wegen? Kan het kabinet toelichten welke ruimte Nederland en de RDW momenteel hebben om zelfstandig te bepalen waar, wanneer en onder welke voorwaarden dergelijke voertuigen in Nederland mogen worden getest of ingezet, en in hoeverre het kabinet verwacht dat deze nationale beoordelingsruimte door toekomstige Europese regelgeving kan worden beperkt?

De leden van de CDA-fractie wijzen hierbij op de recente goedkeuring van Tesla's FSD Supervised in Nederland, waarmee Nederland als eerste land in Europa het gebruik hiervan mogelijk heeft gemaakt. Hoewel het hierbij gaat om een rijhulpsysteem waarbij de bestuurder verantwoordelijk en voortdurend betrokken blijft en niet om volledig autonoom rijden, laat deze casus volgens deze leden zien dat nationale beoordelingsruimte ook kan bijdragen aan een verantwoorde en voortvarende introductie van nieuwe technologie. Kan het kabinet toelichten welke nationale bevoegdheden en Europese uitzonderingsmogelijkheden deze goedkeuring mogelijk hebben gemaakt? Acht het kabinet het wenselijk dat Nederland ook in de toekomst ruimte behoudt om, vooruitlopend op volledige Europese harmonisatie, dergelijke systemen onder specifieke voorwaarden toe te laten of te testen? Op welke wijze wil het kabinet deze ruimte betrekken bij toekomstige Europese afspraken over ADS en grensoverschrijdende testomgevingen?

De leden van de CDA-fractie onderschrijven daarnaast de inzet van het kabinet om te komen tot een veilige en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer en vinden het daarbij goed dat Nederland zich binnen de UNECE niet alleen richt op technische regelgeving, maar ook aandacht vraagt voor aspecten als handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid. Deze leden vragen hoe het kabinet deze inzet de komende periode verder wil vormgeven en op welke wijze Nederland binnen de UNECE en in EU-verband concreet zal bijdragen aan verdere

internationale afstemming op deze onderwerpen. Kan het kabinet daarbij tevens toelichten hoe wordt geborgd dat afspraken over technische harmonisatie voldoende aansluiten bij de juridische en praktische voorwaarden die nodig zijn voor een veilige inzet van geautomatiseerde voertuigen in het Nederlandse verkeerssysteem?

JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie constateren dat er tussen de lidstaten nog veel divergentie bestaat in de regelgeving rond geautomatiseerd vervoer. Deelt de Minister de opvatting dat het, gezien het vrije verkeer van personen, verwarrend kan zijn voor bestuurders en vervoerders wanneer het per lidstaat kan verschillen of zij de automatische besturing van hun voertuigen mogen gebruiken? Betekent het feit dat niet alle lidstaten de intentieverklaring voor grensoverschrijdende testomgevingen hebben ondertekend, ook dat de lidstaten die niet hebben getekend daarmee tegenstander zijn van verdere toelating en ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer? Zo ja, is de Minister bereid zich binnen EU-verband in te zetten om deze lidstaten op andere gedachten te brengen? Deelt de Minister de opvatting dat het in het Nederlands belang is om tot innovatievriendelijke en op EU-niveau geharmoniseerde regelgeving voor geautomatiseerd vervoer te komen? Zo ja, is hij bereid zich daar in EU-verband voor in te zetten? Hoe ziet de Minister een maatregel als het wederzijds erkennen en toelaten van systemen voor autonoom rijden en de bijbehorende testvoertuigen? Kunnen er al stappen in deze richting worden gezet voordat verdere Europese harmonisatie van toelating, vergunningverlening en veiligheidsvoorwaarden tot stand is gekomen?

De leden van de JA21-fractie constateren dat het BNC-fiche RTR/RMB van het kabinet op de agenda staat. Gaat de RTR vragen dat álle soorten tickets en reis producten, dus niet enkel het standaard e-ticket, verkocht kunnen worden? Zo ja, gaat ook CICO (Check-in, Check-out) reizen met OVpay hiermee onder de nieuwe regels vallen? Wat is de inzet van het kabinet wat betreft CICO-reizen met OVpay? Is het huidige Nederlandse systeem voorbereid op de situatie dat álle soorten tickets en reis producten, dus inclusief CICO-reizen met OVpay, onder de nieuwe RTR-regels gaan vallen? Zo nee, waar schiet de huidige situatie tekort? Betekenen de nieuwe RTR-regels dat álle marktpartijen ook op een gelijk speelveld moeten kunnen deelnemen aan de verkoop en distributie van treinreisproducten van vervoerders, inclusief reizen met korting, abonnementen en tijdelijke aanbiedingen? Wat gaat de inzet van het kabinet zijn rondom dit thema?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie onderschrijven het belang van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De ontwikkeling in Nederland is zorgelijk: in 2025 vielen 759 verkeersdoden en de verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers verder zal stijgen. Tegelijkertijd wijzen deze leden erop dat nieuwe Europese regels wel uitvoerbaar en betaalbaar moeten blijven. Zo past de voorgestelde verplichte NO_x-controle, waarvoor eerst een opwarmrit nodig is, niet binnen het huidige Nederlandse APK-systeem. Kan de Minister aangeven welke inzet Nederland kiest bij de verdere uitwerking van deze NO_x-controle? Is de Minister bereid zich te verzetten tegen verplichtingen waarvan de maatschappelijke meerwaarde onvoldoende opweegt tegen de praktische en financiële lasten voor automobilisten, garages en uitvoeringsorganisaties?
De Europese Vision Zero richt zich naast voertuigtechniek en handhaving ook op veiliger infrastructuur. Hoe voorkomt de Minister dat de Europese en Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid zich te sterk richt op

nieuwe technische verplichtingen, terwijl investeringen in veilige wegen en infrastructuur minstens zo belangrijk zijn?

De leden van de BBB-fractie zien kansen in geautomatiseerd vervoer, zeker waar personeelstekorten toenemen en het openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden onder druk staat. Het kabinet kondigt pilots aan in openbaar vervoer en logistiek die juist op deze problemen worden gericht. Kan de Minister toelichten waar en op basis van welke criteria deze pilots plaatsvinden? Worden daarbij nadrukkelijk ook landelijke gebieden en grensregio's betrokken waar traditioneel openbaar vervoer steeds moeilijker rendabel te organiseren is? Nederland steunt daarnaast grensoverschrijdende testgebieden. Daarbij wordt onder meer gekeken naar Europese afstemming over toelating, vergunningverlening, veiligheidsvoorwaarden en wederzijdse erkenning van goedkeuringen, terwijl het kabinet tegelijkertijd benadrukt dat de toelating van testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft. Hoe ver is Nederland bereid te gaan met wederzijdse erkenning van goedkeuringen? Kan de Minister bevestigen dat Nederland ook bij verdere Europese harmonisatie zelfstandig blijft beslissen welke geautomatiseerde voertuigen op de Nederlandse openbare weg worden toegelaten?

De leden van de BBB-fractie lezen dat spanningen in het Midden-Oosten leiden tot meer volatiliteit op de brandstofmarkt. Daarbij zorgen lage waterstanden nu al voor knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de westelijke mainports naar de rest van Nederland.
Welke risico's ziet de Minister voor de bevoorradingszekerheid van transportbedrijven en huishoudens buiten de mainportregio's als geopolitieke verstoringen en lage waterstanden tegelijkertijd aanhouden? Welke concrete noodmaatregelen liggen klaar om te voorkomen dat juist binnenvaart, wegtransport en regionale distributie in de knel komen?

De leden van de BBB-fractie steunen het uitgangspunt dat een internationale treinreis eenvoudiger geboekt moet kunnen worden. Reizigers moeten verschillende aanbieders gemakkelijk kunnen vergelijken en ook bij een reis met meerdere vervoerders duidelijkheid houden over hun rechten. Tegelijkertijd constateren deze leden dat de reikwijdte van het Europese passagierspakket veel breder is dan alleen internationale langeafstandsreizen. De voorstellen kunnen ook gevolgen hebben voor binnenlandse en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders en onafhankelijke ticketverkopers. De rapporteursnotitie constateert dat nog niet duidelijk is of deze nationale gevolgen afzonderlijk in kaart worden gebracht. Is de Minister bereid vóórdat Nederland instemt met de uiteindelijke voorstellen afzonderlijk in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor Nederlandse regionale vervoerders, concessies en MaaS-aanbieders, inclusief de uitvoerings- en regeldrukkosten? Ook constateren deze leden dat een belangrijke rol is weggelegd voor het FRAND-principe, waarbij commerciële voorwaarden eerlijk, redelijk en niet-discriminerend moeten zijn. De ACM en verschillende marktpartijen waarschuwen echter dat onduidelijkheid over deze open norm kan leiden tot verschillende interpretaties, klachten, rechtszaken en extra uitvoeringslasten. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de open FRAND-norm in de praktijk leidt tot rechtsonzekerheid en extra uitvoeringslasten? Zet Nederland erop in dat de voorwaarden voor toepassing van FRAND vóór inwerkingtreding zo concreet mogelijk op Europees niveau worden vastgelegd?

De leden van de BBB-fractie lezen daarnaast dat spoorvervoerders hun kaartverkoop vijf maanden voorafgaand aan de reis moeten openstellen. Zij wijzen erop dat regionale vervoerders voor hun dienstregeling mede afhankelijk kunnen zijn van capaciteitsverdeling, geplande werkzaam-

heden en informatie van infrastructuurbeheerders die op dat moment nog niet altijd beschikbaar is. Welke gevolgen verwacht de Minister van deze boekingstermijn voor regionale vervoerders? Is de Minister bereid zich in de onderhandelingen in te zetten voor voldoende flexibiliteit wanneer vervoerders vijf maanden vooraf redelijkerwijs nog niet over de benodigde capaciteits- of infrastructuurinformatie beschikken?

Tot slot constateren de leden van de BBB-fractie dat binnen het Platform International Rail Passenger wordt gewerkt aan een Europees grensoverschrijdend spoornetwerk richting 2040. Daarbij staan onder andere dienstregelingen, capaciteit, materieel en grensoverschrijdende corridors centraal. Kan de Minister aangeven hoe Nederland bij de ontwikkeling van dit netwerk voorkomt dat de aandacht uitsluitend uitgaat naar hogesnelheidsverbindingen tussen grote steden? Hoe worden ook regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen meegenomen, juist voor inwoners en bedrijven in onze grensregio's?

Groep Markuszower

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland de Europese Vision Zero-doelstellingen onderschrijft en zich actief inzet voor de implementatie van de ITS-regelgeving. Dit terwijl het aantal verkeersdoden de laatste jaren is toegenomen en volgens prognose de komende jaren verder zal stijgen. Deze leden vragen zich af welke concrete resultaten de reeds ingezette en geïmplementeerde Europese verkeersveiligheidsmaatregelen en ITS-toepassingen in Nederland tot dusver hebben opgeleverd.

De leden van de Groep Markuszower zijn ontstemd over de prognose waarin het aantal verwachtte verkeersdoden de komende jaren zal toenemen. Deze leden willen weten welke aanvullende maatregelen de Minister noodzakelijk acht om de huidige negatieve ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen keren.

De leden van de Groep Markuszower constateren dat het Roadworthiness package hoog op de agenda van het voorzitterschap staat. Voor de leden staat vast dat maatregelen teneinde minder uitstoot van voertuigen te realiseren doorgaans meer kosten met zich meebrengen. Deze leden willen daarom graag weten wat bij implementatie van dit pakket de gevolgen zijn voor de kosten van aanschaf en onderhoud voor autokopers, en autobezitters, en welke financiële gevolgen dit heeft voor autogarages, dan wel autohandelaren.

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland enerzijds belang hecht aan goede Europese afstemming en samenwerking op het gebied van geautomatiseerd vervoer, maar anderzijds benadrukt dat het toelaten van testvoertuigen een nationale bevoegdheid moet blijven. Deze leden vragen zich af hoe deze twee uitgangspunten zich tot elkaar verhouden en waar volgens de Minister de grens tussen wenselijke afstemming en nationale bevoegdheid ligt op het gebied van geautomatiseerd vervoer.

De leden van de Groep Markuszower lezen dat de situatie in het Midden-Oosten besproken zal worden tijdens de Informele Transportraad. Deze leden maken zich zorgen over de prijs die Nederlanders momenteel betalen voor een liter benzine of diesel en vinden dat het kabinet hier moet ingrijpen. Deze leden willen weten welke mogelijkheden de Minister ziet om op nationaal en Europees niveau de hoge brandstof-, transport- en vervoerskosten voor Nederlanders te verlagen.

De leden van de Groep Markuszower constateren in diverse media dat veel Nederlanders keuzes moeten maken in hun dagelijkse uitgaven en dat sommigen zich zelfs genoodzaakt zien een afweging te maken tussen vervoerskosten en boodschappen. Voor deze leden is daarmee een grens bereikt. Zij willen weten of de Minister deze opvatting deelt en met welke concrete inzet hij de Informele Transportraad ingaat teneinde de brandstof-, transport- en vervoerskosten te verlagen voor Nederlanders.

II Reactie/antwoord van de Minister

D66-fractie

Vraag 1

De leden van de D66-fractie constateren dat de voorgestelde verplichte stikstofoxidencontrole (NO_x) tijdens de APK een opwarmrit vereist die niet past in het huidige Nederlandse APK-systeem. Deze leden onderschrijven het belang van betrouwbare uitstootmetingen, maar vragen zich af hoe deze praktische mismatch tijdig wordt opgelost. Kan de Minister toelichten op welke termijn en via welke uitvoeringshandeling deze NO_x-controle nader wordt uitgewerkt? Op welke wijze wordt voorkomen dat APK-keurmeesters tussentijds worden geconfronteerd met aansprakelijkheidsrisico's, extra administratieve lasten en onwerkbare situaties doordat zij met voertuigen van klanten de openbare weg op moeten? Is de Minister bereid zich in te zetten voor een oplossing die aansluit bij de bestaande Nederlandse APK-systematiek, bijvoorbeeld door alternatieve meetmethoden te verkennen?

Antwoord

Het kabinet staat positief tegenover het opnemen van een NO_x-emissietest in de APK, maar is tegen een mogelijke opwarmrit als onderdeel hiervan. Het kabinet blijft gedurende de onderhandelingen van het *Roadworthiness Package* de onuitvoerbaarheid van een opwarmrit in het Nederlandse APK-systeem benadrukken bij de Commissie om onder andere te voorkomen dat APK-keurmeesters hiermee te maken krijgen tijdens de controle op NO_x in de APK. Nederland trekt hierin actief op met andere lidstaten. Daarnaast zet het kabinet zich in voor effectieve oplossingen die aansluiten bij de bestaande Nederlandse APK-systematiek, waaronder het verkennen van alternatieve meetmethoden. Een voorbeeld hiervan is het beoordelen van NO_x via het On-Board Diagnostics (OBD) systeem, een ingebouwd computersysteem in moderne voertuigen dat de prestaties van de motor, de uitstoot en andere belangrijke onderdelen continu bewaakt.

Vraag 2a

De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van de door Nederland ondertekende Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) voor de uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar wegtransport langs de Scandinavian en North Sea-Baltic corridors.Deze leden vragen hoe het kabinet de ruimtelijke inpassing van deze grootschalige laadstations op strategische knooppunten langs de Nederlandse snelwegen coördineert met provincies en gemeenten, en hoe wordt voorkomen dat deze geen elektriciteitstoevoer krijgen van het reeds overbelaste elektriciteitsnet. Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet zich inzet om te bevorderen dat landen als Duitsland, Frankrijk en België deze infrastructuur binnen hetzelfde tijdpad uitrollen, zodat Nederlandse vervoerders hun elektrische vrachtwagens ook daadwerkelijk internationaal kunnen inzetten.

Antwoord

De realisatie van een landelijk dekkend netwerk van publiek toegankelijke laadinfrastructuur is van groot belang voor de elektrificatie van het wegtransport. Op dit moment zijn er in heel Nederland al meer dan 200 laadlocaties die geschikt zijn voor het elektrisch laden van zware vrachtvoertuigen. Dat is nu nog voldoende, maar het is belangrijk dat dit aantal meegroeit met het aantal elektrische vrachtwagens. Om te zorgen voor een goede samenhang tussen de realisatie van laadlocaties langs het hoofdwegennet en op andere locaties, zoeken Rijk en provincies regelmatig afstemming binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL-regio's staan op hun beurt in nauw contact met de gemeenten. Een belangrijk doel van deze afstemming is om schaarse grond en beschikbare netcapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Het Rijk ontwikkelt momenteel een routekaart waarin de langetermijnplannen voor logistieke laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen worden uitgewerkt. Deze routekaart geeft netbeheerders en andere publieke en private partijen inzicht in onder andere het tijdspad en de ruimte die beschikbaar wordt gesteld voor logistiek laden. Voor het opstellen van de routekaart vindt naar verwachting eind 2026 een participatieproces plaats, waarbij zowel publieke partijen als marktpartijen input kunnen leveren. Het Rijk beoogt met de routekaart en het programma Stopcontact op Land de nodige randvoorwaarden te creëren voor de opschaling van logistiek laden. De exploitanten bepalen uiteindelijk zelf de ingroei in de beschikbare ruimte en netaansluiting.

Vraag 2b

Hoe wordt voorkomen dat deze geen elektriciteitstoevoer krijgen van het reeds overbelaste elektriciteitsnet?

Antwoord

Op veel verzorgingsplaatsen zijn al netaansluitingen aanwezig. Het Rijk werkt momenteel aan het behoud van deze netaansluitingen. Zo zijn er de komende jaren netaansluitingen beschikbaar voor de realisatie van logistieke laders, zonder het elektriciteitsnet verder te belasten. Voor het realiseren van toekomstbestendige netaansluitingen op verzorgingsplaatsen is het programma Stopcontact op Land (SOL) opgericht. Het programma SOL heeft afgelopen jaar een nationale status gekregen via het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (nMIEK). Op dit moment wordt binnen het nMIEK met netbeheerders een samenwerkingsaanpak ontwikkeld voor het efficiënt uitrollen van de benodigde netaansluitingen op verzorgingsplaatsen. Zo weten netbeheerders welke behoeften er op hen afkomen en welke belasting van hun net dit oplevert, wat behulpzaam is bij hun uitrolstrategie, en kan het Rijk haar geld zo efficiënt mogelijk besteden om de groei van laadinfrastructuur op Nederlandse snelwegen te realiseren in tijden van netcongestie.

Vraag 2c

Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet zich inzet om te bevorderen dat landen als Duitsland, Frankrijk en België deze infrastructuur binnen hetzelfde tijdpad uitrollen, zodat Nederlandse vervoerders hun elektrische vrachtwagens ook daadwerkelijk internationaal kunnen inzetten.

Antwoord

Voor Nederlandse vervoerders is het belangrijk dat zij over de grens ook voldoende laadmogelijkheden hebben voor hun elektrische vrachtwagen. Naast het feit dat Nederland in de EU continu het belang van een Europees dekkend netwerk van laadinfrastructuur benadrukt werken we ook direct met onze buurlanden samen. Via het Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) werkt Nederland met de buurlanden aan laadinfrastructuur voor vrachtvoertuigen langs de Europese hoofdtransportroutes (TEN-T corridors) met als doel het monitoren en versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. In samenwerking met Duitsland en België, samen verantwoordelijk voor 87% van het internationale wegvervoer van Nederland, wordt in kaart gebracht hoe het bestaande netwerk van publieke laadlocaties eruitzien en hoe hoog de toekomstige laadbehoefte is. We blijven samen optrekken voor het realiseren van voldoende laadinfrastructuur op de corridors en in de grensgebieden. Bovendien stelt de EU-verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) minimumeisen aan alle EU-lidstaten voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur. De realisatie van de AFIR-doelen wordt nauw gemonitord en met de EU-lidstaten besproken.

Vraag 3

De leden van de D66-fractie constateren dat de kosten voor toezicht op de verordeningen multimodale boekingen (MDMS) en spoorticketing (RTR), geraamd op structureel 7,5 fte en € 967.000 per jaar bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM), niet zijn gereserveerd op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en via herprioritering binnen de IenW-begroting moeten worden opgevangen. Deze leden vragen het kabinet expliciet te bevestigen dat deze herprioritering niet ten koste gaat van lopende of geplande infrastructuurprojecten en onderhoud, gegeven de reeds beperkte financiële ruimte op het Mobiliteitsfonds. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke concrete begrotingsposten worden aangesproken om deze kosten te dekken?

Antwoord

De komende periode worden de kosten voor het toezicht op de voorstellen voor een Verordening voor Multimodale Boekingen en een Verordening voor Treinkaartverkoop nader uitgewerkt. Zoals in de BNC-fiches is aangegeven, zal Nederland daarom ook tijdens de Europese onderhandelingen aandacht vragen voor de financiële- en uitvoeringsgevolgen van de voorstellen. De uiteindelijke omvang van de nationale uitvoerings- en handhavingskosten kan pas nader worden bepaald wanneer de Europese regelgeving is aangenomen en de formele uitvoerings- en handhaafbaarheidstoets van de ACM is uitgevoerd. In aanloop naar de inwerkingtreding van de definitieve verordeningen zal IenW de budgettaire gevolgen moeten opgeven binnen de begroting. Omdat er geen vrije middelen beschikbaar zijn, zal dit ten koste gaan van de inzet op andere beleidsdoelen of middelen voor projecten of programma's. Daarbij houdt het kabinet ook rekening met de beperkte ruimte in het Mobiliteitsfonds. De Kamer zal bij een volgend begrotingsmoment over de specifieke dekking worden geïnformeerd.

Vraag 4

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet in het BNC-fiche over MDMS aangeeft dat één verplichte Europese standaard voor technische interoperabiliteit volgens stakeholders niet wenselijk is, terwijl

de voorstellen wel beogen bij te dragen aan een sterker geharmoniseerd Europees spoornet. Deze leden vragen het kabinet toe te lichten welke concrete bezwaren stakeholders hebben geuit tegen een verplichte Europese standaard, op welke onderdelen standaardisatie volgens het kabinet dan wél noodzakelijk is voor een goede werking van de voorstellen, en hoe zonder een dergelijke standaard voldoende technische interoperabiliteit tussen lidstaten wordt geborgd?

Antwoord

Het kabinet onderschrijft het belang van Europese standaardisatie en technische interoperabiliteit voor een goed functionerende markt voor multimodale boekingen. Uit een impactanalyse uit 2023[2] blijkt ook dat veel stakeholders hier behoefte aan hebben. Met name kleinere MaaS-dienstverleners ervaren het realiseren van technische koppelingen met vervoerders nu als een belangrijke belemmering. Standaardisatie kan de kwaliteit van deze koppelingen verbeteren, de aansluitkosten verlagen en het voor kleinere partijen eenvoudiger maken om tot de markt toe te treden. Tegelijkertijd bleek uit de gesprekken met stakeholders dat er nog geen eenduidige multimodale datastandaard is ontwikkeld die voor alle partijen goed werkt. Om die reden beveelt de impactanalyse aan om niet één datastandaard verplicht voor te schrijven, maar de verdere ontwikkeling van datastandaarden te stimuleren en faciliteren. Voor het spoor is met de Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor Telematicatoepassingen (TSI Telematics[3]) een bindend Europees kader voor technische interoperabiliteit vastgesteld. Dit kader bevat geharmoniseerde eisen voor onder meer gegevensuitwisseling, reizigersinformatie en ticketing. Het Europese standaardisatieproject European Digital Ticketing Interface (EUDIT) en andere Europese initiatieven kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van interoperabele ticketdistributie. Het kabinet acht het daarom van belang dat het voorstel aansluit bij bestaande Europese kaders.

Vraag 5

De toelatingsprocedures van nieuwe slimme voertuigen wordt momenteel geëvalueerd in de Europese Commissie, nu vragen de D66 leden hoe de Minister zich daar op in gaat zetten met betrekking tot strategische autonomie en nationale veiligheid?

Antwoord

De Europese Commissie evalueert de komende periode de regelgeving rondom toelating van motorvoertuigen en aanhangers (EU 2018/858). Het kabinet werkt momenteel aan de Nederlandse inbreng voor deze evaluatie. Deze inbreng zal naast het belang van voertuigveiligheid en cyberveiligheid, ook bredere maatschappelijke belangen mee laten wegen. U wordt separaat geïnformeerd over de Nederlandse inbreng voor deze evaluatie.

---

[2] TwynstraGudde, Impactanalyse Europees voorstel MDMS voor Nederland, zie https://open.overheid.nl/documenten/8a6e1337-6970-4f27-834c-368083ff017d/file

[3] (EU) 2026/253 van 6 februari 2026, Implementing regulation – EU – 2026/253 – EN – EUR-Lex

VVD-fractie

Vraag 6

De leden van de VVD-fractie constateren dat het aantal verkeersslachtoffers in Nederland en andere lidstaten onverminderd hoog is en dat fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers daarbij een groot aandeel vormen. Welke concrete resultaten wil het kabinet tijdens de Informele Transportraad bereiken om bewezen veiligheidstechnologie, waaronder slimme rijhulpsystemen en systemen voor de detectie van fietsers en voetgangers, sneller beschikbaar en breder toepasbaar te maken? Hoe voorkomt het kabinet daarbij dat Europese regelgeving innovatieve veiligheidstoepassingen vertraagt of onnodig duur maakt?

Antwoord

De bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers is voor het kabinet een belangrijk aspect in de verdere ontwikkeling van voertuigtechnologie. We trekken hier in Europees verband in op en de bespreking in de Transportraad biedt hier weer een nieuwe mogelijkheid voor. Er zijn de afgelopen jaren al stappen gezet: zo zijn verschillende rijhulpsystemen verplicht gemaakt voor alle nieuwe voertuigen die in de EU op de markt komen, waaronder een noodremsysteem en een systeem voor vermoeidheids- en afleidingsherkenning. Op deze manier wordt de invoer van systemen met een verwachte positieve impact op de verkeersveiligheid versneld. Via monitoring kijken we onder andere naar het gebruik van deze rijhulpsystemen en kan, waar nodig en mogelijk, het beleid hierop worden aangepast. Verder geeft de Europese wetgeving ruimte voor innovaties die sneller gaan dan de regelgeving. Een innovatief systeem of voertuig waar nog geen regelgeving voor is kan hierdoor, na een positief oordeel van een nationale toelatingsautoriteit, alsnog worden toegelaten in het land waar het is goedgekeurd. Hierna kan er op Europees niveau gestemd worden of de goedkeuring voor heel de Europese Unie gaat gelden. Op deze manier voorkomen we dat innovatieve oplossingen vertragen. Bij de beantwoording van enkele vragen van de CDA-fractie hierover, is een nadere toelichting opgenomen.

Vraag 7

Deze leden vragen welke inzet Nederland kiest bij de verdere behandeling van het Roadworthiness Package. Kan het kabinet bevestigen dat Nederland blijft inzetten op risicogerichte en proportionele controles, ruimte voor moderne digitale meetmethoden en erkenning van technologische ontwikkelingen, in plaats van generieke nieuwe keurings- en administratieve verplichtingen voor alle voertuigen en keuringsstations?

Antwoord

Het kabinet blijft zich inzetten op risicogerichte en proportionele controles. Daarnaast blijft het kabinet zich inzetten voor effectieve moderne en digitale meetmethoden en erkenning van technologische ontwikkelingen, zolang deze methoden en ontwikkelingen uitvoerbaar en proportioneel zijn voor burgers, bedrijven en uitvoerende instanties. Het kabinet zal zich enkel inzetten voor nieuwe keurings- en administratieve verplichtingen voor voertuigen en keuringsstations voor zo ver deze bewezen effectief zijn en niet leiden tot onnodige lastenverzwaringen voor burgers en bedrijven.

Vraag 8

De leden van de VVD-fractie vragen voorts hoe het kabinet bevordert dat verkeersveiligheidsdata, kennis over ongevalsoorzaken en bewezen effectieve maatregelen beter tussen de lidstaten worden gedeeld. Welke concrete Europese afspraken zijn volgens het kabinet nodig om te voorkomen dat iedere lidstaat afzonderlijk dezelfde kennis en systemen moet ontwikkelen?

Antwoord

In Europa worden verkeersveiligheids- en ongevallendata al uitgebreid met elkaar gedeeld. De EU heeft verschillende Safety Performance Indicators (SPI's) op het gebied van verkeersveiligheid vastgesteld. Deze worden sinds enige jaren gemonitord in de programma's Trendline en nu Trendline Plus. De nadruk ligt op voortzetting van de dataverzameling, verdere harmonisatie en systematische analyse, zodat betrouwbare trends en internationale vergelijkingen mogelijk blijven. Het Ministerie van IenW en de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) leveren hier altijd actief een bijdrage aan. Het gaat dan onder andere om: snelheid en snelheidsovertredingen; alcohol in het verkeer; gordel- en kinderbeveiligingsgebruik; helmgebruik; afleiding en mobiel gebruik; voertuigveiligheid; infrastructuurveiligheid; kwaliteit/snelheid van de nazorg na een ongeval.

Als aanvulling op het monitoren van SPI's is er ook een Europese verkeersongevallenregistratie, de Common Accident dataset (CADAS) en de CARE database. Zo wordt op Europees niveau datagestuurd verkeersveiligheidsbeleid bevorderd door het mogelijk te maken verkeersveiligheidsproblemen te identificeren, kwantificeren en analyseren.

Daarnaast werkt Nederland Europees samen om o.a. waarschuwingen voor filestaarten, naderende nood- en hulpdiensten en spookrijders beschikbaar te maken voor weggebruikers. Navigatiediensten zijn volgens de Europese Safetey related traffic information (SRTI) verordening verplicht deze waarschuwingen door te geven aan weggebruikers.

In het kader van de dataverzameling en uitwisseling worden er veel momenten georganiseerd door de EU waarbij actief informatie wordt gedeeld over wat we binnen de EU van elkaar kunnen leren en hoe we aan Vision Zero invulling kunnen geven.

Vraag 9

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat Nederland niet alleen een proeftuin voor geautomatiseerd vervoer moet zijn, maar ook een aantrekkelijke Europese vestigingsplaats voor de ontwikkeling, toelating en toepassing daarvan. Welke concrete belemmeringen binnen de Europese regelgeving staan grensoverschrijdende tests en commerciële toepassing momenteel nog in de weg? Welke concrete vervolgstappen, inclusief tijdpad, wil het kabinet verbinden aan de in juni 2026 ondertekende intentieverklaring over grensoverschrijdende testomgevingen? Welke gevolgen heeft het volgens het kabinet dat niet alle lidstaten deze verklaring hebben ondertekend? Welke voorstellen zal het kabinet tijdens de Informele Transportraad doen om deze belemmeringen weg te nemen en grensoverschrijdende testcorridors met Duitsland en België mogelijk te maken?

Antwoord

Voor grensoverschrijdend testen voor geautomatiseerd vervoer zijn de verschillen tussen nationale procedures in Europa voor het toelaten van testvoertuigen een uitdaging. Het toelaten van deze voertuigen op de weg is een nationale bevoegdheid omdat er uitzonderingen op nationale regelgeving moeten worden gemaakt. Hierdoor moeten er voor grensoverschrijdende tests in meerdere landen afzonderlijke procedures worden doorlopen. Nederland is positief over de in juni 2026 ondertekende intentieverklaring voor grensoverschrijdende testomgevingen, waarin betrokken lidstaten de intentie hebben uitgesproken om samen te werken aan het beter op elkaar afstemmen en stroomlijnen van nationale procedures.
De Europese Commissie coördineert de verdere uitwerking van de intentieverklaring: de planning en vervolgstappen worden in Europees verband nader bepaald. Nederland werkt momenteel actief samen in de Benelux Unie, en met de andere deelnemende lidstaten en de Europese Commissie. De Nederlandse inzet is om dit najaar pilots te gunnen, inclusief ten minste één grensoverschrijdende pilot. Het doel is dat er vervolgens na maximaal twee jaar voertuigen buiten op de weg rijden. Dat niet alle lidstaten de intentieverklaring hebben ondertekend, staat samenwerking tussen de deelnemende landen niet in de weg. De samenwerking is daarnaast zodanig ingericht dat landen die op een later moment willen aansluiten, dat kunnen doen. Voor Nederland zijn in het bijzonder de mogelijkheden voor grensoverschrijdende samenwerking met buurlanden zoals België en Duitsland relevant. Ook is Nederland in de Benelux Unie bezig om de juridische ruimte voor een grensoverschrijdende test uit te werken. Tijdens de Informele Transportraad zal Nederland het belang benadrukken van goede Europese samenwerking bij de introductie van geautomatiseerd vervoer. Daarbij zet Nederland in op het stroomlijnen van nationale procedures voor grensoverschrijdend testen. Daarbij is het belangrijk dat niet alleen aandacht bestaat voor technische voertuigregelgeving, maar ook voor de bredere inpassing van geautomatiseerd vervoer, zoals handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid.

Vraag 10

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet zich in Europees verband inzet voor geharmoniseerde, voorspelbare en voortvarende toelatingsprocedures voor geautomatiseerde voer- en vaartuigen. Hoe voorkomt het kabinet dat innovatieve bedrijven worden geconfronteerd met uiteenlopende procedures en technische eisen in 27 lidstaten, terwijl de nationale verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid wel voldoende geborgd blijft? Op welke onderdelen ziet het kabinet, ondanks deze nationale bevoegdheid, ruimte voor Europese afstemming of wederzijdse erkenning van vergunningen, veiligheidsvoorwaarden en goedkeuringen?

Antwoord

Uiteindelijk blijft het toelaten van testvoertuigen op de openbare weg een nationale bevoegdheid omdat er uitzondering op nationale wet- en regelgeving moet worden gemaakt. En zo kan er rekening gehouden worden met de nationale verkeerscontext, zoals de weginrichting, verkeersregels en handhaving. Er is tegelijkertijd ruimte om op Europees niveau kennis en informatie over toelatingsprocedures en veiligheidsbeoordelingen uit te wisselen en procedures waar mogelijk beter op elkaar aan te laten sluiten. In de verdere uitwerking van de intentieverklaring zal worden bezien op welke onderdelen verdere Europese afstemming of wederzijdse erkenning mogelijk en wenselijk is.

Vraag 11

De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat geautomatiseerd vervoer kan bijdragen aan verkeersveiligheid, maar waarschuwen voor een eenzijdige koppeling aan Vision Zero zonder duidelijkheid over praktische inpassing. Welke aantoonbare veiligheidswinst moet volgens het kabinet worden gerealiseerd voordat toepassingen breder kunnen worden toegelaten? Hoe worden daarbij ook innovatie en concurrentievermogen van de Europese voertuigindustrie meegewogen? Welke Europese afspraken zijn volgens het kabinet daarnaast nodig over aansprakelijkheid, handhaving, wegbeheer, gegevensdeling en rechtszekerheid?

Antwoord

Het kabinet ziet dat geautomatiseerd vervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid. Daarbij is niet alleen de technische veiligheid van het voertuig van belang, maar ook de wijze waarop geautomatiseerd vervoer veilig wordt ingepast in het verkeerssysteem. Het kabinet hanteert geen vooraf vastgestelde veiligheidswinst als grens voor bredere toelating. De veiligheid zal per toepassing en gebruiksomgeving moeten worden beoordeeld door een onafhankelijke, nationale (type-)goedkeurder (zoals RDW), waarbij tegelijkertijd ruimte moet bestaan om te leren en te innoveren.

Nederland start met gerichte pilots in het openbaar vervoer en de logistiek, waarmee ervaring wordt opgedaan met de werking en inpassing van deze technologie in de Nederlandse verkeerspraktijk. De opgedane kennis wordt benut voor de verdere ontwikkeling van passende wet- en regelgeving en de voorbereiding van uitvoeringsorganisaties. Ook wordt deze benut om verder invulling te geven aan benodigde Europese afspraken over de genoemde onderwerpen aansprakelijkheid, handhaving, wegbeheer, gegevensdeling en rechtszekerheid. Goede Europese afstemming kan daarbij bijdragen aan duidelijke en voorspelbare randvoorwaarden voor marktpartijen en daarmee ruimte bieden voor innovatie en het concurrentievermogen van de Europese voertuigindustrie.

Vraag 12

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de aangekondigde pilots met geautomatiseerd vervoer in het openbaar vervoer en de logistiek daadwerkelijk van start gaan. Kan het kabinet toezeggen deze pilots nadrukkelijk te richten op concrete maatschappelijke en economische knelpunten, zoals chauffeurstekorten, de bereikbaarheid van landelijke gebieden en de betrouwbaarheid van logistieke ketens? Aan de hand van welke criteria en binnen welke termijn wordt besloten of succesvolle toepassingen kunnen worden opgeschaald? Wanneer wordt het aangekondigde wetsvoorstel over het testen en gebruiken van geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg internetconsultatie gebracht en wanneer verwacht het kabinet dit wetsvoorstel bij de Kamer in te dienen?

Antwoord

De pilots met geautomatiseerd vervoer in het openbaar vervoer en de logistiek worden naar verwachting dit najaar gegund. Na een noodzakelijke opstartfase is het streven dat de voertuigen binnen maximaal 2 jaar daadwerkelijk op de weg rijden. De pilots worden nadrukkelijk gekoppeld aan maatschappelijke opgaven. Zo is maatschappelijke meerwaarde onderdeel van de eisen en van de beoordeling van de voorstellen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de bijdrage aan het opvangen van

chauffeurstekorten en het verbeteren van de bereikbaarheid in gebieden waar het openbaar vervoer onder druk staat. Binnen de logistiek vormen de pilots een onderdeel van de bredere opgave om de logistieke keten verder te automatiseren en daarmee de leveringszekerheid te versterken.

Ook de mogelijkheid tot opschaling wordt vanaf het begin meegenomen. Daarbij is onder meer van belang dat een toepassing niet uitsluitend op één specifieke locatie kan functioneren, maar ook toepasbaar is in andere gebieden en situaties. De pilots worden gebruikt om te leren wat hiervoor in de praktijk nodig is en welke aanpassingen in wet- en regelgeving nodig zijn om succesvolle toepassingen vervolgens breder mogelijk te maken.

Het kabinet streeft er naar om dit najaar het aangekondigde wetsvoorstel Testen in internetconsultatie te brengen. Afhankelijk van de uitkomsten van de internetconsultatie, de uitvoeringstoetsen van betrokken organisaties en het advies van de Raad van State, wordt het wetsvoorstel daarna voorgelegd aan de Kamer.

Vraag 13

De leden van de VVD-fractie wijzen daarnaast op de kansen van autonoom en op afstand bestuurd vervoer over water. Zij ontvangen signalen dat in Nederland bij praktijkproeven soms zulke zware veiligheidsvoorwaarden worden gesteld – bijvoorbeeld begeleiding door een volledig bemand vaartuig – dat een autonome operatie feitelijk dubbel moet worden bemenst. Herkent het kabinet het risico dat innovatieve maritieme bedrijven hierdoor uitwijken naar landen met een voorspelbaarder en meer risico gestuurd toelatingskader? Onder welke voorwaarden kunnen technische waarborgen, zoals redundante dataverbindingen, een veilige autonome terugvalmodus en gecertificeerde bediening op afstand, fysieke begeleiding vervangen? Is het kabinet bereid de Nederlandse test- en toelatingspraktijk te vergelijken met die in België en het Verenigd Koninkrijk en eventuele onnodige nationale belemmeringen weg te nemen? Welke inzet pleegt het kabinet tijdens de Transportraad voor Europese harmonisatie en wederzijdse erkenning van toelatingseisen voor autonoom en op afstand bestuurd varen?

Antwoord

Experimenteren in de territoriale zee is sinds 2019 toegestaan en er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. De voorwaarden waaronder een experiment mogen plaatsvinden zijn sterk afhankelijk van de aard van het experiment, de locatie waar dit plaatsvindt en het daaruit volgende risico voor de overige scheepvaart. Wanneer het risico voor de scheepvaart hoog wordt ingeschat, kan een bemand begeleidingsvaartuig worden geëist. Nederland is niet uniek in het stellen van een dergelijke eis. Om te zorgen voor een gelijk speelveld, experimenten te faciliteren en eisen voor certificering van op afstand bestuurde vaartuigen zoveel mogelijk te harmoniseren werkt Nederland nauw samen met de andere Noordzeelanden, waaronder België en het Verenigd Koninkrijk. Daartoe is in 2024 ook een Memorandum of Understanding (MoU) getekend met België, Frankrijk, Duitsland, Denemarken, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. In het kader van dat MoU vindt met grote regelmaat overleg plaats.

Vraag 14

De leden van de VVD-fractie constateren dat de situatie in het Midden-Oosten opnieuw laat zien hoe kwetsbaar internationale vervoers- en bevoorradingsketens kunnen zijn. Welke gevolgen ziet het kabinet voor de Nederlandse transportsector, havens, brandstofvoorziening en logistieke ketens? Op welke scenario's bereidt het kabinet zich voor en welke inzet kiest Nederland tijdens de Transportraad om de Europese transportsector weerbaarder te maken?

Antwoord

De situatie in het Midden-Oosten laat inderdaad de kwetsbaarheden van onze open economie zien. Het kabinet is sinds het uitbreken van de oorlog in gesprek met de transportsector over de gevolgen. Op dit moment zijn er geen problemen met de levering van brandstoffen. De hogere prijzen zetten de ketens onder druk, maar de markt vangt de verstoring van het brandstofaanbod goed op. Bedrijven hebben zich de afgelopen tijd veelal kunnen aanpassen aan de veranderde situatie. Om aan de gestegen prijzen tegemoet te komen heeft het kabinet bijvoorbeeld de garantiestellingen via de Borgstelling MKB-kredieten (BMKB) en de Garantie Ondernemersfinanciering (GO) verruimd, zodat ondernemers gemakkelijker aan een overbruggingskrediet kunnen komen in deze lastige tijden.

Het kabinet monitort het verdere verloop van de situatie nauwgezet. We hebben met de sector eventuele nationale maatregelen geïnventariseerd om voorbereid te zijn op scenario's waarin de situatie verslechtert. Deze scenario's zijn gekoppeld aan de fases in het Landelijk Crisisplan Olie (LCP-O), waarover u met de brief over de aanpak van de energieschok bent geïnformeerd.[4]

Naast de acute gevolgen voor energie- en brandstofketens onderstrepen verschillende recente ontwikkelingen (renovatie en onderhoud infrastructuur, invoerrechten, laagwater/ klimaat) opnieuw hoe belangrijk het is dat onze logistieke ketens structureel weerbaarder, slimmer en toekomstbestendig worden ingericht. De Nederlandse economie leunt sterk op internationale goederenstromen; verstoringen raken niet alleen transport en havens, maar ook de bredere bevoorrading van bedrijven en consumenten.
Daarom werken we samen met sectorpartijen aan de verdere uitwerking van een integrale logistieke innovatie-agenda gericht op vier hoofdthema's: weerbaarheid, duurzaam & leefbaarheid, multimodaal beter benutten en digitalisering. Deze thema's sluiten aan op de kernopgaven uit het coalitieakkoord en de beleidsagenda goederenvervoer vanuit de noodzaak om logistieke processen efficiënter, schoner en adaptiever te maken.

Tijdens de Transportraad zal het kabinet het belang benadrukken van weerbaarheid tegen energieschokken, bijvoorbeeld door het vergroten van het gebruik van alternatieve brandstoffen. Daarnaast zet Nederland zet zich in EU en UNECE verband in voor het behouden en versterken van onze connectiviteit met regio's buiten Europa, zoals Eurazië, Midden-Oosten en met India. Daarmee versterken we onze internationale concurrentiepositie als logistieke hub en positioneren we ons bedrijfsleven.

---

[4] Kamerbrief Acties Weerbaarheid Energieschok, Kamerstukken 36 933, nr. 1.

Vraag 15

Deze leden constateren dat er op dit moment weliswaar geen direct Europees tekort aan olie wordt voorzien, maar dat de mondiale raffinagekrapte al gevolgen kan hebben voor de prijzen beschikbaarheid van diesel en kerosine. Welke indicatoren hanteert het kabinet om tijdig te kunnen ingrijpen en bij welke ontwikkeling acht het kabinet aanvullende Europese maatregelen noodzakelijk? Hoe wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een tijdelijk prijseffect en een daadwerkelijke bedreiging van de leveringszekerheid?

Antwoord

Het kabinet bepaalt op basis van het Landelijk Crisisplan Olie (LCP-O) de escalatiefase en welke aard van overheidsingrijpen wenselijk/nodig is. Op dit moment is dat fase 1 alertering (van de 5) van het LCP-O. De verstoringen in de oliemarkt leiden tot hogere prijzen maar er is op dit moment inderdaad geen sprake van brandstoftekorten. Aanvullende Europese maatregelen acht het kabinet in deze fase niet noodzakelijk. Het Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieproducten (COVA) monitort de brandstofprijzen, de voorraden van olieproducten, de leveringsketens en raffinage-activiteiten in andere delen van de wereld. Op basis van deze indicatoren kan worden besloten om op te schalen naar de volgende fase uit het LCP-O. Voor meer informatie over de escalatiefasen in het LCP-O wordt verwezen naar de Kamerbrief van april 2026.[5]

Vraag 16

De leden van de VVD-fractie vinden dat Nederland als logistieke toegangspoort van Europa niet overmatig afhankelijk mag worden van kwetsbare aanvoerroutes of een beperkt aantal leveranciers van transportbrandstoffen en andere strategische goederen. Welke maatregelen zijn volgens het kabinet nodig om de aanvoer via zeehavens, pijpleidingen, binnenvaart, spoor en weg beter te spreiden en de onderlinge uitwisselbaarheid van deze modaliteiten te versterken? Welke afspraken wil het kabinet hierover op Europees niveau maken?

Antwoord

Nederland werkt op verschillende manieren aan het verminderen van de kwetsbaarheid van de logistieke ketens. Een onderdeel daarvan is de robuustheid van het netwerk vergroten. Bijvoorbeeld door het uitbreiden van transportmogelijkheden, zoals met pijpleidingen. Versterkte internationale coördinatie zorgt voor meer uitwisseling en koppelingen tussen landen en ketens. Het verwezenlijken van het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) draagt ook bij aan het versterken van onze weerbaarheid. In het kader van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) wordt op dit moment de digitale en fysieke bescherming van infrastructuur versterkt.

Vraag 17

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet te bevestigen dat eventuele maatregelen bij sterk oplopende brandstof- of transportprijzen Europees gecoördineerd, gericht en tijdelijk moeten zijn. Hoe zal het kabinet voorkomen dat ongerichte nationale steunmaatregelen in andere lidstaten het gelijke speelveld voor Nederlandse vervoerders aantasten?

---

[5] Kamerbrief Acties Weerbaarheid Energieschok, Kamerstukken 36 933, nr. 1.

Antwoord

Het kabinet vindt het belangrijk dat de Europese Commissie in de huidige situatie coördineert tussen lidstaten.[6] Eventuele maatregelen moeten gericht en tijdelijk zijn. Vanwege de Europese interne markt en het grensoverschrijdende karakter van de brandstofmarkten is het essentieel om gezamenlijk op te trekken. Het kabinet gebruikt onze positie in Europa om het belang van een gelijk speelveld te benadrukken en dit te versterken.

Vraag 18

De leden van de VVD-fractie lezen dat lage waterstanden de logistieke knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de Nederlandse mainports versterken. Zij wijzen erop dat langdurig laagwater niet alleen de brandstofvoorziening raakt, maar ook de betrouwbaarheid en weerbaarheid van Europese goederenstromen als geheel. Is de Minister bereid tijdens deze Informele Transportraad te pleiten voor de ontwikkeling van een Europees laagwaterplan, waarin wordt uitgewerkt hoe de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer elkaar bij langdurige verstoringen kunnen aanvullen? Wil de Minister de Europese Commissie daarbij tevens verzoeken werk te maken van klimaatbestendige transportcorridors, betrouwbare grensoverschrijdende corridorinformatie en tijdige Europese coördinatie bij dreigende capaciteitsproblemen?

Antwoord

Door klimaatverandering neemt de noodzaak van een sterke Europese samenwerking op strategisch waterbeheer verder toe. Nederland is al langer actief om in Europees verband afspraken te maken en zet daarbij in op de Europese Commissie en vooral ook op afspraken binnen de riviercommissies, zoals de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Ook in de aankomende haventop met Vlaanderen en Noord-Rijn Westfalen (5 oktober) vragen we hier aandacht voor.

Voor Nederland, België en Duitsland is een robuust transportnetwerk waaronder de vaarwegen met bijbehorende kunstwerken essentieel voor de betrouwbaarheid en weerbaarheid van Europese goederenstromen, het vestigingsklimaat en de internationale concurrentiepositie van de EU. Een gezamenlijke aanpak op strategisch waterbeheer versterkt de hele corridor, voorkomt economische schade en zorgt dat onze havens en industrieregio's bereikbaar blijven, ook bij extreme weersomstandigheden.

Tegelijkertijd versterkt het Rijk de netwerken onderling via corridors en multimodale knooppunten op de achterlandverbindingen (bijv. Rotterdam, Tilburg, Venlo) en investeert in digitalisering van het transportsysteem. Ik zal mij dan ook, nationaal en internationaal, blijven inzetten om hier aandacht voor te behouden en versterken.

Naast de inzet van de overheid op Europees en nationaal niveau om afspraken te maken over klimaatbestendige infrastructuur, is het ook van groot dat de sector zelf ook voorbereid is op meer perioden van extreme weersomstandigheden, waaronder droogte. Dit omvat onder meer de ontwikkeling van innovatieve oplossingen, zoals nieuwe typen schepen die beter bestand zijn tegen lage waterstanden, en het verbeteren van voorraadbeheer en ketensamenwerking. Een gezamenlijke inspanning van overheid en sector zorgt ervoor dat we niet alleen reageren op uitda-

[6] Kamerbrief AccelerateEU, Kamerstukken 22 112, nr. 4326.

gingen, maar ook proactief werken aan een toekomstbestendig en veerkrachtig goederenvervoersysteem.

Vraag 19

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat betrouwbare Europese goederenstromen vragen om eenvoudige en geharmoniseerde regels. Bedrijven lopen bij gecombineerd vervoer nog altijd tegen uiteenlopende nationale regels en administratieve lasten aan. Is de Minister bereid zich bij een volgende formele Transportraad in te zetten voor een werkbare herziening van de Richtlijn Gecombineerd Vervoer? Kan hij daarbij voorkomen dat nieuwe verplichtingen afhankelijk worden van digitale systemen, zoals eFTI, zolang deze nog niet in alle lidstaten voldoende beschikbaar en toepasbaar zijn? Deze leden constateren daarnaast dat vrachtwagens in verschillende lidstaten nationaal 44 ton mogen vervoeren, terwijl tussen diezelfde lidstaten grensoverschrijdend een maximum van 40 ton geldt. Dit leidt tot extra voertuigbewegingen, overslag en kosten. Wil de Minister zich ervoor inzetten dat grensoverschrijdend vervoer met 44 ton mogelijk wordt tussen lidstaten die dit gewicht nationaal reeds toestaan, mits de infrastructuur en verkeersveiligheid dit toelaten?

Antwoord

Het kabinet onderstreept het belang van een Europese richtlijn voor gecombineerd vervoer en steunt dan ook een herziening van de richtlijn, zodat deze beter toepasbaar is en passender is bij de huidige ontwikkelingen. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat het herzieningsvoorstel niet ingetrokken wordt, waarmee onderhandelingen tussen de lidstaten voortgezet kunnen worden. Onze inzet blijft in eerste instantie onveranderd ten aanzien van het BNC-fiche[7] en daarmee kan bij een volgende formele Transportraad dan ook steun uitgesproken worden voor een werkbare herziening van de richtlijn. Wat betreft het gebruik van het eFTI-ecosysteem voor Gecombineerd Vervoer is het goed te realiseren dat de eFTI-regeling niet verplicht is voor het bedrijfsleven en derhalve ook geen verplicht systeem kan zijn voor Gecombineerd Vervoer. Ook andere lidstaten delen dit standpunt. Wel kunnen de eFTI-platformen in de toekomst een mogelijkheid zijn om aan de informatieverplichtingen van o.a. Gecombineerd Vervoer te voldoen.

Het kabinet ondersteunt de doelen van de herziening van Richtlijn 96/53/EG, gericht op verduurzaming, harmonisatie en verbeterde handhaving. In de onderhandelingen zet het kabinet zich dan ook in, rekening houdend met de ontwerpkaders van de infrastructuur, voor werkbare grensoverschrijdende afspraken en het gebruik van hogere gewichten in het grensoverschrijdende vervoer. Het kabinet streeft daarbij naar zoveel mogelijk Europese harmonisering en waar dat niet mogelijk is, zet het kabinet in aansluiting op uw vraag in op harmonisatie van grensoverschrijdend vervoer tussen lidstaten indien deze lidstaten hogere gewichten ook op nationaal grondgebied toestaan. Wel merkt het kabinet daarbij op dat lidstaten soms terughoudend of afwijzend reageren op dergelijke voorstellen voor grensoverschrijdend vervoer, ook al worden de gewichten wel nationaal toegestaan, vanwege onder meer zorgen over toenemend wegvervoer en de mogelijke gevolgen daarvan voor de verdeling van het goederenvervoer over de modaliteiten (modal split).

[7] Kamerstukken 22 112 nr. 3892.

Vraag 20

De leden van de VVD-fractie steunen het doel om reizigers via onafhankelijke platforms eenvoudiger vervoersopties te laten vergelijken en boeken. Daarvoor is het noodzakelijk dat de reikwijdte van de verordening helder is. Kan het kabinet bevestigen dat de verplichtingen rond toegang tot data en distributiemogelijkheden niet alleen betrekking hebben op grensoverschrijdende reizen, maar ook op binnenlandse en regionale vervoersdiensten, waaronder MaaS dienstverlening, ook van anderen dan de NS? Is het kabinet bereid zich ervoor in te zetten dat dit expliciet en ondubbelzinnig in de verordening wordt vastgelegd, zodat nationale markten of staatsondernemingen niet alsnog kunnen worden afgeschermd? Is het kabinet bereid vóór de verdere onderhandelingen een nationale impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen voor landelijke en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders, onafhankelijke ticketverkopers en reizigers?

Antwoord

Het voorstel beperkt zich niet tot grensoverschrijdende reizen. Ook binnenlandse reizen en regionale vervoersdiensten kunnen onder het voorstel vallen. Wel is het van belang dat voldoende duidelijk is waar de grens ligt tussen regionale vervoersdiensten die onder het voorstel vallen en stedelijke en voorstedelijke vervoersdiensten die zijn uitgezonderd. Zoals aangegeven in het BNC-Fiche, zal Nederland aandacht vragen voor het aanscherpen van dergelijke belangrijke definities. In 2023 is reeds een nationale impactanalyse[8] uitgevoerd naar de gevolgen voor Nederland van de destijds door de Europese Commissie voorgenomen regelgeving voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten. Daarbij zijn onder andere de gevolgen voor vervoerders, MaaS-dienstverleners en reizigers onderzocht. De destijds onderzochte maatregelen vertonen op belangrijke onderdelen overeenkomsten met het huidige voorstel, onder meer waar het gaat om toegang tot vervoersaanbod, gegevensdeling, technische interoperabiliteit en het creëren van een gelijk speelveld. Zodoende acht het kabinet het in deze fase niet nodig om nog een impactanalyse uit te voeren voorafgaand aan de onderhandelingen.

Vraag 21

De leden van de VVD-fractie vragen welke concrete invulling het kabinet wil geven aan eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden? Duidelijkheid nastreven is goed, maar de vraag blijft wel welke inhoudelijke richting voor verduidelijking het kabinet zoekt. Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat de Europese Commissie vooraf duidelijke, vooraf gekende en achteraf toetsbare FRAND-criteria vastlegt voor tarieven, datatoegang, technische koppelingen, rangschikking, standaardisatie en commerciële voorwaarden? Hoe wordt voorkomen dat verticaal geïntegreerde vervoerders hun eigen verkoopkanaal, aanbod of diensten bevoordelen en hoe wordt de in artikel 5 bedoelde scheiding tussen distributiefaciliteiten en de eigen inventaris-, beheer- en marketingfaciliteiten in de praktijk controleerbaar gemaakt? Ziet de transparantie op al het mobiliteitsverkeer (inbound en outbound)?

[8] TwynstraGudde, Impactanalyse Europees voorstel MDMS voor Nederland, zie https://open.overheid.nl/documenten/8a6e1337-6970-4f27-834c-368083ff017d/file

Antwoord

Zoals in de BNC-fiches[9] is aangegeven, heeft het kabinet nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels en voor het beperken van de toezichtslasten voor de ACM. Daarbij is het van belang dat open normen, zoals de verplichting om eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND)-voorwaarden te hanteren, voldoende helder worden uitgewerkt op basis van de door de Europese Commissie voorgestelde FRAND principes. Deze principes zijn aanvullend op de *Unfair Commercial Practices Directive*, het voorstel verplicht een neutrale ranking op basis van criteria en het voorstel verbiedt platvormen hun eigen diensten te bevoordelen. De Europese Commissie heeft hiervoor in het voorstel voor een Verordening voor Treinkaartverkoop een bevoegdheid opgenomen om hierover een uitvoeringshandeling vast te stellen. Hiervoor is het van belang dat er actief wordt gemonitord op de toepassing van FRAND in de praktijk. Gedurende de onderhandelingen is het Ministerie van IenW hierover in gesprek met de ACM, zodat aandachtspunten ten aanzien van de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en toezichtslasten tijdig kunnen worden betrokken bij de Nederlandse inzet. De precieze inrichting van het toezicht zal nader worden bezien bij de nationale uitvoering van de verordening, mede op basis van een formele uitvoerings- en handhaafbaarheidstoets door de ACM. Daarbij zal nadrukkelijk worden gekeken naar een effectieve, uitvoerbare en proportionele inrichting van het toezicht. Het voorstel bevat verschillende waarborgen om bevoordeling door verticaal geïntegreerde vervoerders tegen te gaan. Zo moeten MDMS-aanbieders vervoersproducten neutraal en volledig, zonder discriminatie of vooringenomenheid, weergeven. De rangschikkingscriteria mogen niet direct of indirect zijn gebaseerd op de identiteit van de vervoerder, tenzij de reiziger daar uitdrukkelijk om vraagt. Daarnaast verplicht het voorstel tot bescherming van commercieel gevoelige gegevens en tot eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden. Voor zakelijke (B2B)-MDMS bepaalt het voorstel expliciet dat distributiefaciliteiten op een duidelijke en controleerbare wijze moeten zijn gescheiden van de eigen inventaris-, beheer- en marketingfaciliteiten van een vervoerder. Het kabinet heeft, zoals in de BNC fiches verwoord, nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid hiervan. De transparantieverplichtingen slaan niet uitsluitend neer op grensoverschrijdend vervoer, maar op vervoersdiensten binnen de Unie.

Vraag 22

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel nieuwe toezichtstaken voor de Autoriteit Consument & Markt met zich meebrengt. Welke taken verlangen volgens de verordening een proactieve toezichtrol en welke taken kunnen klacht gestuurd worden uitgevoerd? Hoe beoordeelt het kabinet de uitvoerbaarheid en de benodigde capaciteit, en hoe voorkomt hij dat onduidelijke Europese normen leiden tot structureel hogere toezichtslasten die uiteindelijk bij reizigers, vervoerders of innovatieve platforms terechtkomen? Is het kabinet het met deze leden eens dat enkel klacht gestuurd toezicht niet in overeenstemming is met hetgeen de Verordening vraagt (proactief toezicht)? Kan het kabinet daarbij tevens toelichten waar consumenten terechtkunnen met klachten over structurele marktwerking, discriminatoire voorwaarden of de

[9] BNC fiches van het Passagierspakket: (1) Fiche Verordening trein ticketverkoop (RTR); herziening Verordening passagiersrechten spoor (herziening RPRR): Kamerstukken II, 2026–2027, 22 112 nr. 4386; (2) Fiche: Verordening multimodale boekingen / MDMS: Kamerstukken II, 2026–2027, 22 112 nr. 4387.

inrichting van een platform, wanneer hun klacht niet uitsluitend een individuele boeking betreft?

Antwoord

Het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen bevat zowel klachtgestuurde toezichtstaken als meer proactieve toezichtstaken, zoals naleving monitoren en bewustzijn bevorderen. De ACM acht volgens de eigen impactanalyse[10] het toezicht op het EU Passagierspakket uitvoerbaar, maar kostbaar, en ziet klachtgestuurd toezicht als een manier om de toezichtslasten te beperken. Zoals in de BNC-fiches is aangegeven, heeft het kabinet nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels en voor het beperken van de toezichtslasten voor de ACM. Daarbij is het van belang dat open normen, zoals de verplichting om eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND)-voorwaarden te hanteren, voldoende helder worden uitgewerkt op basis van de door de Europese Commissie voorgestelde FRAND principes. De Europese Commissie heeft hiervoor in het voorstel voor een Verordening voor Treinkaartverkoop een bevoegdheid opgenomen om hierover een uitvoeringshandeling vast te stellen. Hiervoor is het van belang dat er actief wordt gemonitord op de toepassing van FRAND in de praktijk. Gedurende de onderhandelingen is het Ministerie van IenW hierover in gesprek met de ACM, zodat aandachtspunten ten aanzien van de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en toezichtslasten tijdig kunnen worden betrokken bij de Nederlandse inzet. De precieze inrichting van het toezicht zal nader worden bezien bij de nationale uitvoering van de verordening, mede op basis van een formele uitvoerings- en handhaafbaarheidstoets door de ACM. Daarbij zal nadrukkelijk worden gekeken naar een effectieve, uitvoerbare en proportionele inrichting van het toezicht.

Vraag 23

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe de door de Europese Commissie gekozen beleidsoptie zich verhoudt tot de verdergaande mogelijkheid van een functionele of organisatorische scheiding tussen vervoerders en MDMS-platforms. Welke voordelen, nadelen en uitvoeringsgevolgen hebben beide modellen voor de Nederlandse markt? Waarom acht het kabinet de gekozen optie voldoende om machtsmisbruik te voorkomen? Hoe zijn de ervaringen met de Nederlandse MaaS-markt en de recente Nederlandse jurisprudentie over toegang tot vervoersdiensten en verkoopkanalen in deze beoordeling betrokken? Hoe ziet het kabinet de houdbaarheid van het eigen standpunt in de CBb-procedure met MaaS-partijen tegen het licht van wat deze verordening vraagt naar de toekomst toe?

Antwoord

De Europese Commissie heeft gekozen voor een beleidsoptie die de belangrijkste mededingingsproblemen gericht aanpakt, door vervoerders en boekingsplatforms met een sterke marktpositie te verplichten concurrerende aanbieders onder eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden toegang te bieden. Zij heeft niet gekozen voor de verdergaande optie van organisatorische ontvlechting van vervoerders en hun boekingsplatforms. Volgens de effectbeoordeling levert die optie vergelijkbare resultaten op, maar tegen aanzienlijk hogere uitvoerings- en administratieve kosten. De Commissie concludeert om die reden eveneens dat de meest verregaande beleidsoptie mogelijk verder gaat

[10] https://www.acm.nl/nl/publicaties/analyse-eu-wetgevingsvoorstellen-ticketing

dan noodzakelijk om de doelstellingen te bereiken. Het kabinet acht de gekozen benadering ook voor de Nederlandse markt proportioneel: het doel is niet verticale integratie als zodanig te verbieden, maar om te voorkomen dat een sterke marktpositie wordt gebruikt om andere vervoerders of boekingsplatforms uit te sluiten. Via het gewijzigde artikel 44 van de concessie voor het Hoofdrailnet 2025–2033 is op dit moment geregeld dat NS derden via een transparant, concurrerend en non-discriminatoir referentieaanbod in staat moet stellen om zelf reisproducten samen te stellen en te verkopen.[11] NS stelt derden via haar resell-overeenkomsten ook al in staat om e-tickets te verkopen. Onlangs is de Kamer geïnformeerd over het verloop van deze juridische procedure.[12] Het kabinet wacht de definitieve uitspraak af.

Vraag 24

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat reizigers zelf moeten kunnen bepalen of reisopties worden gerangschikt op prijs, reistijd, betrouwbaarheid, toegankelijkheid, aantal overstappen of duurzaamheid. Zet Nederland zich ervoor in dat Europese regels geen voorkeursmodaliteit of beleidsmatige rangschikking voorschrijven en dat commerciële beïnvloeding van zoekresultaten altijd duidelijk herkenbaar is?

Antwoord

Zoals aangegeven in het BNC-fiche is het kabinet positief over de voorgestelde verplichting voor MDMS-aanbieders om vervoersopties neutraal en transparant weer te geven. Daarbij vindt het kabinet het belangrijk dat reizigers vervoersopties goed kunnen vergelijken en op basis van hun eigen voorkeuren een keuze kunnen maken. Het voorstel bevat hiervoor verschillende criteria voor de rangschikking en weergave van vervoersopties. De standaardrangschikking wordt gebaseerd op de genoemde criteria en niet op de vervoersmodaliteit zelf. Het voorstel bepaalt dat reizigers zelf de genoemde criteria moeten kunnen gebruiken en combineren, waaronder prijs, reistijd, uitstoot, vertrektijd en toegankelijkheid. Betrouwbaarheid en het aantal overstappen zijn niet als afzonderlijke criteria opgenomen, maar aanvullende criteria kunnen op verzoek van de reiziger worden aangeboden. Het voorstel bevat daarnaast regels voor commerciële beïnvloeding van de weergave. Betaalde prominente plaatsing moet voor de reiziger duidelijk herkenbaar zijn en mag de neutrale standaardrangschikking niet ongemerkt beïnvloeden. Het kabinet steunt het uitgangspunt dat voor de reiziger transparant moet zijn wanneer sprake is van commerciële beïnvloeding.

Vraag 25

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat proportionaliteit voor kleinere ondernemingen van belang is, maar waarschuwen dat uitzonderingen niet mogen leiden tot twee afzonderlijke markten of nieuwe toetredingsdrempels. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke ondernemingen onder de voorgestelde mkb-uitzonderingen vallen, welk deel van de markt zij vertegenwoordigen en welke gevolgen deze uitzonderingen hebben voor reizigers en concurrerende platforms? Zal Nederland bepleiten dat uitzonderingen beperkt, objectief gerechtvaardigd en periodiek geëvalueerd worden?

---

[11] Kamerstuk 29 984, nr. 1264.
[12] Kamerstuk 29 984, nr. 1303.

Antwoord

De voorgestelde uitzondering sluit aan bij de Europese definitie van het midden- en kleinbedrijf (MKB), waarbij onder meer wordt gekeken naar het aantal werknemers en de jaaromzet of het balanstotaal. Op dit moment is niet volledig inzichtelijk welke ondernemingen in de praktijk onder deze uitzondering zullen vallen en welk deel van de Nederlandse markt zij vertegenwoordigen. Het kabinet is gedurende de onderhandelingen in gesprek met de sector over het voorstel. Inmiddels heeft een eerste rondetafelsessie met sectorpartijen plaatsgevonden. Zoals in het BNC-fiche is aangegeven, kunnen door de MKB-uitzondering ook breed gebruikte mobiliteitsplatforms buiten de verordening vallen. Het kabinet zal daarom bij de Commissie aandacht vragen voor de vraag of met de verschillende uitzonderingen de doelstellingen van het voorstel voldoende worden bereikt. De uitwerking van de uitzondering op doelmatigheid en effectiviteit kan worden betrokken bij de voorgestelde vijfjaarlijkse evaluatie.

Vraag 26

De leden van de VVD-fractie constateren dat onafhankelijke verkoopplatforms in de luchtvaart veel verder zijn ontwikkeld dan in de spoorsector. Welke lessen uit de luchtvaart zijn volgens het kabinet bruikbaar voor het spoor en op welke punten zijn beide sectoren niet vergelijkbaar? Is het kabinet ervan overtuigd dat de voorgestelde verordening voldoende is om daadwerkelijk meerdere concurrerende platforms tot stand te brengen? Welke aanvullende voorwaarden zijn nodig om nieuwe aanbieders toegang te geven zonder kleinere partijen met onevenredige verplichtingen te belasten?

Antwoord

Volgens Verordening (EG) nr. 80/2009, welke ziet op boekingssystemen voor de luchtvaart, geldt dat reserveringssystemen vervoerders neutraal en non-discriminatoir moeten behandelen. Dit uitgangspunt is vergelijkbaar met de voorstellen voor Multimodale Boekingen en treinticketverkoop waarin ook de FRAND-principes centraal staan. Daarnaast bevat het voorstel voor Multimodale Boekingen een uitzondering voor het MKB. Zie ook het antwoord bij vraag 25.

Vraag 27

De leden van de VVD-fractie vragen welke mate van Europese technische standaardisatie noodzakelijk is om data en tickets daadwerkelijk via verschillende platforms toegankelijk te maken. Waarom acht het kabinet één verplichte Europese standaard niet wenselijk? Welke onderdelen moeten volgens het kabinet wel Europees worden gestandaardiseerd en hoe wordt gegarandeerd dat bestaande nationale systemen technisch interoperabel zijn?

Antwoord

Het kabinet onderschrijft het belang van Europese standaardisatie en technische interoperabiliteit voor een goed functionerende markt voor multimodale boekingen. Uit een impactanalyse uit 2023[13] blijkt ook dat veel stakeholders hier behoefte aan hebben. Met name kleinere MaaS-dienstverleners ervaren het realiseren van technische koppelingen

[13] TwynstraGudde, Impactanalyse Europees voorstel MDMS voor Nederland, zie https://open.overheid.nl/documenten/8a6e1337-6970-4f27-834c-368083ff017d/file

met vervoerders nu als een belangrijke belemmering. Standaardisatie kan de kwaliteit van deze koppelingen verbeteren, de aansluitkosten verlagen en het voor kleinere partijen eenvoudiger maken om tot de markt toe te treden. Tegelijkertijd bleek uit de gesprekken met stakeholders dat er nog geen eenduidige multimodale datastandaard is ontwikkeld die voor alle partijen goed werkt. Om die reden beveelt de impactanalyse aan om niet één datastandaard verplicht voor te schrijven, maar de verdere ontwikkeling van datastandaarden te stimuleren en faciliteren. Voor het spoor is met de Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor Telematicatoepassingen (TSI Telematics[14]) een bindend Europees kader voor technische interoperabiliteit vastgesteld. Dit kader bevat geharmoniseerde eisen voor onder meer gegevensuitwisseling, reizigersinformatie en ticketing. Het Europese standaardisatieproject European Digital Ticketing Interface (EUDIT) en andere Europese initiatieven kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van interoperabele ticketdistributie. Het kabinet acht het daarom van belang dat het voorstel aansluit bij bestaande Europese kaders.

Vraag 28

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een reiziger die via één verkoopkanaal een internationale treinreis boekt, bij vertraging, uitval of een gemiste aansluiting niet zelf hoeft uit te zoeken welke vervoerder of verkoper verantwoordelijk is. Dat zou op voorhand, voor vertrek, voor ieder deel van de reis voor de reiziger duidelijk moeten zijn. Zet het kabinet in op één duidelijk aanspreekpunt voor de reiziger gedurende de gehele geboekte reis of eventuele delen ervan? Hoe worden aansprakelijkheid, bijstand, omboeking en compensatie vervolgens eerlijk verdeeld tussen vervoerders, platforms en – indien relevant – infrastructuurbeheerders? Welke rol en eventuele aansprakelijkheidspositie hebben infrastructuurbeheerders wanneer een verstoring door de infrastructuur wordt veroorzaakt? Is het kabinet bereid te onderzoeken of vervoerders in die situatie een regresmogelijkheid op de infrastructuurbeheerder moeten krijgen?

Antwoord

Het voorstel voor herziening van de Verordening passagiersrechten spoor is een beperkte herziening van de bestaande verordening[15] op het gebied van doorgaande tickets. Reizigers kunnen voor individuele klachten gebruikmaken van de bestaande regels voor passagiersrechten en consumentenbescherming. Het kabinet zet tijdens de onderhandelingen in op verduidelijking over aansprakelijkheid in de keten in het geval van vertraging of annulering bij het boeken van een gehele reis. Het kabinet is van mening dat voor deze aansprakelijkheid de kosten evenredig dienen te worden verdeeld over de verschillende betrokken partijen in de gehele reis. Inzake de rol van vervoerders en infrastructuurbeheerders bij het annuleren van treinpaden verwijst het ministerie naar de nieuwe Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit[16], waarover de Kamer op 2 juni 2026 is geïnformeerd[17]. Deze verordening bevat een wederkerige annuleringsheffing. De infrastructuurbeheerder en de vervoerder betalen een boete als zij capaciteit intrekken na toekenning of het niet gebruiken en dit een significante impact heeft op de operaties van de ander. Daarnaast hebben vervoerders en infrastructuurbeheerder sinds jaar en dag afspraken over aansprakelijkheid gebaseerd op de huidige

[14] (EU) 2026/253 van 6 februari 2026, https://eur-lex.Europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj
[15] (EU) 2021/782
[16] (EU)2026/1184, artikel 42 boete voor wijzigingen van capaciteitsrechten
[17] Kamerstukken 29 984, nr. 1288

passagiersrechtenverordening, het Burgerlijk Wetboek (BW), het COTIF verdrag (bijlage CUI)[18] en de E-GTC. Deze zijn vastgelegd in de Algemene Voorwaarden behorend bij de Toegangsovereenkomst.

Vraag 29

De leden van de VVD-fractie vragen of de verplichte toegang tot het retailaanbod daadwerkelijk het volledige aanbod omvat, waaronder actietarieven, kortingen, abonnementen, loyaliteitsproducten en andere commerciële producten die een vervoerder via zijn eigen kanalen aanbiedt. Hoe voorkomt het kabinet dat dominante of verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen onafhankelijke verkopers slechts toegang geven tot een beperkter of minder aantrekkelijk aanbod? Kan het kabinet tevens toelichten hoe de voorgestelde 50%-regel in de Nederlandse markt zal worden toegepast? Gelden de transparantieregels voor in- en outbound-verkeer? Is NS de enige partij die onder de 50% regel valt voor wie die verplichtingen geldt?

Antwoord

Zie het antwoord bij vraag 23. Op dit moment is via de Hoofdrailnetconcessie geregeld dat NS derden via een transparant, concurrerend en non-discriminatoir referentieaanbod in staat moet stellen om zelf reisproducten samen te stellen en te verkopen. NS stelt derden via haar resell-overeenkomsten ook al in staat om e-tickets te verkopen. Zoals aangegeven in het BNC-fiche bepleit het kabinet het gebruik van heldere definities in het voorstel voor een Verordening voor Treinticketverkoop en stroomlijning van definities met het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen. De voorgestelde verplichting voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten geldt alleen voor verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt. Het voorstel voor een Verordening voor Treinticketverkoop bevat in artikel 7 lid 3 een bevoegdheid voor de Europese Commissie om een uitvoeringshandeling vast te stellen. Dit betreft de bevoegdheid om een besluit te nemen over het toewijzen van een spoorwegonderneming met een dominante positie.

Vraag 30

De leden van de VVD-fractie constateren dat de verordening voorschrijft dat tickets uiterlijk vijf maanden voor vertrek beschikbaar moeten zijn. Hoe wordt daarbij omgegaan met geplande werkzaamheden, nog niet definitief verdeelde capaciteit en onverwachte stremmingen? Wie bepaalt wat een realistische overstaptijd is en welke objectieve maatstaven worden daarvoor gehanteerd? Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat deze normen vooraf duidelijk zijn, zodat reizigers en marktpartijen niet pas achteraf door een toezichthouder of rechter duidelijkheid krijgen? Hoe om te gaan men ongeplande stremmingen, die een overmacht-situatie voor de vervoerder en ook het platform creëren? Niet in alle landen zijn de vervoerders ook spoorwegbeheerder. Vindt het kabinet dat ook de spoorwegbeheerder een aansprakelijkheidspositie moet hebben, al is het maar bilateraal door middel van regres en/of verhaal door de vervoerder, als de vervoerder de reiziger moet compenseren? Het valt de leden van de VVD-fractie op dat de rol van de spoorwegbeheerder in het geheel niet is meegenomen in het reizigerspakket terwijl die wel een bron van vertraging of stremming kan zijn. Dit geldt ook voor de RPRR. Wat is eerlijk, redelijk en non-discriminatoir nu echt? Concreet voor de praktijk?

---

[18] https://otif.org/en/?page_id=172

Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

Antwoord

Voor de rol van de infrastructuurbeheerder verwijst het ministerie opnieuw naar de nieuwe Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit. Timetable Redesign (TTR) vormt een basis voor deze verordening. Dit is een Europees programma dat beoogt de capaciteitsplanning op het spoor flexibeler en meer vraag gestuurd te maken. De uitwerking van de TTR-principes in de Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit helpt de vervoerders bij de kaartverkoop, omdat zij eerder inzage krijgen in de dienstregeling. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 28 bevat deze verordening ook een wederkerige annuleringsheffing. De infrastructuurbeheerder en de vervoerder betalen een boete als zij capaciteit intrekken na toekenning of het niet gebruiken en dit een significante impact heeft op de operaties van de ander. Het is de bedoeling dat de reiziger één loket heeft voor het verhaal van schade. Zo volgt uit boek 8 BW dat de infrastructuurbeheerder de hulppersoon van de vervoerder is. De onderlinge aansprakelijkheid tussen beheerder en vervoerder is vervolgens geregeld in de Algemene Voorwaarden bij de Toegangsovereenkomst, gebaseerd op bijlage CUI van het COTIF verdrag[19], het Burgerlijk Wetboek, de E-GTC en de bestaande passagiersrechtenverordening[20]. De minimale overstaptijden moeten volgens de TSI Telematics[21] worden vastgelegd door de stationsbeheerder.

Vraag 31

De leden van de VVD-fractie vragen waarom voor de verordening treinticketverkoop en de herziening van de passagiersrechten een bepaalde beleidsoptie wordt verkozen, terwijl de verdergaande optie met een scherpere scheiding tussen verkoop en vervoer slechts beperkt wordt uitgewerkt. Kan het kabinet de voor- en nadelen van beide opties nader uiteenzetten, in het bijzonder wat betreft markttoegang, uitvoerbaarheid, regeldruk en het voorkomen van machtsmisbruik? Welke concrete waarborgen maken volgens het kabinet dat de voorkeursoptie in Nederland daadwerkelijk tot een opener en concurrerender ticketmarkt leidt? En waarom zou optie 4 een «brug te ver» zijn? Is dat omdat anders iedere marktwerking uit het spoorvervoer gaat, zij enkel vervoerder zouden zijn en er alleen concurrentie ontstaat tussen platforms?

Antwoord

De Europese Commissie heeft gekozen voor een beleidsoptie die de belangrijkste mededingingsproblemen gericht aanpakt, door vervoerders en boekingsplatforms met een sterke marktpositie te verplichten concurrerende aanbieders onder eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden toegang te bieden. Zij heeft niet gekozen voor de verdergaande optie van organisatorische ontvlechting van vervoerders en hun boekingsplatforms. Volgens de effectbeoordeling levert die optie vergelijkbare resultaten op, maar tegen aanzienlijk hogere uitvoerings- en administratieve kosten. De Commissie concludeert om die reden eveneens dat de meest verregaande beleidsoptie mogelijk verder gaat dan noodzakelijk om de doelstellingen te bereiken. Het kabinet acht de gekozen benadering ook voor de Nederlandse markt proportioneel: het doel is niet verticale integratie als zodanig te verbieden, maar om te

[19] https://otif.org/en/?page_id=172
[20] (EU)2021/782
[21] (EU) 2026/253 van 6 februari 2026

voorkomen dat een sterke marktpositie wordt gebruikt om andere vervoerders of boekingsplatforms uit te sluiten.

Vraag 32

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorstellen uitwerken voor binnenlandse en regionale treinreizen. Deelt het kabinet de opvatting dat de Europese voorstellen niet uitsluitend moeten worden beoordeeld vanuit nachttreinen en internationale verbindingen, maar ook moeten bijdragen aan een open Nederlandse markt voor de verkoop van binnenlandse treintickets? Welke aanpassingen zijn nodig om de huidige Nederlandse praktijk in overeenstemming te brengen met de voorgestelde verordening? Welke afweging ligt ten grondslag ligt aan de Nederlandse onderhandelingsinzet? Het BNC-fiche gaat niet in op de vraag hoe de sharing obligation zich verhoudt tot het Nederlandse Checking In Checking Out en OVpay-model. Ook niet op de positie van NS. Dat marktsegment zou toch ook onder de Verordening moeten vallen? Wat is de Nederlandse onderhandelingsinzet? Ook met betrekking tot de rol en positie van MaaS-partijen? Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat over dit probleem al een procedure bij het CBb loopt? Is het kabinet voornemens het «Nederlandse model» voor ticketdistributie als voorbeeld te blijven presenteren in de Europese onderhandelingen, ondanks dat dit model door de rechter in een tussenuitspraak, door consumentenorganisaties en door marktpartijen ter discussie wordt gesteld?

Antwoord

Het Europese voorstel ziet op «ticketing». Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een vooraf gedefinieerd ticket voor een af te nemen reis met een begin- en een eindpunt. Het ov chipkaartsysteem en de opvolger OV-pay zijn betaalsystemen, en zijn dusdanig geen onderwerp van dit voorstel voor een Verordening trein ticketverkoop. Op het moment dat een dergelijk ticket wordt afgenomen, bijvoorbeeld via de website van NS die dat aanbiedt, of via 9292ov, dan is er sprake van een ticket waarop het pakket van de EU toeziet. Op dit moment zijn voor het (regionaal) ov uniforme MaaS-waardige bestekseisen ontwikkeld die steeds naar de recentste ontwikkelingen worden aangepast.[22] Zoals ook benoemd bij beantwoording van de vragen 23 en 29 zorgt het gewijzigde artikel 44 van de concessie voor het Hoofdrailnet er voor dat een gelijk speelveld tussen NS en MaaS-aanbieders wordt gewaarborgd. Het kabinet bepleit het gebruik van heldere definities in het voorstel voor een Verordening voor Treinticketverkoop en stroomlijning van definities met het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen.

Vraag 33

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat de sharing obligation van artikel 4 RTR ook geldt voor treinreizen die via het check-in/check-out-mechanisme (OVpay) worden afgerekend? Is het kabinet zich ervan bewust dat de Verordening slechts circa 2% tot 5% van alle Nederlandse treinreizen raakt in plaats van vrijwel het volledige treinverkeer, als dat niet het geval is? Deze leden behoeven hier verduidelijking, omdat de Verordening ook ziet op nationaal treinverkeer. Dient de sharing obligation zich uit te strekken tot het volledige retailaanbod van vervoerders – inclusief kortingen, aanbiedingen en abonnementen? Zal dit het kabinetsstandpunt zijn in de onderhandelingen? Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

[22] https://www.crow.nl/kennisproducten/maas-waardige-bestekseisen-voor-ov-concessies-versie-41/.

Antwoord

Zie het antwoord bij vraag 32. Het kabinet bepleit het gebruik van heldere definities in het voorstel voor een Verordening voor Treinticketverkoop en stroomlijning van definities met het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen.

Vraag 34

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie welke concrete aanpassingen het kabinet tijdens de onderhandelingen wil bereiken. Kan het kabinet toezeggen zich in te zetten voor een regeling die de positie van de reiziger daadwerkelijk versterkt, eerlijke markttoegang voor nieuwe aanbieders afdwingt, de keuzevrijheid van consumenten beschermt en tegelijkertijd voorkomt dat vervoerders en platforms met onuitvoerbare verplichtingen of onevenredige kosten worden geconfronteerd?

Antwoord

Het kabinet zet zich tijdens de onderhandelingen in conform het standpunt uiteengezet in de BNC fiches voor het passagierspakket. Het kabinet zal inzetten op duidelijke en goed uitvoerbare wetgeving, die leidt tot een beter treinproduct voor de reiziger en een groei in het aantal internationale treinreizen.

PRO-fractie

Vraag 35

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad en constateren dat de Amerikaanse aanval op Iran tot grote verstoring heeft geleid van de aanvoer van olie en fossiele brandstoffen. Samen met de toenemend effectievere sancties op Rusland leidt dit tot minder aanvoer van met name zwaardere oliën die geschikt zijn voor de productie van diesel en kerosine. Juist daar stegen en stijgen de prijzen. Wat kan Nederland en Europa beter doen om de economische gevolgen van onze olieafhankelijkheid te verminderen? Hoe voorkomen we, zo vragen de aan het woord zijnde leden, dat landen die die mogelijkheid hebben, brandstof hamsteren ten koste van andere landen? Hoe wordt ingegrepen in de markt om speculatie en woeker te bestrijden en schaarste winsten/windfall bij de sector af te romen? En hoe kan Europa of Nederland sturen op de raffinage prioriteiten, zodat de productie van meer onmisbare diesel blijft gewaarborgd? Hoe voorkomt Nederland of Europa, dat de hogere prijzen leidden tot prijsmaatregelen die vraag vergroten en daarmee de vraag en schaarste aanwakkeren? Is de Minister bereid om zich in te zetten voor een energieonafhankelijk Europa, dat niet meer kwetsbaar is voor dit soort verstoringen?

Antwoord

Op dit moment nog geen signalen dat er problemen zijn met de leveringszekerheid van olie of olieproducten. De markt is effectief gebleken in het opvangen van de aanbodverstoring voor import, waardoor er op dit moment geen sprake is van tekorten. In juli en augustus is de importbehoefte van ruwe olie en kerosine voor een groot deel vervangen, met name door toegenomen import uit de VS, Nigeria en Oman. Europa is een stuk minder afhankelijk van netto dieselimporten (5%) en bovendien zijn er relatief grote voorraadbuffers van diesel. Ook ligt de raffinageactiviteit op een hoog niveau. Desalniettemin blijft waakzaamheid geboden, gezien de onvoorspelbaarheid van zowel duur als intensiteit van het conflict.

Het kabinet heeft verschillende maatregelen genomen om de gevolgen op korte en langere termijn te beperken en onze afhankelijkheid te verminderen. Bijvoorbeeld door gerichte ondersteuning te bieden aan burgers en bedrijven die de meeste impact ervaren van de gestegen prijzen, zonder dat dit de vraag en schaarste vergroot en de prikkel voor structurele verandering vermindert. Zoals aangegeven in de eerste reactie op de energieschok, zijn we ons ook bewust van het risico van maatregelen die de vraag naar brandstof op de korte termijn aanjagen.[23]
Nederland pleit in Europees verband voor een afbouw van onze energieafhankelijkheid. Tijdens de informele Transportraad zal het kabinet het belang benadrukken van maatregelen die structureel bijdragen aan onze onafhankelijkheid. Europese coördinatie is daarbij essentieel, om te voorkomen dat individuele landen de vraag naar brandstof opdrijven door het hamsteren van brandstof of het nemen van maatregelen die de vraag stimuleren. De rol van het Internationaal Energie Agentschap (IEA) is in dit kader ook belangrijk, bijvoorbeeld bij het vrijgeven van strategische voorraden. We moeten daarbij ook realistisch zijn: het is een internationale markt waarin bedrijven en overheden eigen afwegingen maken. We hebben te maken met sancties op Russische olie en olieproducten en exportbeperkingen vanuit China en India.
Dat realisme geldt ook voor mogelijkheden om te sturen op de raffinage van olieproducten. Deze zijn voor Nederland en Europa beperkt. De oliemarkt is internationaal en raffinaderijen bepalen grotendeels zelf welke producten zij maken. De productie van olieproducten verandert mede door de verandering van prijzen die de markt biedt.

Het kabinet begrijpt het ongemak over bedrijven die profiteren van de oorlog in het Midden-Oosten. Een nationale overwinstbelasting vraagt echter om een zorgvuldige afweging. De vormgeving is juridisch niet eenvoudig en hogere winsten worden al belast via de vennootschapsbelasting. De Nederlandse raffinagesector speelt bovendien een belangrijke rol binnen de Europese raffinageproductie. Nederland heeft daarom al eerder in Europees verband aangegeven dit gezamenlijk te willen aanpakken. Ter uitvoering van de motie van de leden Klaver en Paternotte (Kamerstuk 36 933, nr. 9) heeft Nederland tijdens de Ecofinraad van 4 en 5 mei opgeroepen tot een nadere analyse van het ontstaan van eventuele overwinsten bij olie- en gasbedrijven als gevolg van de huidige hoge prijzen. Diezelfde oproep heeft Nederland herhaald tijdens de informele Energieraad van 12 en 13 mei, met het verzoek de juridische mogelijkheden voor een belasting op overwinsten te verkennen. Tot dusver heeft de Europese Commissie nog geen uitgebreide analyse gedeeld.
Nederland geeft nog steeds de voorkeur aan een Europese analyse en aanpak, met ruimte voor nationale invulling vanwege verschillende omstandigheden.

Vraag 36

De leden van de PRO-fractie hechten veel waarde aan goed en betaalbaar openbaar vervoer. Deze zomer was er, mede vanwege de hoge brandstofprijzen, een NL-ticket waarmee reizigers voordelig met de trein konden reizen tijdens de daluren. De hoge brandstofprijzen zijn niet voorbij, onder andere daarom vinden deze leden het verstandig om op nationaal en Europees niveau het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Is het kabinet van plan om hier bij de Informele Transportraad op in te zetten? Zo nee, waarom niet?

[23] Kamerbrief Acties Weerbaarheid Energieschok, Kamerstukken 36 933, nr. 1

Antwoord

De Europese Commissie heeft in reactie op de energieschok en als onderdeel van het AccelerateEU pakket een «catalogue of replicable measures» gepresenteerd met daarin voorbeelden van maatregelen die lidstaten kunnen nemen om de impact van de energieschok voor consumenten en bedrijven te verzachten. Hierin worden lidstaten aangemoedigd om te investeren in het openbaar vervoer, net als de fiets en deelmobiliteit. Het kabinet steunt dit pakket en omarmt de voorbeelden, het is per land afhankelijk welke maatregelen het verschil zullen maken. Het kabinet heeft afgelopen zomer een proef met het Nederland Dalvrij ticket gedaan, we kijken uit naar de evaluatie van het experiment en zullen hierover de Kamer informeren.

Vraag 37

De leden van de PRO-fractie hebben de afgelopen jaren veelvuldig aandacht gevraagd voor een eenvoudig en EU-breed ticketsysteem voor de trein. Er ligt nu eindelijk een voorstel voor het verbeteren van de passagiersrechten. Graag vernemen deze leden wat de inschatting van het kabinet is ten aanzien van het verdere proces en tijdpad? En hoe gaat het kabinet concreet stimuleren dat dit proces de komende tijd zo spoedig mogelijk wordt afgerond en niet verder wordt uitgekleed? Ziet het kabinet kans om in EU-verband hierbij met andere lidstaten nauw op te trekken?

Antwoord

Nu de voorstellen van de Europese Commissie voor het passagierspakket zijn gepubliceerd starten de onderhandelingen o.l.v. het Iers voorzitterschap van de Raad in de tweede helft van 2026. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden. Het kabinet zet zich actief in voor duidelijke en goed uitvoerbare wetgeving, die leidt tot een beter treinproduct voor de reiziger en een groei in het aantal internationale treinreizen. Daarbij wordt, zoals gebruikelijk, gezocht naar samenwerking met andere lidstaten in de EU. Ook in internationale fora zoals het platform Internationaal Rail Passenger transport (IRP) blijft ticketing een belangrijk onderwerp.

Vraag 38

De leden van de PRO-fractie geven aan dat recent in de Kamer zorgen zijn besproken over het feit dat de grensformaliteiten bij de Eurostar in Amsterdam de nodige belemmeringen kennen vanwege gebrekkige capaciteit bij de KMar. Het kabinet heeft toegezegd om hiermee aan de slag te gaan. Kan een update gegeven worden over welke acties recentelijk zijn ondernomen en of er concreet zicht is op een oplossing?

Antwoord

Zoals eind augustus aan de Kamer gemeld[24], zijn de partijen met elkaar in gesprek om tot een structurele oplossing te komen. Vanuit het ministerie zetten we alles op alles om de onderliggende discussie te slechten. Er is op dit moment geen update te geven.

[24] Kamerstuk 22 026, nr. 528

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie onderschrijven het belang van het Roadworthiness Package en de bredere Europese inzet op verkeersveiligheid in het kader van Vision Zero.

Vraag 39a

De leden van de CDA-fractie constateren dat fietsers in Nederland een bijzonder kwetsbare groep vormen in het verkeer. In 2025 vielen 759 verkeersdoden, waarvan 281 fietsers. Deze leden vragen hoe het kabinet deze ontwikkeling betrekt bij de Nederlandse inzet in Europees verband en in hoeverre binnen de verdere uitwerking van Vision Zero voldoende aandacht is voor de veiligheid van fietsers.

Antwoord

Fietsveiligheid is een belangrijke pijler in het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. We vinden dat fietsveiligheid ook een belangrijk onderdeel is van de Europese Vision Zero. Daarom wordt in Europees verband actief kennis gedeeld over het verbeteren voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.

Vraag 39b

Deze leden vragen daarnaast welke mogelijkheden het kabinet ziet om binnen Europese regelgeving meer aandacht te geven aan de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers.

Antwoord

Naast regelgeving die in ontwikkeling is, is er op dit moment geen behoefte aan extra aanvullende EU-regelgeving specifiek voor fietsers of de interactie met gemotoriseerd verkeer.

Vraag 39c

Kan het kabinet aangeven welke Europese maatregelen op dit terrein volgens Nederland prioriteit verdienen?

Antwoord

Een aantal Europese ontwikkelingen verdienen op dit moment prioriteit. Het is positief dat ingezet wordt op de verbetering van technische voertuigvereisten wat de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers ten goede komt. Daarnaast is het goed dat het belang wordt onderstreept op Europees niveau van onder meer veilige infrastructuur en veilige snelheden.

Vraag 40

De leden van de CDA-fractie constateren dat Nederland met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Meerjarenplan Fietsveiligheid al inzet op veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het terugdringen van risicogedrag. Zij vragen hoe deze Nederlandse aanpak zich verhoudt tot de Europese doelstellingen van Vision Zero en of het kabinet mogelijkheden ziet om de Nederlandse kennis en ervaring met fietsbeleid nadrukkelijker in Europees verband te agenderen.

Antwoord

De Nederlandse aanpak sluit goed aan bij de EU-doelstellingen en fietsveiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. Kennis en ervaring met fietsbeleid wordt in Europees verband actief geagendeerd via verschillende (werk)groepen, onder andere in de High Level Group on Road Safety. Met betrekking tot fietsveiligheid deelt Nederland daar kennis over onder andere de Nederlandse fietsinfrastructuur, verkeerseducatie op scholen, en de noodzaak van integrale inzet op zowel infrastructuur, voertuigen, gedrag, als verkeershandhaving. Ook doet Nederland actief mee aan het EU-kennisuitwisselingsproject EURSE. In dit verband bezoeken zo'n 20 verkeersveiligheidsadviseurs uit verschillende EU-landen begin september de gemeenten Leiden en Amersfoort. Een derde werkgroep is de National Cycling Contact Points (NCCP) onder leiding van de Europese Commissie. Deze werkgroep is in het leven geroepen naar aanleiding van de vastgestelde Europese verklaring over fietsen[25], waar een hoofdstuk ook ingaat op verkeersveiligheid.

Vraag 41

De leden van de CDA-fractie hebben hiernaast kennisgenomen van de inzet van het kabinet ten aanzien van Automated Driving Systems (ADS) en de grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen. Deze leden zien de potentiële bijdrage van geautomatiseerd vervoer aan de verkeersveiligheid en onderschrijven het belang van Europese samenwerking en harmonisatie van technische veiligheidseisen. Tegelijkertijd vinden deze leden het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om zelf te bepalen waar, wanneer en onder welke operationele voorwaarden geautomatiseerde voertuigen op de nationale openbare weg kunnen worden getest en ingezet. Dit is volgens deze leden mede van belang omdat de verkeerssituatie, weginrichting, handhaving en positie van verschillende verkeersdeelnemers per lidstaat kunnen verschillen. De leden van de CDA-fractie vragen daarom in hoeverre de verdere Europese samenwerking en harmonisatie op het gebied van ADS gevolgen kan hebben voor de huidige nationale bevoegdheden van lidstaten. Kan het kabinet daarbij onderscheid maken tussen enerzijds de Europese harmonisatie van technische eisen en typegoedkeuringen en anderzijds de bevoegdheid van lidstaten om voorwaarden te stellen aan het testen en de daadwerkelijke inzet van geautomatiseerde voertuigen op hun openbare wegen? Kan het kabinet toelichten welke ruimte Nederland en de RDW momenteel hebben om zelfstandig te bepalen waar, wanneer en onder welke voorwaarden dergelijke voertuigen in Nederland mogen worden getest of ingezet, en in hoeverre het kabinet verwacht dat deze nationale beoordelingsruimte door toekomstige Europese regelgeving kan worden beperkt?

Antwoord

Het kabinet vindt Europese samenwerking en harmonisatie belangrijk, maar er moet ook voldoende ruimte blijven bestaan om rekening te houden met de nationale verkeerscontext. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen technische eisen en typegoedkeuring enerzijds en het toelaten van testvoertuigen op de openbare weg anderzijds. De technische eisen en typegoedkeuring van geautomatiseerde voertuigen worden in belangrijke mate op Europees en mondiaal niveau geregeld. De toelating van testvoertuigen op de openbare weg is daarentegen een nationale bevoegdheid. Nederland kan daardoor zelf beoordelen of en

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

onder welke voorwaarden een test op de Nederlandse openbare weg veilig kan plaatsvinden.
Het kabinet ziet Europese samenwerking op dit moment niet als een beperking van deze nationale beoordelingsruimte. De inzet is juist om nationale procedures beter op elkaar te laten aansluiten en daarmee grensoverschrijdend testen eenvoudiger te maken, zonder de nationale bevoegdheid voor de toelating van testvoertuigen over te dragen. Nederland zal zich er bij de verdere Europese uitwerking voor inzetten dat deze nationale ruimte behouden blijft.
Met gerichte pilots in het openbaar vervoer en de logistiek wordt ervaring opgedaan in de Nederlandse verkeerspraktijk. Deze ervaringen worden benut voor de voorbereiding van uitvoeringsorganisaties en de verdere ontwikkeling van passende wet- en regelgeving. In Europees verband zet Nederland in op het wegnemen van belemmeringen voor grensoverschrijdend testen en het leren van ervaringen van andere lidstaten. Daarbij blijft het uitgangspunt dat lidstaten binnen de geldende Europese kaders rekening kunnen houden met hun eigen nationale verkeerscontext. Zo combineert Nederland Europese samenwerking met voldoende ruimte voor een veilige en verantwoorde inpassing binnen de Nederlandse verkeerspraktijk.

Vraag 42

De leden van de CDA-fractie wijzen hierbij op de recente goedkeuring van Tesla's FSD Supervised in Nederland, waarmee Nederland als eerste land in Europa het gebruik hiervan mogelijk heeft gemaakt. Hoewel het hierbij gaat om een rijhulpsysteem waarbij de bestuurder verantwoordelijk en voortdurend betrokken blijft en niet om volledig autonoom rijden, laat deze casus volgens deze leden zien dat nationale beoordelingsruimte ook kan bijdragen aan een verantwoorde en voortvarende introductie van nieuwe technologie. Kan het kabinet toelichten welke nationale bevoegdheden en Europese uitzonderingsmogelijkheden deze goedkeuring mogelijk hebben gemaakt? Acht het kabinet het wenselijk dat Nederland ook in de toekomst ruimte behoudt om, vooruitlopend op volledige Europese harmonisatie, dergelijke systemen onder specifieke voorwaarden toe te laten of te testen? Op welke wijze wil het kabinet deze ruimte betrekken bij toekomstige Europese afspraken over ADS en grensoverschrijdende testomgevingen?

Antwoord

De Europese regelgeving rondom typegoedkeuring van voertuigen geeft de mogelijkheid om een bijzondere goedkeuring aan te vragen voor innovatieve systemen of voertuigen die vooruitlopen op de regelgeving. In zo'n zogeheten artikel-39-procedure wordt gekeken of de innovatie geen nieuwe veiligheidsrisico's introduceert en of de innovatie past binnen internationale afspraken en bestaande wet- en regelgeving. Na de beoordeling en het verlenen van de goedkeuring door een onafhankelijke nationale toelatingsautoriteit, zoals de RDW, mag het systeem gebruikt worden in het land waarin het is goedgekeurd en mogen andere lidstaten die goedkeuring overnemen voor hun eigen grondgebied. Vervolgens wordt er op Europees niveau gestemd of deze goedkeuring voor heel de Europese Unie gaat gelden. Het kabinet is positief over de ruimte die de Europese regelgeving hiermee biedt voor innovatie. Ook voor *Automated Driving Systems* (ADS) is het belangrijk dat er ruimte blijft om nieuwe toepassingen veilig in de praktijk te testen. Nederland maakt daarom gebruik van de bestaande wettelijke mogelijkheden om pilots met geautomatiseerd vervoer mogelijk te maken. Ook in de toekomst wil het kabinet deze ruimte behouden, zodat nieuwe toepassingen in de Nederlandse verkeerspraktijk kunnen worden getest binnen het Neder-

landse verkeersysteem. Bij de verdere uitwerking van grensoverschrijdende testomgevingen is Nederland in de Benelux Unie bezig om de juridische ruimte voor grensoverschrijdende tests uit te werken. Ook met andere landen bekijken we hoe de verschillende nationale procedures voor dergelijke experimenten beter op elkaar kunnen aansluiten. Zo moet het eenvoudiger worden om grensoverschrijdend te testen, terwijl de toelating van testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft.

Vraag 43

De leden van de CDA-fractie onderschrijven daarnaast de inzet van het kabinet om te komen tot een veilige en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer en vinden het daarbij goed dat Nederland zich binnen de UNECE niet alleen richt op technische regelgeving, maar ook aandacht vraagt voor aspecten als handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid. Deze leden vragen hoe het kabinet deze inzet de komende periode verder wil vormgeven en op welke wijze Nederland binnen de UNECE en in EU-verband concreet zal bijdragen aan verdere internationale afstemming op deze onderwerpen. Kan het kabinet daarbij tevens toelichten hoe wordt geborgd dat afspraken over technische harmonisatie voldoende aansluiten bij de juridische en praktische voorwaarden die nodig zijn voor een veilige inzet van geautomatiseerde voertuigen in het Nederlandse verkeerssysteem?

Antwoord

Nederland zet zich ervoor in dat de Europese samenwerking op het gebied van geautomatiseerd vervoer verder wordt versterkt. Daarbij vraagt Nederland de Europese Commissie om meer coördinatie tussen lidstaten en om een beter afgestemde Europese inzet in mondiale gremia zoals de *UNECE Inland Transport Committee,* waar ook geautomatiseerd vervoer wordt besproken. Nederland benadrukt daarbij dat een veilige introductie van geautomatiseerd vervoer verder gaat dan alleen technische eisen aan het voertuig. Ook onderwerpen als handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid zijn van belang voor een goede inpassing in het verkeerssysteem. Nederland heeft dat begin dit jaar ingebracht in een ministeriële dialoog bij de *Inland Transport Committee* in Genève en blijft hier in Europees en internationaal verband aandacht voor vragen.

Bij de typegoedkeuring van geautomatiseerde voertuigen wordt beoordeeld of het voertuig aan de geldende technische eisen voldoet. Onderdeel daarvan is dat het geautomatiseerde rijsysteem zich aan de geldende verkeersregels moet houden. Tegelijkertijd kunnen niet alle juridische en praktische aspecten van de inpassing via technische voertuigregelgeving worden geregeld. Nederland zet zich er daarom voor in dat bij de verdere ontwikkeling van regelgeving ook deze bredere randvoorwaarden worden betrokken, zodat geautomatiseerde voertuigen veilig en verantwoord in het Nederlandse verkeerssysteem kunnen worden ingezet. Daarnaast heeft Nederland in 2024 het *European Forum for Automated Transport (EFAT)* opgericht om tot verdere harmonisering van nationale wet- en regelgeving te komen en zo versnippering tegen te gaan.

JA21-fractie

Vraag 44

De leden van de JA21-fractie constateren dat er tussen de lidstaten nog veel divergentie bestaat in de regelgeving rond geautomatiseerd vervoer. Deelt de Minister de opvatting dat het, gezien het vrije verkeer van

personen, verwarrend kan zijn voor bestuurders en vervoerders wanneer het per lidstaat kan verschillen of zij de automatische besturing van hun voertuigen mogen gebruiken? Betekent het feit dat niet alle lidstaten de intentieverklaring voor grensoverschrijdende testomgevingen hebben ondertekend, ook dat de lidstaten die niet hebben getekend daarmee tegenstander zijn van verdere toelating en ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer? Zo ja, is de Minister bereid zich binnen EU-verband in te zetten om deze lidstaten op andere gedachten te brengen? Deelt de Minister de opvatting dat het in het Nederlands belang is om tot innovatievriendelijke en op EU-niveau geharmoniseerde regelgeving voor geautomatiseerd vervoer te komen? Zo ja, is hij bereid zich daar in EU-verband voor in te zetten? Hoe ziet de Minister een maatregel als het wederzijds erkennen en toelaten van systemen voor autonoom rijden en de bijbehorende testvoertuigen? Kunnen er al stappen in deze richting worden gezet voordat verdere Europese harmonisatie van toelating, vergunningverlening en veiligheidsvoorwaarden tot stand is gekomen?

Antwoord

Het kabinet vindt Europese samenwerking en harmonisatie belangrijk, maar er moet ook voldoende ruimte blijven bestaan om rekening te houden met de nationale verkeerscontext. De toelating van testvoertuigen op de openbare weg is nu een nationale bevoegdheid en het is in de overgangsfase naar Europese en nationale wetgeving onvermijdelijke dat er verschillen zijn tussen lidstaten.
Dat niet alle lidstaten de intentieverklaring hebben ondertekend, staat samenwerking tussen de deelnemende landen niet in de weg. De samenwerking is daarnaast zodanig ingericht dat landen die op een later moment willen aansluiten, dat kunnen doen. Nederland zal actief samenwerken met de andere deelnemende lidstaten en de Europese Commissie. De Europese Commissie coördineert de verdere uitwerking van de intentieverklaring.
De introductie van geautomatiseerd vervoer biedt ruime voor innovatie en is goed voor het concurrentievermogen van de Europese voertuigindustrie. Goede Europese afstemming en geharmoniseerde regelgeving dragen bij aan de introductie van geautomatiseerd vervoer.
De wederzijdse erkenning gebeurt in feite bij de typegoedkeuring van voertuigen. Bij de uitbreiding van de typegoedkeuring naar geautomatiseerde voertuigen wordt beoordeeld of het voertuig aan de technische eisen voldoet. Voor testvoertuigen is in de overgangsfase Europese wet- en regelgeving nog een ontheffing nodig.
Europese samenwerking is belangrijk om verschillen tussen nationale procedures waar mogelijk te verkleinen en grensoverschrijdend testen mogelijk te maken. Nederland zet zich er daarom voor in dat landen informatie en ervaringen uitwisselen en hun procedures voor het toelaten van testvoertuigen beter op elkaar afstemmen. Tegelijkertijd blijft de uiteindelijke beslissing om een testvoertuig op de openbare weg toe te laten een nationale bevoegdheid. Dat is belangrijk omdat bij die beslissing rekening moet kunnen worden gehouden met de specifieke verkeerssituatie, weginrichting, verkeersregels en handhaving in een land.

Vraag 45

De leden van de JA21-fractie constateren dat het BNC-fiche RTR/RMB van het kabinet op de agenda staat. Gaat de RTR vragen dat álle soorten tickets en reis producten, dus niet enkel het standaard e-ticket, verkocht kunnen worden? Zo ja, gaat ook CICO (Check-in, Check-out) reizen met OVpay hiermee onder de nieuwe regels vallen? Wat is de inzet van het kabinet wat betreft CICO-reizen met OVpay? Is het huidige Nederlandse systeem voorbereid op de situatie dat álle soorten tickets en reis

producten, dus inclusief CICO-reizen met OVpay, onder de nieuwe RTR-regels gaan vallen? Zo nee, waar schiet de huidige situatie tekort? Betekenen de nieuwe RTR-regels dat álle marktpartijen ook op een gelijk speelveld moeten kunnen deelnemen aan de verkoop en distributie van treinreisproducten van vervoerders, inclusief reizen met korting, abonnementen en tijdelijke aanbiedingen? Wat gaat de inzet van het kabinet zijn rondom dit thema?

Antwoord

Het Europese voorstel ziet op «ticketing». Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een vooraf gedefinieerd ticket voor een af te nemen reis met een begin- en een eindpunt. Het ov chipkaartsysteem en de opvolger OV-pay zijn betaalsystemen, en zijn dusdanig geen onderwerp van dit voorstel voor een Verordening trein ticketverkoop. Op het moment dat een dergelijk ticket wordt afgenomen, bijvoorbeeld via de website van NS die dat aanbiedt, of via 9292ov, dan is er sprake van een ticket waarop het pakket van de EU toeziet. Op dit moment zijn voor het (regionaal) ov uniforme MaaS-waardige bestekseisen ontwikkeld die steeds naar de recentste ontwikkelingen worden aangepast.[26] Zoals ook benoemd bij beantwoording van de vragen 23 en 29 zorgt het gewijzigde artikel 44 van de concessie voor het Hoofdrailnet er voor dat een gelijk speelveld tussen NS en MaaS-aanbieders wordt gewaarborgd. Het kabinet bepleit het gebruik van heldere definities in het voorstel voor een Verordening voor Treinticketverkoop en stroomlijning van definities met het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen.

BBB-fractie

Vraag 46

De leden van de BBB-fractie onderschrijven het belang van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De ontwikkeling in Nederland is zorgelijk: in 2025 vielen 759 verkeersdoden en de verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers verder zal stijgen. Tegelijkertijd wijzen deze leden erop dat nieuwe Europese regels wel uitvoerbaar en betaalbaar moeten blijven. Zo past de voorgestelde verplichte NO_x-controle, waarvoor eerst een opwarmrit nodig is, niet binnen het huidige Nederlandse APK-systeem. Kan de Minister aangeven welke inzet Nederland kiest bij de verdere uitwerking van deze NO_x-controle? Is de Minister bereid zich te verzetten tegen verplichtingen waarvan de maatschappelijke meerwaarde onvoldoende opweegt tegen de praktische en financiële lasten voor automobilisten, garages en uitvoeringsorganisaties?

Antwoord

Voor Nederland blijft uitvoerbaarheid van de APK-richtlijn[27] een prioriteit. Het kabinet blijft gedurende de onderhandelingen de onuitvoerbaarheid van een opwarmrit in het Nederlandse APK-systeem benadrukken bij de Commissie om onder andere te voorkomen dat APK-keurmeesters hiermee te maken krijgen. Zie ook het antwoord op vraag 1. Een andere prioriteit blijft het belang van proportionaliteit bij maatregelen. De mogelijke lastenverzwaring voor burgers, bedrijven en uitvoeringsinstanties speelt hierin een belangrijke rol. Gedurende de triloogfase zal het kabinet actief blijven pleiten tegen verplichtingen die wij als

[26] https://www.crow.nl/kennisproducten/maas-waardige-bestekseisen-voor-ov-concessies-versie-41/.

[27] Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (APK-richtlijn)

niet-proportioneel beschouwen. Nederland trekt hierin actief op met andere lidstaten. Het kabinet zal hier tijdens de informele transportraad ook aandacht voor vragen.

Vraag 47

De Europese Vision Zero richt zich naast voertuigtechniek en handhaving ook op veiliger infrastructuur. Hoe voorkomt de Minister dat de Europese en Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid zich te sterk richt op nieuwe technische verplichtingen, terwijl investeringen in veilige wegen en infrastructuur minstens zo belangrijk zijn?

Antwoord

De Europese en Nederlandse aanpak richt zich ook op veilige infrastructuur. Het Rijk investeert bijvoorbeeld € 450 miljoen in het onderliggend wegennet met de Investeringsimpuls verkeersveiligheid, waarbij medeoverheden minimaal 50% cofinancieren. Overheden richten hun wegen zo veel mogelijk verkeersveilig in, conform de richtlijnen van kennisplatform CROW. Ook heeft het Rijk de afgelopen jaren geïnvesteerd in gerichte maatregelen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen en autosnelwegen. Verder schrijft de Europese richtlijn Road Infrastructure Safety Management (RISM-II) verschillende procedures voor om te waarborgen dat beheerders van auto(snel)wegen voor, tijdens en na de aanleg van infrastructuur systematisch verkeersveiligheidsrisico's in beeld brengen en op basis van deze risico's en actieplan opstellen om te prioriteren. Eén van die procedures is bijvoorbeeld de verkeersveiligheidsbeoordeling[28], die in december jl. aan de Kamer is gestuurd, en die de basis vormt voor de risicoprioritering in de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR)[29].

Vraag 48

De leden van de BBB-fractie zien kansen in geautomatiseerd vervoer, zeker waar personeelstekorten toenemen en het openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden onder druk staat. Het kabinet kondigt pilots aan in openbaar vervoer en logistiek die juist op deze problemen worden gericht. Kan de Minister toelichten waar en op basis van welke criteria deze pilots plaatsvinden? Worden daarbij nadrukkelijk ook landelijke gebieden en grensregio's betrokken waar traditioneel openbaar vervoer steeds moeilijker rendabel te organiseren is? Nederland steunt daarnaast grensoverschrijdende testgebieden. Daarbij wordt onder meer gekeken naar Europese afstemming over toelating, vergunningverlening, veiligheidsvoorwaarden en wederzijdse erkenning van goedkeuringen, terwijl het kabinet tegelijkertijd benadrukt dat de toelating van testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft. Hoe ver is Nederland bereid te gaan met wederzijdse erkenning van goedkeuringen? Kan de Minister bevestigen dat Nederland ook bij verdere Europese harmonisatie zelfstandig blijft beslissen welke geautomatiseerde voertuigen op de Nederlandse openbare weg worden toegelaten?

Antwoord

De aanbestedingsprocedure voor de pilots loopt momenteel. De uitkomsten van de gunning worden dit najaar verwacht. Bij de gunning wordt onder meer gekeken naar de technische haalbaarheid, de mogelijkheden voor opschaling en de maatschappelijke bijdrage van de

[28] Kamerstuk 29 398, nr. 1192.
[29] Kamerstuk 29 398, nr. 1222.

voorstellen. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor toepassingen die kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid in gebieden waar het openbaar vervoer onder druk staat. Ook de operationele schaalbaarheid en de potentie om succesvolle toepassingen later in andere gebieden, waaronder landelijke gebieden, in te zetten, worden meegewogen. Welke locaties uiteindelijk onderdeel worden van de pilots, hangt mede af van de voorstellen die vanuit de markt worden ingediend.

Nederland is positief over grensoverschrijdende testomgevingen. Bij de verdere uitwerking is Nederland in de Benelux Unie bezig om de juridische ruimte voor grensoverschrijdende tests uit te werken. Ook met andere landen bekijken we hoe de verschillende nationale procedures voor dergelijke experimenten beter op elkaar kunnen aansluiten. Zo moet het eenvoudiger worden om grensoverschrijdend te testen, terwijl de toelating van testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft.

Vraag 49

De leden van de BBB-fractie lezen dat spanningen in het Midden-Oosten leiden tot meer volatiliteit op de brandstofmarkt. Daarbij zorgen lage waterstanden nu al voor knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de westelijke mainports naar de rest van Nederland. Welke risico's ziet de Minister voor de bevoorradingszekerheid van transportbedrijven en huishoudens buiten de mainportregio's als geopolitieke verstoringen en lage waterstanden tegelijkertijd aanhouden? Welke concrete noodmaatregelen liggen klaar om te voorkomen dat juist binnenvaart, wegtransport en regionale distributie in de knel komen?

Antwoord

Op dit moment zijn er geen signalen dat de levering van brandstoffen in gevaar is, van het buitenland naar Nederland of binnen Nederland. Het kabinet monitort de situatie.

Het bedrijfsleven en overheden hebben naar aanleiding van de verschillende recente droge periodes maatregelen getroffen die de aanvoerketens robuuster hebben gemaakt. Bijvoorbeeld door het plaatsen van permanente en tijdelijke pompinstallaties en het eerder vasthouden van water. Het kabinet overlegt regelmatig met het bedrijfsleven over de gevolgen van impactvolle situaties, zoals de aanhoudende droogte en sluiting van de Straat van Hormuz. Het Landelijk Crisisplan Olie (LCP-O) is hierbij leidend.

Vraag 50

De leden van de BBB-fractie steunen het uitgangspunt dat een internationale treinreis eenvoudiger geboekt moet kunnen worden. Reizigers moeten verschillende aanbieders gemakkelijk kunnen vergelijken en ook bij een reis met meerdere vervoerders duidelijkheid houden over hun rechten. Tegelijkertijd constateren deze leden dat de reikwijdte van het Europese passagierspakket veel breder is dan alleen internationale langeafstandsreizen. De voorstellen kunnen ook gevolgen hebben voor binnenlandse en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders en onafhankelijke ticketverkopers. De rapporteursnotitie constateert dat nog niet duidelijk is of deze nationale gevolgen afzonderlijk in kaart worden gebracht. Is de Minister bereid vóórdat Nederland instemt met de uiteindelijke voorstellen afzonderlijk in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor Nederlandse regionale vervoerders, concessies en MaaS-aanbieders, inclusief de uitvoerings- en regeldrukkosten? Ook constateren deze leden dat een belangrijke rol is weggelegd voor het

FRAND-principe, waarbij commerciële voorwaarden eerlijk, redelijk en niet-discriminerend moeten zijn. De ACM en verschillende marktpartijen waarschuwen echter dat onduidelijkheid over deze open norm kan leiden tot verschillende interpretaties, klachten, rechtszaken en extra uitvoeringslasten. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de open FRAND-norm in de praktijk leidt tot rechtsonzekerheid en extra uitvoeringslasten? Zet Nederland erop in dat de voorwaarden voor toepassing van FRAND vóór inwerkingtreding zo concreet mogelijk op Europees niveau worden vastgelegd?

Antwoord

In 2023 is reeds een nationale impactanalyse[30] uitgevoerd naar de gevolgen voor Nederland van de destijds door de Europese Commissie voorgenomen regelgeving voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten. Daarbij zijn onder andere de gevolgen voor vervoerders, MaaS-dienstverleners en reizigers onderzocht. De destijds onderzochte maatregelen vertonen op belangrijke onderdelen overeenkomsten met de huidige voorstellen voor multimodale boekingen en trein kaartverkoop, onder meer waar het gaat om toegang tot vervoersaanbod, gegevensdeling, technische interoperabiliteit en het creëren van een gelijk speelveld. Zodoende acht ik het in deze fase niet nodig om nog een afzonderlijke impactanalyse uit te voeren. Zoals in de BNC-fiches is aangegeven, heeft het kabinet nadrukkelijk aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels en voor het beperken van de toezichtslasten voor de ACM. Daarbij is het van belang dat open normen, zoals de verplichting om eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND) voorwaarden te hanteren, voldoende helder worden uitgewerkt op basis van de door de Europese Commissie voorgestelde FRAND principes. De Europese Commissie heeft hiervoor in het voorstel voor een Verordening voor Treinkaartverkoop een bevoegdheid opgenomen om hierover een uitvoeringshandeling vast te stellen. Hiervoor is het van belang dat de toepassing van FRAND actief in de praktijk wordt gemonitord. Gedurende de onderhandelingen is het Ministerie van IenW hierover in gesprek met de ACM, zodat aandachtspunten ten aanzien van de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en toezichtslasten tijdig kunnen worden betrokken bij de Nederlandse inzet. De precieze inrichting van het toezicht zal nader worden bezien bij de nationale uitvoering van de verordening, mede op basis van een formele uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets door de ACM.

Vraag 51

De leden van de BBB-fractie lezen daarnaast dat spoorvervoerders hun kaartverkoop vijf maanden voorafgaand aan de reis moeten openstellen. Zij wijzen erop dat regionale vervoerders voor hun dienstregeling mede afhankelijk kunnen zijn van capaciteitsverdeling, geplande werkzaamheden en informatie van infrastructuurbeheerders die op dat moment nog niet altijd beschikbaar is. Welke gevolgen verwacht de Minister van deze boekingstermijn voor regionale vervoerders? Is de Minister bereid zich in de onderhandelingen in te zetten voor voldoende flexibiliteit wanneer vervoerders vijf maanden vooraf redelijkerwijs nog niet over de benodigde capaciteits- of infrastructuurinformatie beschikken?

[30] TwynstraGudde, Impactanalyse Europees voorstel MDMS voor Nederland, zie https://open.overheid.nl/documenten/8a6e1337-6970-4f27-834c-368083ff017d/file

Antwoord

Voor de rol van de infrastructuurbeheerder verwijst het ministerie opnieuw naar de nieuwe Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit. Timetable Redesign (TTR) vormt een basis voor deze verordening. Dit is een Europees programma dat beoogt de capaciteitsplanning op het spoor flexibeler en meer vraag gestuurd te maken. De uitwerking van de TTR-principes in de Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit helpt de vervoerders bij de kaartverkoop, omdat zij eerder inzage krijgen in de dienstregeling. Het ministerie zal over de uitvoeringslasten in overleg treden met nationale en regionale spoorvervoerders. De gevolgen van de boekingstermijn zijn nog niet uitgekristalliseerd en standpunten van vervoerders kunnen worden meegenomen in de onderhandelingsinzet.

Vraag 52

Tot slot constateren de leden van de BBB-fractie dat binnen het Platform International Rail Passenger wordt gewerkt aan een Europees grensoverschrijdend spoornetwerk richting 2040. Daarbij staan onder andere dienstregelingen, capaciteit, materieel en grensoverschrijdende corridors centraal. Kan de Minister aangeven hoe Nederland bij de ontwikkeling van dit netwerk voorkomt dat de aandacht uitsluitend uitgaat naar hogesnelheidsverbindingen tussen grote steden? Hoe worden ook regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen meegenomen, juist voor inwoners en bedrijven in onze grensregio's?

Antwoord

In het IRP wordt samengewerkt tussen alle lidstaten van de Europese Unie plus Zwitserland, Noorwegen en het VK. Doel is het bevorderen van het netwerk van alle internationale treindiensten, met als belangrijkste marktsegmenten internationaal hogesnelheidsvervoer, andere (intercity) internationaal lange afstands- verbindingen, nachttreinen en kort grensoverschrijdend personenvervoer per spoor[31]. Het kabinet heeft in het BNC fiche over het EC actieplan voor hogesnelheidsvervoer[32] aandacht gevraagd voor het netwerk van (internationaal) personenvervoer, waarbij voor de reiziger frequenties van en aansluitingen tussen treindiensten ook belangrijk zijn, naast het aanleggen van hogesnelheid infrastructuur. Bij de nog te starten gesprekken met andere lidstaten en de Europese Commissie over het mogelijk ontwikkelen van een visie op het 2040 netwerk van internationale treindiensten zal het ministerie ook het belang van kort grensoverschrijdend personenvervoer per spoor betrekken.

Groep Markuszower

Vraag 53

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland de Europese Vision Zero-doelstellingen onderschrijft en zich actief inzet voor de implementatie van de ITS-regelgeving. Dit terwijl het aantal verkeersdoden de laatste jaren is toegenomen en volgens prognose de komende jaren verder zal stijgen. Deze leden vragen zich af welke concrete resultaten de reeds ingezette en geïmplementeerde Europese verkeersvei-

[31] Zie het 6e voortgangsrapport International Rail Passenger transport. Kamerstukken 21 501–33 nr. 1236.
[32] Kamerstukken 22 112, nr. 4228.

ligheidsmaatregelen en ITS-toepassingen in Nederland tot dusver hebben opgeleverd.

Antwoord

De Richtlijn Intelligente Vervoerssystemen (ITS-Richtlijn) is het Europees wettelijk kader dat private partijen en (mede-)overheden zoals wegbeheerders verplicht om bepaalde mobiliteitsinformatie, zoals de geldende verkeersregels, tijdelijke maatregelen, gevaarlijke situaties op de weg, correct en tijdig digitaal beschikbaar te stellen. Voor de implementatie van deze Richtlijn is de afgelopen jaren intensief samengewerkt met navigatieapp-aanbieders, autofabrikanten en wegbeheerders om ervoor te zorgen dat weggebruikers belangrijke informatie krijgen tijdens de rit over onverwachte situaties op de weg. Denk hierbij aan filestaartwaarschuwingen, en waarschuwingen voor naderende nood- en hulpdiensten, gladheid, kortstondige wegwerkzaamheden of een spookrijder. Op dit moment ontvangen weggebruikers op meer dan 24% van alle in Nederland gereden kilometers één of meer van zulke waarschuwingen. Van deelnemers die een in-car waarschuwing kregen, geeft 84% aan dat zij daardoor vroegtijdig ruimte maakten voor de ambulance. Na een digitale waarschuwing voor een ongeval remt 42% van de deelnemers eerder en geeft 52% aan alerter te zijn.[33] Deze resultaten laten zien dat de ITS-toepassingen bijdragen aan de verkeersveiligheid op de weg.

Vraag 54

De leden van de Groep Markuszower zijn ontstemd over de prognose waarin het aantal verwachtte verkeersdoden de komende jaren zal toenemen. Deze leden willen weten welke aanvullende maatregelen de Minister noodzakelijk acht om de huidige negatieve ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen keren.

Antwoord

Het kabinet blijft zich er sterk voor inzetten om de negatieve trend te keren. Zo bevat het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029 een breed scala aan acties van het Rijk voor de komende jaren. Daarnaast komt het kabinet op korte termijn met een aangescherpte aanpak verkeersveiligheid. Deze aanpak bevat aanvullende maatregelen voor veilige infrastructuur, veilig gedrag en veilige voertuigen. Verder wordt binnenkort een uitwerking verstuurd van de speerpunten uit het coalitieakkoord, waarin met name in wordt gegaan op de maatregelen die getroffen worden op het gebied van verkeershandhaving. Dit gaat bijvoorbeeld om maatregelen in het kader van de aanpak van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer en de inzet van geautomatiseerde handhavingsmiddelen.

Vraag 55

De leden van de Groep Markuszower constateren dat het Roadworthiness package hoog op de agenda van het voorzitterschap staat. Voor de leden staat vast dat maatregelen teneinde minder uitstoot van voertuigen te realiseren doorgaans meer kosten met zich meebrengen. Deze leden willen daarom graag weten wat bij implementatie van dit pakket de gevolgen zijn voor de kosten van aanschaf en onderhoud voor autokopers, en autobezitters, en welke financiële gevolgen dit heeft voor autogarages, dan wel autohandelaren.

---

[33] Zie https://www.ndw.nu/documenten/2025/3/27/resultaten-sps

Antwoord

Zolang de definitieve herzieningen van de richtlijnen nog niet zijn vastgesteld, kan er geen concreet inzicht worden gegeven in de kosten voor aanschaf en onderhoud voor autokopers en autobezitters, noch in de exacte financiële gevolgen voor autogarages en autohandelaren. Wel zijn potentiële globale kosten geïdentificeerd, maar deze moeten nader worden uitgewerkt in onder andere een uitvoeringstoets zodra de definitieve richtlijnen vaststaan. Zo kan het zijn dat de tarieven voor de APK-keuringen mogelijk worden verhoogd wegens de eventuele invoering van nieuwe meetmethoden. Dat wordt allemaal in beeld gebracht op basis van het definitieve voorstel. Betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van de herziene richtlijn zijn voor het kabinet van groot belang. Daarom zal het kabinet hiervoor aandacht blijven vragen gedurende de onderhandelingen.

Vraag 56

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland enerzijds belang hecht aan goede Europese afstemming en samenwerking op het gebied van geautomatiseerd vervoer, maar anderzijds benadrukt dat het toelaten van testvoertuigen een nationale bevoegdheid moet blijven. Deze leden vragen zich af hoe deze twee uitgangspunten zich tot elkaar verhouden en waar volgens de Minister de grens tussen wenselijke afstemming en nationale bevoegdheid ligt op het gebied van geautomatiseerd vervoer.

Antwoord

Het toelaten van testvoertuigen op de openbare weg blijft uiteindelijk een nationale bevoegdheid omdat er uitzondering op nationale wet- en regelgeving moet worden gemaakt. En zo kan er rekening gehouden worden met de nationale verkeerscontext, zoals de weginrichting, verkeersregels en handhaving. Ik zie tegelijkertijd ruimte om op Europees niveau kennis en informatie over toelatingsprocedures en veiligheidsbeoordelingen uit te wisselen en procedures waar mogelijk beter op elkaar aan te laten sluiten.

Vraag 57

De leden van de Groep Markuszower lezen dat de situatie in het Midden-Oosten besproken zal worden tijdens de Informele Transportraad. Deze leden maken zich zorgen over de prijs die Nederlanders momenteel betalen voor een liter benzine of diesel en vinden dat het kabinet hier moet ingrijpen. Deze leden willen weten welke mogelijkheden de Minister ziet om op nationaal en Europees niveau de hoge brandstof-, transport- en vervoerskosten voor Nederlanders te verlagen. De leden van de Groep Markuszower constateren in diverse media dat veel Nederlanders keuzes moeten maken in hun dagelijkse uitgaven en dat sommigen zich zelfs genoodzaakt zien een afweging te maken tussen vervoerskosten en boodschappen. Voor deze leden is daarmee een grens bereikt. Zij willen weten of de Minister deze opvatting deelt en met welke concrete inzet hij de Informele Transportraad ingaat teneinde de brandstof-, transport- en vervoerskosten te verlagen voor Nederlanders.

Antwoord

Het kabinet begrijpt de zorgen geuit door Groep Markuszower. Het kabinet treft verschillende maatregelen om de gevolgen van de prijsstijgingen te beperken. Bijvoorbeeld het tijdelijk verlagen van de motorrijtuigenbelasting (mrb) voor bestelauto's en een tijdelijke korting op de vrachtwa-

genheffing. Daarnaast heeft het kabinet voor 2027 middelen gereserveerd om de tijdelijke korting op de brandstofaccijns te kunnen verlengen. Om de stijgende olieprijzen te beperken, is het kabinet overgegaan tot de vrijgave van een deel van de strategische voorraden brandstof. Dit is onderdeel van de gezamenlijke actie met 31 andere landen die zijn aangesloten bij het Internationaal Energieagentschap (IEA).

De situatie vraagt om een afgewogen aanpak. Een maatregel die op korte termijn de prijzen verlaagt, dreigt op de latere termijn de prijzen verder te verhogen. Daarnaast is het reëel dat een dergelijke maatregel leidt tot steun aan bedrijven of burgers die dit niet nodig hebben. Het kabinet is daarom terughoudend met het nemen van aanvullende maatregelen.

Tijdens de Transportraad zal Nederland pleiten voor het beschermen van bedrijven en burgers tegen energieschokken. Dit kan onder meer met Europese coördinatie om prijsstijgingen door onderlinge concurrentie te voorkomen. Nederland zet zich daarnaast in voor het versnellen van de elektrificatie van vervoersmiddelen, juist om de afhankelijkheid van fossiele aardolie te verminderen en daarmee de effecten van hoge brandstofprijzen te verminderen. Bovendien zet het kabinet zich in voor de opschaling van de inzet van hernieuwbare brandstoffen, waarvoor de grondstoffen een meer diverse herkomst (waaronder de EU zelf) kennen dan de fossiele aardolie uit het Midden-Oosten.