

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1186

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2026

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 4 december 2025.

De bijeenkomst stond hoofdzakelijk in het teken van het bereiken van algemene oriëntaties op de herziening richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen en het pakket inzake technische controles voertuigen (Roadworthiness package).

Wat betreft de motie Heutink¹; de nieuwverkoop van brandstofauto's in 2035 stond niet ter bespreking op de agenda van deze Transportraad. Het voorstel van de Commissie tot herziening van de EU CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's is op 16 december jl. gepubliceerd. De Kamer wordt in februari geïnformeerd over het kabinetsstandpunt middels een BNC-fiche. Er is een eerste beleidsdiscussie van de CO₂-emissienormen voorzien op de Milieuraad van 7 maart a.s. De Kamer wordt geïnformeerd over de Nederlandse interventie op deze Raad.

Onder de diversenpunten kwamen verschillende onderwerpen aan bod waaronder de stand van zaken rondom het IMO Net Zero Framework, de Connecting Europe Facility, militaire mobiliteit, het actieplan voor high speed rail en lopende wetgevingsdossiers. Daarnaast werden verschillende punten aangedragen door lidstaten zoals drone-gerelateerde verstoringen, uitdagingen rond laadinfrastructuur voor zware voertuigen, de effecten van de uitbreiding van ETS naar de maritieme sector, het Nederlandse punt over lichte elektrische voertuigen, greening corporate fleets en een oproep ten behoeve van de Europese spoorindustrie. Tot slot werd vooruitgeblikt op het werkprogramma van het aankomende Cypriotisch voorzitterschap.

¹ Kamerstukken II 2025–26, 21 501-33, nr. 1179.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

Herziening richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen

De Raad is tot een algemene oriëntatie gekomen op de herziening van de richtlijn Gewichten en Afmetingen zware wegvoertuigen. Het Deens voorzitterschap lichtte toe dat het compromis voortbouwt op twee jaar werk en is bedoeld om zowel de groene transitie in het wegvervoer als de interne markt te ondersteunen. Het voorliggend voorstel houdt volgens het voorzitterschap rekening met de uiteenlopende behoeften en zorgen van lidstaten door onder meer toe te staan dat landen delen van hun infrastructuur uitsluiten wanneer deze nog niet geschikt is voor zwaardere voertuigen. Tegelijkertijd stimuleert het compromis grensoverschrijdend verkeer voor zero-emissie en intermodale voertuigen, waaronder *European Modular System* (EMS)-combinaties², mits de betrokken lidstaten dit toestaan. Daarbij zet het voorstel in op moderne massameetsystemen. Volgens het voorzitterschap biedt dit compromis een evenwichtig antwoord op zowel infrastructuur- en veiligheidszorgen als de noodzaak om het gebruik van zero-emissie voertuigen te vergroten.

De Europese Commissie (hierna: Commissie) erkende de verbeteringen in het compromis, maar sprak ook zorgen uit over verschillende aanpassingen. Vooral het vervallen van de voorgestelde extra vier ton voor vijfassige zero-emissie vrachtwagens is volgens de Commissie zorgelijk. Dit omdat het de economische concurrentiekracht van elektrische trucks schaadt. Ook ontbreekt volgens de Commissie vooruitgang voor intermodaal vervoer en dreigt het compromis de interne markt te fragmenteren door gebrek aan harmonisatie en verruimde nationale afwijkingen. De Commissie wees op de zorgen van verschillende lidstaten over de infrastructuur en wees er daarbij op dat investeringen in het versterken en onderhouden van bestaande infrastructuur, zoals verouderde bruggen, hoe dan ook onvermijdelijk zijn. De Commissie riep de lidstaten op om de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen zorgvuldig te heroverwegen.

Een brede groep lidstaten, waaronder Nederland, zag het voorstel als een werkbare balans tussen vergroening, infrastructuurbescherming en juridische duidelijkheid, mits de 11,5-tons-aslast en nationale flexibiliteit behouden blijven. Tegelijkertijd bleef een minderheid kritisch. Enkele lidstaten wezen het compromis af wegens het ontbreken van gelijke behandeling van nationaal en internationaal vervoer. Andere lidstaten hadden zorgen met betrekking tot de economische, veiligheids- en infrastructuuraspecten van het voorstel. Een enkele lidstaat onthield zich van stemming uit structurele bezwaren tegen de zwaardere voertuigen.

Ook Nederland ondersteunde de algemene oriëntatie en benadrukte het belang van limieten aan de bestaande infrastructuur. Daarbij benoemde Nederland de maximale aslast van 11,5 ton en een maximumhoogte van 4 meter. Nederland is positief over de duidelijk afgebakende lengte-toename voor zero-emissie voertuigen, omdat dit de handhaafbaarheid vergroot. Tevens sprak Nederland steun uit voor grensoverschrijdend gebruik van EMS tussen landen die deze nationaal toelaten.

² Met EMS worden voertuigcombinaties bedoeld die een hoger maximum combinatiegewicht en extra lengte ten opzichte van een reguliere vrachtwagencombinatie hebben.

Pakket inzake technische controles voertuigen (Roadworthiness Package)

Het Deens voorzitterschap is tot een algemene oriëntatie gekomen op het Pakket inzake technische controles voertuigen (Hierna: Roadworthiness Package). Het pakket omvat twee voorstellen: het herziene voorstel voor Algemene Periodieke Keuring (APK) en de technische controles langs de weg; en het herziene voorstel over kentekenbewijzen voor motorvoertuigen. Het pakket heeft volgens het voorzitterschap vier doelen: verbetering van verkeersveiligheid, verminderen van uitstoot, bevordering van vrij verkeer, en stimulering van digitalisering. Omdat de voorstellen grote praktische gevolgen hebben voor lidstaten en voertuigbezitters, werd gezocht naar een gebalanceerd compromis met voldoende flexibiliteit voor nationale situaties. Het voorstel ondersteunt daarbij milieuregeling zoals emissienormen, luchtkwaliteit en toekomstige regels voor end-of-life voertuigen.

In haar reactie gaf de Commissie aan dat verkeersveiligheid en luchtkwaliteit nog steeds grote problemen vormen, met jaarlijks 70.000 vroegtijdige sterfgevallen door luchtvervuiling van wegtransport. Technische controles hebben al bijgedragen aan verbeteringen, maar bieden volgens de Commissie nog meer potentieel. Daarom werd het pakket voorgesteld, gericht op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en vrij verkeer. Harmonisatie van testfrequentie kan levens redden volgens de Commissie. Ze erkende echter de zorgen van lidstaten hierover en gaf aan open te staan voor overleg met de Raad en het Parlement. De Commissie benadrukte verder dat er al bewezen technische oplossingen bestaan, zoals *remote sensing*, die wegcontroles effectiever en kostenefficiënter kunnen maken. Verder waarschuwde zij voor de risico's rond voertuigregistratie en tijdelijke deregistratie, die fraude kunnen bevorderen en de toepassing van de end-of-life-voertuigenregelgeving moeilijker kunnen maken.

Onder de lidstaten is er brede steun voor het Roadworthiness Package, met verschillende accenten. Een aantal lidstaten pleit voor meer ambitie op het gebied van uitstootmetingen, fraudebestrijding en digitalisering, terwijl anderen meer nadruk leggen op proportionaliteit, technische haalbaarheid en het vermijden van extra lasten voor burgers en inspectiediensten. Vooral onderwerpen als testfrequenties voor oudere voertuigen, de rol van *remote sensing*, de invoering van nieuwe emissietests en de erkenning van registratiedocumenten leiden tot verschillende posities. Sommige lidstaten willen sterkere harmonisatie en meer controles, terwijl anderen flexibiliteit willen behouden om rekening te houden met nationale omstandigheden. Ondanks deze verschillen is er een brede steun voor de bereikte compromissen en bereidheid om in de trilogie verder te werken aan het voorstel.

Ook Nederland heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan met de algemene oriëntatie en het pakket als een ambitieuze stap vooruit voor verkeersveiligheid, grensoverschrijdende samenwerking, duurzame mobiliteit en de interne markt te zien. Nederland gaf aan tevreden te zijn over het optioneel maken van *remote sensing*, verdere harmonisatie van voertuigregistratie en de uitbreiding van de te delen datasets, mits privacy wordt gewaarborgd. De mogelijkheid om een fysiek registratiedocument te verkrijgen blijft belangrijk. Nederland benadrukte het belang van digitale controle bij herregistratie bij het vorige registratieland, zeker met de komst van mobiele certificaten. Afsluitend benadrukte Nederland het belang van realistische implementatietermijnen en dat het quorum voor technische controles langs de weg van N1-voertuigen veel capaciteit nodig heeft.

Diversen

Informatie van de Europese Commissie

Pakket militaire mobiliteit

De Commissie lichtte het op 19 november jl. gepresenteerde *Military Mobility Package* toe. Het pakket is volgens de Commissie gericht op het wegnemen van belemmeringen in regelgeving, infrastructuur en capaciteit voor snelle verplaatsing van militairen en materieel in Europa. De voorstellen omvatten, ten eerste, het stroomlijnen van grens- en vergunningprocedures, het invoeren van een EU-breed crisissysteem voor prioritering van militaire verplaatsingen, het digitaliseren van documentatie en het aanpassen van relevante transportwetgeving. Ten tweede wordt de bestaande infrastructuur versterkt voor *dual use*³ toepassingen, met prioriteit voor ongeveer 500 hotspots. Op het moment worden volgens de Commissie 95 *dual use* projecten ondersteund via het CEF. De Commissie benadrukte de noodzaak van aanzienlijke investeringen, de bescherming van strategische infrastructuur en betere governance ten behoeve van de Europese paraatheid en veiligheid. Het pakket geeft volgens de Commissie een duidelijk signaal af dat Europa haar veiligheid en defensie serieus neemt.

Lidstaten spraken brede steun uit voor het Military Mobility Package en benadrukten de urgentie van paraatheid en infrastructuurbescherming. Enkel verwezen naar recente sabotage en vroegen om snelle uitvoering. Ook werd het belang van tijdige besluitvorming, het *dual use* karakter van investeringen en de aanzienlijke financieringsbehoefte benadrukt. Verder vroegen sommigen om respect voor nationale veiligheidsprofielen, terwijl anderen pleitten voor meer harmonisatie en afstemming met bestaande veiligheidsstructuren zoals de NAVO.

Nederland heeft in haar interventie het voorstel verwelkomd en heeft benadrukt dat snelle actie noodzakelijk is. Daarbij heeft Nederland aangegeven het doel van een EU-brede militaire mobiliteitsruimte in 2027 te ondersteunen en meerwaarde te zien in de *European Military Mobility Enhanced Response System* (EMERS)⁴, evenals andere voorstellen in het pakket.

Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

De Commissie informeerde de lidstaten over het op 5 november jl. gepresenteerde *Sustainable Transport Investment Plan* (STIP), dat bedoeld is om investeringen in duurzame brandstoffen voor luchtvaart en scheepvaart te versnellen. Volgens de Commissie zijn deze essentieel om de EU-doelen voor 2030 en 2035 te halen, maar worden momenteel onvoldoende geproduceerd. De Commissie schetste dat hiervoor 20 miljoen ton brandstoffen en circa 100 miljard euro nodig zijn en dat Europa dreigt achter te raken op andere regio's. Daarom stelt zij maatregelen voor om investeringsrisico's te verlagen, waaronder 3 miljard euro uit bestaande EU-programma's zoals het *Innovation Fund*, *InvestEU*, *Horizon Europe* en een nieuw financieringsmechanisme. De Commissie benadrukte dat dit echter niet voldoende zal zijn en presenteerde de vorming van de *Early Movers Coalition* eSAF met Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Finland, Spanje en Nederland. De coalitie heeft als doel om met de betrokken lidstaten werk te maken van enerzijds een

³ Dual-use infrastructuur is civiele infrastructuur, zoals wegen, bruggen, havens of spoorlijnen, die zo is ontworpen of versterkt dat zij ook voor militaire doeleinden kan worden gebruikt.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2724

raamwerk voor het eSAF financieringsmechanisme en anderzijds het in 2026 beschikbaar stellen van financiering voor dit mechanisme.

Lidstaten spraken in hun interventies brede steun uit voor het STIP en benadrukten het belang van investeringen om duurzame brandstoffen op te schalen en Europese klimaat- en concurrentiedoelen te behalen. Zij verwelkomden de financiële instrumenten en het voorstel voor de *eSAF Early Movers Coalition*.

High Speed Rail Action Plan

De Commissie informeerde de lidstaten over het op 5 november jl. gepubliceerde *High Speed Rail Action Plan*. Dit plan moet leiden tot een Europees railnetwerk dat groei stimuleert, cohesie versterkt en bijdraagt aan klimaatdoelen door een aantrekkelijk alternatief te bieden voor korte en middellange vluchten en autoritten. Volgens de Commissie richt het plan zich op drie onderdelen: infrastructuur en financiering; rollend materieel en de Europese toeleveringsindustrie; en aantrekkelijke passagiersdiensten. De aanleg van het TEN-T hogesnelheidsnetwerk vraagt enorme investeringen. Dit bedraagt circa 345 miljard euro tot 2040 en loopt mogelijk op tot 550 miljard euro in 2050. Volgens de Commissie is daarom naast publieke middelen ook privaat kapitaal nodig. De Commissie zal daarom werken aan een financieringsstrategie, het zogeheten *high-speed rail deal*, voor 2026.

Daarnaast zijn volgens de Commissie modernere regels voor capaciteitsverdeling en meer standaardisatie en interoperabiliteit van belang om kosten te verlagen en Europese concurrentiekracht te behouden. Voor passagiers moet hogesnelheidsvervoer betaalbaar, aantrekkelijk en eenvoudig boekbaar zijn. Concurrentie bevordert daarbij lagere prijzen en meer aanbod. Lidstaten worden daarom aangespoord marktbelemmeringen weg te nemen. De Commissie gaf afsluitend aan begin volgend jaar met een voorstel voor ticketing te komen.

In hun reacties spraken de lidstaten steun uit voor het Actieplan. Hierbij gingen verschillende lidstaten in op de klimaatwinst van spoorverbindingen, het versterken van grensoverschrijdende verbindingen, interoperabiliteit en de noodzaak voor een voorspelbaar financieringskader.

Informatie van het Voorzitterschap

Het Deens voorzitterschap presenteerde de belangrijkste ontwikkelingen en resultaten op het gebied van mobiliteit.

IMO Net Zero Framework

Het Deens voorzitterschap en de Commissie blikten onder een diversuspunt terug op de stand van zaken rond het IMO Net Zero Framework (NZF). De vaststelling van het NZF wordt met een jaar uitgesteld. Volgens het voorzitterschap blijft het echter van belang dat er in 2026 een eerste wereldwijd kader wordt gerealiseerd. Daarbij moet de EU eensgezind optreden, dubbele lasten voorkomen door zorgvuldig naar het EU-ETS te kijken en de geopolitieke outreach versterken. Onder de lidstaten, waaronder Nederland, heerst teleurstelling over het uitstel. Ter geruststelling over de dubbele lasten benadrukte de Commissie dat dubbele lasten absoluut moeten worden vermeden.

Het Deens voorzitterschap agendeerde het CEF met als doel tot consensus te komen voor een gedeeltelijke algemene oriëntatie die voorzien is op de Energieraad van 15 december a.s. Het voorzitterschap benoemde de Annex als gevoelig onderwerp en gaf aan voornemens te zijn evenwicht te vinden tussen lidstaten die reikwijdte willen uitbreiden en lidstaten die de door de Commissie voorgestelde reikwijdte willen behouden. Lidstaten verwelkomden het voorstel. Lidstaten benoemde het belang van voldoende financiering voor het vervolmaken van het TEN-T netwerk, het belang van militaire mobiliteit en het behoud van cross-border projecten. Nederland benadrukte in haar interventie expliciet het belang van de Lelylijn in lijn met de Motie de Hoop c.s.⁵ Een aantal lidstaten is nog kritisch, maar er is steun om toe te werken naar de gedeeltelijke algemene oriëntatie.

Kopenhagenverklaring

Het voorzitterschap presenteerde een initiatief, de «Kopenhagenverklaring», om technische en administratieve kosten in de spoorsector terug te brengen middels harmonisatie en simplificatie. Het initiatief werd door enkele lidstaten, waaronder Nederland, actief gesteund.

Stand van zaken lopende dossiers

Het voorzitterschap liep vlot door de lopende wetgevingsdossiers en benadrukte het succes van het bereikte politiek akkoord op de CountEmissions EU verordening en op de verordening capaciteitsmanagement spoor, en het vaststellen van de eerste lezing op de voorstellen wijziging Europese tolheffingsregels. Het voorzitterschap betreurde de vastgelopen onderhandelingen op de verordening passagiersrechten luchtvaart. De Commissie en enkele lidstaten feliciteerde het voorzitterschap met de behaalde successen en uitten teleurstelling over de vastgelopen onderhandelingen op de verordening passagiersrechten luchtvaart.

Diversenpunten aangedragen door lidstaten

LEV-kader

Nederland benadrukte het belang van een uniform Europees beleidskader voor licht elektrische voertuigen (LEV). Het non-paper van Nederland was voorafgaand aan de Raad al door 15 lidstaten ondersteund en kon tijdens de Raad op steun rekenen van ruim 16 lidstaten. Lidstaten benadrukte het belang van veiligheid alsook harmonisatie van regelgeving om versnippering op de markt tegen te gaan.

De Commissie dankte Nederland voor haar voorstel, en erkende het belang van harmonisatie van regels voor licht elektrische voertuigen. De Commissie was echter ook kritisch op het Nederlands voorstel door aan te geven dat een uniform Europees beleidskader niet voldoende zal zijn om de verkeersveiligheid te garanderen, en dat het naast harmonisatie van regels ook van belang is de verkeersregels aan te passen.

Fair and resilient conditions EU railway sector

Oostenrijk en Frankrijk vroegen middels een diversenpunt aandacht voor de Europese spoorindustrie, waarbij ze benadrukten dat deze sector van groot economisch en strategisch belang is en er momenteel een *level playing field* ontbreekt, onder andere wegens de concurrentie vanuit

⁵ *Kamerstukken II 2025/26, 21 501-33, nr. 1178. motie van het lid De Hoop c.s*

derde landen. Oostenrijk en Frankrijk riepen de Commissie op een strategie te ontwikkelen voor de weerbaarheid van de spoorsector te ontwikkelen. De Commissie zelf benadrukte het belang van harmonisatie van materieel binnen de EU.

Heavy-duty vehicle charging infrastructure

Voorafgaand aan de Raad dienden een aantal lidstaten een non-paper in over de uitdagingen met betrekking tot de laadinfrastructuur van zware voertuigen. De lidstaten pleitten voor versoepeling van de huidige doelstellingen uit de verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR), die volgend jaar herzien zal gaan worden. De lidstaten stelden voor de deadline voor implementatie met vijf jaar te verlengen. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, en de Commissie pleitten juist voor vasthouden aan de huidige doelstellingen onder AFIR. Deze lidstaten beargumenteerden dat het belangrijk is de sector duidelijkheid te geven en niet op voorhand voor te sorteren op versoepeling van de afgesproken regels.

EU ETS maritime

Middels een diversenpunt riepen Italië, Malta en Griekenland op tot de aanpassing van de aankomende EU-ETS uitbreiding voor scheepvaart. De lidstaten uitten hun zorgen over het risico van *carbon leakage*, het risico dat schepen zich verplaatsen naar buiten de EU, wat het concurrentievermogen van de EU scheepvaart kan aantasten. De zorgen werden gedeeld door andere lidstaten. De Commissie erkende de zorgen van de lidstaten voor de zeevaart en de havens, maar benadrukte het belang van EU-ETS uitbreiding voor scheepvaart om een duurzame transitie van de sector te garanderen.

Greening Corporate Fleets

Diversenpunt van Frankrijk, gesteund door onder andere Nederland, met de oproep aan de Commissie om spoedig met het wetsvoorstel te komen die de verduurzaming van bedrijfsvoertuigen verplicht stelt. Een aantal lidstaten sprak zich juist uit tegen dit voorstel, wegens potentiële extra administratieve lasten. De Commissie erkende het belang van het voorstel, en benadrukte het belang van een gedegen kader dat niet leidt tot extra administratieve lasten voor de automotive sector. Daarnaast gaf de Commissie aan in het voorstel voor *Greening Corporate Fleets* rekening te houden met de diverse bedrijfsomstandigheden van de lidstaten.

High level dialogue Ukraine Transport Support Fund CIG4U

Aankondiging van Zweden en Litouwen voor de *High Level Dialogue* betreffende financieringsmogelijkheden voor vrachtvervoer in Oekraïne. De lidstaten riepen de Ministers op bij te dragen en deel te nemen aan deze bijeenkomst die gepland staat op 17 februari a.s. in Stockholm.

Transport Research Arena

Aankondiging van Hongarije voor de *Transport Research Arena* (TRA) conferentie die plaatsvindt van 18–21 mei 2026 in Budapest.

Middels een breed-gedragen diverserpunt pleitte België voor de verdere ontwikkeling van de Europese drone-industrie. België constateerde dat de ontwikkeling van de Europese dronemarkt achter blijft terwijl drones steeds vaker gebruikt worden bij hybride dreigingen. België pleitte daarom voor betere samenwerking tussen de lidstaten, onder andere op het gebied van informatie-uitwisseling.

Daarnaast vroegen de Baltische lidstaten aandacht voor de uitdagingen rondom drones en ballonnen in het civiele luchtruim. Beide diverserpunten ontvingen steun van de lidstaten, waaronder Nederland. De Commissie gaf aan te werken aan een drone-evenement dat zal plaatsvinden in november 2026.

Werkprogramma aankomend Voorzitterschap Cyprus

Tot slot presenteerde het aankomend Cypriotisch Voorzitterschap haar prioriteiten voor de eerste helft van 2026.