

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 28-29 april 2026 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1191), het verslag van de EU-Transportraad d.d. 4 december 2025 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1186), het Fiche: Europa verbinden via hogesnelheidslijnen (Kamerstuk 22 112, nr. 4228), het Fiche: Verduurzamen zakelijke voertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 4271) en het Fiche: Automobiel Omnibus (Kamerstuk 22 112, nr. 4272).

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
CDA-fractie
JA21-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de verslagen van de Transportraad en de kabinetsappreciatie van het Automobielpakket, waaronder de Automobiel Omnibus. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele bijeenkomst van EU-transportministers op 28 en 29 april 2026. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda van de EU-Transportraad. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de aankomende EU-Transportraad. Deze leden hebben daarover enkele vragen.

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

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele Transportraad van 28 en 29 april 2026 en de onderliggende fiches en stukken. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie benadrukken dat transportnetwerken de ruggengraat vormen van onze samenleving en economie. Voor deze leden staat voorop dat de transitie naar duurzame mobiliteit hand in hand moet gaan met toegankelijkheid, betaalbaarheid en de bescherming van vitale verbindingen.

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet de voorgestelde doelstellingen voor Nederland (bijv. 58% aandeel van zero-emissions-voertuigen (ZEV's) in 2030 voor personenauto's) als te laag beoordeelt, aangezien Nederland deze doelen op eigen kracht al zal overstijgen. Is de Staatssecretaris bereid om in Europees verband te pleiten voor een hoger ambitieniveau voor de koploper-lidstaten, zodat het EU-beleid daadwerkelijk als vliegwiel fungeert en niet slechts als een ondergrens die Nederland al gepasseerd is? Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij, in lijn met het kabinetsstandpunt, pleit voor het schrappen van de gecombineerde ZEV/LEV-doelstellingen? Deelt zij de zorg dat de nadruk op low emission vehicles (zoals plug-in hybrides) de werkelijke CO₂-reductie

vertraagt vanwege de discrepantie tussen de «Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure»-norm (WLTP-norm) en het werkelijke verbruik?

De leden van de D66-fractie lezen dat in de Automobiel Omnibus wordt voorgesteld om elektrische bestelwagens (categorie N2) tot 4.250 kg vrij te stellen van de snelheidsbegrenzer en de tachograafplicht. Hoe weegt de Minister het voordeel van lastenverlichting voor het mkb af tegen de risico's voor de verkeersveiligheid, gezien het feit dat deze zware elektrische voertuigen een grotere impact hebben bij ongevallen? Is de Minister voornemens om vast te houden aan de 100 km-straal voor de tachograafvrijstelling om te voorkomen dat chauffeurs op lange trajecten te maken krijgen met oververmoeidheid door het ontbreken van handhaafbare rusttijden?

De leden van de D66-fractie geven aan dat de introductie van de subcategorie M1E voor kleine elektrische voertuigen door hen wordt verwelkomd, mits dit leidt tot efficiënter ruimtegebruik in stedelijke gebieden. Is de Minister van mening dat de voorgestelde lengte van 4,2 meter voor deze categorie te ruim is, aangezien de gemiddelde auto in de EU slechts iets langer is (4,41 m)? Zal de Minister zich inzetten voor strengere afmetingen (bijv. op basis van voertuigoppervlakte of hoogte) om de categorie écht te beperken tot compacte voertuigen? Hoe beoordeelt de Minister de voorgestelde «bevrozing» van technische eisen voor 10 jaar? Hoe borgt de Minister dat nieuwe veiligheidstechnologieën in deze periode wel kunnen worden verplicht als daar dringende noodzaak toe is?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie onderstrepen het belang van een sterke, veilige en toekomstbestendige transportsector voor de Europese economie en veiligheid. Zij vragen het kabinet welke concrete Nederlandse prioriteiten tijdens deze informele Transportraad centraal zullen staan en op welke wijze het kabinet de Kamer zal informeren over de uitkomsten en eventuele vervolgacties.

Weerbaarheid van transportinfrastructuur en Europese havenstrategie

De leden van de VVD-fractie lezen dat wordt ingezet op het versterken van de weerbaarheid van transportinfrastructuur en de verdere uitwerking van de Europese havenstrategie. Deze leden onderschrijven het belang van robuuste infrastructuur en vragen het kabinet hoe het de weerbaarheid van Nederlandse havens en achterlandverbindingen beoordeelt en welke concrete Europese maatregelen nodig zijn om de veiligheid en continuïteit van kritieke infrastructuur te versterken, zonder onnodige extra regeldruk voor bedrijven.

Europa verbinden met hogesnelheidslijnen; (Fiche: Europa verbinden via hogesnelheidslijnen)

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het fiche «Europa verbinden via hogesnelheidslijnen». Deze leden ondersteunen betere internationale treinverbindingen, maar benadrukken dat investeringen doelmatig moeten zijn. Zij vragen het kabinet hoe het de haalbaarheid beoordeelt van de Europese ambitie om in 2040 een goed functionerend hogesnelheidsnetwerk te realiseren en welke prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van bestaande verbindingen en knelpunten.

Verduurzamen zware voertuigen en laadinfrastructuur

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat de transitie naar emissievrij zwaar wegvervoer alleen kan slagen wanneer randvoorwaarden, zoals voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit, tijdig beschikbaar zijn. Deze leden vragen het kabinet welke concrete stappen worden gezet om de uitrol van laadinfrastructuur langs logistieke corridors te versnellen en hoe wordt voorkomen dat achterblijvende infrastructuur de verduurzaming van het goederenvervoer en de concurrentiepositie van bedrijven belemmert.

Verduurzamen zakelijke voertuigen; (Fiche: Verduurzamen zakelijke voertuigen)

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het fiche «Verduurzamen zakelijke voertuigen». Deze leden ondersteunen de verduurzaming van mobiliteit, maar vinden het belangrijk dat maatregelen uitvoerbaar en betaalbaar blijven. Zij vragen het kabinet hoe wordt geborgd dat randvoorwaarden, zoals laadinfrastructuur en betaalbare energie, tijdig beschikbaar zijn en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de vraag naar emissievrije voertuigen daadwerkelijk te stimuleren. Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet aankijkt tegen een technologie-neutrale benadering in de mobiliteitstransitie en welke rol verschillende aandrijftechnologieën in de overgangsfase kunnen spelen.

Automobiel Omnibus; (Fiche: Automobiel Omnibus)

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het fiche «Automobiel Omnibus». Deze leden ondersteunen het verminderen van administratieve lasten, maar vinden het van belang dat veiligheid en uitvoerbaarheid gewaarborgd blijven. Zij vragen het kabinet in hoeverre de voorgestelde vereenvoudigingen daadwerkelijk leiden tot minder regeldruk voor ondernemers en hoe wordt voorkomen dat nieuwe verplichtingen, zoals centrale dataverzameling, onnodige kosten of complexiteit veroorzaken.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie geven aan dat het nog steeds op veel plekken in de Europese Unie een enorme uitdaging is om snel een landsgrens over te reizen per trein. Het is vaak ingewikkeld om aan betaalbare tickets te komen, dienstregelingen zijn vaak nog beperkt, op bepaalde routes – zoals bijvoorbeeld op de huidige hogesnelheidslijnen naar Parijs en Londen – is er te weinig capaciteit om aan de vraag te voldoen en nationale vervoerders en infrabeheerders werken nog lang niet altijd goed samen.

Zoals bekend zijn de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie groot voorstander van het verbeteren van het EU-spoornetwerk. Daarom zijn zij blij dat er door de Europese Commissie een ambitieus plan is opgesteld om Europa beter te verbinden via hogesnelheidslijnen (Fiche: Europa verbinden via hogesnelheidslijnen). Het vorige kabinet heeft bij brief van 19 december 2025 in beginsel positief gereageerd op de plannen van de Commissie. Toch zag het kabinet ook allerlei praktische en juridische belemmeringen. Deze leden begrijpen dat het kabinet op een aantal vlakken nuanceringen heeft ten aanzien van het voorstel van de Europese Commissie, zoals bijvoorbeeld meer aandacht voor de instandhoudingsopgaven en meer aandacht voor goede regionale verbindingen naar stations met hogesnelheidslijnen. Toch roepen deze leden het nieuwe kabinet op om een proactieve rol op te pakken op dit dossier en – conform

de gewijzigde motie-De Hoop/Vedder (Kamerstuk 23 645, nr. 826) – eraan bij te dragen dat het internationaal spoorvervoer als prioriteit wordt gezien op het gebied van mobiliteit bij de Europese Commissie. Het is van belang dat lidstaten voortvarend bijdragen aan het verbeteren van de voorgestelde plannen en niet te veel op de spreekwoordelijke rem gaan staan. Deze leden vragen daarom wat de prioriteiten zijn van het kabinet op dit vlak. Is het kabinet van plan om een voortrekkersrol te gaan spelen om het Europees spoorvervoer verder te stimuleren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat het kabinet dit concreet vormgeven? Kan het kabinet hierbij ook aangeven welke andere lidstaten een voortrekkersrol willen spelen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat naast de hogesnelheidslijnen ook regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer van essentieel belang is. Nog te vaak worden relatief kleine projecten onnodig vertraagd, omdat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Zo zijn er binnen de Europese Unie tal van spoortrajecten die aan beide kanten van de landsgrens eindigen. Deze leden wijzen hierbij bijvoorbeeld op de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen. Slechts een aantal kilometers spoor hoeft te worden gereactiveerd en er is een goede verbinding. Toch lukt het lidstaten maar niet om hier adequaat in te opereren. Ook het feit dat het inmiddels al meer dan tien jaar duurt alvorens de lijn Groningen-Leer is hersteld, is wat deze leden betreft een schrijnend voorbeeld van hoe weinig prioriteit goede internationale spoorverbindingen hebben bij diverse lidstaten. Deelt het kabinet deze zorgen? En wat gaat het kabinet in Europees verband doen om dit soort problematiek aan de orde te stellen? En welke rol kan de EU volgens het kabinet spelen om dit soort zaken in de toekomst te bespoedigen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij te lezen dat het kabinet zich ook wil inzetten voor een EU-breed ticketingsysteem. De Kamer heeft zich hier al meermaals over uitgesproken dat dit een belangrijke prioriteit zou moeten zijn, omdat het hiermee voor reizigers eenvoudiger en aantrekkelijker wordt om met de trein door Europa te reizen. Wat ziet het kabinet als concreet tijdpad voor zich om dit ticketsysteem eindelijk in de praktijk uit te rollen? En welke praktische, juridische en politieke belemmeringen ziet het kabinet op dit moment nog op dit vlak? Voorts vragen deze leden wat het kabinet de afgelopen periode heeft gedaan om schot in de zaak te krijgen en het ticketsysteem te bespoedigen. Welke Nederlandse belemmeringen zijn er nu bijvoorbeeld nog en hoe worden deze zo spoedig mogelijk geslecht? Deelt het kabinet de mening dat het voorstel van de Europese Commissie op dit vlak dat dit jaar wordt verwacht zo spoedig mogelijk zou moeten worden ingevoerd en het hierbij belangrijk is dat er ook een heldere deadline komt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de Kamer eerder de motie De Hoop c.s. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1178) heeft aangenomen om in te blijven zetten op internationaal overleg over de Lelylijn. Deze leden achten dit essentieel om Europees geld voor de aanleg van de Lelylijn te kunnen aanvragen. Het kabinet schreef in de schriftelijke beantwoording op vragen uit het commissiedebat Ov en Taxi dat Duitsland vooral prioriteit wil geven aan de instandhoudingsopgaven. Toch zouden de aan het woord zijnde leden het kabinet willen aanmoedigen om samen met Denemarken en Zweden opnieuw het gesprek aan te gaan met de Duitse partners om het belang van een goede verbinding tussen Nederland, Duitsland en Scandinavië – ook voor de wat langere termijn – nadrukkelijk onder de aandacht te brengen. Deze leden realiseren zich dat dit een traject van lange adem is, maar vinden het van groot belang dat het kabinet zich hiervoor blijft inzetten. Graag ontvangen deze leden een reactie hierop van het kabinet.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de huidige geopolitieke situatie ervoor heeft gezorgd dat het belang van elektrisch vervoer alleen maar toegenomen is. Het is voor deze leden daarom van belang dat er ook op Europees niveau wordt gewerkt aan het aantrekkelijker maken van het gebruik van het openbaar vervoer. Recent heeft de Europese Commissie de EU-lidstaten gevraagd om na te denken over energiebesparende maatregelen. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om in dit kader Europese middelen aan te laten wenden om het gebruik van het openbaar vervoer op korte termijn concreet te stimuleren? En is het kabinet van plan om tijdens de Transportraad te pleiten voor meer Europese stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke mogelijkheden ziet het kabinet hierbij?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben over de maritieme industriestrategie enkele vragen. Deze leden lezen dat Nederland inzet op versterking van de maritieme maakindustrie en het behoud van strategische waardeketens. Deze leden vragen hoe het kabinet deze inzet in de Transportraad verder concreet maakt. Op welke wijze wordt ingezet op het behoud van kritische technologieën en knowhow? Hoe wordt dit verbonden aan de Europese strategische autonomie?

De leden van de CDA-fractie lezen dat lidstaten aandacht vragen voor het financieringslandschap en voor het uitstellen van regelgeving voor autonome schepen. Deze leden vragen hoe de Minister deze punten weegt. Wil het kabinet in de Transportraad benadrukken dat eerst moet worden gewerkt aan versterking van innovatie en financierbaarheid van de sector, voordat aanvullende regelgeving wordt ontwikkeld?

De leden van de CDA-fractie hebben over de Europese havenstrategie enkele vragen. Deze leden lezen dat het kabinet zich, in lijn met de motie-Van der Molen/Koerhuis (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 62), heeft ingezet voor deze strategie. Deze leden vragen hoe het kabinet deze inzet verder vormgeeft in de Transportraad. Op welke wijze wordt ingezet op bescherming tegen ongewenste buitenlandse invloeden en het behoud van strategische infrastructuur?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kabinet in de Transportraad aandacht vraagt voor afspraken over buitenlandse participatie in havens. Wordt daarbij ook ingezet op het verkennen van grenzen aan buitenlandse (staats)invloed en op het borgen van publieke of Europese zeggenschap over kritieke onderdelen van haveninfrastructuur?

De leden van de CDA-fractie lezen dat lidstaten vooral inzetten op een strategie zonder nieuwe wet- en regelgeving. De leden vragen hoe het kabinet voorkomt dat de strategie daarmee te vrijblijvend blijft. Op welke wijze wordt geborgd dat ook op het terrein van economische veiligheid concrete stappen worden gezet?

Deze leden vragen hoe het kabinet de lijn uit de motie-Boelsma-Hoekstra c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 500) betreft bij zijn inzet. Wordt in de Transportraad ook aandacht gevraagd voor het aanwijzen van kritieke entiteiten, het onderzoeken van buitenlandse eigendomsposities en de mogelijkheid om bij risico's in te grijpen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat vanuit het Europees Parlement wordt gevraagd om meer concrete actie om kritieke infrastructuur te beschermen. Deze leden vragen hoe het kabinet deze oproep weegt. Is het kabinet bereid in de Transportraad te benadrukken dat verdere concreti-

sering nodig is, juist op het punt van veiligheid en weerbaarheid van havens?

De leden van de CDA-fractie hebben over het Europese plan voor hogesnelheidsspoor enkele vragen. Deze leden lezen dat lidstaten bevoegd blijven over aanleg en financiering. Zij vragen hoe het kabinet dit uitgangspunt in de Transportraad blijft benadrukken. Hoe wordt voorkomen dat Europese ambities vooruitlopen op nationale keuzes?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet aandacht vraagt voor verbindingen tussen niet-hoofdstedelijke regio's. Deze leden vragen hoe het kabinet dit punt concreet inbrengt. Wordt daarbij ook gewezen op specifieke verbindingen die voor Nederland van belang zijn, zoals de verbinding Eindhoven-Düsseldorf?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het kabinet wil voorkomen dat dit soort verbindingen buiten beeld blijven, nu de nadruk in de Europese plannen sterk ligt op verbindingen tussen hoofdsteden. Op welke wijze wordt in de Transportraad aandacht gevraagd voor grensoverschrijdende verbindingen tussen economische regio's?

De leden van de CDA-fractie hebben over de verdere uitwerking van het plan voor hogesnelheidslijnen enkele vragen. Deze leden lezen dat de Commissie inzet op een combinatie van Europese, nationale en private financiering. Zij vragen hoe het kabinet in dit kader ook inzet op verbetering van bestaande infrastructuur. Op welke wijze worden knelpunten op bestaande verbindingen geadresseerd?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet het criterium van netwerkwaarde belangrijk vindt. Deze leden vragen hoe het kabinet dit uitgangspunt in de Transportraad wil borgen. Wordt daarbij ook benadrukt dat investeringen moeten bijdragen aan een samenhangend netwerk en niet alleen aan afzonderlijke projecten?

De leden van de CDA-fractie hebben tot slot enkele vragen over een EU-breed ticketingsysteem. Deze leden lezen dat Nederland inzet op een Europees raamwerk voor rail ticketing. Zij vragen hoe het kabinet in de Transportraad voortgang wil stimuleren. Welke concrete stappen acht de Staatssecretaris op korte termijn haalbaar om internationale treinreizen beter toegankelijk en eenvoudiger te maken?

JA21-fractie

De leden van JA21-fractie constateren dat het voorstel voor Clean Corporate Vehicles volgens het kabinet het mkb voor verdere lasten en regelgeving ontziet. Voor deze leden is het niet duidelijk dat ook lease-maatschappijen ontzien worden. Worden leasemaatschappijen ook ontzien met dit voorstel? Zo nee, is de Staatssecretaris zich ervan bewust dat een groot deel van het MKB werkt met leasemaatschappijen, en dat zij op deze wijze toch veel impact kunnen ondervinden van het voorstel? Acht de Minister een dergelijk effect wenselijk, gezien de intentie om het mkb te ontzien van deze verordening?

De leden van JA21-fractie constateren dat het kabinet de «Clean Corporate Vehicles»-verordening niet ambitieus genoeg acht. Is het niet in beginsel positief dat Nederland de ambities ruimschoots haalbaar acht? Hoe rijmt de Staatssecretaris de kritiek op het ambitieniveau met de inzet om de kosten en regeldruk voor met name het mkb laag te houden? Hoe verhoudt zich de kritiek op het ambitieniveau met de grote problematiek rondom netcongestie, die verdere elektrificatie in de weg staat? Welke

gevolgen is de Staatssecretaris van plan te verbinden aan de kritiek op het ambitieniveau? Is zij het met deze leden eens dat een gelijk speelveld voor bedrijven binnen de Europese Unie van overstijgend belang is en dat afwijkende ambities eerlijke concurrentie niet dienen te verstoren?

De leden van de JA21-fractie constateren dat er in de Automobiel Omnibus wordt gesproken over uitzonderingsposities van elektrische bedrijfsvoertuigen met maximum massa's tussen de 3.500 kg en de 4.250 kg omtrent de tachograaf, en de rij- en rusttijden. Erkent de Minister dat het doel van de regels rondom de rij- en rusttijden het bevorderen van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van chauffeurs is? Zo ja, kan de Minister uitleggen wat de logica achter een uitzonderingspositie op basis van aandrijvingstechniek is? Is de Minister het ermee eens dat regels ter bevordering van verkeersveiligheid en arbeidsomstandigheden techniekneutraal zouden moeten zijn, waar de techniek zelf niet inherent raakt aan deze thema's?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie zien het belang van Europese samenwerking op het gebied van transport, maar constateren tegelijkertijd dat veel voorstellen sterk leunen op ambities rond verduurzaming, harmonisatie en strategische autonomie, terwijl de praktische uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en gevolgen voor nationale infrastructuur en bedrijven niet altijd voldoende scherp in beeld zijn.

De leden van de BBB-fractie constateren dat binnen de Europese maritieme strategie sterk wordt ingezet op strategische autonomie, het beschermen van maritieme waardeketens en het versterken van de concurrentiepositie van Europese bedrijven, mede in reactie op oneerlijke concurrentie uit derde landen.

Deze leden vragen hoe deze inzet zich concreet verhoudt tot de open handelspositie van Nederland en de afhankelijkheid van internationale maritieme ketens. In hoeverre wordt voorkomen dat Europese strategische autonomie leidt tot nieuwe afhankelijkheden of handelsbelemmeringen voor Nederlandse bedrijven, met name in de scheepsbouw en havenlogistiek? Deze leden constateren dat de Europese havenstrategie nadrukkelijk inzet op het versterken van havens als strategische knooppunten, zonder nieuwe regelgeving, maar met een sterke koppeling aan bestaande en toekomstige EU-initiatieven.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt geborgd dat deze stapeling van Europese initiatieven niet alsnog leidt tot indirecte regeldruk of verplichtingen voor havens en achterlandverbindingen. Kan het kabinet concreet aangeven welke bestaande en toekomstige EU-instrumenten hierop van toepassing zijn en wat de cumulatieve impact is voor Nederlandse havens?

Deze leden constateren dat het Europese plan voor hogesnelheidslijnen uitgaat van zeer omvangrijke investeringen, oplopend tot honderden miljarden euro's, terwijl tegelijkertijd wordt erkend dat bestaande infrastructuur al zwaar belast is en instandhouding onder druk staat.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat nieuwe Europese ambities leiden tot verdringing van middelen voor onderhoud en verbetering van bestaande infrastructuur in Nederland. Kan het kabinet inzicht geven in hoe deze afweging op Europees niveau wordt gemaakt en welke inzet Nederland kiest om onderhoudsopgaven te beschermen? Deze leden constateren dat binnen het voorstel voor verduurzaming van zakelijke voertuigen grote verschillen bestaan in kosten en baten tussen

grote bedrijven, mkb en burgers, waarbij met name het mkb indirect nadelen kan ondervinden ondanks formele uitzonderingen.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe het kabinet voorkomt dat Europese regelgeving die formeel het mkb ontziet, in de praktijk toch leidt tot hogere kosten, beperkte beschikbaarheid van voertuigen en concurrentienadelen. Kan het kabinet concreet maken welke flankerende maatregelen op nationaal of Europees niveau nodig zijn om deze effecten te voorkomen?

De leden van de BBB-fractie constateren dat de transitie naar emissievrije mobiliteit in belangrijke mate afhankelijk is van randvoorwaarden zoals laadinfrastructuur, netcapaciteit en betaalbare energie, en dat bij het uitblijven daarvan het risico bestaat dat doelstellingen wel juridisch worden opgelegd, maar feitelijk niet haalbaar zijn in de praktijk.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe het kabinet binnen de Europese onderhandelingen borgt dat nieuwe verplichtingen voor de verduurzaming van mobiliteit expliciet gekoppeld worden aan aantoonbare voortgang op deze randvoorwaarden, zodat lidstaten en sectoren niet worden geconfronteerd met doelen zonder de benodigde uitvoeringscapaciteit.