INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de Transportraad d.d. 30 november te Brussel en het verslag van de informele bijeenkomsten van EU-transportministers op 20-21 september 2026 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1260).

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkeboer

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
Rapporteursinbreng
D66-fractie
VVD-fractie
PRO-fractie
CDA-fractie
JA21-fractie
BBB-fractie
Groep Markuszower

Inleiding

De rapporteur op het Europese spoorpassagierspakket heeft met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 30 november 2026 en het verslag van de Informele Transportraad van 20 en 21 september 2026. De rapporteur heeft hierover de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 30 november 2026 en het verslag van de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20 en 21 september 2026. Zij hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de

geannoteerde agenda voor de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 30 november 2026 en van de BNC-fiches over de Verordening multimodale digitale mobiliteitsdiensten (RMB), de Verordening treinticketverkoop (RTR) en de herziening van de Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (RPRR). Deze leden onderschrijven de inzet op een beter functionerende Europese vervoersmarkt, waarin reizigers eenvoudiger grensoverschrijdend kunnen reizen en innovatieve bedrijven eerlijke toegang tot de markt krijgen. Daarbij moeten keuzevrijheid, een gelijk speelveld en uitvoerbare regelgeving vooropstaan. Zij hebben hierover de volgende vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 30 november 2026 en het verslag van de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20 en 21 september 2026. Zij hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 30 november 2026 en het verslag van de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20 en 21 september 2026. Zij hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

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

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 30 november 2026. Deze leden onderschrijven het belang van goede grensoverschrijdende verbindingen en het eenvoudiger boeken van treinreizen. Europese regelgeving moet daarbij uitvoerbaar blijven voor vervoerders en ondernemers. De reiziger moet daadwerkelijk profiteren van betere dienstverlening, zonder dat onnodige kosten het treinkaartje duurder maken. Deze leden hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van Groep Markuszower hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven omtrent de Transportraad van 30 november en willen de minister en staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

Rapporteursinbreng
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?

D66-fractie
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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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

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?

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

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?

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.

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

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.

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

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.

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?

Europese dronemarkt
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?

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?

Schone zakelijke voertuigen (Clean Corporate Vehicles)

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

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?

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?

Connecting Europe Facility (CEF III)

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?

Militaire mobiliteit
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?

Roadworthiness Package
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?

Gewichten en afmetingen van zware wegvoertuigen
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?

PRO-fractie
De leden van de PRO-fractie hechten zoals bekend veel waarde aan goed en betaalbaar internationaal openbaar vervoer. Deze leden vragen de minister dan ook regelmatig om als Nederland koploper te zijn bij het stimuleren van goed en betaalbaar internationaal openbaar vervoer.

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 vertraag en afgezwakt. Is de minister het deze leden eens dat het van groot belang is dat er spoedig besluitvorming plaatsvindt? Zo ja, hoe gaat de minister zich hiervoor inzetten?

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? 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?

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?

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?

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 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?

CDA-fractie

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.
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 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.
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.

JA21-fractie
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?

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?

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?

BBB-fractie
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?

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?
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?

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 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.

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?

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?

Groep Markuszower
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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 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.