Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2026/225475

**Bijlage(n)**
1

Datum 24 november 2026
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. de Transportraad d.d. 30 november 2026 te Brussel

Geachte voorzitter,

Op 18 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat vragen gesteld in het schriftelijk overleg naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad d.d. 30 november te Brussel.

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2026/225475

**Rapporteursinbreng**

1. De rapporteur op het Europese spoorpassagierspakket vraagt de staatssecretaris op welke manier zij zich inzet voor een nadere uitwerking van het principe “fair, reasonable, and non-discriminatory” (FRAND). Als de onderhandelingen niet leiden tot verduidelijking, is de staatssecretaris dan bereid aan te dringen op Europese richtsnoeren, zodat uiteenlopende interpretaties tussen lidstaten en juridische geschillen zo veel mogelijk worden voorkomen? Is de staatssecretaris bereid een nationale impactanalyse te laten uitvoeren naar de financiële gevolgen van het pakket en de effecten op de Nederlandse markt en de rol van uitvoering en toezichthouders? Kan deze analyse ook inzicht bieden in de mogelijke gevolgen voor ticketprijzen en de samenhang met de hoofdrailnetconcessie en regionale concessies? Welke onduidelijkheden ziet het kabinet nog omtrent de herziening van de verordening passagiersrechten, met name in de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten bij vertragingen en gemiste aansluitingen? Ziet het kabinet op dit punt nog reden om de wetgeving aan te scherpen?

**Antwoord**

Zoals in de BNC-fiches[1] 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 Autoriteit Consument en Markt (ACM). Daarbij is het van belang dat open normen, zoals de verplichting om eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (“*fair, reasonable, and non-discriminatory*”, FRAND) voorwaarden te hanteren, voldoende helder worden uitgewerkt. Waar het nog niet mogelijk is om FRAND Europees nader uit te werken, pleit het kabinet voor het actief monitoren van de toepassing in de praktijk en voor structurele afstemming tussen nationale toezichthouders. Dit kan helpen om uiteenlopende interpretaties tijdig te signaleren en waar nodig tot gemeenschappelijke uitgangspunten te komen. Het kabinet zet zich ervoor in dat de Europese Commissie hierin een coördinerende rol vervult en waar nodig voorstellen doet voor verdere verduidelijking.
De Europese Commissie heeft hiervoor in het voorstel voor een Verordening voor Treinkaartverkoop een bevoegdheid opgenomen om hierover een uitvoeringshandeling vast te stellen. Het kabinet steunt deze bevoegdheid.

Omdat de beoordeling van FRAND-voorwaarden mede afhankelijk is van specifieke nationale omstandigheden, zet het kabinet zich tegelijkertijd in voor voldoende ruimte voor nationale toezichthouders, zonder hen daarbij met onnodige uitvoeringslasten te belasten. Gedurende de onderhandelingen is het kabinet 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. Voor de huidige onderhandelingsfase kan

[1] Voorstel voor Multimodale Boekingen: https://open.overheid.nl/details/551ec8a7-b5f6-484b-a97b-113fbd75b3ee; Voorstel voor Trein Ticketverkoop en Passagiersrechten Spoor: https://open.overheid.nl/details/b60500b9-333c-4073-866a-db849aeda2ff

worden voortgebouwd op de effectbeoordeling[2] van de Europese Commissie, waarin ook de financiële gevolgen op EU-niveau zijn onderzocht en de in 2023 reeds uitgevoerde nationale impactanalyse[3]. Hierin is met betrokken partijen gekeken naar de gevolgen voor Nederland van de destijds door de Europese Commissie voorgenomen regelgeving voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten een goede basis voor de onderhandelingen. 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 treinticketverkoop, onder meer waar het gaat om toegang tot vervoersaanbod, gegevensdeling, technische interoperabiliteit en het creëren van een gelijk speelveld.

Het kabinet steunt de doelstelling om reizigersrechten te versterken bij treinreizen met meerdere vervoerders, maar vindt dat de verdeling van verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid bij vertragingen, annuleringen en gemiste aansluitingen verduidelijking behoeft. Het kabinet zet tijdens de onderhandelingen conform het BNC-fiche daarom in op verduidelijking van de definities van de bepalingen over aansprakelijkheid en kostenverdeling, zodat verantwoordelijkheden voor alle betrokken partijen helder zijn.

**D66-fractie**

2. De leden van de D66-fractie steunen de inzet van het kabinet op eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND) voorwaarden met kostenoriëntatie als uitgangspunt, zodat kleinere vervoerders beschermd worden tegen de marktmacht van grote boekingsplatforms. Deze leden lezen dat er nog geen eenduidige oplossing is om deze voorwaarden EU-breed vast te leggen, en dat een aantal lidstaten juist aandacht vraagt voor de commerciële vrijheid en verdienmodellen van platforms. Kan de minister toelichten welke opties voorliggen om de FRAND-voorwaarden nader uit te werken, en welke optie de minister het meest kansrijk acht? Hoe voorkomt de minister dat de nadruk op commerciële vrijheid van platforms ten koste gaat van een neutrale weergave van reisopties?

**Antwoord**
Zoals aangegeven in het BNC-fiche met de kabinetspositie, zet het kabinet zich ervoor in dat de toepassing van het principe "*fair, reasonable, and non-discriminatory*" (FRAND) nader wordt uitgewerkt, om uitvoerings- en toezichtslasten te beperken. Waar het op dit moment nog niet mogelijk is om dit Europees nader in te vullen, pleit het kabinet voor het actief volgen van de toepassing in de praktijk en voor structurele afstemming tussen

[2] https://transport.ec.europa.eu/document/download/5fd64be7-44b8-4dd3-b084-05c35c5f2a8b_en?filename=SWD_2026_300_Impact_assessment.pdf

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

nationale toezichthouders. Dit kan helpen om uiteenlopende interpretaties op tijd te signaleren en waar nodig tot gemeenschappelijke uitgangspunten te komen. Het kabinet zet zich ervoor in dat de Europese Commissie hierin een coördinerende rol vervult en waar nodig voorstellen doet voor verdere verduidelijking. Het voorstel geeft toezichthouders een belangrijke basis voor handhaving van neutrale weergave van reisopties voor de reiziger, door vast te leggen dat platforms reisopties neutraal en niet-discriminerend moeten presenteren en dat zij vervoerders niet op basis van hun identiteit mogen bevoordelen bij de standaardrangschikking. Het kabinet vindt dit belangrijk, zodat reizigers reisopties kunnen vergelijken zonder dat commerciële belangen ongemerkt bepalen welke opties bovenaan staan. Daarom steunt het kabinet ook de voorgestelde verplichting voor boekingsplatforms om betaalde promotie duidelijk herkenbaar weer te geven en reisopties standaard te rangschikken op basis van objectieve criteria, zoals prijs, reistijd en toegankelijkheid. Zo kan iedere reiziger zelf beoordelen welke reisoptie het beste bij diens wensen past.

3. De leden van de D66-fractie delen de kritische houding van het kabinet ten aanzien van het voorstel van het voorzitterschap om de verplichtingen te beperken tot het delen van data (relinking). Juist de aanbiedverplichting (hosting obligation) zorgt ervoor dat reizigers een internationale treinreis met meerdere vervoerders via één verkoopkanaal kunnen boeken. Deze leden merken op dat de inzet van het kabinet in de geannoteerde agenda zich vooral richt op de verplichting tot het delen van data, terwijl de minister in het krachtenveld aangeeft kritisch te zijn over het schrappen van de aanbiedverplichting. Kan de minister bevestigen dat hij zich onverminderd inzet voor het behouden van de aanbiedverplichting? Welke lidstaten delen deze inzet, en is er in de Transportraad (hierna: Raad) een blokkerende minderheid te vormen tegen het voorstel van het voorzitterschap?

**Antwoord**
Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, vindt het kabinet het verplicht delen van data tussen vervoerders en platforms (*relinking*) belangrijk zodat reizigers alle beschikbare reisopties te zien krijgen en zelf de keuze kunnen maken welke reisopties voor hen het meest aantrekkelijk zijn om hun reis te plannen. Het kabinet steunt ook de inzet van de Europese Commissie voor het mogelijk maken van volledige integratie van systemen waarbij plannen en boeken voor internationaal spoorpersonenvervoer mogelijk is via websites/apps van derden (*reselling/hosting obligation*) en zet zich hiervoor in tijdens de onderhandelingen.

Het voorzitterschap stelt voor om deze verplichting te beperken tot het delen van data (*relinking)*. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, is kritisch over deze beperking omdat dit het boeken van doorgaande treinreizen kan bemoeilijken en ook gevolgen heeft voor de passagiersrechten. Het kabinet blijft zich op dit punt inzetten in lijn met het BNC fiche. Tijdens de Transportraad zal de staatssecretaris hierover in gesprek gaan met de internationale gesprekspartners. Het kabinet kan niet ingaan op de posities van andere lidstaten. Dat is vertrouwelijke informatie in deze fase van het proces.

4. De leden van de D66-fractie steunen de voorgestelde verplichting om de treinkaartverkoop eerder open te stellen, met een boekingshorizon van vijf maanden. Reizigers plannen hun vakantie vaak ruim van tevoren, terwijl internationale treintickets nu vaak pas kort voor vertrek te boeken zijn. Deze leden lezen dat in de Raad verdeeldheid bestaat over de boekingshorizon. Is de minister bereid zich in te zetten voor ten minste behoud van de vijf maanden, en te verkennen of een langere boekingshorizon haalbaar is?

**Antwoord**
Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, is het kabinet positief over het eerder openstellen van de treinkaartverkoop met een voorgestelde boekingshorizon van 5 maanden. Zo wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de beschikbaarheid en continuïteit van (internationaal) geïntegreerde treinkaarten en kan de omzet van de gehele spoorwegmarkt toenemen. Het kabinet zet hier tijdens de onderhandelingen op in.

5. De leden van de D66-fractie constateren dat de NS, met een marktaandeel van meer dan 50 procent op de Nederlandse spoorpersonenvervoermarkt, onder de voorgestelde aanbiedverplichting zou vallen. Deze leden zijn van mening dat de NS niet op Europese regelgeving hoeft te wachten om reizigers een breder internationaal aanbod te bieden. Is de staatssecretaris bereid om, samen met de minister van Financiën als aandeelhouder, met de NS in gesprek te gaan over het nu al aanbieden van tickets van andere internationale vervoerders, zoals aanbieders van nachttreinen en nieuwe toetreders, via de verkoopkanalen van de NS?

**Antwoord**
Dergelijke gesprekken vinden al plaats. Zoals eerder aan de Kamer gemeld[4], wordt met NS gesproken over de verkoop van tickets van andere vervoerders en het aanbieden van doorgaande tickets. Dit heeft onder meer geleid tot de mogelijkheid om reizigers via de verkoopkanalen van NS direct door te linken naar tickets van andere spoorvervoerders. Het ministerie van IenW blijft over dergelijke verbeteringen in gesprek met NS.

6. De leden van de D66-fractie steunen de introductie van het single ticket en de inzet van de staatssecretaris om de passagiersrechten te verbeteren voor een gehele reis, ook als die bestaat uit meerdere vervoerders. Deze leden maken zich zorgen over de brede steun in de Raad om de aansprakelijkheid bij single tickets te beperken tot het traject waarop een vervoerder vertraging veroorzaakt, en om ook de verplichtingen rond omboeking en terugbetaling te beperken. Daarmee dreigt de kern van het single ticket te worden uitgehold: een reiziger die door vertraging van de ene vervoerder een aansluiting bij een andere vervoerder mist, moet er juist op kunnen rekenen dat hij alsnog op zijn bestemming komt. Welke lidstaten steunen de Nederlandse inzet om de ambitie op deze punten te behouden, en hoe beoordeelt de staatssecretaris de kans dat deze inzet slaagt? Waar ligt voor de staatssecretaris de ondergrens bij de compromistekst die het voorzitterschap voorbereidt?

[4] Kamerstuk 21 501-33, nr. 1169 en Kamerstuk 23 645, nr. 881

**Antwoord**
Het kabinet kan niet ingaan op de posities van andere lidstaten. Dat is vertrouwelijke informatie in deze fase van het proces.
Het kabinet hecht eraan dat de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR) daadwerkelijk leidt tot een verbetering voor de reiziger. Tegelijkertijd zet het kabinet in op verduidelijking over aansprakelijkheid in het geval van vertraging of annulering bij het boeken van een gehele reis. Partijen in de keten dienen zicht te hebben op hun aansprakelijkheid bij aansluitende verbindingen. Voorts dienen voor deze aansprakelijkheid de kosten evenredig te worden verdeeld over de verschillende betrokken partijen in de gehele reis.

Bij de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR) dient er dus een evenwicht te worden gevonden tussen effectieve bescherming voor reizigers en proportionele verplichtingen en lasten voor vervoerders.

7. De leden van de D66-fractie lezen dat een deel van de Raad de verplichtingen wil beperken om regionale vervoerders te ontzien. Hoe kan aan die zorg tegemoet worden gekomen zonder dat de reiziger de rekening betaalt, bijvoorbeeld door de kosten achteraf tussen vervoerders te verrekenen?

**Antwoord**
Het kabinet hecht aan een verbetering van de bescherming van reizigers bij reizen met meerdere vervoerders, maar onderschrijft ook dat de verplichtingen voor vervoerders proportioneel moeten zijn. Bij passagiersrechten is het van belang onderscheid te maken tussen enerzijds financiële compensatie bij vertraging en anderzijds het recht op voortzetting van de reis.
Het kabinet zet conform het BNC-fiche in op verduidelijking van de aansprakelijkheid in de keten en een evenredige verdeling van de kosten tussen betrokken partijen. Daarbij moet worden voorkomen dat één vervoerder onevenredig opdraait voor compensatiekosten. Onderlinge verrekening van kosten door vervoerders kan hierin een rol spelen, maar er zijn ook andere oplossingen denkbaar op bijvoorbeeld het gebied van omboeken. Het kabinet zet in op verdere uitwerking hiervan door het voorzitterschap.

8. De leden van de D66-fractie constateren dat vrijwillige afspraken tussen vervoerders, zoals de Agreement on Journey Continuation, in de praktijk tekortschieten. Deelt de minister deze analyse? Is de minister bereid zich ervoor in te zetten dat vervoerders wettelijk verplicht worden onderling alternatief vervoer en compensatie te regelen, ongeacht of een reis met één of met meerdere vervoerders wordt afgelegd?

**Antwoord**
Het kabinet beschouwt vrijwillige afspraken, zoals de Agreement on Journey Continuation, als een eerste positieve stap. Het kabinet ziet ook beperkingen, onder meer doordat nog veel verantwoordelijkheid bij de reiziger zelf ligt. Hierop is eerder

gewezen.[5] Conform het BNC-fiche zet het kabinet zich bij de Europese onderhandelingen over herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR) in voor een betere bescherming van reizigers die met meerdere vervoerders reizen.

9. De leden van de D66-fractie steunen de inzet van de minister om projecten op basis van inhoud te beoordelen in plaats van op basis van geografische spreiding. Grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn voor deze leden de kern van een goed functionerend Europees vervoersnetwerk. Daarnaast zien deze leden in de Connecting Europe Facility (CEF) belangrijke kansen voor militaire mobiliteit, omdat investeringen in infrastructuur voor zowel civiel als militair gebruik de bereikbaarheid en de Europese veiligheid tegelijk versterken. Deze leden constateren dat het Europees Parlement inzet op een CEF-budget van 91,3 miljard euro, terwijl in de Raad een korting van 14 procent voorligt. Kan de minister toelichten wat deze korting betekent voor de financiering van grensoverschrijdende spoorprojecten waarbij Nederland betrokken is? Hoe zet de minister zich ervoor in dat binnen het uiteindelijke budget voorrang wordt gegeven aan projecten met de grootste grensoverschrijdende meerwaarde en klimaatwinst?

**Antwoord**
De Europese Commissie heeft in haar voorstel voor de nieuwe Europese begroting een aanzienlijk hoger bedrag opgenomen voor de CEF dan in de huidige begroting. Tijdens de Europese Raad van 15 oktober jl. overlegden de regeringsleiders over de begroting op basis van het onderhandelingskader (*negotiating box*) gepresenteerd door het Ierse voorzitterschap, de Kamer heeft hier ook een appreciatie van ontvangen[6]. Deze onderhandelingen zullen worden voortgezet tijdens een buitengewone Europese Raad op 26 en 27 november. Voorafgaand hieraan zal de Kamer een appreciatie van de laatste voorstellen ontvangen van de minister van Financiën en de minister van Buitenlandse Zaken.
Het kabinet houdt vast aan de kabinetsinzet inzake het Meerjarig Financieel Kader en eigenmiddelenbesluit[7]. Voor het kabinet zijn de MFK-prioriteiten uit het coalitieakkoord leidend, inclusief de budgettaire inzet om de stijging van de afdrachten te beperken. Pas na een akkoord van de regeringsleiders zal ook duidelijk worden hoeveel budget er voor de CEF in de periode 2028-2034 beschikbaar zal zijn. Het kabinet zal zich vervolgens inzetten voor alle doelen uit het Commissievoorstel voor de CEF-verordening, namelijk 1) projecten met een grensoverschrijdende dimensie, 2) projecten die bijdragen aan een slim, veerkrachtig, gedecarboniseerd en duurzaam netwerk, en 3) projecten gericht op *dual-use*-infrastructuur op de militaire mobiliteitscorridors. Alle in relatie tot het TEN-T netwerk.

10. De leden van de D66-fractie lezen dat de posities van Commissie, Raad en Europees Parlement nog uiteenlopen over het verplichtende karakter van militaire vereisten. Kan de minister toelichten wat de Nederlandse inzet op dit punt is? Wat zouden

[5] Kamerstuk 36 563, nr. 4 en Kamerstuk 23 645, nr. 881

[6] Kamerstuk 21 5020 nr. 2468

[7] Kamerstuk 22 112 nr. 4357

verplichtende militaire vereisten betekenen voor de aanleg, het beheer en de financiering van de Nederlandse infrastructuur?

**Antwoord**
De Nederlandse inzet op het verplichtende karakter is gevat in het BNC-fiche.[8] Het kabinet heeft een positieve grondhouding ten aanzien van een geharmoniseerde uitrol van de militaire vereisten door de EU, omdat dit essentieel is voor het vergroten van de weerbaarheid van de EU en Nederland.

De militaire vereisten zijn vertrouwelijk, waardoor er via deze antwoorden geen inzicht gegeven kan worden over deze eisen. Ook worden de eisen momenteel herzien. Het kabinet vindt het belangrijk dat lidstaten voldoende ruimte behouden om te bepalen in welke gevallen transportinfrastructuur daadwerkelijk geheel aangepast moet worden aan de technische militaire vereisten, of wanneer andere noodzakelijke infrastructuuropgaven prioriteit moeten krijgen, die wellicht ook benut kunnen worden voor militaire transporten. Daarnaast geldt dat niet alle afwijkingen van de militaire technische vereisten in de praktijk leiden tot grote knelpunten, en soms zijn er andere geschikte oplossingen mogelijk die minder kostbaar zijn. Het kabinet acht het wenselijk om hier op nationaal niveau verstandige keuzes in te kunnen blijven maken.

11. De leden van de D66-fractie constateren dat de onderhandelingen over deze verordening stilliggen. Kan de minister toelichten wat hiervan de oorzaak is? Is de minister bereid zich ervoor in te zetten dat dit dossier onder het volgende voorzitterschap weer wordt opgepakt, zodat ook reizigers die verschillende vervoerswijzen combineren beter beschermd worden?

**Antwoord**
Ten tijde van het opstellen van de geannoteerde agenda waren er geen ontwikkelingen op het voorstel inzake multimodale passagiersrechten te vermelden. Mogelijk had dit te maken met het passagiersrechten handhavingsdossier. Daar is recent een akkoord op bereikt en onderdelen daaruit komen terug in de multimodale passagiersrechten. Inmiddels heeft het Ierse voorzitterschap de onderhandelingen hervat en zal er binnenkort een triloog plaatsvinden. Het kabinet zet zich voor duidelijke, uitvoerbare en handhaafbare regels ter verbetering van de bescherming van rechten voor passagiers over de verschillende vervoerswijzen heen.

12. De leden van de D66-fractie steunen de inzet van de minister op ambitieuze, bindende doelen voor de verduurzaming van zakelijke wagenparken. Zakelijke auto's stromen na enkele jaren door naar de tweedehandsmarkt, waardoor deze doelen ook particulieren toegang geven tot betaalbare elektrische auto's. Deze leden constateren dat zowel het Europees Parlement als Frankrijk en Duitsland aansturen op indicatieve in plaats van bindende doelen. Hoe beoordeelt de minister de kans dat de doelen worden afgezwakt? Is de minister bereid in de Raad vast te houden aan bindende doelen, ook nu de voortgang afhankelijk is gemaakt van de

[8] Kamerstuk 22 122 nr. 4266

onderhandelingen over de $CO_2$-normen voor personen- en bestelauto's en de Industrial Accelerator Act?

**Antwoord**
In lijn met het BNC-fiche[9] over het verduurzamen van zakelijke voertuigen heeft het kabinet in Raadsverband gepleit voor bindende doelstellingen. De verwachting is dat veel lidstaten, waaronder Nederland, de doelen met bestaand beleid al zullen overstijgen. De verordening moet zorgen voor een gelijk speelveld, zodat de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen overal in de EU zal versnellen. Tegelijkertijd moet het kabinet zich verhouden tot het krachtenveld binnen de Raad, waarbij een deel van de lidstaten tegen bindende doelstellingen pleit. Het kabinet houdt rekening met het risico op afzwakking en zal zich in samenspraak met gelijkgestemde lidstaten blijven inzetten voor het behoud van bindende doelen. De samenhang met de onderhandelingen over de $CO_2$-normen voor personen- en bestelauto's en de Industrial Accelerator Act doet niets af aan deze inzet.

13. De leden van de D66-fractie steunen de inzet van de staatssecretaris om emissievrije vrachtwagens meer gewicht en lengte toe te staan, zonder de maximale aslast van 11,5 ton te verhogen. Zo wordt de overstap naar emissievrij goederenvervoer gestimuleerd en wordt de weginfrastructuur beschermd. Deze leden lezen dat de Raad en het Europees Parlement nog verschillen over het maximale totaalgewicht van zero-emissievrachtwagens. Kan de staatssecretaris de posities van beide instellingen toelichten, en aangeven welke uitkomst zij nastreeft?

**Antwoord**
Veel lidstaten in de Raad zijn terughoudend in het toelaten van hogere totaalgewichten vanwege de impact op hun weginfrastructuur. Het Europees Parlement ziet wel graag een verdere verhoging van deze totaalgewichten voor emissievrije vrachtwagens (van maximaal 48 ton t.o.v. maximaal 46 ton in het Raadsvoorstel). Het kabinet stelt zich hierin flexibel op, zolang de maximale aslast 11,5 ton blijft (waar de Nederlandse weginfrastructuur op is ingericht). Een mogelijke extra verhoging van totaalgewicht is minder kritisch voor Nederland omdat Nederland al hogere totaalgewichten toestaat (50 ton) dan wordt voorgesteld in deze herziening door zowel de Raad als het Europees Parlement.

14. De leden van de D66-fractie vinden het van belang dat ook vijfassige zero-emissiecombinaties tot 44 ton voldoende gewichtscompensatie krijgen om het extra gewicht van de batterij op te vangen. Hoe borgt de staatssecretaris dat deze combinaties in de uiteindelijke richtlijn niet tussen wal en schip vallen? Daarnaast vragen deze leden wat de Nederlandse positie is ten aanzien van opleggers van 15 meter, en hoe de minister een ongelijk speelveld voor Nederlandse vervoerders voorkomt als omliggende landen deze opleggers wel toestaan.

**Antwoord**

[9] Kamerstuk 22 112, nr. 4271

Het kabinet stelt zich t.a.v. het voorstel van het Europees Parlement voor hogere maximale totaalgewicht voor emissievrije vrachtwagens (waaronder 44 ton voor de vijfassige zero-emissiecombinaties) flexibel op gezien Nederland al hogere gewichten toestaat (50 ton) dan wordt voorgesteld in deze herziening. Echter, veel lidstaten zijn hierin terughoudend vanwege de impact op hun weginfrastructuur.

Het kabinet heeft tijdens de onderhandelingen aangegeven terughoudend te zijn in het toelaten van langere opleggers vanwege de risico's voor de verkeersveiligheid en een ongelijk speelveld voor Nederlandse vervoerders t.o.v. omliggende landen die deze wel toestaan. Een eerlijk speelveld is een belangrijk toetspunt van het kabinet.

**VVD-fractie**

*Verordening inzake Multimodale Boekingen (RMB), Verordening inzake Spoorboekingen (Rail Ticketing) en Herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR)*

15. De leden van de VVD-fractie steunen, zoals bij het schriftelijk overleg voorafgaand aan de Informele Transportraad in september dit jaar reeds is ingebracht, het doel om reizigers via onafhankelijke platforms eenvoudiger vervoersopties te laten vergelijken en boeken. Daarvoor is volgens deze leden noodzakelijk dat de reikwijdte van de verordening helder is. Zoals eerder in de BNC-fiche is benoemd, en ook in geannoteerde agenda is aangegeven, is er meer behoefte aan duidelijkheid van definities en uitwerkingen. Deze leden delen dat standpunt. Dat is cruciaal om de uitrol en uitwerking een succes te laten zijn. Dit dient te worden gerealiseerd door verduidelijkingen in de verordening of in een nadere richtsnoer. Voor uitvoerders, zoals platforms en vervoerders, of een combinatie ervan, én handhavers ontbreekt duidelijkheid over de kaders die volgens deze leden mét de stakeholders nader dient te worden gevonden. De praktijk en praktijkkennis zijn onontbeerlijk.
    De leden van de VVD-fractie incorporeren hun eerdere inbreng, door kortheidshalve te verwijzen naar hun eerdere integrale inbreng bij eerder benoemd schriftelijke overleg voorafgaand aan de Informele Transportraad in september 2026, als ware die inbreng hierbij herhaald. Gelieve die inbreng ook aan de basis te laten liggen voor de standpunt- en positiebepaling van de minister en staatssecretaris tijdens de Transportraad van 30 november 2026.

**Antwoord**
Het kabinet is positief over deze voorstellen die multimodaal reizen en specifiek treinreizen bevorderen, zowel nationaal als over de grens. 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.

16. De leden van de VVD-fractie brengen aanvullend nog het volgende in. Belangrijke keuzes over onder meer de afbakening van single tickets, minimale overstaptijden, verantwoordelijkheden bij verstoringen en de verdeling van kosten zijn volgens de gesprekspartners van de rapporteur nog niet voldoende uitgewerkt, zo lezen deze leden in het rapporteursrapport. Deze leden hechten eraan aan te geven dat er niet alleen aandacht dient te zijn wie waarvoor verantwoordelijk is (bijvoorbeeld de stationsbeheerder bij het formuleren van de minimale overstaptijden), maar ook dat de uitkomst van beslissingen van bevoegden overal kenbaar is. Met andere woorden dat er niet ergens op een platform (in Amsterdam) een ticket wordt verkocht op basis van andere overstapuitgangspunten dan die lokaal gelden voor een station in bijvoorbeeld Bulgarije waardoor de uitvoering van de reis misgaat. Wat een redelijke overstaptijd op dat Bulgaarse station is, moet overal gekend en ingecalculeerd worden.

**Antwoord**
Het kabinet is het met de VVD-fractie eens dat de geschetste zaken duidelijkheid behoeven. Het kabinet onderschrijft het belang van duidelijke minimumoverstaptijden. De vaststelling hiervan is reeds geregeld in de uitvoeringsverordening Telematica[10], die bepaalt wie hiervoor verantwoordelijk is en ruimte biedt voor differentiatie.

17. De leden van de VVD-fractie merken op dat uit de door de rapporteur gevoerde gesprekken niet duidelijk werd of en hoe de Commissie de open punten in de voorstellen nader wil uitwerken. Als het de verordeningsartikelen zelf niet zijn, dan kunnen Europese richtsnoeren voor de toepassing van definities en normen volgens de rapporteur helpen bij de invoering en toepassing van de verordeningen. Deze leden zijn dat met de rapporteur eens. Zonder nadere invulling dreigt duidelijkheid pas achteraf, via afzonderlijke geschilbeslechting (*case law*), te ontstaan, met tijdverlies en juridische kosten tot gevolg. Dit zou desastreus zijn voor de effectiviteit, de acceptatie van rail ticketing, en de beoogde shift van passagiersvervoer naar deze modaliteit. De voorgestelde *hostingverplichting* geldt niet in gelijke mate voor alle vervoerders en verkoopplatforms. Voor het mkb gelden uitzonderingen. Uit de antwoorden op de vragen van deze leden in het verslag van de inbreng van het schriftelijke overleg voorafgaand aan de Informele Transportraad blijkt dat de omvang van 'dit mkb-deel' de minister ook nog niet scherp voor ogen staat. Volgens de rapporteur hebben zijn gesprekspartners voor het rapport aangegeven dat in het impactassessment van de Commissie onvoldoende is toegelicht waarom voor deze afbakening is gekozen, en welke gevolgen deze heeft voor kleinere ondernemingen en lokaal en regionaal vervoer. Deze leden constateren dat voor iedereen onvoldoende duidelijk is waarom deze uitzondering is opgenomen en wat de effecten ervan zijn, en of die wenselijk zijn. Deze leden constateren dat hier sprake is van een ernstig hiaat dat besproken dient te worden en nader dient te worden geadresseerd. Voorkomen dient te worden dat er sprake zal zijn van twee markten.

[10] Verordening (EU) 2026/253), https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj

Zodat de uitzondering niet verstorend zal zijn voor de effectiviteit van het Passagierspakket.

**Antwoord**
Het huidige voorstel voor een Europese verordening voor treinticketverkoop bevat bevoegdheden voor de Europese Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen (artikelen 6 en 7). Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, steunt het kabinet de voorgestelde bevoegdheden. Heldere uitwerking van FRAND-principes zijn van belang voor effectief toezicht door de toezichthouder. Vanwege het belang voor de uitvoerbaarheid van het voorstel en de rol van de toezichthouder heeft het kabinet voor de bevoegdheid in artikel 6 lid 5 over de uitwerking van FRAND-principes een voorkeur voor de onderzoeksprocedure in artikel 5 van Verordening 182/2011. Het Kabinet zet hier tijdens de onderhandelingen op in.

De Commissie heeft voorgesteld om de verplichting voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten alleen te laten gelden voor verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt. Hiermee wordt voorkomen dat kleinere spoorwegondernemingen moeten fungeren als ticketplatform, terwijl zij in de eerste plaats een spoorvervoerder zijn. Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, vindt het Kabinet dit vanuit proportionaliteitsoogpunt positief, want de marktinterventie gaat niet verder dan noodzakelijk en de administratieve lasten voor bedrijven en toezichthouders worden zo beperkt.

18. De leden van de VVD-fractie hebben ook ten aanzien van verantwoordelijkheid nog behoefte aan duidelijkheid. In het verslag van de inbreng van het schriftelijke overleg voorafgaand aan de Informele Transportraad denken deze leden te lezen dat dat ook voor de minister geldt. Dient een reiziger met een ‘single ticket’ zich te wenden tot het platform waarop hij het ticket heeft gekocht als het ergens onderweg misgaat? Dat zal niet 24 uur per dag bereikbaar zijn en de lokale omstandigheden minder goed kennen dan de vervoerder van het traject waarop het misging. Dit geldt zowel ten aanzien van de operationele continuïteit van de reis (waar het de reiziger het eerst om te doen zal zijn: ‘hoe kom ik zo snel mogelijk op mijn bestemming?’) als de aansprakelijkheid voor de technische afwikkeling. Voorkomen dient te worden dat de reiziger in een moeras terechtkomt met naar elkaar wijzende vervoerders en platforms. De kostenramingen van de Commissie en de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) berusten volgens het rapport van de rapporteur op verschillende uitgangspunten. Volgens gesprekspartners van de rapporteur zijn de financiële gevolgen moeilijk precies te ramen zolang de commerciële voorwaarden en aansprakelijkheidsregels niet vaststaan. Het ministerie van IenW geeft aan dat de gevolgen voor de Nederlandse markt nog nader moeten worden uitgewerkt. Het ministerie voert overleg met betrokken partijen over de doelen en gevolgen van de voorstellen voor de Nederlandse sector. Ook is nog onduidelijk wie de kosten draagt. Deze leden zitten

verlegen om deze informatie en verzoeken de minister dit tijdens de Raad een belangrijk punt van inbreng te laten zijn.

**Antwoord**
Het kabinet is het met de VVD-fractie eens dat deze punten een belangrijk onderwerp vormen en zal dit meenemen in de onderhandelingen.

19. Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor de door de rapporteur gesuggereerde vragen die deze leden integraal overnemen: op welke manier zet het kabinet zich in voor een nadere uitwerking van het FRAND-principe? Als de onderhandelingen niet leiden tot verduidelijking, is de minister dan bereid aan te dringen op Europese richtsnoeren, zodat uiteenlopende interpretaties tussen lidstaten en juridische geschillen zo veel mogelijk worden voorkomen? Is de minister bereid een (aanvullende, nadere) nationale impactanalyse te laten uitvoeren naar de financiële gevolgen van het pakket en de effecten op de Nederlandse markt en de rol van uitvoering en toezichthouders? Kan deze analyse ook inzicht bieden in de mogelijke gevolgen voor ticketprijzen en de samenhang met de hoofdrailnetconcessie en regionale concessies? Welke onduidelijkheden ziet de minister nog omtrent de herziening van de verordening passagiersrechten, met name in de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten bij vertragingen en gemiste aansluitingen? Ziet de minister op dit punt nog reden om de wetgeving aan te scherpen?

**Antwoord**
Zie het antwoord op vraag 1.

*Europese dronemarkt*

20. De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland de Europese droneregels eenvoudiger wil maken. Tegen welke regels lopen Nederlandse bedrijven nu vooral aan? Welke aanpassingen stelt Nederland in de Raad voor? Wil de minister ook afspraken maken over het hergebruik van vergunningsgegevens, zodat bedrijven bij vergelijkbare vluchten over de grens niet steeds dezelfde stukken hoeven aan te leveren?

**Antwoord**
Nederlandse dronebedrijven lopen vooral tegen lange doorlooptijden aan bij vergunningsaanvragen door de complexe methodiek voor het inschatten en beperken van de operationele risico's. Zo kan de afhandeling van een aanvraag voor een operatie buiten het zicht van de piloot een half jaar tot een jaar duren bij risicovollere operaties. De complexe methodiek leidt tot interpretatieverschillen tussen lidstaten, waardoor Nederlandse bedrijven hun vergunning meestal niet in andere EU-landen kunnen gebruiken. Sommige landen, waaronder Nederland, laten bepaalde operaties buiten het

zicht van de piloot onder strikte voorwaarden toe, terwijl andere landen deze operaties nog volledig verbieden.
Het kabinet pleit tijdens de komende Transportraad, gesteund door veel lidstaten, voor eenvoudigere EU regelgeving met duidelijke additionele categorieën en bijbehorende eisen. Dit moet het vergunningverleningsproces versnellen en interpretatieverschillen verminderen. Hierdoor kunnen Nederlandse bedrijven sneller en goedkoper hun vergunning krijgen en deze ook in andere EU-landen gebruiken.

21. De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast welke stappen de minister als eerste wil zetten bij de invoering van U-space, het verkeersleiding systeem voor drones. Kan worden uiteengezet hoe de minister zorgt dat gebruikers tijdig weten met welke apparatuur zij hun toestel elektronisch zichtbaar moeten maken en dat zij die apparatuur ook in andere lidstaten kunnen gebruiken?

**Antwoord**
Het verkeersleiding systeem voor drones (U-space) is in Nederland en Europa nog in ontwikkeling. Er wordt momenteel gewerkt aan een strategische agenda voor drones die binnenkort naar de Kamer wordt gestuurd. In deze agenda wordt een aantal concrete acties opgenomen die een nadere invulling van de door de VVD-fractie gestelde vragen bevatten.
Het kabinet is onder meer voornemens om Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aan te wijzen als gemeenschappelijke informatiedienstverlener voor U-space en LVNL te vragen om de uitvoering voor te bereiden. Dit vormt de basis om U-space in Nederland te implementeren. In dit verband start ook in de Rotterdamse haven een grootschalig pilotproject om drones veilig in het luchtruim te integreren. Hiervoor wordt (pre) U-space luchtruim aangewezen. De Kamer is hierover geïnformeerd in de brief Nationale aanpak taskforce drones en kabinetsreactie op het rapport van het Versnellingsnetwerk drones[11].
In het testgebied Meppel-Zwolle wordt komend jaar elektronisch zichtbaarheid van bemande luchtvaart getest. Daarbij sluiten we aan bij Europese standaarden en testen, zodat apparatuur ook in andere lidstaten bruikbaar is. De uitkomsten hiervan worden met de Nederlandse stakeholders gedeeld, zodat zij goed geïnformeerd zijn. Samen met Spanje, Zwitserland en Noorwegen werkt Nederland aan de ontwikkeling van gezamenlijke eisen voor deze apparatuur.

*Schone zakelijke voertuigen (Clean Corporate Vehicles)*

22. De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris inzet op bindende nationale doelen voor schone zakelijke voertuigen. Hoeveel extra $CO_2$-reductie verwacht zij daarmee te bereiken boven op de Europese $CO_2$-normen voor nieuwe personenauto's en bestelwagens en het bestaande Nederlandse beleid? Ziet de staatssecretaris ruimte voor indicatieve doelen als daarmee beter rekening kan worden gehouden met verschillen in laad- en tankinfrastructuur? Hoe weegt zij de

[11] Kamerstuk 2026Z24358

gevolgen mee voor mkb'ers die een bestelwagen leasen bij een grote leasemaatschappij?

**Antwoord**
De verwachte extra $CO_2$-reductie is mede afhankelijk van hoe het voorstel, en de aanpalende voorstellen rondom Europese $CO_2$-emissienormen, zich ontwikkelen. De doelen die momenteel in het voorstel genoemd zijn zullen door Nederland met de huidige prognoses ruimschoots behaald worden. De verwachte extra $CO_2$-reductie is daarmee binnen Nederland beperkt, maar kan wél aanzienlijk zijn in andere lidstaten. Daarnaast zorgt het voorstel voor een gelijker Europees speelveld. Binnen Nederland leidt het voorstel naar verwachting op korte termijn niet tot extra nieuwverkoop ten opzichte van de emissienormen voor voertuigproducenten, maar wel tot een snellere doorstroom naar de tweedehands markt. Ook garandeert het voorstel vraagcreatie voor elektrische personen- en bestelauto's.

De leden van de VVD-fractie vragen ook of er ruimte zou zijn voor indicatieve doelen als daarmee beter rekening kan worden gehouden met verschillen in laad- en tankinfrastructuur. Het kabinet is daar geen voorstander van. Het huidige voorstel houdt al rekening met de nationale contexten. Bij het loslaten van bindende doelen is er bovendien een risico op disbalans tussen additionele regeldruk enerzijds, en het ontbreken van voldoende positieve beleidseffecten anderzijds. Bovendien lijkt het koppelen van de streefcijfers aan de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) de gereedheid van het elektriciteitsnet en de voortgang op het gebied van laadinfrastructuur niet de juiste richting. De AFIR-regelgeving is er juist om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur, en zorgt daarmee voor een gelijk speelveld op Europees niveau. Wat ook in het belang is van Nederlandse sectorpartijen.

De kabinetsinzet blijft, zoals geformuleerd in het BNC-fiche[12] over dit wetgevingsvoorstel, om eventuele negatieve gevolgen voor het mkb zoveel mogelijk te beperken. Het kabinet inventariseert eventuele indirecte gevolgen voor mkb. Daarbij benadrukt het kabinet dat dit ook positieve gevolgen kunnen zijn als gevolg van een groter aanbod van tweedehands elektrische voertuigen en de lagere operationele kosten die gepaard gaan met het gebruik van een elektrisch voertuig als gevolg van lagere brandstofuitgaven en onderhoudskosten.

23. De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris bereid is zich ervoor in te zetten dat zakelijke personenauto's en bestelwagens die aantoonbaar uitsluitend op daarvoor in aanmerking komende hernieuwbare brandstoffen rijden (VEEF's) kunnen meetellen voor de nationale vlootdoelen. Welke $CO_2$-besparing over de hele brandstofketen zou het kabinet daarvoor als voorwaarde stellen en hoe kan worden gecontroleerd dat deze voertuigen uitsluitend op die brandstoffen rijden? Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om ook in de Europese regels voor zwaar wegtransport ruimte te bieden aan deze brandstoffen?

[12] Kamerstuk 22 112, nr. 4271

**Antwoord**
Hernieuwbare brandstoffen spelen zeker een rol in de transitie naar klimaatneutraliteit in 2050, omdat het gebruik van deze brandstoffen leidt tot emissiereductie ten opzichte van fossiele brandstoffen. De vraag naar de grondstoffen voor de productie van deze hernieuwbare brandstoffen zal echter sterk toenemen, waardoor er schaarste wordt voorzien. Het is daarom van groot belang de inzet van deze brandstoffen te beperken tot toepassingen waar er (nog) geen goed alternatief beschikbaar is.

Sectoren waar directe elektrificatie nog maar beperkt mogelijk is, zoals de lucht- en scheepvaart, moeten voorrang krijgen in het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Dit is in lijn met het advies “Biomassa in balans” van de Sociaal-Economische Raad (SER) en het Nationaal Plan Energiesysteem[13]. In het wegvervoer zullen hernieuwbare brandstoffen een rol spelen voor de verduurzaming van de bestaande vloot van verbrandingsmotorvoertuigen, die ook richting 2050 nog op de weg zullen rijden. Het gebruik van hernieuwbare brandstoffen moet de transitie naar emissievrij wegvervoer, en specifiek de ingroei van elektrische voertuigen, niet vertragen. Dat is van belang voor het behalen van de klimaatdoelen, investeringszekerheid, energie efficiëntie en betaalbaarheid. Wat betreft energie efficiëntie en betaalbaarheid: een batterij-elektrisch voertuig is vele malen energie-efficiënter dan verbrandingsmotor-voertuigen (gemiddeld is het energieverbruik driemaal zo laag), waardoor VEEFs consistent duurder zijn in het gebruik. Wat betreft investeringszekerheid: met het oog op de mondiale groei van elektrisch wegvervoer, is het belangrijk om te zorgen voor duidelijke, voorspelbare en toekomstgerichte regelgeving om het langetermijn concurrentievermogen van de EU-automobiel sector te waarborgen.

Het kabinet heeft aanvullende zorgen over VEEFs. Ten eerste is dit type voertuig vanwege uitlaatemissies even schadelijk voor de luchtkwaliteit en de volksgezondheid als motorvoertuigen die op fossiele brandstoffen rijden. De ingroei van elektrische voertuigen draagt bij aan het behalen van de aangescherpte luchtkwaliteitsnormen die per 2030 in de EU van kracht worden. De introductie van VEEFs zou die bijdrage onder druk zetten. Ten tweede kan een slecht gereguleerd toenemend gebruik van biobrandstoffen negatieve mondiale gevolgen hebben voor landgebruik en de beschikbaarheid van duurzame biomassa voor hoogwaardigere toepassingen.

Ook ziet het kabinet risico’s op het gebied van de toerekenbaarheid, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. VEEFs bestaan nog niet en de scope van kwalificerende brandstoffen is nog niet gedefinieerd. Het is bovendien in de uitvoering niet mogelijk om te waarborgen dat deze voertuigen uitsluitend zullen rijden op hernieuwbare brandstoffen en niet op fossiele brandstoffen. Het kabinet ziet dan ook geen mogelijkheid om voertuigen met uitlaatemissies van meer dan 0 g CO2/km, zoals VEEFs, te laten gelden als zero-emissie, zoals sommige voertuigproducenten, toeleveranciers en EU-lidstaten

[13] Nationaal Plan Energieysteem (NPE, 2023, geactualiseerd in 2026) – Verdiepingsdocument C – Transitiepaden gebruiksectoren, p. 45: https://open.overheid.nl/documenten/42637d8c-dd6a-4204-81a1-aa3950329ac8/file

bepleiten. Zonder geloofwaardige oplossingen op het gebied van verantwoordelijkheid, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid zou de introductie van VEEFs de Europese en nationale klimaatdoelen voor mobiliteit onder druk zetten. Het kabinet zet zich in om de aanschaf van een elektrisch voertuig toegankelijker te maken en het tweedehands aanbod van elektrische voertuigen te vergroten, in plaats van het stimuleren van VEEFs.

24. De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland een studievoorbehoud heeft geplaatst bij artikel 4 over financiële steun. Onder welke voorwaarden kan het kabinet instemmen met de voorgestelde Europese herkomstcriteria? Wat betekenen die criteria voor de keuze en de aanschafprijs van elektrische bestelwagens voor Nederlandse ondernemers? Wil de staatssecretaris er tijdens de Raad voor pleiten dat artikel 4 ruimte laat om VEEF's financieel of fiscaal te stimuleren, als deze aantoonbaar $CO_2$ besparen over de hele brandstofketen? Geldt die inzet ook als de nationale vlootdoelen indicatief worden?

**Antwoord**
Het studievoorbehoud bij artikel 4 betreft het voorstel dat lidstaten verplicht vanaf 1 januari 2028 enkel nog financiële steun mogen geven aan nul- en laag-emissievoertuigen die voldoen aan de EU-oorsprongscriteria (*"Made in the EU"*) uit de *Industrial Accelerator Act (IAA).* Op artikel 4 heeft het kabinet nog een studievoorbehoud geplaatst vanwege zorgen over de uitvoerbaarheid van oorsprongscriteria voor wegvoertuigen, de nationale bevoegdheden op het gebied van belastingbeleid en eventuele gevolgen voor bestaande wet- en regelgeving. Het kabinet vindt het daarbij belangrijk dat het voor consumenten, type-goedkeurders en overheden duidelijk is welk individueel voertuig in welke situatie voldoet aan Europese oorsprongscriteria.

Europese oorsprongscriteria voor elektrische bestelwagens zullen naar verwachting negatieve gevolgen hebben voor de beschikbaarheid en betaalbaarheid van dit type voertuigen, maar de specifieke gevolgen zullen per voertuigproducent verschillen. Nederland heeft belang bij betaalbare en kosteneffectieve elektrische voertuigen voor burgers, bedrijven en overheden. Het kabinet vindt daarom een generieke toepassing van oorsprongscriteria op elektrische voertuigen onwenselijk, ook binnen het *Clean Corporate Vehicles*-verordening. Voor specifieke toepassingen, segmenten of componenten kan een andere afweging gemaakt worden. De maatregel moet dan wel tijdelijk, doelmatig en proportioneel zijn met minimale belemmering van markttoegang voor gelijkgestemde handelspartners en verenigbaar zijn met de internationale juridische verplichtingen van de EU. Daarnaast is momenteel niet duidelijk of onder 'financiële steun' ook fiscale maatregelen verstaan worden.

Het kabinet is niet bereid om te pleiten voor ruimte om zogenaamde *Vehicles running Exclusively on Eligible Fuels (VEEFs)* financieel of fiscaal te stimuleren. Het kabinet heeft namelijk grote zorgen over de toerenkenbaarheid, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van VEEFs, aangezien dit type voertuigen niet bestaat en er onvoldoende uitvoerbare garanties zijn dat dit type voertuigen enkel op hernieuwbare brandstoffen zullen rijden. De introductie van VEEFs zal ten kosten gaan van het aandeel

elektrische voertuigen. Dit kan leiden tot grote risico's voor de luchtkwaliteit en volksgezondheid, het totale energieverbruik, de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen voor de lucht- en scheepvaart, de investeringszekerheid van zowel de automobielsector als de bredere mobiliteitssector en de effectiviteit van het nationale en Europese klimaatbeleid. Bovendien is het kabinet van mening dat voertuigen met uitlaatemissies van meer dan 0 g CO2/km, waartoe VEEFs behoren, niet zero-emissie zijn. Daardoor is het kabinet ook niet bereid om VEEFs te stimuleren als nationale vlootdoelen indicatief worden.

*Connecting Europe Facility (CEF III)*

25. De leden van de VVD-fractie vragen voor welke Nederlandse infrastructuurprojecten met een grensoverschrijdend belang de minister Europese cofinanciering wil aanvragen en welke projecten als eerste klaar zijn voor een aanvraag. Welke Nederlandse prioriteiten komen onder druk te staan als het CEF III-budget lager uitvalt dan in het Commissievoorstel? Hoe zorgt de minister dat bij de selectie voldoende wordt meegewogen wat investeringen in Nederlandse havens en goederenvervoercorridors voor het Europese netwerk opleveren?

**Antwoord**
De Europese Commissie heeft in haar voorstel voor de nieuwe Europese begroting een aanzienlijk hoger bedrag opgenomen voor de CEF dan in de huidige begroting. We bereiden ons voor om de kansen die het CEF biedt te benutten, binnen de kaders die gezet worden met de CEF verordening. Dit in relatie tot het TEN-T netwerk, waar Nederlandse havens en verbindingen onderdeel van zijn. Het ministerie van IenW zal de Kamer nader informeren over de voorbereiding op CEF 2028-2034 in een brief over alternatieve bekostiging en financiering. Er is op voorhand niet te zeggen of en welke specifieke Nederlandse prioriteiten onder druk komen te staan als het CEF III-budget lager uitvalt dan in het Commissievoorstel. Met een lager budget kunnen in zijn totaliteit minder projecten op het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T) Europees gefinancierd worden.

*Militaire mobiliteit*

26. De leden van de VVD-fractie lezen dat in de triloog nog wordt gesproken over de vraag welke militaire vereisten verplicht worden. Welke eisen kunnen ertoe leiden dat Nederlandse infrastructuurbeheerders bruggen, spoorverbindingen of vaarwegen eerder moeten aanpassen dan gepland? Wie bepaalt welke projecten voorrang krijgen en welk deel van de kosten kan uit Europese middelen worden betaald? Hoe voorkomt de minister dat deze aanpassingen ten koste gaan van al geplande vervanging en renovatie?

**Antwoord**
De militaire vereisten zijn vertrouwelijk, waardoor er via deze antwoorden geen inzicht gegeven kan worden over deze eisen. Ook worden de eisen momenteel herzien.

Nederland vindt het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om te bepalen in welke gevallen transportinfrastructuur daadwerkelijk geheel aangepast moet worden aan de technische militaire vereisten, of wanneer andere noodzakelijke infrastructuuropgaven prioriteit moeten krijgen, die wellicht ook benut kunnen worden voor militaire transporten. Daarnaast geldt dat niet alle afwijkingen van de militaire technische vereisten in de praktijk leiden tot grote knelpunten, en soms zijn er andere geschikte oplossingen mogelijk die minder kostbaar zijn. Het kabinet acht het wenselijk om hier op nationaal niveau verstandige keuzes in te kunnen blijven maken. Ook ten opzichte van de al geplande vervanging en renovatie.

Projecten gericht op *dual-use*-infrastructuur op de militaire mobiliteitscorridors kunnen in aanmerking komen voor financiering vanuit het CEF. Het maximale co-financieringspercentage in het Commissievoorstel van de CEF verordening is 50% financiering vanuit de EU. Het uiteindelijke percentage zal volgen uit de onderhandelingen.

*Roadworthiness Package*

27. De leden van de VVD-fractie lezen dat op 2 december een volgende triloog is voorzien. Welke voorstellen liggen nog op tafel die ertoe kunnen leiden dat Nederlandse voertuigbezitters vaker naar de keuring moeten of meer voor een keuring gaan betalen? Welke investeringen kunnen van keuringsbedrijven worden gevraagd? Op welke punten wil de minister de tekst nog aangepast zien, voordat Nederland kan instemmen?

**Antwoord**
Op basis van het huidige conceptvoorstel wordt geen directe toename van het aantal keuringen verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Toch kunnen verschillende factoren van invloed zijn op de kosten voor de burger. Zo zal de keuringstijd naar verwachting enigszins toenemen en zijn er mogelijk aanvullende investeringen nodig door keuringsstations. Hierbij valt te denken aan de aanschaf van nieuwe meet-, diagnose- en uitleesapparatuur, de scholing van technisch personeel en de inrichting van digitale systemen en data governance voor het veilig verstrekken en uitwisselen van gegevens.
De exacte omvang van de uiteindelijke impact hangt af van de uitkomsten van de onderhandelingen. Belangrijke openstaande punten in de triloogfase hebben betrekking tot de definitieve vereisten voor de meetmethoden en nodige apparatuur binnen de APK, evenals een eventuele APK-plicht voor motorfietsen.
Het kabinet blijft zich voortdurend inzetten voor een uiteindelijke richtlijn die uitvoerbaar en proportioneel is, in lijn met de inzet uit het BNC-fiche.[14] Op basis van het huidige krachtenveld is de verwachting dat de onderhandelingen zullen resulteren in een gebalanceerd akkoord.

*Gewichten en afmetingen van zware wegvoertuigen*

[14] Kamerstuk 22 122, nr. 4070

28. De leden van de VVD-fractie lezen dat de maxima van 11,5 ton per as en 4,00 meter hoogte in de huidige triloogtekst behouden blijven. Over het maximale totaalgewicht van emissieloze vrachtwagens is nog geen overeenstemming. Welk totaalgewicht acht de minister nodig om het extra gewicht van batterijen op te vangen zonder dat vervoerders laadvermogen verliezen? Op welke Nederlandse routes beperken bruggen en viaducten de ruimte om met zwaardere vrachtwagens te rijden? Welke afspraken wil de minister met buurlanden maken, zodat vervoerders het extra laadvermogen ook op grensoverschrijdende ritten kunnen benutten?

**Antwoord**
Het kabinet zet zich in om extra gewicht toe te kennen aan emissieloze vrachtwagens, zolang de huidige maximale aslasten van 11,5 ton worden behouden (waar de Nederlandse weginfrastructuur op is ingericht), zodat deze geen nadeel ervaren t.a.v. het maximale laadvermogen van een fossiel aangedreven vrachtwagen. Het Raadsvoorstel houdt hier ook rekening mee door o.a. 4 ton extra toe te kennen aan zesassige zero-emissiecombinaties. Het extra gewicht van batterijen verschilt daarbij per vrachtwagenconfiguratie en merk.
Daarbij stelt het kabinet zich flexibel op t.a.v. het voorstel van het Europees Parlement voor hogere maximale totaalgewicht voor emissievrije vrachtwagens (waaronder 44 ton voor de vijfassige zero-emissiecombinaties), gezien Nederland al hogere totaalgewichten toestaat (50 ton) dan wordt voorgesteld door het Europees Parlement.
Zolang er geen specifieke of actuele beperking geldt, kunnen vrachtwagens tot 50 ton onbeperkt rijden op het Nederlandse wegennet.
Het kabinet blijft zich tijdens deze herziening inzetten zodat emissievrije vrachtwagens geen nadeel ervaren t.a.v. het maximale laadvermogen t.o.v. een fossiel aangedreven vrachtwagen en dus grensoverschrijdend Europees ritten kunnen maken met dit extra gewicht.

**PRO-fractie**

29. De leden van de PRO-fractie vinden het van groot belang dat het EU-pakket voor reizigersrechten en ticketing voorspoedig ter hand worden genomen. Daarnaast vinden deze leden het van groot belang dat de afspraken niet opnieuw worden vertraagd en afgezwakt. Is de minister het met deze leden eens dat het van groot belang is dat er spoedig besluitvorming plaatsvindt? Zo ja, hoe gaat de minister zich hiervoor inzetten?

**Antwoord**
De onderhandelingen over het EU passagierspakket zijn o.l.v. het Iers voorzitterschap van de Raad gestart vanaf september 2026. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden. Het kabinet is positief over deze voorstellen die multimodaal reizen en specifiek treinreizen bevorderen, zowel nationaal als over de grens. 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. Daarbij wordt, zoals gebruikelijk, gezocht naar samenwerking met andere lidstaten in de EU. Tijdens de Transportraad ga ik hierover in gesprek met mijn internationale gesprekspartners. Ook in internationale fora zoals het platform Internationaal Rail Passenger transport (IRP) blijft ticketing een belangrijk onderwerp.

30. De leden van de PRO-fractie hebben ten aanzien van het spoorboekingssysteem nog enkele vragen. Allereerst constateren deze leden dat het nu vaak lastig is om reizen te boeken waarbij meerdere vervoerders betrokken zijn. Ook is het nu vaak pas heel laat voor de nieuwe dienstregeling in december ingaat bekend welke treinen wanneer gaan rijden. Internationale treinreizigers zijn hierdoor achtergesteld ten opzichte van vlieg- of buspassagiers. Herkent de staatssecretaris dit punt van zorg? Is zij bereid om in EU-verband hier nadrukkelijk aandacht voor te vragen, zodat reizigers niet tot begin december hoeven te wachten om internationale boekingen te kunnen doen voor een periode die ligt na ingang van de nieuwe dienstregeling? En klopt het dat diverse lidstaten niet voldoen aan de EU-regels op dit vlak, omdat uit deze regels voortvloeit dat de nieuwe dienstregeling tijdig bekend dient te worden gemaakt en te worden opgenomen in reisplanners?

**Antwoord**
De nieuwe Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit[15] is in juni 2026 in werking getreden en vanaf dienstregelingsjaar 2031 volledig van kracht. Hierover is de Kamer op 2 juni 2026 geïnformeerd[16]. De beheerders zijn nu gehouden aan bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU en de capaciteit wordt verdeeld in augustus. Timetable Redesign (TTR) vormt een basis voor deze nieuwe 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 deze Europese verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit helpt de vervoerders bij de kaartverkoop, omdat zij eerder inzage krijgen in de dienstregeling. Het huidige voorstel voor een Europese Verordening voor treinticketverkoop bevat een artikel over het eerder openstellen van de treinkaartverkoop met een voorgestelde boekingshorizon van 5 maanden. Het kabinet steunt dit omdat het de beschikbaarheid en continuïteit van (internationaal) geïntegreerde treinkaarten bevordert.

31. Verder vragen de aan het woord zijnde leden aan de staatssecretaris wat Nederland, eventueel samen met andere voortrekkers, kan doen om binnen de eigen nationale bevoegdheden alvast het boeken van internationale tickets te bespoedigen. Hierbij wijzen deze leden bijvoorbeeld op het beter beschikbaar stellen van internationale tickets door de NS van nieuwe nachttrein-initiatieven. Welke inzet heeft de staatssecretaris de afgelopen jaren concreet gepleegd om, zoals ook in meerdere aangenomen Kamermoties verzocht, een voortrekkersrol te spelen op dit dossier?

[15] (EU)2026/1184
[16] Kamerstuk 29984, nr. 1288

**Antwoord**
Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 5, lopen er gesprekken met NS over de voortgang en concrete acties op het gebied van internationale ticketing. In lijn met uw moties agendeert het ministerie deze onderwerpen actief op Europees niveau (zoals in het IRP) en zet Nederland zich in voor goede Europese afspraken over ticketing en passagiersrechten.

32. Verder vragen de leden van de PRO-fractie aan de staatssecretaris wat het nu te verwachten tijdpad is voor de nieuwe regels ten aanzien van het EU-brede ticketsysteem. Concreet: wanneer kan een reiziger eindelijk eenvoudig een treinreis vanuit Nederland naar een willekeurig treinstation in bijvoorbeeld Roemenië of Italië boeken?

**Antwoord**
Zie het antwoord op vraag 29. De onderhandelingen over het EU passagierspakket zijn o.l.v. het Iers voorzitterschap van de Raad gestart vanaf september 2026. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden.

33. De leden van de PRO-fractie constateren ten aanzien van de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer dat nationale belangen telkens weer tot vertraging of afzwakking leiden. Wat is de verwachting van de staatssecretaris op dit vlak? Wanneer wordt de herziene verordening van kracht? En welke concrete inzet gaat Nederland plegen om te voorkomen dat deze concept herziene verordening verder wordt afgezwakt?

    Ook vragen deze leden de staatssecretaris naar een reflectie op het feit dat de passagiersrechten van internationale trein- en busreizigers slechter zijn dan die van vliegtuigpassagiers. Deelt zij dat er een stevige inhaalslag nodig is? Zo nee, waarom niet? In dit kader vragen deze leden ook op welke wijze zij de goede voorstellen van consumentenorganisaties die zij in de consultatie hebben gedaan meeneemt en inbrengt bij de onderhandelingen over de herziene verordening. Kan zij concretiseren welke voorstellen uit de consultatie zij zal gaan inbrengen?

**Antwoord**
De onderhandelingen over het EU passagierspakket zijn o.l.v. het Iers voorzitterschap van de Raad gestart vanaf september 2026. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden. Het kabinet steunt de voorgestelde verbetering van passagiersrechten spoor voor een gehele reis (die kan bestaan uit meerdere vervoerders) via de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR). Het kabinet zet zich in conform het standpunt in het BNC-fiche.

Het kabinet erkent dat er verschillen bestaan tussen de passagiersrechten voor de verschillende vervoersmodaliteiten en acht het van belang dat de passagiersrechten

aansluiten bij de specifieke kenmerken en behoeften van de verschillende vervoersmodaliteiten. In het algemeen hecht het kabinet aan een hoog niveau van consumentenbescherming. Voor de luchtvaart is afgelopen zomer een akkoord bereikt op de herziening voor passagiersrechten.
Het kabinet is het ermee eens dat verdere verbeteringen van passagiersrechten voor treinreizigers noodzakelijk zijn. Het kabinet zet zich hier tijdens de onderhandelingen in Brussel dan ook voor in.

Verschillende voorstellen van consumentenorganisaties sluiten aan bij de Nederlandse inzet zoals verwoord in het BNC-fiche RTR/RPRR[17]. Dit betreft onder meer de verbetering van reizigersrechten bij reizen met meerdere vervoerders, verduidelijking van de aansprakelijkheid tussen betrokken partijen en het respecteren van minimumoverstaptijden (zie ook het antwoord op vraag 16). Deze punten brengt het kabinet in tijdens de Europese onderhandelingen over de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR).

34. Tot slot hebben de leden van de PRO-fractie blijvende zorgen over het feit dat nog steeds Eurostar-treinen naar Londen niet met de volledige capaciteit vanuit Amsterdam en Rotterdam kunnen vertrekken en er veel vertragingen zijn. Deze leden zijn teleurgesteld over de beantwoording van de Kamervragen hierover door de minister van Asiel en Migratie, omdat hieruit onvoldoende urgentie naar voren komt om het internationaal spoorvervoer tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk zo optimaal mogelijk te organiseren en extra te stimuleren. De aan het woord zijnde leden hebben hierover daarom nog enkele aanvullende vragen.
Hoe beoordeelt de staatssecretaris dit verschil, dat alleen voortkomt uit het ontbreken van Europese regelgeving? De minister stelt dat de grenscontrole bij Eurostar zonder de Nederlandse afspraken in België, Frankrijk of bij aankomst in het Verenigd Koninkrijk zou plaatsvinden. Is het niet onlogisch, zo vragen deze leden, dat er geen Europese afspraken bestaan over grenscontroles voor treinreizigers naar landen buiten de EU, waardoor reizigers uit Nederland mogelijk moeten uitstappen voor een controle in België of Frankrijk? Klopt het dat de overheid in deze landen deze controles wel als publieke taak uitvoert, en hoe rechtvaardigt de minister dat Nederland dit anders behandelt? Kan de staatssecretaris het gebrek aan Europese afspraken over grenscontroles naar het Verenigd Koninkrijk opwerpen op de Transportraad van 30 november? Wil zij zich in Europees verband inzetten voor een kader voor grenscontroles op internationale treinstations, zodat dit niet afhangt van private afspraken? Daarnaast vragen deze leden haar om een reactie op het rapport '*Tunnel Vision: Seizing the International Rail Opportunity*' (november 2026) van de *Campaign for Better Transport*? Volgens het rapport kunnen de aangekondigde uitbreidingsplannen leiden tot circa 28 miljoen reizen per jaar in 2040. Deelt de staatssecretaris de oproep om het internationale spoorvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland te verbeteren, en wat betekent dit voor het

[17] Voorstel voor Multimodale Boekingen: https://open.overheid.nl/details/551ec8a7-b5f6-484b-a97b-113fbd75b3ee; Voorstel voor Trein Ticketverkoop en Passagiersrechten Spoor: https://open.overheid.nl/details/b60500b9-333c-4073-866a-db849aeda2ff

Nederlandse beleid, onder meer voor de grenscontroles? En is de staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met de Britse, Belgische en Franse regering over hoe de treinverbindingen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk via de Kanaaltunnel beter kunnen worden benut, ook als er meer vervoerders gebruik gaan maken van de tunnel? En is zij bereid om dit onderwerp op de Transportraad van 30 november aan de orde stellen en oproepen tot betere samenwerking met het Verenigd Koninkrijk? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord**
De beantwoording over grenscontroles is afgestemd met het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), dat verantwoordelijk is voor het beleid ten aanzien van de grenscontroles van personen. Als het gaat om de grenscontroles, geldt aan de buitengrens van het Schengengebied op grond van de Schengengrenscode een verplichte paspoort- en personencontrole voor iedereen die de Unie in- of uit reist. Die controle vindt plaats op het eerste en laatste punt van binnenkomst of vertrek uit het Schengengebied.

De stations Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal zijn formeel geen buitengrenzen. Het betreft een aanvullende service voor de reiziger waartoe het EU-recht niet verplicht. Op grond van een specifieke bepaling in de Schengengrenscode die lidstaten expliciet de mogelijkheid biedt om voor internationaal treinverkeer bilaterale afspraken te maken, kunnen grenscontroles desondanks vooraf in Nederland plaatsvinden. Nederland heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt en daartoe verdragen gesloten en bestuurlijke afspraken met Eurostar gemaakt in een convenant tussen JenV, IenW en Eurostar. Dit maakt een directe reis naar het Verenigd Koninkrijk mogelijk zonder latere overstap in België of Frankrijk.

De uitvoering van grenscontroles is en blijft een publieke taak van de betrokken grensautoriteiten. De inhoud en wijze van grenscontrole in Nederland is gelijkwaardig aan die in België en Frankrijk. De Schengengrenscode laat de financiering en praktische inbedding van deze controles aan de lidstaten zelf.
Voor de internationale treinverbinding naar Londen is in het convenant vastgelegd dat Eurostar de kosten voor de inzet van de Koninklijke Marechaussee (KMar) voor haar rekening neemt.

Het onderwerp over grenscontroles met het Verenigd Koninkrijk staat niet op de agenda staat van de Transportraad van 30 november, maar het ministerie van IenW hecht veel waarde aan de internationale verbinding naar Londen. IenW werkt nauw samen met JenV en de KMar om de grenscontroles te optimaliseren, onder meer door de inzet van innovatieve grensinstrumenten.
De komende periode wordt versneld gewerkt aan de planvorming waarin onder meer de planning, uitvoerbaarheid en financiering van de inzet van innovatieve grensinstrumenten, waaronder e-Gates nader worden uitgewerkt.

**CDA-fractie**

35. De leden van de CDA-fractie hechten eraan dat reizigers erop kunnen vertrouwen dat zij overzicht hebben over alle beschikbare mogelijkheden bij het boeken en plannen van een reis. In de verordening zijn boekingsplatformen niet verplicht om een overeenkomst aan te gaan met alle vervoerders. Deze leden vragen naar de mogelijkheid om onderscheid te maken tussen de verkoop van reisopties en het tonen van die reisopties. Deze leden vragen ook of de staatssecretaris voor grote boekingsplatformen wil vastleggen dat zij ook relevante verbindingen laten zien van vervoerders die niet zijn aangesloten en waarvan op dat platform dus geen tickets kunnen worden verkocht, maar waarvan de verbindingen wel beschikbaar zijn. Deze leden wijzen op de Europese systemen voor het delen van gegevens, om zo extra administratieve lasten te voorkomen.

**Antwoord**
Zoals aangegeven in het BNC-fiche deelt het kabinet het belang dat reizigers een zo volledig mogelijk overzicht krijgen van beschikbare reisopties. Hier staat ook aangegeven dat het kabinet daarbij aandacht vraagt voor hoe het voorstel waarborgt dat boekingsplatforms ook relevante verbindingen tonen van vervoerders waarmee zij geen commerciële overeenkomst hebben. In dit kader vraagt het kabinet ook aandacht voor de mogelijkheid om op andere manieren verbindingen zichtbaar te maken, ook wanneer deze niet direct op het platform kunnen worden geboekt. Ook vraagt het kabinet aandacht voor technische standaardisatie en interoperabiliteit op het gebied van ticketing en boeking, zodat gegevens eenvoudiger en tegen lagere kosten kunnen worden uitgewisseld. Bestaande EU-regels zijn hier ook relevant, namelijk de Verordening voor multimodale reisinformatiediensten[18]. Relevante reisgegevens moeten namelijk in de EU op een centraal punt[19] en volgens afspraken over technische standaardisatie toegankelijk worden gemaakt voor verwerking in diensten voor reizigers. Denk hierbij aan vertrek- en aankomsttijden, informatie over aansluitingen, en ticketprijzen. In Nederland wordt binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata door IenW, medeoverheden, uitvoeringsorganisaties en private partijen samengewerkt aan het verbeteren van de beschikbaarheid, vindbaarheid en kwaliteit van mobiliteitsdata. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan Europese verplichtingen voor gegevensuitwisseling, zodat aanbieders van reisplanners en boekingsplatforms deze gegevens kunnen benutten om reizigers van betrouwbare en volledige reisinformatie te voorzien. Zo kunnen reizigers betere keuzes maken, en hierbij ook multimodale opties overwegen.

36. Deze leden lezen dat het voornemen is om de verplichting die grote vervoerders op het spoor hebben om tickets van andere vervoerders aan te bieden, te schrappen. Deze leden vragen naar de impact op de toegankelijkheid van internationale treinreizen. Deze leden vragen hoe de staatssecretaris hierin optrekt met andere

[18] Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926; gewijzigd met Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/490
[19] In Nederland is dit het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata

landen. Deze leden vragen ook, mocht dit doorgevoerd worden, hoe we gaan bewerkstelligen dat kleine aanbieders niet worden uitgesloten. Deze leden vragen ook of de verplichting om tickets vijf maanden vooruit te verkopen niet kan leiden tot meer wijzigingen en annuleringen. Deze leden vinden het belangrijk dat reizigers die een treinreis hebben geboekt, maar een aansluiting missen, niet tussen wal en schip terechtkomen bij verschillende vervoerders. Deze leden vragen of de staatssecretaris zich gaat inzetten om ook bij een eventuele beperking van de verplichting tot financiële compensatie, de verplichting te behouden dat reizigers een passende vervolgverbinding wordt aangeboden.

**Antwoord**
Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, vindt het kabinet het verplicht delen van data tussen vervoerders en platforms (*relinking*) belangrijk zodat reizigers alle beschikbare reisopties te zien krijgen en zelf de keuze kunnen maken welke reisopties voor hen het meest aantrekkelijk zijn om hun reis te plannen. Het kabinet is van mening dat de regels dienen te gelden voor alle platforms en vervoerders omdat dit duidelijkheid schept voor de reiziger. Zo worden kleine aanbieders niet uitgesloten. Het kabinet steunt de inzet van de Commissie voor het mogelijk maken van volledige integratie van systemen waarbij plannen en boeken voor internationaal spoorpersonenvervoer mogelijk is via websites/apps van derden (*reselling/hosting obligation*). Ook dit vermindert een barrière voor nieuwe aanbieders op het spoor. Het kabinet zet zich hiervoor in tijdens de onderhandelingen.
Het voorzitterschap stelt voor om deze verplichting te beperken tot het delen van data (*relinking)*. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, is kritisch over deze beperking omdat dit het boeken van doorgaande treinreizen kan bemoeilijken en ook gevolgen heeft voor de passagiersrechten. Het kabinet blijft zich op dit punt inzetten in lijn met het BNC fiche. Tijdens de Transportraad ga ik hierover in gesprek met mijn internationale gesprekspartners.
Het recht op een passende vervolgverbinding bij gemiste aansluitingen maakt onderdeel uit van het voorstel tot herziening van de RPRR. Het kabinet zet zich ervoor in dat dit recht behouden blijft, ook bij een eventuele beperking van de financiële compensatie. Zie ook het antwoord op vraag 38.

37. Bij de Connecting Europe Facility (CEF III) wijzen deze leden op de motie-Boelsma-Hoekstra (Kamerstuk 31305, nr. 554) over het lostrekken van investeringen via de Europese Investeringsbank (EIB) voor infrastructuur met militair en civiel belang. Deze leden vragen hoe deze motie gebruikt wordt voor de Nederlandse inzet bij CEF III.
    Komt er een selectie van Nederlandse projecten die kansrijk zijn? In het kader hiervan vinden deze leden het ook van belang dat met provincies, gemeenten en beheerders van havens en infrastructuur vroegtijdig wordt gekeken naar projecten die goed zijn voor de regionale bereikbaarheid en economie en tegelijkertijd een functie hebben voor defensie (dual-use). Deze leden vragen welke stappen de minister daarop gaat zetten.

**Antwoord**
We bereiden ons voor om de kansen die het CEF biedt te benutten, binnen de kaders die gezet worden met de CEF verordening. We zullen de Kamer hier nader over informeren over onze voorbereiding op CEF 2028-2034 in een brief over alternatieve bekostiging en financiering.

**JA21-fractie**

38. De leden van de JA21-fractie constateren dat de insteek van de Verordening inzake spoorboekingen (Rail Ticketing) en de Herziening van de Verordening passagiersrechten in het spoorvervoer niet in alle gevallen goed aansluiten op de Nederlandse markt. Deelt de minister de opvatting dat het verstandig is om voor dat de voorstellen uit het reizigerspakket aangenomen worden een impactanalyse uit te voeren voor de Nederlandse markt, met bijzondere aandacht voor het totaal aan aansprakelijkheidsrisico's voor Nederlandse spoorvervoerders? Vindt de minister dat het verstandig is om vervoerders te dwingen om tickets van andere vervoerders te verkopen op eigen platforms? Zou het niet verstandiger zijn om vervoerder overstijgende ticketverkoop over te laten aan platforms van derden? Deelt de minister de opvatting dat het verstandiger zou zijn om in de passagiersrechtenverordening de nadruk op compensatie bij vertraging te verleggen naar een verplichting tot het regelen van de doorreis bij een gemiste overstap? Waarom vindt de minister dit?

**Antwoord**
In 2023 is reeds een nationale impactanalyse[20] 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 ticket verkoop, onder meer waar het gaat om toegang tot vervoersaanbod, gegevensdeling, technische interoperabiliteit en het creëren van een gelijk speelveld. Voor de huidige onderhandelingsfase kan volgens het kabinet worden voortgebouwd op inzichten van de nationale impactanalyse en de effectbeoordeling[21] van de Europese Commissie, waarin ook de financiële gevolgen op EU-niveau zijn onderzocht.
In lijn met het BNC-fiche steunt het kabinet de inzet van de Commissie voor het mogelijk maken van volledige integratie van systemen waarbij plannen en boeken voor internationaal spoorpersonenvervoer mogelijk is via websites/apps van derden

[20] TwynstraGudde, Impactanalyse Europees voorstel
MDMS voor Nederland, zie https://open.overheid.nl/documenten/8a6e1337-6970-4f27-834c-368083ff017d/file
[21] https://transport.ec.europa.eu/document/download/5fd64be7-44b8-4dd3-b084-05c35c5f2a8b_en?filename=SWD_2026_300_Impact_assessment.pdf

(*reselling/hosting obligation*) en zet het kabinet zich hiervoor in tijdens de onderhandelingen.

Zowel financiële compensatie bij vertraging als het recht om door te reizen is vastgelegd in de Europese verordening inzake spoorpassagiersrechten. Dit zijn twee afzonderlijke rechten die elkaar aanvullen. Het kabinet is het ermee eens dat het voor de reiziger (in de meeste gevallen) in de eerste plaats belangrijk is om op plaats van bestemming te komen. Dat betekent echter niet dat hiermee het recht op financiële compensatie zou moeten vervallen.

Om deze rechten in de praktijk goed te waarborgen, is het van belang dat de verantwoordelijkheden van de betrokken vervoerders duidelijk zijn en de verplichtingen proportioneel blijven. Het kabinet zich conform het BNC-fiche tijdens de Europese onderhandelingen in voor verduidelijking van de aansprakelijkheid en een evenredige verdeling van de kosten tussen betrokken partijen.

39. De leden van de JA21-fractie constateren dat ook dat de Richtlijn inzake gewichten en afmetingen van zware wegvoertuigen op de agenda staat. Is de minister bekend met het probleem dat sommige lidstaten een lager maximumgewicht voor vrachtwagens toestaan bij internationaal vrachtverkeer ten opzichte van hun nationale maximumgewichten? En is de minister bereid om bij de Transportraad ervoor te pleiten dat lidstaten bij nationale regelgeving over maximumgewichten van vrachtverkeer geen verschil hanteren tussen internationaal vrachtverkeer en vrachtverkeer wiens voertuigbewegingen binnen de grenzen van de lidstaat blijven? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord**
Het kabinet is ermee bekend dat sommige lidstaten een lager maximumgewicht voor vrachtwagens toestaan bij internationaal vrachtverkeer ten opzichte van hun nationale maximumgewichten. Het kabinet zet zich tijdens de herziening in op Europese harmonisatie van deze maximumgewichten en dat lidstaten internationaal gewichten toestaan die zij reeds nationaal toestaan. Ook in bilaterale contacten en in gesprekken in Benelux-verband met deze landen draagt Nederland dit uit. Het kabinet vindt dit belangrijk voor een gelijk speelveld (voor ondernemers).

40. De leden van de JA21-fractie constateren ook dat de oproep van de European Schippers' Council om een Europees laagwaterplan te ontwikkelen niet op de agenda staat. Wat is de reactie van de minister op deze oproep?
Is de minister bereid deze oproep ter sprake te brengen tijdens de Transportraad?

**Antwoord**
Het kabinet steunt de oproep van de Europese verladersorganisatie ESC. Door klimaatverandering komen extremen zoals droogte en laagwater vaker voor. Dit brengt problemen met zich mee voor de binnenvaart en logistieke keten, de afgelopen droogteperiode heeft dit heel zichtbaar gemaakt. Dit onderwerp staat echter niet

geagendeerd op de Transportraad van 30 november, waar Nederland al een diversenpunt inbrengt over de Europese Dronemarkt. Dit onderwerp moeten we zeker internationaal oppakken en daar zet het kabinet ook op in. Dit onderwerp stond bijvoorbeeld op de agenda van de Vlaams-Nederlandse Haventop van 5 oktober jl. en het kabinet brengt dit onderwerp ook onder de aandacht bij de Europese Commissie.

**BBB-fractie**

41. De leden van de BBB-fractie merken op dat het Europese reizigerspakket verschillende verplichtingen bevat waarvan de gevolgen in samenhang moeten worden beoordeeld. Het gaat onder meer om het verkopen van tickets van andere vervoerders, gegevensuitwisseling en aansprakelijkheid bij gemiste aansluitingen. Is de staatssecretaris bereid vóór instemming met de betreffende voorstellen een nationale impactanalyse uit te voeren naar de gezamenlijke gevolgen voor vervoerders en reizigers, inclusief systeemkosten, aansprakelijkheidsrisico's en mogelijke effecten op ticketprijzen en regionale verbindingen?

**Antwoord**
In 2023 is al een nationale impactanalyse[22] 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 ticket verkoop, 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 afzonderlijke impactanalyse uit te voeren.

42. De leden van de BBB-fractie constateren dat de staatssecretaris kritisch is op het voorstel om verplichte verkoop van tickets van andere vervoerders te vervangen door het doorlinken naar hun aanbod. Deze leden willen weten welke aantoonbare meerwaarde een verkoopverplichting voor de reiziger heeft ten opzichte van doorlinken, afgezet tegen de extra uitvoeringskosten. Kan de staatssecretaris deze afweging inzichtelijk maken?

**Antwoord**
Doorlinken is op zichzelf al een verbetering voor de vind- en boekbaarheid van internationale treinreizen. De meerwaarde van verplichte doorverkoop ('hosting obligation') ten opzichte van doorlinken biedt twee voordelen: een eenvoudiger boekingsproces en een verbetering van de passagiersrechten (via de herziening van de verordening reizigersrechten, RPRR). Onder de voorgestelde herziening van de RPRR

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

worden meerdere tickets die voor één reis in één transactie worden gekocht namelijk beschouwd als een *single ticket*, waaraan aanvullende reizigersrechten zijn verbonden. Als er enkel wordt doorgelinkt, moeten reizigers alsnog hun tickets apart boeken en kunnen zij niet automatisch aanspraak maken op bescherming voor de gehele reis. Zie ook het antwoord op vraag 3 en 36.

De Europese Commissie heeft in de impact assessment bij de RTR[23] de kosten en baten van verschillende beleidsopties onderzocht. De voorkeursoptie, waarvan de hosting obligation onderdeel uitmaakt, heeft volgens de Europese Commissie de gunstigste kosten-batenverhouding. De meerwaarde van hosting ten opzichte van enkel doorlinken is echter niet afzonderlijk gekwantificeerd.

43. Bij een gemiste aansluiting moet een reiziger kunnen rekenen op hulp en voortzetting van de reis. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat een regionale vervoerder onevenredige kosten draagt voor verstoringen elders. Hoe wil de staatssecretaris de aansprakelijkheid tussen vervoerders evenredig verdelen zonder dat reizigers zelf tussen verschillende partijen hun recht moeten halen? Is de staatssecretaris bereid een wettelijk geborgd recht op reisvoortzetting, inclusief een noodzakelijke overnachting, als uitgangspunt in de onderhandelingen te betrekken met behoud van passende compensatierechten?

**Antwoord**
Het kabinet is het ermee eens dat kosten evenredig worden verdeeld tussen vervoerders. De verdeling van aansprakelijkheid is nog onderwerp van gesprek in de onderhandelingen.

Het kabinet onderschrijft tevens het belang van goede bescherming van reizigers bij gemiste aansluitingen. De huidige Europese passagiersrechtenverordening[24] voorziet al in rechten op reisvoortzetting, bijstand, waaronder indien noodzakelijk een overnachting, en financiële compensatie. Deze rechten gelden echter niet automatisch voor de gehele reis wanneer deze uit afzonderlijke vervoersovereenkomsten bestaat. De voorgestelde herziening van de RPRR beoogt deze bescherming uit te breiden naar reizen met meerdere vervoerders die onder een single ticket worden geboekt. Het kabinet steunt deze doelstelling.

44. De leden van de BBB-fractie hebben daarnaast vragen over de inzet op bindende doelstellingen voor schone zakelijke voertuigen. Ondernemers kunnen alleen verduurzamen als geschikte voertuigen, voldoende netcapaciteit en laadvoorzieningen beschikbaar zijn. Waarom kiest de minister voor bindende nationale doelstellingen boven indicatieve doelstellingen, gelet op deze praktische beperkingen? Hoe voorkomt de minister dat verplichtingen voor grote ondernemingen indirect leiden tot hogere kosten of aanvullende eisen voor hun mkb-leveranciers? Hoe is dit niet een extra nationale kop? Ook zijn deze leden onder

[23] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52026SC0300&utm_source=
[24] Verordening (EU) 2021/782

de noemer van ''*practice what you preach*'' benieuwd wat voor beleidsdoelen de EU zichzelf gaat opleggen om het eigen areaal aan voertuigen verder te verduurzamen, en wat de Nederlandse inzet hierop gaat zijn.

**Antwoord**
Het kabinet onderschrijft dat ondernemers voor de verduurzaming van het wagenpark moeten kunnen beschikken over voldoende netcapaciteit en laadinfrastructuur. Uit de prognoses die IenW periodiek opstelt samen met netbeheerders, samenwerkingsregio's en gemeenten blijkt dat personen- en bestelauto's die publiek laden tot 2040 voldoende laadzekerheid hebben, mits maximaal wordt ingezet op aanvullende maatregelen én deze maatregelen optimaal effect hebben. Dit zijn onder andere maatregelen zoals het huidige publieke laadnetwerk optimaal benutten en verplaatsing van laadvraag naar andere locaties realiseren. Het ministerie van IenW werkt momenteel samen met partijen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om dit voor elkaar te krijgen.

De leden van de BBB-fractie vragen waarom gekozen wordt voor bindende nationale doelstellingen boven indicatieve doelstellingen. Hierbij is het goed om te verduidelijken dat er niet wordt gekozen voor bindende doelstellingen als een nationale kop boven op de verordening als uiteindelijk gekozen zou worden voor indicatieve doelstellingen: het is de inzet om in de verordening bindende doelstellingen op te nemen, die voor alle lidstaten zouden gelden. Dit is van belang omdat zonder bindende doelen er wel extra administratieve lasten gecreëerd worden, zonder dat hier een verwachte extra reductie van broeikasgassen en ingroei van EV's en uiteindelijke doorstroom naar de tweedehands markt tegenover staat. Daarnaast is het goed te vermelden dat Nederland de doelen naar verwachting met bestaand beleid al zal overstijgen. Het kabinet zet in op bindende doelen omdat dit de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen ook in andere lidstaten stimuleert, wat positief is voor een gelijk speelveld.

De EU-instellingen zijn niet gebonden aan doelen met betrekking tot het eigen wagenpark en het kabinet heeft hier geen inzet op. Wel heeft de Commissie zichzelf gecommitteerd om klimaatneutraliteit te bereiken per 2030, middels een "*Greening the Commission*"-strategie. Zo heeft de Commissie in mei 2026 bevestigd dat de 128 voertuigen in de vloot van de Commissie in 2027 zero-emissie zullen zijn en dit doel al voor 80% bereikt is.

45. Voor de leden van de BBB-fractie telt de daadwerkelijk behaalde uitstootreductie. Voertuigen die uitsluitend op aantoonbaar duurzame hernieuwbare brandstoffen rijden, verdienen daarom een zorgvuldige beoordeling. Is de minister bereid te onderzoeken onder welke controleerbare voorwaarden dergelijke personenauto's en bestelwagens kunnen meetellen voor de vlootdoelstellingen? Wil de minister bij de beoordeling van artikel 4 tevens bezien of deze voertuigen voor financiële ondersteuning in aanmerking kunnen komen, rekening houdend met de uitstoot over de gehele brandstofketen?

**Antwoord**

In het kader van de EU CO2-emissienormen voor personen- en bestelauto's is reeds geïnventariseerd of zogenaamde Vehicles running exclusively on eligible fuels (VEEFs) zouden kunnen meetellen voor de vlootdoelstellingen. Het kabinet heeft grote zorgen over onder meer de toerekenbaarheid, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van VEEFs, aangezien dit type voertuigen niet bestaat en er onvoldoende uitvoerbare garanties zijn dat deze voertuigen enkel op hernieuwbare brandstoffen zullen rijden. Daardoor zou de introductie van VEEFs leiden tot grote risico's voor de luchtkwaliteit en volksgezondheid, het totale energieverbruik, de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen voor de lucht- en scheepvaart, de investeringszekerheid van zowel de automobielsector als de bredere mobiliteitssector en de effectiviteit van het nationale en Europese klimaatbeleid. Het kabinet is dan ook van mening dat deze voertuigen niet voor financiële steun onder artikel 4 in aanmerking zouden moeten komen.

46. De leden van de BBB-fractie zien tot slot kansen om investeringen in militaire mobiliteit te combineren met het aanpakken van knelpunten voor het dagelijkse vervoer. Welke mogelijkheden ziet de minister binnen CEF III om Nederlandse bruggen en spoorverbindingen te versterken die zowel voor militaire verplaatsingen als voor de regionale bereikbaarheid van belang zijn?

**Antwoord**
Nederland deelt het belang van dual-use infrastructuur, welke benut wordt voor zowel civiel vervoer als militaire transporten. Dit sluit aan op het doel in het CEF om projecten te financieren gericht op dual-use-infrastructuur op de militaire mobiliteitscorridors. De Commissie stuurt hier binnen het huidige CEF op middels de dual use vereisten[25]. Eén van de mogelijke projecten om knelpunten in dagelijks vervoer aan te pakken, is de uitrol van 740 meter lange treinen. Dit is ook relevant voor militair transport.

**Groep Markuszower**

47. De leden van Groep Markuszower lezen met verbazing dat de minister inzet op ambitieuze en bindende Europese doelstellingen voor de vergroening van zakelijke wagenparken en vragen zich af waarom de minister ondernemers opnieuw wil confronteren met verplichtingen, terwijl de financiële gevolgen en praktische uitvoerbaarheid onvoldoende inzichtelijk zijn.

**Antwoord**
De inzet op de ambitieuze bindende doelen is niet nieuw en is in lijn met het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen dat op 13 februari 2026 met de Kamer is gedeeld. Daarbij is het goed om op te merken dat het wetgevingsvoorstel een verplichting aan de lidstaten voorziet, en niet direct aan ondernemers. Uiteindelijk is het aan de lidstaten om te zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie personen- en bestelauto's in de nieuwe registraties bij grote ondernemingen.

[25] https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/NL/TXT/?uri=CELEX:32021R1328

48. De leden van de Groep Markuszower-fractie constateren dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de aanhoudende netcongestie de overstap naar elektrische voertuigen kunnen bemoeilijken en vragen zich af of de minister bereid is af te zien van bindende Europese doelstellingen, zolang niet is aangetoond dat de noodzakelijke infrastructuur daadwerkelijk beschikbaar is.

**Antwoord**
Het kabinet erkent dat aanhoudende netcongestie een uitdaging vormt bij de overstap naar elektrische voertuigen. Het kabinet deelt echter niet de conclusie dat hierdoor afgezien moet worden van bindende Europese doelstellingen. De bestaande publieke laadinfrastructuur biedt voldoende laadzekerheid om tot 2040 de groei van elektrische personen- en bestelauto's op te kunnen vangen, mits maximaal wordt ingezet op aanvullende maatregelen én deze maatregelen optimaal effect hebben. Dit zijn onder andere maatregelen zoals het huidige publieke laadnetwerk optimaal benutten en verplaatsing van laadvraag naar andere locaties realiseren. Het ministerie van IenW werkt momenteel samen met partijen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om dit voor elkaar te krijgen.

Nederland is koploper in Europa op het gebied van laadinfrastructuur voor lichte voertuigen (personen- en bestelauto's) met meer dan 1 miljoen laadpunten, waarvan ruim 200.000 publiek. De uitrol van regionale publieke laadinfrastructuur voor lichte voertuigen volgt de definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk, met verdichting op basis van gebruik en bezetting. Samenwerkingsregio's voeren dit regionaal uit door aanbestedingen (ook snelladen) te organiseren, wat gemeenten ontlast en door meer concurrentie tot lagere laadprijzen leidt. De landelijke dekkingsgraad is momenteel 91%, het absolute aantal laadpunten is geen doel.

49. De leden van Groep Markuszower merken op dat verschillende lidstaten kritisch kijken naar het ambitieniveau en de rapportageverplichtingen en vragen zich af waarom Nederland desondanks vasthoudt aan ambitieuze verplichtingen in plaats van zich in Brussel sterk te maken voor minder regeldruk en meer keuzevrijheid voor ondernemers. De leden van de Groep Markuszower constateren dat de Europese Commissie de apk-regelgeving wil herzien en vragen of de minister kan garanderen dat Nederlandse automobilisten hierdoor niet worden geconfronteerd met hogere keuringskosten of aanvullende verplichtingen.

**Antwoord**
Gedurende de triloogfase blijft het kabinet zich onverminderd inzetten om onnodige lastenverzwaringen te voorkomen en om de proportionaliteit en uitvoerbaarheid van nieuwe regels voor burgers, bedrijven en uitvoeringsorganisaties te waarborgen. Het kabinet staat hierover in contact met andere lidstaten en brengt actief de Nederlandse standpunten op de openstaande punten, conform de BNC-fiches[26], onder de aandacht bij het Voorzitterschap met als doel deze terug te laten komen in het eindresultaat.

[26] Kamerstukken 22 112, nrs. 4070-4071

50. De leden van de Groep Markuszower-fractie merken op dat de onderhandelingen over het Roadworthiness Package zich in een vergevorderd stadium bevinden en vragen welke concrete onderdelen van het voorstel de minister als disproportioneel beschouwt en of Nederland bereid is tegen het voorstel te stemmen wanneer dit leidt tot onnodige lastenverzwaring voor automobilisten.

**Antwoord**
Het kabinet heeft zich bij het Voorzitterschap voortdurend ingezet om disproportionele lastenverzwaringen te voorkomen, in lijn met de standpunten uit de BNC-fiches. Daarbij staan het verbeteren van de verkeersveiligheid, uitvoerbaarheid en proportionaliteit voor zowel uitvoeringsinstanties, bedrijven als automobilisten voorop. Momenteel lijkt het proces te leiden tot een gebalanceerd akkoord waar Nederland mee kan instemmen.

51. De leden van Groep Markuszower stellen vast dat de minister privacy en uitvoerbaarheid als belangrijke uitgangspunten noemt en vragen hoe de minister concreet voorkomt dat de nieuwe Europese regelgeving leidt tot aanvullende registratieverplichtingen, gegevensuitwisseling of administratieve lasten voor Nederlandse voertuigbezitters en keuringsbedrijven.

**Antwoord**
De inzet van het kabinet is er niet op gericht om elk nieuw voorschrift bij voorbaat tegen te houden wanneer deze bijdragen aan belangrijke doelstellingen zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid, digitalisering en het reduceren van milieubelastende uitstoot. Wel blijft het kabinet zich ervoor inspannen dat eventuele aanvullende verplichtingen uitvoerbaar en proportioneel zijn, door mogelijke zorgen en bezwaren tijdig onder de aandacht te brengen van het Voorzitterschap

52. De leden van Groep Markuszower constateren dat de minister ruimte wil bieden aan zwaardere emissieloze vrachtwagens, terwijl de Nederlandse infrastructuur reeds met aanzienlijke onderhoudsopgaven kampt, en vragen of de minister heeft onderzocht welke gevolgen deze ontwikkeling heeft voor de levensduur en onderhoudskosten van bruggen, viaducten en wegen.

**Antwoord**
Nederland staat nationaal al hogere totaalgewichten toe (50 ton) dan wordt voorgesteld in deze herziening. Daarbij zet het kabinet zich ook in op het behoud van de huidige maximale aslasten. De voorgestelde waarden passen daarmee binnen de ontwerpcriteria van de Nederlandse weginfrastructuur.

53. De leden van Groep Markuszower merken op dat de minister zich terecht verzet tegen hogere aslasten vanwege de belasting van de infrastructuur en vragen zich af of de minister kan toezeggen onder geen enkele omstandigheid in te stemmen met Europese regelgeving die de belasting van onze bestaande infrastructuur verder vergroot zonder dat daarvoor voldoende financiële middelen beschikbaar zijn.

**Antwoord**
Het kabinet blijft zich inzetten om de huidige maximale aslasten te behouden en daarmee de weginfrastructuur te beschermen. De beperkte verhoging van de maximale totaalgewichten die worden besproken in de triloog passen ook binnen de ontwerpcriteria van de Nederlandse weginfrastructuur. Nederland staat nationaal al hogere gewichten toe (50 ton) dan wordt voorgesteld in deze herziening en nu besproken wordt in de triloog (over bijvoorbeeld het extra gewicht voor vijfassige zero-emissiecombinaties).
Mochten aslasten en gewichten worden voorgesteld die niet passen binnen de ontwerpcriteria van de Nederlandse weginfrastructuur, dan zal Nederland niet instemmen met dit voorstel.

54. De leden van Groep Markuszower stellen vast dat de minister verdere vergroening van het vrachtverkeer nastreeft en vragen zich af waarom niet nadrukkelijker wordt ingezet op het behoud en de verbetering van bestaande infrastructuur alvorens aanvullende Europese ambities voor zwaardere voertuigen te ondersteunen.

**Antwoord**
Het kabinet zet zeer nadrukkelijk in op het behoud en de verbetering van bestaande infrastructuur. Zie onder meer de brief[27] van 16 oktober jl. De Europese ambities t.a.v. de richtlijn afmetingen en gewichten staan dit niet in de weg. Nederland staat nationaal al hogere totaalgewichten toe (50 ton) dan wordt voorgesteld in deze herziening. Daarbij zet het kabinet zich ook in op het behoud van de huidige maximale aslasten. De voorgestelde waarden passen daarmee binnen de ontwerpcriteria van de Nederlandse weginfrastructuur.

55. De leden van Groep Markuszower constateren dat de minister zelf erkent dat stijgende brandstofprijzen en lage waterstanden de Nederlandse logistieke sector onder druk zetten en vragen zich af welke concrete maatregelen de minister bereid is te treffen om de concurrentiepositie van Nederlandse transportondernemers te beschermen.

**Antwoord**
Het is inderdaad zo dat transportbedrijven voor forse uitdagingen staan. Om een goed beeld te vormen van de oorzaken en gevolgen overlegt het ministerie van IenW regelmatig met de sector. Uit deze gesprekken blijkt dat naast de gestegen brandstofprijzen ook veel andere factoren invloed hebben op de bedrijfsvoering. Voor vervoer over weg en water geldt toegenomen geopolitieke onzekerheid, een krappe arbeidsmarkt, werkzaamheden aan infrastructuur en de noodzaak om de digitale veiligheid te versterken. Daar bovenop komt er voor vervoer over water nog de toenemende impact bij van de droogte van de afgelopen periode. De gevolgen van de hogere brandstofprijzen moet daarom worden bezien in de bredere context waarin transportbedrijven opereren.

[27] Kamerstukken 37020-A, nr. 14

Ondanks de druk op de sector laten de signalen die we ontvangen zien dat de sector de gevolgen tot nu toe grotendeels op kan vangen. Bedrijven hebben zich de afgelopen tijd veelal kunnen aanpassen aan de veranderde situatie. Veel ondernemers hebben zogenaamde brandstofclausules om gestegen brandstofkosten door te berekenen.

Vanwege de aard van de oorzaken hebben tijdelijke ondersteuningsmaatregelen niet de voorkeur. De korting op de accijns blijft wel in stand.
Omdat de factoren grotendeels van structurele aard zijn en ook buiten Nederland spelen, is het belangrijk dat de weerbaarheid van de sector versterkt wordt. Bijvoorbeeld door minder afhankelijk te worden van energie buiten Europa door de terugsluis van de vrachtwagenheffing. De subsidies voor onder andere aanschaf van elektrische vrachtwagens en laadpalen helpen ondernemers om hun wagenpark te elektrificeren en weerbaarder te worden voor hoge energieprijzen. Dit is juist nu van groot belang. De invoering van de vrachtwagenheffing draagt tevens bij aan een gelijk speelveld. Met de vrachtwagenheffing betalen Nederlandse én buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer.

Voor vervoer over het water werkt het kabinet aan een klimaatrobuustere vaarweg, betere verdeling van het water over de Nederlandse rivieren en het voorkomen van verdere daling van de omliggende grondwaterstanden. Het kabinet investeert in de verbetering van de bevaarbaarheid van de rivieren bij laagwater-situaties en heeft in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 in juli besloten om € 802 mln. te investeren in het stabiliseren van de rivierbodem, incl. het aanleggen van een eerste fase van het Meergeulensysteem (MGS) op de Waal.

56. De leden van Groep Markuszower dat een meerderheid van de Europese lidstaten de energietransitie wil versnellen en vragen zich af hoe de minister voorkomt dat aanvullende Europese verduurzamingsmaatregelen de kosten voor Nederlandse transportondernemers verder verhogen, juist nu deze sector al met aanzienlijke financiële druk wordt geconfronteerd.

**Antwoord**
Het kabinet deelt de ambitie om de energietransitie in het goederenvervoer te versnellen en let er daarbij op dat Nederlandse transportondernemers er niet op achteruitgaan. De herziening van de Richtlijn gewichten en afmetingen (96/53/EG)[28] draagt daaraan bij. Zij maakt de overstap naar emissievrij vervoer aantrekkelijker, zonder extra kosten voor ondernemers. Het voorstel staat emissievrije vrachtwagens meer gewicht en lengte toe, zonder de maximale aslast van 11,5 ton te verhogen. Dat heeft twee effecten, namelijk het stimuleren van de overstap naar emissievrij goederenvervoer en de bescherming van de weginfrastructuur.

57. De leden van de Markuszower merken op dat de Europese Commissie vooralsnog voornamelijk inzet op monitoring en informatie-uitwisseling en vragen zich af of de

[28] https://open.overheid.nl/documenten/2f2aec14-7e69-4904-80e0-834e276047d8/file

minister bereid is in Europees verband nadrukkelijker te pleiten voor betaalbaarheid en leveringszekerheid van brandstoffen, in plaats van de nadruk te blijven leggen op verdere verduurzaming.

**Antwoord**

In Europees verband pleit het kabinet al uitvoerig voor het vergroten van betaalbaarheid van wegmobiliteit. Dit doet het kabinet door in te zetten op elektrificatie, wat leidt tot lagere gebruikskosten voor burgers en ondernemers. Bovendien vermindert het gebruik van elektrische voertuigen de kwetsbaarheid voor prijsschommelingen in de olieprijs. Daarvoor is het nodig dat de aanschafprijs van elektrische voertuigen verder omlaag blijft gaan en dat het tweedehands aanbod van elektrische voertuigen verder groeit. Bindende doelstellingen voor de Clean Corporate Vehicles-verordening zouden een belangrijke rol spelen om het aanbod tweedehands elektrische voertuigen in de gehele Europese markt te laten toenemen, wanneer zakelijke voertuigen doorstromen naar de tweedehands markt. Het kabinet ziet dat burgers en ondernemers te maken hebben met een gestegen prijs aan de pomp. Ook de leveringszekerheid van brandstofproducten is kwetsbaar gebleken. Het kabinet zet daarom in op verdere elektrificatie van het wegvervoer en de productie van hernieuwbare brandstoffen, omdat dit Nederland weerbaarder maakt tegen eventuele toekomstige problemen in de leveringszekerheid.