2026D40836

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 van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20–21 september 2026 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1239), het verslag van de Transportraad d.d. 8 juni 2026 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1236), het Fiche: Verordening multimodale boekingen/MDMS (Kamerstuk 22 112, nr. 4387) en het Fiche: Verordening trein ticketverkoop (RTR); herziening Verordening passagiersrechten spoor (herziening RPRR) (Kamerstuk 22 112, nr. 4386).

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
PRO-fractie
CDA-fractie
JA21-fractie
BBB-fractie
Groep Markuszower

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 20 en 21 september 2026, het verslag van de Transportraad van 8 juni 2026 en de BNC-fiches over het Europese Passagierspakket. 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 20 en 21 september 2026 en van de BNC-fiches over de Verordening multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS), de Verordening treinticketverkoop (RTR) en de herziening van de Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (RPRR). Zij hebben hierover de volgende vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele bijeenkomst van EU-transportministers in Dublin, Ierland. Deze leden hebben daarover enkele vragen en opmerkingen.

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

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van Groep Markuszower hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven omtrent de Informele Transportraad op 20 en 21 september. Deze leden hebben hier nog enkele vragen over.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat de voorgestelde verplichte stikstofoxidencontrole (NO_x) tijdens de APK een opwarmrit vereist die niet past in het huidige Nederlandse APK-systeem. Deze leden onderschrijven het belang van betrouwbare uitstootmetingen, maar vragen zich af hoe deze praktische mismatch tijdig wordt opgelost. Kan de Minister toelichten op welke termijn en via welke uitvoeringshandeling deze NO_x-controle nader wordt uitgewerkt? Op welke wijze wordt voorkomen dat APK-keurmeesters tussentijds worden geconfronteerd met aansprake-

lijkheidsrisico's, extra administratieve lasten en onwerkbare situaties doordat zij met voertuigen van klanten de openbare weg op moeten? Is de Minister bereid zich in te zetten voor een oplossing die aansluit bij de bestaande Nederlandse APK-systematiek, bijvoorbeeld door alternatieve meetmethoden te verkennen?

De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van de door Nederland ondertekende Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) voor de uitrol van laadinfrastructuur voor zwaar wegtransport langs de Scandinavian en North Sea-Baltic corridors. Deze leden vragen hoe het kabinet de ruimtelijke inpassing van deze grootschalige laadstations op strategische knooppunten langs de Nederlandse snelwegen coördineert met provincies en gemeenten, en hoe wordt voorkomen dat deze geen elektriciteitstoevoer krijgen van het reeds overbelaste elektriciteitsnet. Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet zich inzet om te bevorderen dat landen als Duitsland, Frankrijk en België deze infrastructuur binnen hetzelfde tijdpad uitrollen, zodat Nederlandse vervoerders hun elektrische vrachtwagens ook daadwerkelijk internationaal kunnen inzetten.

De leden van de D66-fractie constateren dat de kosten voor toezicht op de verordeningen multimodale boekingen (MDMS) en spoorticketing (RTR), geraamd op structureel 7,5 fte en € 967.000 per jaar bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM), niet zijn gereserveerd op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en via herprioritering binnen de IenW-begroting moeten worden opgevangen. Deze leden vragen het kabinet expliciet te bevestigen dat deze herprioritering niet ten koste gaat van lopende of geplande infrastructuurprojecten en onderhoud, gegeven de reeds beperkte financiële ruimte op het Mobiliteitsfonds. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke concrete begrotingsposten worden aangesproken om deze kosten te dekken?

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet in het BNC-fiche over MDMS aangeeft dat één verplichte Europese standaard voor technische interoperabiliteit volgens stakeholders niet wenselijk is, terwijl de voorstellen wel beogen bij te dragen aan een sterker geharmoniseerd Europees spoornet. Deze leden vragen het kabinet toe te lichten welke concrete bezwaren stakeholders hebben geuit tegen een verplichte Europese standaard, op welke onderdelen standaardisatie volgens het kabinet dan wél noodzakelijk is voor een goede werking van de voorstellen, en hoe zonder een dergelijke standaard voldoende technische interoperabiliteit tussen lidstaten wordt geborgd?

De toelatingsprocedures van nieuwe slimme voertuigen wordt momenteel geëvalueerd in de Europese Commissie, nu vragen de D66 leden hoe de Minister zich daar op in gaat zetten met betrekking tot strategische autonomie en nationale veiligheid?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie 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 verkeersveiligheid, keuzevrijheid, een gelijk speelveld en uitvoerbare regelgeving voorop-staan.

Verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie constateren dat het aantal verkeersslachtoffers in Nederland en andere lidstaten onverminderd hoog is en dat fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers daarbij een groot aandeel vormen. Welke concrete resultaten wil het kabinet tijdens de Informele Transportraad bereiken om bewezen veiligheidstechnologie, waaronder slimme rijhulpsystemen en systemen voor de detectie van fietsers en voetgangers, sneller beschikbaar en breder toepasbaar te maken? Hoe voorkomt het kabinet daarbij dat Europese regelgeving innovatieve veiligheidstoepassingen vertraagt of onnodig duur maakt? Deze leden vragen welke inzet Nederland kiest bij de verdere behandeling van het *Roadworthiness Package*. Kan het kabinet bevestigen dat Nederland blijft inzetten op risicogerichte en proportionele controles, ruimte voor moderne digitale meetmethoden en erkenning van technologische ontwikkelingen, in plaats van generieke nieuwe keurings- en administratieve verplichtingen voor alle voertuigen en keuringsstations?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts hoe het kabinet bevordert dat verkeersveiligheidsdata, kennis over ongevalsoorzaken en bewezen effectieve maatregelen beter tussen de lidstaten worden gedeeld. Welke concrete Europese afspraken zijn volgens het kabinet nodig om te voorkomen dat iedere lidstaat afzonderlijk dezelfde kennis en systemen moet ontwikkelen?

Geautomatiseerd vervoer

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat Nederland niet alleen een proeftuin voor geautomatiseerd vervoer moet zijn, maar ook een aantrekkelijke Europese vestigingsplaats voor de ontwikkeling, toelating en toepassing daarvan. Welke concrete belemmeringen binnen de Europese regelgeving staan grensoverschrijdende tests en commerciële toepassing momenteel nog in de weg? Welke concrete vervolgstappen, inclusief tijdpad, wil het kabinet verbinden aan de in juni 2026 ondertekende intentieverklaring over grensoverschrijdende testomgevingen? Welke gevolgen heeft het volgens het kabinet dat niet alle lidstaten deze verklaring hebben ondertekend? Welke voorstellen zal het kabinet tijdens de Informele Transportraad doen om deze belemmeringen weg te nemen en grensoverschrijdende testcorridors met Duitsland en België mogelijk te maken?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet zich in Europees verband inzet voor geharmoniseerde, voorspelbare en voortvarende toelatingsprocedures voor geautomatiseerde voer- en vaartuigen. Hoe voorkomt het kabinet dat innovatieve bedrijven worden geconfronteerd met uiteenlopende procedures en technische eisen in 27 lidstaten, terwijl de nationale verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid wel voldoende geborgd blijft? Op welke onderdelen ziet het kabinet, ondanks deze nationale bevoegdheid, ruimte voor Europese afstemming of wederzijdse erkenning van vergunningen, veiligheidsvoorwaarden en goedkeuringen?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat geautomatiseerd vervoer kan bijdragen aan verkeersveiligheid, maar waarschuwen voor een eenzijdige koppeling aan Vision Zero zonder duidelijkheid over praktische inpassing. Welke aantoonbare veiligheidswinst moet volgens het kabinet worden gerealiseerd voordat toepassingen breder kunnen worden toegelaten? Hoe worden daarbij ook innovatie en concurrentievermogen van de Europese voertuigindustrie meegewogen? Welke Europese afspraken zijn volgens het kabinet daarnaast nodig over aansprakelijkheid, handhaving, wegbeheer, gegevensdeling en rechtszekerheid?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de aangekondigde pilots met geautomatiseerd vervoer in het openbaar vervoer en de logistiek daadwerkelijk van start gaan. Kan het kabinet toezeggen deze pilots nadrukkelijk te richten op concrete maatschappelijke en economische knelpunten, zoals chauffeurstekorten, de bereikbaarheid van landelijke gebieden en de betrouwbaarheid van logistieke ketens? Aan de hand van welke criteria en binnen welke termijn wordt besloten of succesvolle toepassingen kunnen worden opgeschaald? Wanneer wordt het aangekondigde wetsvoorstel over het testen en gebruiken van geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg internetconsultatie gebracht en wanneer verwacht het kabinet dit wetsvoorstel bij de Kamer in te dienen?

De leden van de VVD-fractie wijzen daarnaast op de kansen van autonoom en op afstand bestuurd vervoer over water. Zij ontvangen signalen dat in Nederland bij praktijkproeven soms zulke zware veiligheidsvoorwaarden worden gesteld – bijvoorbeeld begeleiding door een volledig bemand vaartuig – dat een autonome operatie feitelijk dubbel moet worden bemenst. Herkent het kabinet het risico dat innovatieve maritieme bedrijven hierdoor uitwijken naar landen met een voorspelbaarder en meer risico gestuurd toelatingskader? Onder welke voorwaarden kunnen technische waarborgen, zoals redundante dataverbindingen, een veilige autonome terugvalmodus en gecertificeerde bediening op afstand, fysieke begeleiding vervangen? Is het kabinet bereid de Nederlandse test- en toelatingspraktijk te vergelijken met die in België en het Verenigd Koninkrijk en eventuele onnodige nationale belemmeringen weg te nemen? Welke inzet pleegt het kabinet tijdens de Transportraad voor Europese harmonisatie en wederzijdse erkenning van toelatingseisen voor autonoom en op afstand bestuurd varen?

De situatie in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector

De leden van de VVD-fractie constateren dat de situatie in het Midden-Oosten opnieuw laat zien hoe kwetsbaar internationale vervoers- en bevoorradingsketens kunnen zijn. Welke gevolgen ziet het kabinet voor de Nederlandse transportsector, havens, brandstofvoorziening en logistieke ketens? Op welke scenario's bereidt het kabinet zich voor en welke inzet kiest Nederland tijdens de Transportraad om de Europese transportsector weerbaarder te maken?
Deze leden constateren dat er op dit moment weliswaar geen direct Europees tekort aan olie wordt voorzien, maar dat de mondiale raffinagekrapte al gevolgen kan hebben voor de prijzen beschikbaarheid van diesel en kerosine. Welke indicatoren hanteert het kabinet om tijdig te kunnen ingrijpen en bij welke ontwikkeling acht het kabinet aanvullende Europese maatregelen noodzakelijk? Hoe wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een tijdelijk prijseffect en een daadwerkelijke bedreiging van de leveringszekerheid?

De leden van de VVD-fractie vinden dat Nederland als logistieke toegangspoort van Europa niet overmatig afhankelijk mag worden van kwetsbare aanvoerroutes of een beperkt aantal leveranciers van transportbrandstoffen en andere strategische goederen. Welke maatregelen zijn volgens het kabinet nodig om de aanvoer via zeehavens, pijpleidingen, binnenvaart, spoor en weg beter te spreiden en de onderlinge uitwisselbaarheid van deze modaliteiten te versterken? Welke afspraken wil het kabinet hierover op Europees niveau maken?

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet te bevestigen dat eventuele maatregelen bij sterk oplopende brandstof- of transportprijzen Europees gecoördineerd, gericht en tijdelijk moeten zijn. Hoe zal het

kabinet voorkomen dat ongerichte nationale steunmaatregelen in andere lidstaten het gelijke speelveld voor Nederlandse vervoerders aantasten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat lage waterstanden de logistieke knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de Nederlandse mainports versterken. Zij wijzen erop dat langdurig laagwater niet alleen de brandstofvoorziening raakt, maar ook de betrouwbaarheid en weerbaarheid van Europese goederenstromen als geheel. Is de Minister bereid tijdens deze Informele Transportraad te pleiten voor de ontwikkeling van een Europees laagwaterplan, waarin wordt uitgewerkt hoe de binnenvaart, het spoor en het wegvervoer elkaar bij langdurige verstoringen kunnen aanvullen? Wil de Minister de Europese Commissie daarbij tevens verzoeken werk te maken van klimaatbestendige transportcorridors, betrouwbare grensoverschrijdende corridorinformatie en tijdige Europese coördinatie bij dreigende capaciteitsproblemen?

Grensoverschrijdend goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat betrouwbare Europese goederenstromen vragen om eenvoudige en geharmoniseerde regels. Bedrijven lopen bij gecombineerd vervoer nog altijd tegen uiteenlopende nationale regels en administratieve lasten aan. Is de Minister bereid zich bij een volgende formele Transportraad in te zetten voor een werkbare herziening van de Richtlijn Gecombineerd Vervoer? Kan hij daarbij voorkomen dat nieuwe verplichtingen afhankelijk worden van digitale systemen, zoals eFTI, zolang deze nog niet in alle lidstaten voldoende beschikbaar en toepasbaar zijn? Deze leden constateren daarnaast dat vrachtwagens in verschillende lidstaten nationaal 44 ton mogen vervoeren, terwijl tussen diezelfde lidstaten grensoverschrijdend een maximum van 40 ton geldt. Dit leidt tot extra voertuigbewegingen, overslag en kosten. Wil de Minister zich ervoor inzetten dat grensoverschrijdend vervoer met 44 ton mogelijk wordt tussen lidstaten die dit gewicht nationaal reeds toestaan, mits de infrastructuur en verkeersveiligheid dit toelaten?

Verordening multimodale digitale mobiliteitsdiensten

De leden van de VVD-fractie steunen het doel om reizigers via onafhankelijke platforms eenvoudiger vervoersopties te laten vergelijken en boeken. Daarvoor is het noodzakelijk dat de reikwijdte van de verordening helder is. Kan het kabinet bevestigen dat de verplichtingen rond toegang tot data en distributiemogelijkheden niet alleen betrekking hebben op grensoverschrijdende reizen, maar ook op binnenlandse en regionale vervoersdiensten, waaronder MaaS dienstverlening, ook van anderen dan de NS? Is het kabinet bereid zich ervoor in te zetten dat dit expliciet en ondubbelzinnig in de verordening wordt vastgelegd, zodat nationale markten of staatsondernemingen niet alsnog kunnen worden afgeschermd? Is het kabinet bereid vóór de verdere onderhandelingen een nationale impactanalyse uit te voeren naar de gevolgen voor landelijke en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders, onafhankelijke ticketverkopers en reizigers?

De leden van de VVD-fractie vragen welke concrete invulling het kabinet wil geven aan eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden? Duidelijkheid nastreven is goed, maar de vraag blijft wel welke inhoudelijke richting voor verduidelijking het kabinet zoekt. Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat de Europese Commissie vooraf duidelijke, vooraf gekende en achteraf toetsbare FRAND-criteria vastlegt voor tarieven, datatoegang, technische koppelingen, rangschikking, standaardisatie en commerciële voorwaarden? Hoe wordt voorkomen dat verticaal geïnte-

greerde vervoerders hun eigen verkoopkanaal, aanbod of diensten bevoordelen en hoe wordt de in artikel 5 bedoelde scheiding tussen distributiefaciliteiten en de eigen inventaris-, beheer- en marketingfaciliteiten in de praktijk controleerbaar gemaakt? Ziet de transparantie op al het mobiliteitsverkeer (inbound en outbound)?

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel nieuwe toezichtstaken voor de Autoriteit Consument & Markt met zich meebrengt. Welke taken verlangen volgens de verordening een proactieve toezichtrol en welke taken kunnen klacht gestuurd worden uitgevoerd? Hoe beoordeelt het kabinet de uitvoerbaarheid en de benodigde capaciteit, en hoe voorkomt hij dat onduidelijke Europese normen leiden tot structureel hogere toezichtslasten die uiteindelijk bij reizigers, vervoerders of innovatieve platforms terechtkomen? Is het kabinet het met deze leden eens dat enkel klacht gestuurd toezicht niet in overeenstemming is met hetgeen de Verordening vraagt (proactief toezicht)? Kan het kabinet daarbij tevens toelichten waar consumenten terechtkunnen met klachten over structurele marktwerking, discriminatoire voorwaarden of de inrichting van een platform, wanneer hun klacht niet uitsluitend een individuele boeking betreft?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast hoe de door de Europese Commissie gekozen beleidsoptie zich verhoudt tot de verdergaande mogelijkheid van een functionele of organisatorische scheiding tussen vervoerders en MDMS-platforms. Welke voordelen, nadelen en uitvoeringsgevolgen hebben beide modellen voor de Nederlandse markt? Waarom acht het kabinet de gekozen optie voldoende om machtsmisbruik te voorkomen? Hoe zijn de ervaringen met de Nederlandse MaaS-markt en de recente Nederlandse jurisprudentie over toegang tot vervoersdiensten en verkoopkanalen in deze beoordeling betrokken? Hoe ziet het kabinet de houdbaarheid van het eigen standpunt in de CBb-procedure met MaaS-partijen tegen het licht van wat deze verordening vraagt naar de toekomst toe?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat reizigers zelf moeten kunnen bepalen of reisopties worden gerangschikt op prijs, reistijd, betrouwbaarheid, toegankelijkheid, aantal overstappen of duurzaamheid. Zet Nederland zich ervoor in dat Europese regels geen voorkeursmodaliteit of beleidsmatige rangschikking voorschrijven en dat commerciële beïnvloeding van zoekresultaten altijd duidelijk herkenbaar is?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat proportionaliteit voor kleinere ondernemingen van belang is, maar waarschuwen dat uitzonderingen niet mogen leiden tot twee afzonderlijke markten of nieuwe toetredingsdrempels. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke ondernemingen onder de voorgestelde mkb-uitzonderingen vallen, welk deel van de markt zij vertegenwoordigen en welke gevolgen deze uitzonderingen hebben voor reizigers en concurrerende platforms? Zal Nederland bepleiten dat uitzonderingen beperkt, objectief gerechtvaardigd en periodiek geëvalueerd worden?

De leden van de VVD-fractie constateren dat onafhankelijke verkoopplatforms in de luchtvaart veel verder zijn ontwikkeld dan in de spoorsector. Welke lessen uit de luchtvaart zijn volgens het kabinet bruikbaar voor het spoor en op welke punten zijn beide sectoren niet vergelijkbaar? Is het kabinet ervan overtuigd dat de voorgestelde verordening voldoende is om daadwerkelijk meerdere concurrerende platforms tot stand te brengen? Welke aanvullende voorwaarden zijn nodig om nieuwe aanbieders

toegang te geven zonder kleinere partijen met onevenredige verplichtingen te belasten?

De leden van de VVD-fractie vragen welke mate van Europese technische standaardisatie noodzakelijk is om data en tickets daadwerkelijk via verschillende platforms toegankelijk te maken. Waarom acht het kabinet één verplichte Europese standaard niet wenselijk? Welke onderdelen moeten volgens het kabinet wel Europees worden gestandaardiseerd en hoe wordt gegarandeerd dat bestaande nationale systemen technisch interoperabel zijn?

Verordening treinticketverkoop en herziening passagiersrechten spoor

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een reiziger die via één verkoopkanaal een internationale treinreis boekt, bij vertraging, uitval of een gemiste aansluiting niet zelf hoeft uit te zoeken welke vervoerder of verkoper verantwoordelijk is. Dat zou op voorhand, voor vertrek, voor ieder deel van de reis voor de reiziger duidelijk moeten zijn. Zet het kabinet in op één duidelijk aanspreekpunt voor de reiziger gedurende de gehele geboekte reis of eventuele delen ervan? Hoe worden aansprakelijkheid, bijstand, omboeking en compensatie vervolgens eerlijk verdeeld tussen vervoerders, platforms en – indien relevant – infrastructuurbeheerders? Welke rol en eventuele aansprakelijkheidspositie hebben infrastructuurbeheerders wanneer een verstoring door de infrastructuur wordt veroorzaakt? Is het kabinet bereid te onderzoeken of vervoerders in die situatie een regresmogelijkheid op de infrastructuurbeheerder moeten krijgen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de verplichte toegang tot het retailaanbod daadwerkelijk het volledige aanbod omvat, waaronder actietarieven, kortingen, abonnementen, loyaliteitsproducten en andere commerciële producten die een vervoerder via zijn eigen kanalen aanbiedt. Hoe voorkomt het kabinet dat dominante of verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen onafhankelijke verkopers slechts toegang geven tot een beperkter of minder aantrekkelijk aanbod? Kan het kabinet tevens toelichten hoe de voorgestelde 50%-regel in de Nederlandse markt zal worden toegepast? Gelden de transparantieregels voor in- en outbound-verkeer? Is NS de enige partij die onder de 50% regel valt voor wie die verplichtingen geldt?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de verordening voorschrijft dat tickets uiterlijk vijf maanden voor vertrek beschikbaar moeten zijn. Hoe wordt daarbij omgegaan met geplande werkzaamheden, nog niet definitief verdeelde capaciteit en onverwachte stremmingen? Wie bepaalt wat een realistische overstaptijd is en welke objectieve maatstaven worden daarvoor gehanteerd? Kan het kabinet zich ervoor inzetten dat deze normen vooraf duidelijk zijn, zodat reizigers en marktpartijen niet pas achteraf door een toezichthouder of rechter duidelijkheid krijgen? Hoe om te gaan men ongeplande stremmingen, die een overmacht-situatie voor de vervoerder en ook het platform creëren? Niet in alle landen zijn de vervoerders ook spoorwegbeheerder. Vindt het kabinet dat ook de spoorwegbeheerder een aansprakelijkheidspositie moet hebben, al is het maar bilateraal door middel van regres en/of verhaal door de vervoerder, als de vervoerder de reiziger moet compenseren? Het valt de leden van de VVD-fractie op dat de rol van de spoorwegbeheerder in het geheel niet is meegenomen in het reizigerspakket terwijl die wel een bron van vertraging of stremming kan zijn. Dit geldt ook voor de RPRR. Wat is eerlijk, redelijk en non-discriminatoir nu echt? Concreet voor de praktijk? Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom voor de verordening treinticketverkoop en de herziening van de passagiersrechten een bepaalde beleidsoptie wordt verkozen, terwijl de verdergaande optie met een scherpere scheiding tussen verkoop en vervoer slechts beperkt wordt uitgewerkt. Kan het kabinet de voor- en nadelen van beide opties nader uiteenzetten, in het bijzonder wat betreft markttoegang, uitvoerbaarheid, regeldruk en het voorkomen van machtsmisbruik? Welke concrete waarborgen maken volgens het kabinet dat de voorkeursoptie in Nederland daadwerkelijk tot een opener en concurrerender ticketmarkt leidt? En waarom zou optie 4 een «brug te ver» zijn? Is dat omdat anders iedere marktwerking uit het spoorvervoer gaat, zij enkel vervoerder zouden zijn en er alleen concurrentie ontstaat tussen platforms?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorstellen uitwerken voor binnenlandse en regionale treinreizen. Deelt het kabinet de opvatting dat de Europese voorstellen niet uitsluitend moeten worden beoordeeld vanuit nachttreinen en internationale verbindingen, maar ook moeten bijdragen aan een open Nederlandse markt voor de verkoop van binnenlandse treintickets? Welke aanpassingen zijn nodig om de huidige Nederlandse praktijk in overeenstemming te brengen met de voorgestelde verordening? Welke afweging ligt ten grondslag ligt aan de Nederlandse onderhandelingsinzet? Het BNC-fiche gaat niet in op de vraag hoe de *sharing obligation* zich verhoudt tot het Nederlandse *Checking In Checking Out* en OVpay-model. Ook niet op de positie van NS. Dat marktsegment zou toch ook onder de Verordening moeten vallen? Wat is de Nederlandse onderhandelingsinzet? Ook met betrekking tot de rol en positie van MaaS-partijen? Hoe verhoudt zich dat tot het feit dat over dit probleem al een procedure bij het CBb loopt? Is het kabinet voornemens het «Nederlandse model» voor ticketdistributie als voorbeeld te blijven presenteren in de Europese onderhandelingen, ondanks dat dit model door de rechter in een tussenuitspraak, door consumentenorganisaties en door marktpartijen ter discussie wordt gesteld?

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet kan bevestigen dat de *sharing obligation* van artikel 4 RTR ook geldt voor treinreizen die via het check-in/check-out-mechanisme (OVpay) worden afgerekend? Is het kabinet zich ervan bewust dat de Verordening slechts circa 2% tot 5% van alle Nederlandse treinreizen raakt in plaats van vrijwel het volledige treinverkeer, als dat niet het geval is? Deze leden behoeven hier verduidelijking, omdat de Verordening ook ziet op nationaal treinverkeer. Dient de *sharing obligation* zich uit te strekken tot het volledige retailaanbod van vervoerders – inclusief kortingen, aanbiedingen en abonnementen? Zal dit het kabinetsstandpunt zijn in de onderhandelingen? Is de Minister bereid te pleiten voor een ex ante normering, in lijn met het mededingingsrecht?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie welke concrete aanpassingen het kabinet tijdens de onderhandelingen wil bereiken. Kan het kabinet toezeggen zich in te zetten voor een regeling die de positie van de reiziger daadwerkelijk versterkt, eerlijke markttoegang voor nieuwe aanbieders afdwingt, de keuzevrijheid van consumenten beschermt en tegelijkertijd voorkomt dat vervoerders en platforms met onuitvoerbare verplichtingen of onevenredige kosten worden geconfronteerd?

PRO-fractie

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad en constateren dat de Amerikaanse aanval op Iran tot grote verstoring heeft geleid van de aanvoer van olie en fossiele brandstoffen. Samen met de toenemend effectievere sancties op Rusland leidt dit tot minder aanvoer van met name zwaardere

oliën die geschikt zijn voor de productie van diesel en kerosine. Juist daar stegen en stijgen de prijzen. Wat kan Nederland en Europa beter doen om de economische gevolgen van onze olieafhankelijkheid te verminderen? Hoe voorkomen we, zo vragen de aan het woord zijnde leden, dat landen die die mogelijkheid hebben, brandstof hamsteren ten koste van andere landen? Hoe wordt ingegrepen in de markt om speculatie en woeker te bestrijden en schaarste winsten/windfall bij de sector af te romen? En hoe kan Europa of Nederland sturen op de raffinage prioriteiten, zodat de productie van meer onmisbare diesel blijft gewaarborgd? Hoe voorkomt Nederland of Europa, dat de hogere prijzen leidden tot prijsmaatregelen die vraag vergroten en daarmee de vraag en schaarste aanwakkeren? Is de Minister bereid om zich in te zetten voor een energieonafhankelijk Europa, dat niet meer kwetsbaar is voor dit soort verstoringen?

De leden van de PRO-fractie hechten veel waarde aan goed en betaalbaar openbaar vervoer. Deze zomer was er, mede vanwege de hoge brandstofprijzen, een NL-ticket waarmee reizigers voordelig met de trein konden reizen tijdens de daluren. De hoge brandstofprijzen zijn niet voorbij, onder andere daarom vinden deze leden het verstandig om op nationaal en Europees niveau het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Is het kabinet van plan om hier bij de Informele Transportraad op in te zetten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PRO-fractie hebben de afgelopen jaren veelvuldig aandacht gevraagd voor een eenvoudig en EU-breed ticketsysteem voor de trein. Er ligt nu eindelijk een voorstel voor het verbeteren van de passagiersrechten. Graag vernemen deze leden wat de inschatting van het kabinet is ten aanzien van het verdere proces en tijdpad? En hoe gaat het kabinet concreet stimuleren dat dit proces de komende tijd zo spoedig mogelijk wordt afgerond en niet verder wordt uitgekleed? Ziet het kabinet kans om in EU-verband hierbij met andere lidstaten nauw op te trekken?

De leden van de PRO-fractie geven aan dat recent in de Kamer zorgen zijn besproken over het feit dat de grensformaliteiten bij de Eurostar in Amsterdam de nodige belemmeringen kennen vanwege gebrekkige capaciteit bij de KMar. Het kabinet heeft toegezegd om hiermee aan de slag te gaan. Kan een update gegeven worden over welke acties recentelijk zijn ondernomen en of er concreet zicht is op een oplossing?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie onderschrijven het belang van het Roadworthiness Package en de bredere Europese inzet op verkeersveiligheid in het kader van Vision Zero.

De leden van de CDA-fractie constateren dat fietsers in Nederland een bijzonder kwetsbare groep vormen in het verkeer. In 2025 vielen 759 verkeersdoden, waarvan 281 fietsers.[1] Deze leden vragen hoe het kabinet deze ontwikkeling betrekt bij de Nederlandse inzet in Europees verband en in hoeverre binnen de verdere uitwerking van Vision Zero voldoende aandacht is voor de veiligheid van fietsers. Deze leden vragen daarnaast welke mogelijkheden het kabinet ziet om binnen Europese regelgeving meer aandacht te geven aan de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Kan het kabinet aangeven welke Europese maatregelen op dit terrein volgens Nederland prioriteit verdienen?

[1] Fonds Slachtofferhulp. (2026). Verkeersdoden in Nederland: statistieken aantallen 2025. Verkeersdoden in Nederland: de cijfers van 2025.

De leden van de CDA-fractie constateren dat Nederland met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Meerjarenplan Fietsveiligheid al inzet op veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het terugdringen van risicogedrag. Zij vragen hoe deze Nederlandse aanpak zich verhoudt tot de Europese doelstellingen van Vision Zero en of het kabinet mogelijkheden ziet om de Nederlandse kennis en ervaring met fietsbeleid nadrukkelijker in Europees verband te agenderen.

De leden van de CDA-fractie hebben hiernaast kennisgenomen van de inzet van het kabinet ten aanzien van Automated Driving Systems (ADS) en de grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen. Deze leden zien de potentiële bijdrage van geautomatiseerd vervoer aan de verkeersveiligheid en onderschrijven het belang van Europese samenwerking en harmonisatie van technische veiligheidseisen. Tegelijkertijd vinden deze leden het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om zelf te bepalen waar, wanneer en onder welke operationele voorwaarden geautomatiseerde voertuigen op de nationale openbare weg kunnen worden getest en ingezet. Dit is volgens deze leden mede van belang omdat de verkeerssituatie, weginrichting, handhaving en positie van verschillende verkeersdeelnemers per lidstaat kunnen verschillen.

De leden van de CDA-fractie vragen daarom in hoeverre de verdere Europese samenwerking en harmonisatie op het gebied van ADS gevolgen kan hebben voor de huidige nationale bevoegdheden van lidstaten. Kan het kabinet daarbij onderscheid maken tussen enerzijds de Europese harmonisatie van technische eisen en typegoedkeuringen en anderzijds de bevoegdheid van lidstaten om voorwaarden te stellen aan het testen en de daadwerkelijke inzet van geautomatiseerde voertuigen op hun openbare wegen? Kan het kabinet toelichten welke ruimte Nederland en de RDW momenteel hebben om zelfstandig te bepalen waar, wanneer en onder welke voorwaarden dergelijke voertuigen in Nederland mogen worden getest of ingezet, en in hoeverre het kabinet verwacht dat deze nationale beoordelingsruimte door toekomstige Europese regelgeving kan worden beperkt?

De leden van de CDA-fractie wijzen hierbij op de recente goedkeuring van Tesla's FSD Supervised in Nederland, waarmee Nederland als eerste land in Europa het gebruik hiervan mogelijk heeft gemaakt. Hoewel het hierbij gaat om een rijhulpsysteem waarbij de bestuurder verantwoordelijk en voortdurend betrokken blijft en niet om volledig autonoom rijden, laat deze casus volgens deze leden zien dat nationale beoordelingsruimte ook kan bijdragen aan een verantwoorde en voortvarende introductie van nieuwe technologie. Kan het kabinet toelichten welke nationale bevoegdheden en Europese uitzonderingsmogelijkheden deze goedkeuring mogelijk hebben gemaakt? Acht het kabinet het wenselijk dat Nederland ook in de toekomst ruimte behoudt om, vooruitlopend op volledige Europese harmonisatie, dergelijke systemen onder specifieke voorwaarden toe te laten of te testen? Op welke wijze wil het kabinet deze ruimte betrekken bij toekomstige Europese afspraken over ADS en grensoverschrijdende testomgevingen?

De leden van de CDA-fractie onderschrijven daarnaast de inzet van het kabinet om te komen tot een veilige en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer en vinden het daarbij goed dat Nederland zich binnen de UNECE niet alleen richt op technische regelgeving, maar ook aandacht vraagt voor aspecten als handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid. Deze leden vragen hoe het kabinet deze inzet de komende periode verder wil vormgeven en op welke wijze Nederland binnen de UNECE en in EU-verband concreet zal bijdragen aan verdere

internationale afstemming op deze onderwerpen. Kan het kabinet daarbij tevens toelichten hoe wordt geborgd dat afspraken over technische harmonisatie voldoende aansluiten bij de juridische en praktische voorwaarden die nodig zijn voor een veilige inzet van geautomatiseerde voertuigen in het Nederlandse verkeerssysteem?

JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie constateren dat er tussen de lidstaten nog veel divergentie bestaat in de regelgeving rond geautomatiseerd vervoer. Deelt de Minister de opvatting dat het, gezien het vrije verkeer van personen, verwarrend kan zijn voor bestuurders en vervoerders wanneer het per lidstaat kan verschillen of zij de automatische besturing van hun voertuigen mogen gebruiken? Betekent het feit dat niet alle lidstaten de intentieverklaring voor grensoverschrijdende testomgevingen hebben ondertekend, ook dat de lidstaten die niet hebben getekend daarmee tegenstander zijn van verdere toelating en ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer? Zo ja, is de Minister bereid zich binnen EU-verband in te zetten om deze lidstaten op andere gedachten te brengen? Deelt de Minister de opvatting dat het in het Nederlands belang is om tot innovatievriendelijke en op EU-niveau geharmoniseerde regelgeving voor geautomatiseerd vervoer te komen? Zo ja, is hij bereid zich daar in EU-verband voor in te zetten? Hoe ziet de Minister een maatregel als het wederzijds erkennen en toelaten van systemen voor autonoom rijden en de bijbehorende testvoertuigen? Kunnen er al stappen in deze richting worden gezet voordat verdere Europese harmonisatie van toelating, vergunningverlening en veiligheidsvoorwaarden tot stand is gekomen?

De leden van de JA21-fractie constateren dat het BNC-fiche RTR/RMB van het kabinet op de agenda staat. Gaat de RTR vragen dat álle soorten tickets en reis producten, dus niet enkel het standaard e-ticket, verkocht kunnen worden? Zo ja, gaat ook CICO (Check-in, Check-out) reizen met OVpay hiermee onder de nieuwe regels vallen? Wat is de inzet van het kabinet wat betreft CICO-reizen met OVpay? Is het huidige Nederlandse systeem voorbereid op de situatie dat álle soorten tickets en reis producten, dus inclusief CICO-reizen met OVpay, onder de nieuwe RTR-regels gaan vallen? Zo nee, waar schiet de huidige situatie tekort? Betekenen de nieuwe RTR-regels dat álle marktpartijen ook op een gelijk speelveld moeten kunnen deelnemen aan de verkoop en distributie van treinreisproducten van vervoerders, inclusief reizen met korting, abonnementen en tijdelijke aanbiedingen? Wat gaat de inzet van het kabinet zijn rondom dit thema?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie onderschrijven het belang van het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De ontwikkeling in Nederland is zorgelijk: in 2025 vielen 759 verkeersdoden en de verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers verder zal stijgen. Tegelijkertijd wijzen deze leden erop dat nieuwe Europese regels wel uitvoerbaar en betaalbaar moeten blijven. Zo past de voorgestelde verplichte NO_x-controle, waarvoor eerst een opwarmrit nodig is, niet binnen het huidige Nederlandse APK-systeem. Kan de Minister aangeven welke inzet Nederland kiest bij de verdere uitwerking van deze NO_x-controle? Is de Minister bereid zich te verzetten tegen verplichtingen waarvan de maatschappelijke meerwaarde onvoldoende opweegt tegen de praktische en financiële lasten voor automobilisten, garages en uitvoeringsorganisaties?
De Europese Vision Zero richt zich naast voertuigtechniek en handhaving ook op veiliger infrastructuur. Hoe voorkomt de Minister dat de Europese en Nederlandse aanpak van verkeersveiligheid zich te sterk richt op

nieuwe technische verplichtingen, terwijl investeringen in veilige wegen en infrastructuur minstens zo belangrijk zijn?

De leden van de BBB-fractie zien kansen in geautomatiseerd vervoer, zeker waar personeelstekorten toenemen en het openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden onder druk staat. Het kabinet kondigt pilots aan in openbaar vervoer en logistiek die juist op deze problemen worden gericht. Kan de Minister toelichten waar en op basis van welke criteria deze pilots plaatsvinden? Worden daarbij nadrukkelijk ook landelijke gebieden en grensregio's betrokken waar traditioneel openbaar vervoer steeds moeilijker rendabel te organiseren is? Nederland steunt daarnaast grensoverschrijdende testgebieden. Daarbij wordt onder meer gekeken naar Europese afstemming over toelating, vergunningverlening, veiligheidsvoorwaarden en wederzijdse erkenning van goedkeuringen, terwijl het kabinet tegelijkertijd benadrukt dat de toelating van testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft. Hoe ver is Nederland bereid te gaan met wederzijdse erkenning van goedkeuringen? Kan de Minister bevestigen dat Nederland ook bij verdere Europese harmonisatie zelfstandig blijft beslissen welke geautomatiseerde voertuigen op de Nederlandse openbare weg worden toegelaten?

De leden van de BBB-fractie lezen dat spanningen in het Midden-Oosten leiden tot meer volatiliteit op de brandstofmarkt. Daarbij zorgen lage waterstanden nu al voor knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen vanuit de westelijke mainports naar de rest van Nederland.
Welke risico's ziet de Minister voor de bevoorradingszekerheid van transportbedrijven en huishoudens buiten de mainportregio's als geopolitieke verstoringen en lage waterstanden tegelijkertijd aanhouden? Welke concrete noodmaatregelen liggen klaar om te voorkomen dat juist binnenvaart, wegtransport en regionale distributie in de knel komen?

De leden van de BBB-fractie steunen het uitgangspunt dat een internationale treinreis eenvoudiger geboekt moet kunnen worden. Reizigers moeten verschillende aanbieders gemakkelijk kunnen vergelijken en ook bij een reis met meerdere vervoerders duidelijkheid houden over hun rechten. Tegelijkertijd constateren deze leden dat de reikwijdte van het Europese passagierspakket veel breder is dan alleen internationale langeafstandsreizen. De voorstellen kunnen ook gevolgen hebben voor binnenlandse en regionale vervoerders, MaaS-aanbieders en onafhankelijke ticketverkopers. De rapporteursnotitie constateert dat nog niet duidelijk is of deze nationale gevolgen afzonderlijk in kaart worden gebracht. Is de Minister bereid vóórdat Nederland instemt met de uiteindelijke voorstellen afzonderlijk in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor Nederlandse regionale vervoerders, concessies en MaaS-aanbieders, inclusief de uitvoerings- en regeldrukkosten? Ook constateren deze leden dat een belangrijke rol is weggelegd voor het FRAND-principe, waarbij commerciële voorwaarden eerlijk, redelijk en niet-discriminerend moeten zijn. De ACM en verschillende marktpartijen waarschuwen echter dat onduidelijkheid over deze open norm kan leiden tot verschillende interpretaties, klachten, rechtszaken en extra uitvoeringslasten. Hoe gaat de Minister voorkomen dat de open FRAND-norm in de praktijk leidt tot rechtsonzekerheid en extra uitvoeringslasten? Zet Nederland erop in dat de voorwaarden voor toepassing van FRAND vóór inwerkingtreding zo concreet mogelijk op Europees niveau worden vastgelegd?

De leden van de BBB-fractie lezen daarnaast dat spoorvervoerders hun kaartverkoop vijf maanden voorafgaand aan de reis moeten openstellen. Zij wijzen erop dat regionale vervoerders voor hun dienstregeling mede afhankelijk kunnen zijn van capaciteitsverdeling, geplande werkzaam-

heden en informatie van infrastructuurbeheerders die op dat moment nog niet altijd beschikbaar is. Welke gevolgen verwacht de Minister van deze boekingstermijn voor regionale vervoerders? Is de Minister bereid zich in de onderhandelingen in te zetten voor voldoende flexibiliteit wanneer vervoerders vijf maanden vooraf redelijkerwijs nog niet over de benodigde capaciteits- of infrastructuurinformatie beschikken?

Tot slot constateren de leden van de BBB-fractie dat binnen het Platform International Rail Passenger wordt gewerkt aan een Europees grensoverschrijdend spoornetwerk richting 2040. Daarbij staan onder andere dienstregelingen, capaciteit, materieel en grensoverschrijdende corridors centraal. Kan de Minister aangeven hoe Nederland bij de ontwikkeling van dit netwerk voorkomt dat de aandacht uitsluitend uitgaat naar hogesnelheidsverbindingen tussen grote steden? Hoe worden ook regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen meegenomen, juist voor inwoners en bedrijven in onze grensregio's?

Groep Markuszower

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland de Europese Vision Zero-doelstellingen onderschrijft en zich actief inzet voor de implementatie van de ITS-regelgeving. Dit terwijl het aantal verkeersdoden de laatste jaren is toegenomen en volgens prognose de komende jaren verder zal stijgen. Deze leden vragen zich af welke concrete resultaten de reeds ingezette en geïmplementeerde Europese verkeersveiligheidsmaatregelen en ITS-toepassingen in Nederland tot dusver hebben opgeleverd.

De leden van de Groep Markuszower zijn ontstemd over de prognose waarin het aantal verwachtte verkeersdoden de komende jaren zal toenemen. Deze leden willen weten welke aanvullende maatregelen de Minister noodzakelijk acht om de huidige negatieve ontwikkeling daadwerkelijk te kunnen keren.

De leden van de Groep Markuszower constateren dat het Roadworthiness package hoog op de agenda van het voorzitterschap staat. Voor de leden staat vast dat maatregelen teneinde minder uitstoot van voertuigen te realiseren doorgaans meer kosten met zich meebrengen. Deze leden willen daarom graag weten wat bij implementatie van dit pakket de gevolgen zijn voor de kosten van aanschaf en onderhoud voor autokopers, en autobezitters, en welke financiële gevolgen dit heeft voor autogarages, dan wel autohandelaren.

De leden van de Groep Markuszower lezen dat Nederland enerzijds belang hecht aan goede Europese afstemming en samenwerking op het gebied van geautomatiseerd vervoer, maar anderzijds benadrukt dat het toelaten van testvoertuigen een nationale bevoegdheid moet blijven. Deze leden vragen zich af hoe deze twee uitgangspunten zich tot elkaar verhouden en waar volgens de Minister de grens tussen wenselijke afstemming en nationale bevoegdheid ligt op het gebied van geautomatiseerd vervoer.

De leden van de Groep Markuszower lezen dat de situatie in het Midden-Oosten besproken zal worden tijdens de Informele Transportraad. Deze leden maken zich zorgen over de prijs die Nederlanders momenteel betalen voor een liter benzine of diesel en vinden dat het kabinet hier moet ingrijpen. Deze leden willen weten welke mogelijkheden de Minister ziet om op nationaal en Europees niveau de hoge brandstof-, transport- en vervoerskosten voor Nederlanders te verlagen.

De leden van de Groep Markuszower constateren in diverse media dat veel Nederlanders keuzes moeten maken in hun dagelijkse uitgaven en dat sommigen zich zelfs genoodzaakt zien een afweging te maken tussen vervoerskosten en boodschappen. Voor deze leden is daarmee een grens bereikt. Zij willen weten of de Minister deze opvatting deelt en met welke concrete inzet hij de Informele Transportraad ingaat teneinde de brandstof-, transport- en vervoerskosten te verlagen voor Nederlanders.