

36335 Verslag van een werkbezoek aan Brussel door een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 3 VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK AAN BRUSSEL DOOR EEN DELEGATIE VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCUUR EN WATERSTAAT OP 28 SEPTEMBER 2026

Vastgesteld 15 oktober 2026

Een delegatie uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 september 2026 een werkbezoek gebracht aan Brussel. De delegatie bestond uit de leden Huizenga (commissievoorzitter, D66), Vellinga-Beemsterboer (D66), Bikkers (VVD), Schutz (VVD), De Hoop (PRO) en Boelsma-Hoekstra (CDA), alsmede de adjunct-griffier van de commissie Koerselman.

Het werkbezoek had als doel om kennis en informatie te vergaren over actuele Europese ontwikkelingen op milieu- en transportgebied.

De delegatie dankt alle gesprekspartners en degenen die betrokken zijn geweest bij het organiseren van dit werkbezoek.

De delegatieleider,
Huizenga

Adjunct-griffier van de delegatie,
Koerselman

VERSLAG WERKBEZOEK AAN BRUSSEL DOOR DE COMMISSIE IENW D.D. 28 SEPTEMBER 2026

Op 28 september 2026 heeft een delegatie van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een werkbezoek gebracht aan Brussel. De delegatie brengt hierbij verslag uit van dit bezoek. Het doel van het bezoek was nader kennismaken met de Europese instellingen en te worden geïnformeerd over actuele dossiers op het terrein van IenW. De delegatie bestond uit de leden Huizenga (commissievoorzitter, D66), Boelsma-Hoekstra (CDA), Bickers (VVD), Schutz (VVD), de Hoop (PRO) en Vellinga (D66). De delegatie werd in de aanloop naar en tijdens het werkbezoek ondersteund door de parlementaire vertegenwoordiging van de Tweede Kamer in Brussel, de EU-adviseurs en een adjunct-griffier van de commissie.

Permanente Vertegenwoordiging

Het eerste bezoek vond plaats bij de Permanente Vertegenwoordiging van Nederland bij de Europese Unie (PV-EU). Hier sprak de delegatie met de attachés van de commissie IenW. De PV EU gaf een toelichting op de werkwijze van de PV-EU en de Brusselse instellingen en de positie van Nederland daarin. Daarnaast werd (door transport- en milieuwoordvoerders) in afzonderlijke settings gesproken over actuele dossiers.

Milieu Voor milieu waren dit de Kaderrichtlijn water en het aangekondigde EU-waterinitiatief (nog veel onduidelijkheid over het al dan niet doorgaan van het eerste voorstel en over invulling van het laatste voorstel); het comitologieproces van REACH en de op handen zijnde PFAS-restrictie (PFAS-restrictie begin van 2027 naar verwachting); het binnenkort verwachte EU-klimaatadaptatiepakket (28 oktober, met naar verluidt bepalingen over kostentoedeling en -verantwoordelijkheden en *early warning systems*); Omnibus VIII (Omnibus milieu) en de omnibus-aanpak door de Europese Commissie in het algemeen (het ontbreken van impact assessments en de snelle onderhandelingsprocessen van de omnibussen). Ook kwam de Ocean Act ter sprake die voor eind van dit jaar is voorzien, en die onder meer een wijziging van de Kaderrichtlijn mariene milieu zal behelzen.

Transport

Bij de transportwoordvoerders stonden het Automotive Package (Europese auto-industrie en CO₂-normen), het spoorpassagierspakket (ticketverkoop en reizigersrechten), Militaire Mobiliteit en het Meerjarig Financieel Kader (inclusief de Connecting Europe Facility (CEF) op de agenda.

De verwachting is dat tijdens de Europese Raad in november of december politieke overeenstemming wordt bereikt over het MFK. De commissie Europese Zaken heeft hierbij het voortouw. Specifiek voor de CEF is de verwachting dat de financiering voor infrastructuur voor zowel civiel als militair gebruik (dual-use), waaronder militaire mobiliteit, behouden blijft. Ook de uitrol van ERTMS kan via de CEF worden gefinancierd. Voorafgaand aan het

MIRT-debat ontvangt de Kamer naar verwachting een brief van het kabinet over de Nederlandse CEF-strategie.

Ook werd kort vooruitgeblikt op aankomende voorstellen over vereenvoudiging van transportregelgeving, de herziening van de luchtvaartdienstenverordening (markttoegang en ticketprijzen), AFIR (laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen) en ReFuelEU Aviation (duurzame vliegtuigbrandstoffen).

Europees Parlement

Na het bezoek aan de PV-EU en de aldaar aangeboden lunch, werd de delegatie ontvangen bij het Europees Parlement. Hier sprak de delegatie met de Nederlandse Europarlementariërs Jeannette Baljeu (VVD/Renew) en Gerben-Jan Gerbrandy (D66/Renew). De Europarlementariërs gingen in op voor hen belangrijke dossiers en op meer algemene vragen van de leden.

Gesprek met Jeannette Baljeu

Onder meer werd ingegaan op (Baljeu): verordeningen (rechtstreeks werkend, minder koppen) versus richtlijnen (meer invulling van beleidsruimte). De voorkeur van het Europees Parlement zou liggen bij verordeningen, de richtlijnen zouden onvoldoende leiden tot een gelijk *level playing field*. Baljeu sprak zich uit tegen de nationale koppen bovenop implementatiewetgeving. Daarnaast merkte ze op dat de kern van de EU-regelgeving vaak zit in de uitvoering en dat er dus meer aandacht moet zijn in Nederland voor implementatieregelgeving en uitvoering ervan. De Europese Commissie ziet wel toe op uitvoering en evalueert EU-wetgeving (en brengt daarover verslagen uit), dat is vaak weer de opmaat naar wijziging van EU-beleid. Nederland interpreteert EU-wetgeving soms te streng, aldus Baljeu (bijvoorbeeld bij elektriciteit en het warmtenet). Tegelijkertijd zou in zulke gevallen door het kabinet worden gewezen naar 'Europa' als oorzaak voor de strenge regelgeving. En ook staatssteun mag vaker worden toegepast wat haar betreft. Verder werd nog gesproken over de herziene aanbestedingsrichtlijn waarin het afwegingskader is gewijzigd ten gunste van onder meer duurzaamheid (één van de criteria). Renew wil af van het 'naar de bodem-lage prijzenbeleid bij aanbestedingen', en wil meer enten op duurzaamheid en kwaliteit. Ook het beginsel 'made in Europe' is daarbij van belang. Dossiers die eraan komen of nu actueel zijn: de ETS-herziening die ook voor IenW relevant is in verband met de toevoeging van lange-afstandvluchten en zeevaart en (geleidelijk aan vanaf 2031) ook gemeentelijke afvalverbranding. Ook het autopakket (CO₂-emissiereducties en zakelijk verkeer) staat nog op de agenda. Militaire mobiliteit werd besproken, mede in relatie tot de extra (1,5%) NAVO-bijdragen en in relatie tot de havenstrategie. Ook maritiem kwam ter sprake: de concurrentiepositie van Nederland en de relatie tot de (versnipperde) RED III waarbij Baljeu aangaf dat Nederland dit zelf nationaal moet oplossen.

Gesprek met Gerben-Jan Gerbrandy

Gerbrandy ging in op de omnibussen en gaf aan dat het meer deregulering betreft dan vereenvoudiging. Vereenvoudiging is wel nodig, maar het is een moeizaam proces door de aanpak van de Commissie. Eén van zijn bezwaren bij de huidige aanpak is dat koplopers hun positie kwijtraken terwijl achterblijvers tegemoet wordt gekomen. Bij Omnibus X (food &

feed) tekent zich volgens hem in het EP een rechts/extreemrechtse coalitie af. Bij Omnibus VIII (milieuomnibus) vindt hij dat ‘het kind met het badwater weggegooid wordt’ wegens economische belangen. (Omnibus VIII doorkruist natuurbeleid en waterkwaliteit.)

De huidige situatie in het Europees Parlement is dat in trilogie het EP het standpunt naar een ver-rechtse kant trekt, aldus Gerbrandy. Dit resulteert in het verzwakken en uitstellen van doelen (bv bij food & feed de gemakkelijkere en langer durende toelating van pesticiden). Dit is onder meer slecht voor het oppervlaktewater, waterbedrijven klagen hier ook over.

Hij stelt dat klimaatkosten niet zo hoog zijn vanwege de EU-klimaatdoelen maar vanwege de energieproblemen als gevolg van de oorlog. De EU moet juist harder trekken aan de transitie, inclusief gebruik van duurzame batterijen.

Over het autopakket en met name de reductie van CO₂-emissies van auto's merkt hij op dat het 2035 (zero-emissie-)doel in 2023 is afgebroken door Duitsland en Italië met andere auto-producerende landen. Maar in de maand augustus zijn er 44% meer elektrische auto's (in de EU) dan in het jaar daarvoor. Gerbrandy maakte in het kader van het *automotive package* de koppeling naar de *Industrial Accelerator Act*, waarbij Duitsland geen voorstander lijkt te zijn van de Made in Europe-criteria.

Op de vraag naar bidirectioneel laden (een *no-brainer* waar iedereen voor is): De AFIR (alternative fuels infrastructure regulation) maakt bidirectioneel laden in 2027 verplicht.

Ook in het EP blijkt niet duidelijk wat er met de waterdossiers (herziening KRW, mede in relatie tot het door Von der Leyen aangekondigde waterinitiatief) staat te gebeuren.

Voor PFAS is het wachten op de Europese Commissie. Het verbod komt begin 2027, maar de reikwijdte (welke PFAS-toepassingen worden verboden) is nog onduidelijk. Zo heeft de betreffende Eurocommissaris (Roswall) aangegeven dat de restrictie niet zal gaan over bestrijdingsmiddelen waarin PFAS zit, terwijl juist bekend is geworden dat die vervuiling veel sterker is dan andere producten, aldus Gerbrandy.

Op de vraag of een nationaal verbod mogelijk en haalbaar is en wanneer dat verstandig zou zijn: Frankrijk, Denemarken en Zweden hebben een nationaal verbod. Bij medische toepassingen zijn er artsen die vragen om een verbod want er zijn alternatieven, en volksgezondheidseffecten zijn op termijn vele malen groter.

Op de vraag of de Kamer met de Oceaanwet voldoende is aangehaakt en kansen ziet, geeft Gerbrandy aan dat oceanen onder druk staan, door overbevissing, *deep sea mining* etc. en dat het nodig is om hier veel aandacht aan te geven.

Europese Commissie

Tot slot bezocht de commissie IenW de **Europese Commissie**, meer specifiek: de milieuwoordvoerders gingen langs bij het kabinet Roswall en de transportwoordvoerders bij het kabinet Tzitzikostas.

Kabinet Roswall

Bij het kabinet Roswall werd vernomen dat voor de waterregelgeving de relevante Eurocommissarissen momenteel in gesprek zijn over de inhoud ervan: de *call for evidence* van de aangekondigde herziening van de Kaderrichtlijn water in verband met RESource EU zal in het door Von der Leyen aangekondigde waterinitiatief worden meegenomen. In de input hiervoor waren veel pleidooien voor waterkwantiteit. Dus wil de Commissie waterkwantiteit hand in hand met waterkwaliteit adresseren. Daarbij komt ook de (financiële) ondersteuning van waterhergebruik, die nu lastig is. Vanuit het besef dat water een essentiële maar ook steeds schaarsere grondstof is worden de voorstellen (of: één voorstel? Dat is nog niet duidelijk) breder getrokken. Ook de *governance* van stroomgebieden moet beter worden geregeld met beter gedeelde verantwoordelijkheid en eigenaarschap.

Over PFAS: restrictie komt begin 2027. Voorkeur is voor maatregelen op EU-niveau. Bij de restrictie moet met alle belangen rekening worden gehouden, ook met bedrijven, we willen niet afhankelijk zijn van China en het is nodig om een betrouwbare transitie op te zetten. Voor industrie is PFAS afbouw een groot probleem, het voorbeeld komt naar voren over schoenen waarin 16 PFAS zitten. Moeilijk om dit te wijzigen.

Eurocommissaris Tzitzikostas

Het kabinet van Eurocommissaris Tzitzikostas lichtte twee prioriteiten voor de huidige mandaatperiode toe: hogesnelheidsspoor en Rail Capacity (Europese regels voor de verdeling en het efficiëntere gebruik van spoorcapaciteit). Daarbij werd ingegaan op de concrete maatregelen waarmee de Commissie deze ambities wil realiseren, waaronder de verdere uitrol van ERTMS. Op de dag van het werkbezoek werd de ERTMS Deal gepresenteerd, waarmee de Commissie de invoering van het Europese treinbeveiligingssysteem wil versnellen, de kosten wil verlagen en de interoperabiliteit wil verbeteren. Ook militaire mobiliteit, TEN-T en de uitvoering van het Fourth Railway Package kwamen kort aan de orde. Daarnaast werd besproken hoe het spoorpassagierspakket aan deze doelstellingen kan bijdragen en welke financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn, waaronder de CEF.