Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1236

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2026

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de Transportraad d.d. 8 juni 2026 in Luxemburg. Ook wordt u geïnformeerd over het recente akkoord dat bereikt is op de verordening passagiersrechten in de luchtvaart in combinatie met de verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders. Daarnaast ontvangt u hierbij de zesde voortgangsrapportage van het Platform International Rail Passenger Transport.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

kst-21501-33-1236
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

I. Verslag van de Transportraad van 8 juni 2026

Afgelopen 8 juni nam de Minister deel aan de Transportraad in Luxemburg, waar onder andere is gesproken over (1) de verduurzaming zakelijke voertuigen, (2) de decarbonisatie van de transportsector na 2030, (3) de EU maritieme maakindustrie, (4) de EU havenstrategie, en (5) de crisis in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector. Vervolgens gaf de Europese Commissie (hierna: Commissie) onder de diversenpunten een korte stand van zaken van de onderhandelingen met het Europees Parlement over wetgevende voorstellen en werden er daarnaast 13 diversenpunten behandeld van zowel de lidstaten als de Europese Commissie. Er vonden ook twee ondertekeningen plaats als onderdeel van de Transportraad: (1) gezamenlijke intentieverklaring grensoverschrijdende testen geautomatiseerde voertuigen binnen de EU; (2) *Clean Transport Corridor Initiative*.

Voortgangsrapportage verduurzaming zakelijke voertuigen

De *Clean Corporate Vehicles*-verordening maakt onderdeel uit van het automobiel pakket gepubliceerd door de Commissie op 16 december 2025.[1] Het wetgevingsvoorstel houdt in dat lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. Het voorstel richt zich daarmee expliciet niet op het mkb.

Nederland heeft steun uitgesproken voor dit voorstel en benadrukte daarbij dat het voorstel (1) zorgt ervoor een reductie van CO_2-emissies in het wegvervoer; (2) bijdraagt aan het concurrentievermogen van de Europese automobiel sector; en (3) bijdraagt aan het vergroten van het aanbod van tweedehands elektrische voertuigen voor consumenten. Het kabinet is voorstander van een hoger ambitieniveau in dit Europese voorstel, omdat veel lidstaten de doelen met bestaand beleid al zullen overstijgen. Gezien de kritische houding van meerdere lidstaten is er echter ingezet op het behoud van ambitie in het voorstel.

Het Voorzitterschap en de Commissie gaven beide aan dat de standpunten van lidstaten erg uiteenlopen over dit voorstel. De Commissie gaf aan in te zetten op een algemene oriëntatie bij de Transportraad eind november. Hoewel alle lidstaten zeggen de verduurzaming van bedrijfswagenparken te steunen, was er op het wetgevingsvoorstel vooral veel kritiek, met name op het bindende karakter van de streefcijfers. Andere kritiekpunten hadden betrekking op het verzamelen van de benodigde data, het tijdspad in het voorstel en de mogelijke administratieve lasten voor het mkb. Daarnaast werd het belang van technologische neutraliteit door meerdere lidstaten benadrukt en uitten meerdere lidstaten zorgen over de voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur.

Decarbonisatie van de transportsector na 2030

Tijdens de Transportraad vond er een eerste gedachtewisseling plaats over de decarbonisatie van de transportsector post-2030. Dit was naar aanleiding van de recente wijziging van de EU klimaatwet en de nieuwe doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen met 90% (t.o.v. 1990) te hebben verminderd in 2040. De verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), de *ReFuelEU* luchtvaart-verordening en de *FuelEU* maritiem-verordening zullen door de Commissie worden herzien in 2026 en 2027. De Commissie benadrukte

[1] BNC fiche over de Clean Corporate Vehicles-verordening: Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271

dat concurrentiekracht, duurzaamheid en onafhankelijkheid elkaar kunnen versterken en stelde dat verduurzaming onze economie weerbaarder kan maken tegen schokken.
Nederland heeft zich uitgesproken voor een ambitieus Europees pakket om invulling te geven aan het doel van 90% in 2040 op weg naar klimaatneutraliteit in 2050 en benadrukte daarbij het belang van een gelijk speelveld en investeringszekerheid. Daarbij gaf Nederland aan dat elektrificatie de voornaamste drijfveer is voor het langetermijn-concurrentievermogen van de EU auto-industrie, het verminderen van uitlaatemissies binnen de wegvervoersector en innovatie die de betaal-baarheid van mobiliteit bevordert. Nederland heeft hierbij opgeroepen tot een effectief EU emissiehandelssysteem (ETS) en het snel invoeren van ETS-2 voor de gebouwde omgeving en wegvervoer; een ambitieuze herziening van AFIR en behoud van de prikkel tot elektrificatie voor het automobiel pakket. Daarnaast heeft Nederland aandacht gevraagd voor het opschalen van hernieuwbare brandstoffen voor de luchtvaart en maritieme sector.

Veel lidstaten zien de verschuiving van goederen- en personenvervoer per spoor als cruciaal voor het verminderen van emissies, het verbeteren van de verbindingen en het verminderen van geluidsoverlast en vervuiling. Modernisering van de spoorinfrastructuur en het wegnemen van obstakels voor hogesnelheidstreinen worden beschouwd als belangrijke drijfveren voor decarbonisatie. Ook elektrificatie van het wegvervoer (zowel lichte als zware voertuigen) wordt gezien als een belangrijke route naar klimaatneutraliteit door meerdere lidstaten, waaronder Nederland. Verschillende lidstaten benadrukten echter het belang van technologische neutraliteit en de ondersteuning van alternatieve brandstoffen, waaronder waterstof, om afhankelijkheid te voorkomen. De herziening van het ETS werd als belangrijk aangemerkt, met oproepen tot een evenwichtige aanpak van emissiehandel en decarbonisatie. Sommige lidstaten pleitten voor lagere ambities bij een herziening van de AFIR; bijvoorbeeld voor meer tijd voor het aanleggen van laadinfrastructuur. Ten slotte wezen verschillende lidstaten op het belang van het verminderen van de afhankelijkheid van geïmporteerde fossiele brandstoffen, met name in het licht van de huidige geopolitieke situatie.

Maritieme Maakindustrie

Tijdens de Transportraad heeft het voorzitterschap Raadsconclusies aangenomen over de *European Industry Maritime Strategy* (EIMS). De strategie beoogt de concurrentiekracht van de sector te consolideren en te versterken, met name in hoogwaardige marktsegmenten waar Europa momenteel een technologische voorsprong heeft. De strategie is opgebouwd rond zes pijlers: drie thematische pijlers (industrie, transport en veiligheid) en drie horizontale pijlers (innovatie, financiering en vaardigheden).

Het kabinet heeft deze Raadsconclusies gesteund. Er was brede steun voor dit voorstel tijdens de Transportraad. Wel legde meerdere lidstaten de nadruk op het voorkomen van een onbalans met mondiale kaders zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Er werd voornamelijk aandacht gevraagd voor landenspecifieke omstandigheden en prioriteiten als aanvulling op deze Raadsconclusies.

EU Havenstrategie

Tijdens de Transportraad heeft het voorzitterschap Raadsconclusies vastgesteld over de EU Havenstrategie. In deze strategie benadrukt de Commissie dat Europese havens cruciale pijlers zijn binnen onze

economie, samenleving, veiligheid en strategische autonomie. Daarbij worden ook de achterlandverbindingen (vaarwegen en spoor) en specifiek een versterkte positionering van de binnenhavens meegenomen als focuspunten. Tegen deze achtergrond beoogt de strategie samenhang te brengen in lopende en nieuwe initiatieven en deze te versterken. De strategie stelt geen nieuwe Europese regelgeving voor, maar verwijst naar lopende en voorgenomen initiatieven die de Commissie op korte of middellange termijn zal ontplooien met raakvlakken voor havens in de EU-lidstaten.
Er was brede steun voor dit voorstel tijdens de Transportraad, waaronder van Nederland. Er werd door veel lidstaten, waaronder Nederland, nadruk gelegd op het vinden van een balans tussen concurrentiekracht, weerbaarheid, investeringen en verduurzaming van havens. Ook was er aandacht voor militaire mobiliteit, dual-use infrastructuur, cyberveiligheid en de strategische rol van havens in de energie- en klimaattransitie. Een aantal lidstaten wees op de risico's van weglekeffecten als gevolg van ETS herziening. Ook werd er door enkele lidstaten aandacht gevraagd voor landenspecifieke omstandigheden.

Crisis in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector

Er vond een korte sessie plaats over de effecten van de situatie in het Midden-Oosten op de transportsector. Het voorzitterschap en de Commissie gaven aan dat er in de EU geen brandstoftekorten zijn en dat er nog voldoende strategische reserves zijn. Ook stond de Commissie stil bij het *AccelerateEU*[2] voorstel en het daarbij horende brandstofobservatorium. De Commissie benadrukte daarbij het belangrijk is voor de weerbaarheid van de EU om onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen. Er waren maar enkele interventies van lidstaten gezien de eerdere besprekingen over het onderwerp (op 21 april en op 28–29 april).

Nederland riep de Commissie nogmaals op om tijdig flexibiliteit te bieden aan de luchtvaartsector op het gebied van slots, met het oog op afnemende voorraden van brandstof. Nederland kreeg hiervoor beperkte steun van andere lidstaten. De Commissie gaf aan de situatie te monitoren, maar op dit moment nog geen gehoor te kunnen geven aan deze oproep. Als de situatie verslechtert zal de Commissie kijken naar vervolgmaatregelen.

Diversenpunten

Diversenpunten Europese Commissie – voortang onderhandelingen lopende wetgeving

De militaire mobiliteitsverodening

De Commissie gaf aan dat ze waarschijnlijk deze maand een mandaat zullen aannemen in Coreper. Ze benadrukte hierbij het belang van snel militaire grensoverschrijdende bewegingen kunnen maken binnen de EU; het militaire reactie mechanisme; en het verbeteren van de vervoersinfrastructuur.

De verordening handhaving passagiersrechten

De Commissie gaf aan dat er goede voortgang is geboekt in de onderhandelingen en hoopt op een afronding hiervan onder het Cypriotische voorzitterschap. De Commissie benadrukte daarbij het belang van dit

[2] Kamerbrief AccelarateEU – Energy Union: Kamerstukken II, 2026–2027, 22 112, nr. 4326, 8 mei 2026

voorstel voor het beschermen van de passagiersrechten en dat het voorstel bijdraagt aan het verbeteren van de transparantie en duidelijkheid richting de passagiers over hun rechten.

De richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen

De Commissie benadrukte het belang van voortgang op dit dossier. Ze noemde het een stap richting nul emissie verkeer. Ook gaf de Commissie aan dat bestaande en nieuwe regels beter kunnen worden afgedwongen als er een akkoord op dit onderwerp wordt bereikt.

De Eurovignetrichtlijn (Europese tolheffingsregels)

Het Europees Parlement heeft in mei j.l. een positie aangenomen en de trilogen zijn gestart. De Commissie gaf aan dat de onderhandelingen moeizaam verlopen.

Roadworthiness Pakket

De Commissie gaf aan uit te kijken naar de start van de trilogen met het Europees Parlement onder het Iers Voorzitterschap. Op de Transportraad van 4 december 2025 is er een algemene oriëntatie bereikt op dit pakket.

Het passagierspakket

Tijdens de Transportraad vroeg de Commissie aandacht voor het passagierspakket dat op 13 mei j.l. is gepubliceerd, bestaande uit drie voorstellen: 1) Verordening betreffende multimodale boekingen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 80/2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking[3], 2) Verordening over trein ticketverkoop (RTR), en 3) een beperkte herziening van de Verordening passagiersrechten spoor (RPRR)[4] voor doorgaande tickets. Met deze voorstellen beoogt de Commissie het passagiers makkelijker te maken om eenvoudig een (internationaal) ticket te reserveren, boeken en betalen, en de rechten van reizigers te verbeteren. Diverse lidstaten spraken steun uit voor het passagierspakket. Uw Kamer heeft de kabinetsappreciaties over deze voorstellen ontvangen op 19 juni jl. via de gebruikelijke BNC fiches[5].

Diversenpunt van Nederland: luchtvaartveiligheid – het delen van zwarte lijsten van ordeverstorende passagiers

Nederland vroeg tijdens de Transportraad aandacht voor het mogelijk maken van zwarte lijsten van ordeverstorende passagiers. Het aantal ordeverstorende passagiers neemt wereldwijd toe en vormt een groeiend risico voor de luchtvaartveiligheid. Deze ontwikkeling vraagt om een daadkrachtige en gezamenlijke aanpak. Nationale maatregelen zijn daarbij onvoldoende. Effectieve maatregelen vereisen juist ook Europese samenwerking en een breed draagvlak onder de lidstaten. Een belangrijke stap in dit kader is het onderling delen van zwarte lijsten tussen Europese luchtvaartmaatschappijen. Deze preventieve maatregel draagt bij aan het versterken van de veiligheid binnen de luchtvaartsector en geeft een duidelijk signaal af aan de samenleving dat ordeverstorend gedrag niet wordt getolereerd. Nederland werd tijdens de Transportraad door een brede groep lidstaten gesteund op dit onderwerp.

[3] EU 2026/0133
[4] EU 2021/782
[5] Kamerstukken II 2026–2027, 22 112, nr. 4387; Kamerstukken II 2026–2027, 22 112, nr. 4386.

Diversenpunt van Nederland: International Railpassenger Platform (IRP)

Nederland bracht tijdens de Transportraad het zesde voortgangsrapport van het platform International Rail Passengers Transport (IRP) onder de aandacht, waar Nederland en Oostenrijk de co-voorzitters van zijn. Het platform werkt samen met de Europese spoorsector en de consumentenorganisaties.

Het rapport geeft inzicht in de ontwikkeling van de markt voor internationaal personenvervoer in Europa en geeft de voortgang van de samenwerkingsagenda tussen lidstaten en sector weer. In het zesde voortgangsbericht wordt voor 2025–2026 een sterke groei gerapporteerd van tot 22% extra grensoverschrijdende treindiensten in Europa. Een ander concreet resultaat opgenomen in dit voortgangsbericht is de procedure voor coördinatie tussen lidstaten van de op te stellen strategische richtsnoeren voor spoorwegcapaciteit. Uiterlijk in oktober 2027 dienen lidstaten deze richtsnoeren op elkaar af te stemmen. Het opstellen van de richtsnoeren en de coördinatie tussen lidstaten is voorzien in de nieuwe EU verordening rail capaciteit.[6] Daarnaast pleit dit zesde voortgangsbericht voor het opstellen van een lange termijn (2040) Europese doelstelling voor het netwerk van internationale treindiensten en dit te verbinden met het EU programma voor hogesnelheidsvervoer. Het platform richt zich voor 2026–2027 op de volgende prioriteiten: spoor capaciteit, spoor ticketing, rollend materieel, pilots en corridors.

Diversenpunt van Europese Commissie: Gezamenlijke intentieverklaring grensoverschrijdende testen geautomatiseerde voertuigen

De Commissie presenteerde de Joint Declaration of Intent (gezamenlijke intentieverklaring) voor grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen, met als doel een impuls te geven aan grensoverschrijdend testen met geautomatiseerd vervoer. Nederland heeft deze intentieverklaring, samen met 16 andere lidstaten, tijdens de Transportraad ondertekend.

Deze gezamenlijke intentieverklaring volgt op het op 5 maart 2025 door de Commissie gelanceerde *Action Plan for the Automotive Industry*. Dit actieplan heeft als doel de Europese voertuigproducenten te ondersteunen in het richting geven aan de mondiale transitie naar emissievrije, digitale en in toenemende mate geautomatiseerde voertuigen. Hierover heeft u op 9 mei 2025 het BNC-fiche ontvangen.[7]

Clean Transport Corridor Initiative en ondertekening door Nederland

De Commissie agendeerde het Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) op de Transportraad. Dit is een initiatief van lidstaten en de Commissie om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische zware bedrijfsvoertuigen langs het Trans-Europees transportnetwerk te versnellen. Het is een concrete maatregel uit het Actieplan voor de Europese auto-industrie van 5 maart 2025[8] en richt zich op het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur langs de *Scandinavian corridor* en de *North Sea-Baltic corridor*, waar Nederland onder valt. Het is voor de Nederlandse langeafstandsvervoerders en voertuigproducenten van belang dat andere Europese lidstaten zich ook committeren aan de uitrol van laadinfrastructuur langs de corridors. Nederland steunde dit initiatief al en heeft tijdens de Transportraad formeel ondertekend.

---

[6] (EU)2026/1184
[7] Kamerstukken II, 22 112, nr. 4055
[8] Kamerstukken II 2024–25, 22 112, nr. 4055.

Frankrijk: evaluatie ETS luchtvaart

Frankrijk riep de Commissie op om de evaluatie van het ETS luchtvaart met voorzichtigheid te benaderen en een constructieve houding aan te nemen ten aanzien van CORSIA. Nederland heeft steun uitgesproken voor de voorzichtige houding en benadrukt dat een goed impact assessment van belang is als het gaat om de ETS-evaluatie door de Commissie.

Diversenpunten European Rail Traffic Management System (ERTMS) van Griekenland en België

Griekenland en België riepen op tot het versnellen en het versimpelen van de certificerings- en autorisatieprocedures voor spoorwegsystemen op EU-niveau om de implementatie van ERTMS te bespoedigen. Daarnaast riep België op om de grensoverschrijdende coördinatie te versterken en om de implementatie van ERTMS mogelijk te maken: stabiliteit, eenvoud en interoperabiliteit voorop. Nederland heeft de oproepen van België en Griekenland gesteund tijdens de Transportraad en de oproep van België medeondertekend. Dit is conform de toezegging[9] gedaan tijdens het Commissiedebat spoorveiligheid en ERTMS van 27 mei 2026.

Oostenrijk: een strategische benadering voor de Europese spoorwegen industrie

Oostenrijk riep de Commissie op tot het opstellen van een strategisch plan voor de Europese spoorwegen industrie, zoals ook gedaan is met de Industrial Action Plan voor de automobielindustrie en met de strategie over de maritieme maakindustrie.

Tsjechië: het concurrentievermogen van het goederenvervoer via spoor.

Tsjechië riep samen met Oostenrijk, België, Hongarije, Portugal en Slovenië op tot het verbeteren van het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor. Ze riepen onder andere op tot meer investeringen in het TEN-T en goederenvervoer per spoor, verbeteringen m.b.t. terminals, meer multimodaal vervoer, en aandacht voor digitalisering.

Spanje: het concurrentievermogen van de EU spoorwegen industrie

Spanje vroeg samen met Portugal en Kroatië aandacht voor het concurrentievermogen van de EU spoorwegen industrie. Spanje gaf aan dat ze kampt met veel vertragingen in de oplevering van materieel en dat ze hoopt op oplossingen vanuit de Commissie zoals betere regelgeving, certificering, standaardisering en harmonisering.

Litouwen: drone bedreigingen gericht op civiele infrastructuur

Litouwen vroeg samen met Estland, Letland, Polen en Roemenië aandacht voor de toename van drone bedreigingen in de Baltische Staten, Polen en Roemenië. Ze riepen de Commissie op om drone-veiligheid als topprioriteit te behandelen en hier meer middelen voor vrij te maken.

[9] TZ202605-105. Toezegging bij Spoorveiligheid en ERTMS: In de Transportraad van 8 juni 2026 wordt extra aandacht gevraagd over wat de koers wordt inzake ERTMS en TEN-T, bezien vanuit Brussel.

Malta: oproep tot voortzetting discussie over de herziening intermodaal vervoer

Malta uitte zorgen over het voorstel intermodaal vervoer en wil dat het voorstel ingetrokken wordt.

Europese Commissie: studie over het stoppen met de klokverzetting zomertijd/wintertijd

De Commissie vroeg aandacht voor hun studie over de gevolgen van het afschaffen van de omschakeling tussen de zomertijd en de wintertijd. Het is gericht op economische gevolgen, sociale gevolgen, de volksgezondheid en het milieu. Op 30 juni zal er door de Commissie een seminar gehouden worden over dit onderwerp.

II. De verordening passagiersrechten in de luchtvaart in combinatie met de verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders.

Sinds de Transportraad is in de verdere onderhandeling op dit dossier een akkoord bereikt in de conciliatiefase. Na ruim tien jaar onderhandelen hebben de EU-lidstaten, het Europees Parlement en de Europese Commissie een definitief akkoord bereikt over passagiersrechten in de luchtvaart. Voor Nederland was het belangrijk om een evenwicht te vinden tussen consumentenbescherming aan de ene kant en de financiële en administratieve lasten van Europese luchtvaartmaatschappijen aan de andere kant, met aandacht voor het behoud van de concurrentiepositie. Het bereikte akkoord handhaaft de huidige minimale drempelwaarde voor compensatie bij vertragingen (drie uur) en de bestaande compensatiebedragen (€ 250, € 400 en € 600, afhankelijk van de vluchtafstand).

Daarnaast zijn onder meer de volgende wijzigingen overeengekomen:
- Passagiers krijgen recht op duidelijke en tijdige informatie over onder meer de reden van een vertraging, instapweigering of annulering en over de rechten die zij in dat verband hebben.
- Luchtvaartmaatschappijen worden verplicht passagiers te informeren over waar en hoe zij een claim kunnen indienen in geval van vertraging, instapweigering of annulering.
- Passagiers krijgen het recht om een typefout in hun naam kosteloos te laten corrigeren.
- Kinderen kunnen zonder extra kosten naast hun ouder of verzorger zitten.
- Passagiers hoeven niet langer extra te betalen voor hun terugvlucht wanneer zij bij een retourvlucht geen gebruik hebben gemaakt van de heenvlucht.
- De prijstransparantie met betrekking tot het meenemen van handbagage wordt vergroot.
- Er wordt een nieuw recht geïntroduceerd voor passagiers die te maken krijgen met langdurige vertragingen aan boord van een vliegtuig (tarmac delays).
- Er wordt nader verduidelijkt welke omstandigheden als buitengewone omstandigheden kunnen worden aangemerkt.

Het is goed dat er na een lange onderhandelingsperiode duidelijkheid is gekomen op dit dossier en de partijen nu weten waar ze aan toe zijn. Nederland zal aandacht blijven houden voor de administratieve en financiële gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen en de effecten daarvan op het concurrentievermogen van de Europese luchtvaart.