

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1198

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 april 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en 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 vragen en opmerkingen zijn op 16 april 2026 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 april 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

1.

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 personen-auto'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?

In lijn met het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen¹ heeft het kabinet al in Raadsverband gepleit voor een hoger ambitieniveau aangezien veel lidstaten, waaronder Nederland, de doelen met bestaand beleid al zullen overstijgen. Tegelijkertijd heeft het kabinet zich te verhouden tot het krachtenveld binnen de Raad. Bij de eerste besprekingen bleek dat een meerderheid van de lidstaten zeer kritisch is op het Commissievoorstel. Een deel van deze lidstaten vindt het voorgestelde ambitieniveau van de Europese Commissie (hierna: Commissie) juist te hoog. De inzet van het kabinet richt zich in lijn met het BNC-fiche en met het oog op het krachtenveld daarom op het behoud van ambitie in samenspraak met gelijkgestemde lidstaten.

2.

Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij, in lijn met het kabinetsstandpunt, pleit voor het schrappen van de gecombineerde ZEV/LEV-doelstellingen?

Het Commissievoorstel hanteert twee categorieën voertuigen: zero-emission (ZE-)voertuigen met een uitstoot van 0 g CO₂/km aan de uitlaat en *low-emission* (LE-)vehicles met een uitstoot van maximaal 50 g CO₂/km aan de uitlaat. In de praktijk hebben enkel *plug-in* hybride elektrische voertuigen (PHEVs) een uitstoot van minder dan 50 g CO₂/km aan de uitlaat op basis van de waardes bij typegoedkeuring. In het BNC-fiche verduurzamen zakelijke voertuigen licht het kabinet toe dat de uitstoot van *plug-in* hybride elektrische voertuigen (PHEVs) in praktijk echter minimaal drie á viermaal hoger dan bij typegoedkeuring het geval is.² Daarmee leveren deze LE-voertuigen in de praktijk maar weinig CO₂-emissiereductie op.

Als gevolg van het hogere praktijkverbruik, zijn deze voertuigen in het gebruik duurder dan volledig elektrische voertuigen en kunnen deze voertuigen zelfs duurder in gebruik zijn dan voertuigen met enkel een verbrandingsmotor, afhankelijk van het rij- en laadgedrag van de gebruiker. Het gebrek aan emissiereductiepotentieel en hoge kosten voor de consument ten opzichte van ZE-voertuigen zijn de redenen waarom het kabinet heeft aangegeven zich in te zetten voor het verwijderen van de gecombineerde doelstelling voor ZE- en LE-voertuigen en enkel een ZE-doel te behouden.

3.

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?

Het kabinet deelt de zorg van de D66-fractie over de discrepantie tussen de WLTP-waardes en het werkelijke gebruik van PHEVs. In het BNC-fiche

¹ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271.

² Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271.

over de herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's benadrukt het kabinet daarom ook het belang van de zogenaamde *utility factor*.³ Deze zorgt voor een realistische weergave van het praktijkverbruik van plug-in hybride elektrische voertuigen. Tegelijkertijd geldt ook bij de *utility factor* per 2027 een praktijkuitstoot die tweemaal hoger is dan de WLTP-waardes. Het standpunt van sommige lidstaten de *utility factor* te bevriezen baart daarom zorgen. Het kabinet beraadt zich met andere lidstaten op hoe de *utility factor* behouden kan blijven en of deze na 2027 verder aangescherpt dient te worden.

4.

De leden van de D66-fractie lezen dat in de Automobiël 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?

Het kabinet is in beginsel positief over het wegnemen van belemmeringen voor de verduurzaming van het wegvervoer. Tegelijkertijd is het kabinet van mening dat verkeersveiligheid en het welzijn van bestuurders niet in het gedrang mogen komen. Voor de vrijstelling van de tachograaf is het belangrijk om te benoemen dat in Nederland een vrijstelling van de tachograaf bestaat voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg tot en met 4.250 kg en dat deze geldt voor binnen een straal tot 100 km. Deze vrijstelling wordt momenteel geëvalueerd.

Daarbij is specifiek aandacht voor de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de weg en de naleving van de arbeids- en rusttijden van bestuurders. Uw Kamer zal over de uitkomsten van de evaluatie worden geïnformeerd. Verder zal het kabinet tijdens de onderhandelingen voor de vrijstelling van de snelheidsbegrenzer met oog op de verkeersveiligheid ook aandacht vragen voor de onderlinge samenhang en consistentie van de voertuigreggeving en de rijbewijsreggeving. De vrijstellingen uit dit voorstel gaan over elektrische voertuigen, terwijl reggeving uit de nieuwe Richtlijn rijbewijzen⁴ gaat over een grotere groep, namelijk motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op alternatieve brandstoffen rijden.

5.

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)?

Ja, het kabinet heeft in het BNC-fiche over de Automobiël Omnibus⁵ aangegeven dat 4,2 meter weinig beperkend is.

6.

³ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4273.

⁴ Richtlijn (EU) 2025/2205.

⁵ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4272.

Zal de Minister zich inzetten voor strengere afmetingen (bijv. op basis van voertuigoppervlakte of hoogte) om de categorie écht te beperken tot compacte voertuigen?

Ja, het kabinet heeft zich reeds ingezet voor het verlagen van de afmetingen en om te kijken of andere voertuigafmetingen meegenomen kunnen worden in de definitie. Daarin vond het kabinet maar beperkt medestand. Er waren immers ook lidstaten die pleitten voor een lengte van meer dan 4.2 meter. In lijn met het BNC-fiche Automobiel Omnibus zet het kabinet zich daarom in om de voorgestelde afmetingen niet te verhogen naar meer dan 4.2 meter. Een verhoging van de toegestane lengte zou met name gevolgen hebben door de voorgestelde superkredieten in de herziening van CO₂-emissienormen. Hoe meer voertuigen meetellen voor deze superkredieten, hoe minder emissiereductie er richting tot 2035 gerealiseerd wordt en hoe minder daadwerkelijk kleine elektrische voertuigen er op de markt komen.

7.

Hoe beoordeelt de Minister de voorgestelde «bevrozing» van technische eisen voor 10 jaar?

Het kabinet heeft in het BNC-fiche Automobiel Omnibus aangegeven kritisch te zijn op de voorgestelde «bevrozing» van de voertuigsubcategorie. Het kabinet en andere lidstaten hebben daarom de Commissie bevestigd in Raadsverband op het voornemen om de voertuigsubcategorie te bevrozen. De Commissie heeft hierop aangegeven dat dit enkel een voornemen is met als doel om te zorgen voor investeringszekerheid middels een stabiele voertuigsubcategorie. Er is echter geenszins sprake van een daadwerkelijke bevrozing.

8.

Hoe borgt de Minister dat nieuwe veiligheidstechnologieën in deze periode wel kunnen worden verplicht als daar dringende noodzaak toe is?

Als zwaarwegende verkeersveiligheidsoverwegingen of andere overwegingen een noodzaak vormen voor het tussentijds aanpassen van de nieuw te introduceren voertuigsubcategorie, dan hebben lidstaten op gebruikelijke wijze de mogelijkheid om hierop aan te dringen bij de Commissie.

VVD-fractie

Weerbaarheid van transportinfrastructuur en Europese havenstrategie

9.

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.

Weerbare havens en robuuste transportinfrastructuur zijn essentieel voor het waarborgen van de Europese veiligheid en strategische autonomie. Het verhogen van de veiligheid en versterken van continuïteit van havens

en achterlandverbindingen vergt in tijden van geopolitieke spanningen doorlopende inzet, zowel Europees als nationaal.

De Commissie heeft haar beleidsinstrumentarium op het gebied van de bescherming van kritieke infrastructuur de afgelopen jaren uitgebreid. Onder meer via de *Critical Entities Resilience Directive*, *Network and Information Systems Directive 2*, *European Economic Security Strategy*, de herziening van de *Foreign Direct Investment (FDI)*-screenings-verordening en het EU militaire mobiliteitspakket.

Het kabinet steunt de inzet in de Havenstrategie van de Commissie gericht op het verder beperken van risico's die samenhangen met economische aanwezigheid van derde landen binnen havens. De Commissie zet hierbij onder meer in op het verduidelijken van het bestaande EU-instrumentarium tegen ongewenste buitenlandse invloed, met sectorspecifieke richtsnoeren voor de havensector. Daarnaast wordt gewerkt aan een EU-breed raamwerk om buitenlandse investeringen in havens beter in kaart te brengen en te monitoren, waarmee de gezamenlijke kennispositie van de Unie wordt versterkt. In het eerder naar uw Kamer gezonden *non-paper* over de EU havenstrategie heeft Nederland hier ook voor gepleit⁶. Nederland zal, onder meer in de Transportraad, blijven oproepen om de Europese inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Waar nodig door verdere uitbreiding van het instrumentarium. Het kabinet onderstreept hierbij dat uitgangspunt dient te zijn dat maatregelen niet moeten leiden tot onnodige extra regeldruk voor bedrijven.

Op nationaal niveau wordt de economische, fysieke en digitale weerbaarheid van havens versterkt via onder meer de implementatie van deze Europese instrumenten in de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Daarnaast wordt ingezet op het uitbreiden van het toepassingsbereik van de wet Veiligheidstoets investeringen fusies en overnames (Vifo) met de belangrijkste container-terminals. Ook wordt ingezet op toepassing van de Aanbestedingswet Defensie en Veiligheid (ADV) zodat rekening wordt gehouden met de risico's binnen de maritieme toeleveranciersketen. Het kabinet is welwillend om te bezien wat er nog meer nodig is om ongewenste buitenlandse invloeden uit havens te weren. Uw Kamer wordt hierover, in lijn met de ingediende motie Boelsma-Hoekstra c.s., na de zomer nader geïnformeerd.⁷

De Cbw en de Wwke gelden ook voor de spoorsector. Het kabinet is onder andere op basis van de Wwke bezig met een sectorale risicobeoordeling voor deze sector. N.a.v. deze risicobeoordeling wordt de Samenwerk-agenda Vitaal Spoor 2026–2029 opgesteld, welke concrete acties bevat voor het verhogen van de weerbaarheid van de spoorsector.

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

10.

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

⁶ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4100.

⁷ Motie van het lid Boelsma-Hoekstra c.s. over de weerbaarheid en economische veiligheid van havens, Kamerstuk 31 409, nr. 500, 8 april 2026.

ambitie om in 2040 een goed functionerend hogesnelheidsnetwerk te realiseren en welke prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van bestaande verbindingen en knelpunten.

De Commissie gaat in de mededeling uit van realisatie van de afspraken van het TEN-T kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk per 2040 en raamt de investeringen op € 352 miljard. De lidstaten zijn zelf verantwoordelijk voor het realiseren van de benodigde investeringen en zullen ook kosten-baten afwegingen maken. De verwachting van het kabinet is dat er niet voor alle spoorlijnen op het TEN-T kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk een positieve afweging kan worden gemaakt. In Frankrijk, Italië en Spanje zijn nu de meest omvangrijke hogesnelheidsnetwerken aangelegd. Zoals uiteengezet in het BNC-fiche is het kabinet van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Daarnaast wil het kabinet niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen na 2027.⁸

Het kabinet zet in op optimale benutting van bestaande en voorziene infrastructuur en capaciteit voor zowel reizigersvervoer, internationaal én nationaal, en goederenvervoer. Daarnaast voorziet het kabinet een herprioritering van het mobiliteitsfonds⁹. Dit heeft ook een belangrijke grensoverschrijdende en Europese component om nationale plannen en mogelijkheden goed op elkaar te passen. Een effectieve en doelmatige Nederlandse bijdrage daaraan is mogelijk vanuit het huidige Nederlandse netwerk. ProRail heeft daar bouwstenen voor aangeleverd, zoals met u gedeeld in november 2025¹⁰. Beter internationaal reizigersvervoer is mogelijk door stapsgewijs in te zetten op het opvullen van treinpaden op bestaande infrastructuur en mee te liften op bekende, gerichte investeringen in het bredere netwerk (dus niet alleen voor internationaal vervoer) voor meer paden en kwaliteit.

Verduurzamen zware voertuigen en laadinfrastructuur

11.

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.

Het kabinet zet in op een meerlaagse strategie voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer langs corridors. Hiervoor hanteert het kabinet een definitie voor een «landelijk dekkend netwerk» voor zwaar wegvervoer, met onderscheid naar locaties voor kort parkeren (onderweg laden) en lang parkeren ('s nachts laden). Het minimaal vereiste basisnetwerk is conform de eisen van de Europese verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de AFIR-verordening. Uit

⁸ BNC fiche Europa verbinden via hogesnelheidslijnen, Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 22 112, nr. 4228

⁹ Kamerbrief over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl, 36 800 A, nr. 39 van 16 maart 2026

¹⁰ Kamerbrief van 4 november 2025, nr. 29 984, nr. 1266, Spoor: vervoer- en beheerplan | Tweede Kamer der Staten-Generaal

recente monitoringsdata van de Commissie blijkt dat Nederland Europees koploper is op gebied van laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. Ondernemers kunnen op meer dan 200 publieke laadlocaties terecht, met in totaal meer dan 800 laadpunten.

Nederlandse transportondernemingen die willen verduurzamen moeten ook over de grens kunnen laden. Om de ontwikkeling van het Europese laadnetwerk aan te jagen, zet Nederland in op samenwerking met Europese buurlanden. Hiervoor is vorig jaar een ministeriële verklaring getekend met onder andere Duitsland, België, Polen en Oostenrijk. In het tweede kwartaal dit jaar zullen deze landen samen de Commissie een routekaart presenteren met maatregelen die gericht zijn op de verdere versnelling van de uitrol laadinfrastructuur zwaar vervoer. Nederland is trekker van de routekaart die wordt opgesteld voor de Noordzee-Baltische corridor. Een belangrijk onderdeel hiervan is een verbeterde Europese laadkaart zwaar vervoer waarmee ondernemers hun emissievrije langeafstandsvervoer beter kunnen plannen.

Verder stimuleert Nederland de uitrol van publiek toegankelijke laadlocaties met de subsidieregeling SPuLa (Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer). De SPriLa (Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven) ondersteunt bedrijven bij de aanleg op eigen terrein.

Om te voorkomen dat de logistieke sector vastloopt door een tekort aan stroom of laadpunten, neemt het kabinet maatregelen om netcongestie op te lossen. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Energiewet per 1 januari 2026 zijn meerdere maatregelen van start gegaan om de uitbreiding van het stroomnet en andere energie-infrastructuur te versnellen. De wet biedt meer ruimte voor de aanpak van netcongestie, wat cruciaal is voor de snellere aansluiting van duurzame energieprojecten.

Netcongestie speelt bovendien niet overal en op ieder moment. Buiten de piekuren is er vaak nog ruimte op het net te vinden. In nauwe samenwerking met de sector en netbeheerders wordt gewerkt aan manieren om deze ruimte te benutten.

Met het programma Stopcontact op Land (SOL) en Verzorgingsplaats van de Toekomst zet het kabinet in op maatregelen om de logistieke corridors toekomstbestendig te maken. SOL werkt aan de realisatie van zware netaansluitingen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Exploitanten kunnen deze investeringen niet zelf terugverdienen tijdens hun vergunning waardoor de opschaling van laadinfra anders beperkt blijft. Binnen het programma Verzorgingsplaats van de Toekomst wordt gewerkt aan het beschikbaar stellen van fysieke ruimte op verzorgingsplaatsen om laden voor zwaar vervoer te faciliteren. Beide programma's werken aan structurele financiering en programmering waardoor herinrichtingen en zware netaansluitingen tijdig mogelijk worden gemaakt.

Verduurzamen zakelijke voertuigen; (Fiche: Verduurzamen zakelijke voertuigen)

12.

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.

In de Verordening (EU) 2023/1804 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR-verordening) zijn bindende streefcijfers per lidstaat bepaald. Nagenoeg alle lidstaten voldoen ruimschoots aan de vloot-gebaseerde streefcijfers voor het aanbod van publiek toegankelijke laadpunten voor personen- en bestelauto's¹¹. Met dit Europese laadnetwerk is er een stabiele basisvoorziening gelegd waarna vervolgens vraag-gestuurd het laadnetwerk zich verder kan gaan ontwikkelen. Bovendien hebben veel eigenaren van elektrische auto's ook de mogelijkheid om zelf een laadpunt te laten installeren.

Nederland heeft een van de meest uitgebreide (semi-)publieke en private netwerken aan zowel reguliere als snelladers met een zeer gezonde verhouding van aantal elektrische (bestel)auto's versus laadpunten. In januari 2026 stond de teller op ruim 200.000 (semi)publieke laadpunten. Als de private laadpunten worden meegerekend, zijn dat er meer dan 1 miljoen.

Hiermee is nog voldoende ruimte om verwachte groei van elektrische voertuigen op te kunnen vangen.

Energie is zeker buiten de piekmomenten op het net nog veel beschikbaar. Buiten de piekmomenten is er veel ruimte op het elektriciteitsnet. Het laden van elektrische voertuigen biedt juist bij uitstek veel flexibiliteit om de daluren te vullen. De meeste elektrische auto's hoeven namelijk niet tijdens piekuren te laden en kunnen daarmee juist helpen om het elektriciteitsnet te ontlasten. Aanvullend voordeel is dat we op deze manier ook duurzame opwek beter benutten. Denk aan het overschot aan zonne-energie in de middag en wind in de nacht. De flexibiliteit die een elektrische auto geeft biedt de consument en bedrijven dus ook de mogelijkheid om de auto op te laden op het moment zij de elektriciteit zelf opwekken of op het moment dat elektriciteitsprijzen laag zijn. Omdat we in Nederland steeds meer elektriciteit uit duurzame bronnen opwekken zijn de elektriciteitsprijzen bovendien minder kwetsbaar voor geopolitieke ontwikkelingen.

De vraag naar emissieloze voertuigen in de zakelijke markt neemt al toe vanwege de *Total Cost of Ownership* die over de tijd lager is geworden. Bestaande en beoogde maatregelen, zoals de pseudo-eindheffing (belastingplan 2026) dragen bij aan de vraag naar emissievrije voertuigen. Op dit moment worden daarom geen nieuwe aanvullende maatregelen voorzien.

13.

Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet aankijkt tegen een technologieneutrale benadering in de mobiliteitstransitie en welke rol verschillende aandrijftechnologieën in de overgangsfase kunnen spelen.

Zoals uiteengezet in het BNC-fiche over de herziening van het CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's, zet het kabinet zich in voor een schoner, onafhankelijker en veiliger Europa. Daarom werkt het kabinet toe naar CO₂-emissievrij wegvervoer in 2050. De hoofdroute is daarbij de versnelde elektrificatie van het wagenpark, tenzij dat niet anders kan. De verwachting is dat dit ook tijdig betaalbaar en voldoende

¹¹ Zie data van de *European Alternative Fuels Observatory* (EAFO), Q4 2025

toegankelijk zal zijn voor burgers en bedrijven. De elektrificatie van het wagenpark is niet alleen belangrijk voor de CO₂-emissiereductie, maar met name ook voor de luchtkwaliteit en de energie-efficiëntie. In de overgangsfase spelen alle aandrijftechnologieën een rol, ook de inzet van biobrandstoffen, omdat het kabinet ook kijkt naar de wijze waarop de CO₂-emissies van bestaande voertuigen met een verbrandingsmotor verminderd kunnen worden. Voertuigen uit Nederland blijven namelijk nog circa 20 jaar rondrijden op de weg. Het is daarom van groot belang om de nieuwverkoop van aandrijftechnologieën met een aantoonbaar hoge praktijkuitstoot en lage energie-efficiëntie, zoals plug-in hybride voertuigen of voertuigen met een traditionele verbrandingsmotor, niet onnodig te faciliteren.

Automobiel Omnibus; (Fiche: Automobiel Omnibus)

14.

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.

In een bijlage bij het Commissievoorstel voor de Automobiel Omnibus gaat de Commissie uit van een EU-brede accumulatieve besparing van 2,118 miljard Euro over de periode 2027–2029 als gevolg van de maatregelen samen. Het concrete effect voor Nederlandse ondernemers is onduidelijk en mogelijkwerwijs beperkt. Het streven van de Commissie is om voor de EU automobielsector als geheel vereisten te vereenvoudigen en procedures te stroomlijnen. Dit omvat ook andere actoren dan ondernemers. Het kabinet heeft daarbij in het BNC-fiche over de Automobiel Omnibus aangegeven dat naast de versimpelingsopgave ook andere belangen, zoals verkeersveiligheid en verduurzaming, moeten worden gediend met het Omnibusvoorstel. Bij de onderhandelingen over het Commissievoorstel zet het kabinet zich, in lijn met het BNC-fiche, in om onnodige kosten of complexiteit te voorkomen of te beperken tot een minimum.

GroenLinks-PvdA-fractie

15.

Deze leden vragen daarom wat de prioriteiten zijn van het kabinet op dit vlak [internationaal spoorvervoer]. 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?

Het kabinet steunt de ontwikkeling van het internationaal spoorvervoer in Europees verband. Een aantrekkelijk raamwerk voor Europese rail ticketing is daarbij een belangrijk onderdeel. Het kabinet zet zich in voor het bevorderen van het netwerk van internationale treindiensten. Nederland werkt daarbij nauw samen met andere Europese lidstaten in het platform voor internationaal personenvervoer (IRP) en verwacht later dit jaar een 6^e voortgangsrapport aan te bieden aan de EU-transportministers. Oostenrijk en Nederland nemen hierbij als co-voorzitters van

het platform een agenda settende rol in. De verwachting is dat het 6e voortgangsrapport inzicht geeft in de ontwikkeling van het aanbod van het Europese netwerk van treindiensten en speerpunten benoemt voor verdere samenwerking tussen lidstaten en de spoorwegsector.

16.

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?

Regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen kunnen een belangrijke rol spelen bij het verbinden van grensregio's en het versterken van de sociale cohesie en economische verbondenheid. Ondanks deze rol blijkt het in de praktijk vaak weerbarstig om dergelijke verbindingen tot stand te brengen. Dat zit voor een deel in financiering, zowel om voldoende prioriteit hiervoor te krijgen als ook in de culturele verschillen qua besluitvorming tussen landen en regio's. Daarnaast blijken ook heel vaak verschillende systemen en nationale wet- en regelgeving grensoverschrijdende projecten lastiger en ook duurder te maken. Het kabinet agendaert dit onderwerp actief in overleggen met de buurlanden en werkt met de buurlanden concreet samen aan oplossingen. Ook is het 1 van de thema's in het IRP. Nederland zal hiervoor bij de Commissie ook aandacht voor vragen, bijvoorbeeld via het 6e voortgangsrapport van het IRP dat later dit jaar aan de EU-transportministers wordt aangeboden. Het kabinet werkt ook actief samen met de buurlanden. Zo is op 18 februari 2026 een intentieovereenkomst getekend met België gericht op samenwerking spoorwegen.¹²

17.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij te lezen dat het kabinet zich ook wil inzetten voor een EU-breed ticketing-systeem. 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

¹² Spoor: vervoer- en beheerplan | Tweede Kamer der Staten-Generaal, Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 29 984, nr. 1276

geslacht? 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?

Het kabinet onderschrijft het belang van goed grensoverschrijdend spoorvervoer en een EU geharmoniseerd kader voor internationale ticketing. De Commissie werkt aan wetgevende voorstellen voor MDMS (Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten), SDBTR (Single Digital Booking and Ticketing Regulation) en een herziening van de passagiersrechtenverordening spoor, die allen relevant zijn voor internationale ticketing. Nederland heeft aandacht gevraagd voor Europese ticketing in diverse internationale fora, zoals onlangs in het IRP, en benadrukt het belang van toepassing van de FRAND (Fair, Reasonable, And Non-Discriminatory) principes. De drie voorstellen van de Commissie over internationale ticketing worden in mei 2026 verwacht. Ze beogen de beschikbaarheid en transparantie van het aanbod van internationale rail tickets en de rechten van de internationale treinreiziger te bevorderen en daarmee het internationaal personenvervoer te stimuleren. Na publicatie van de voorstellen wordt een BNC-fiche opgesteld met het kabinetsstandpunt ten behoeve van de onderhandelingen tussen Raad, Europees Parlement en Commissie. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden. Daarnaast is in het kader van digitalisering een belangrijke stap gezet in de regels voor uitwisseling van data in de spoorwegsector met de in februari 2026 gepubliceerde Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor Telematicatoepassingen (TSI Telematics)¹³. Met deze data uitwisseling is een basis gelegd voor meer Europese harmonisatie op het gebied van rail ticketing.

18.

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.

In de schriftelijke beantwoording van vragen gesteld tijdens het Commissie Debat OV en Taxi op 1 april jl.¹⁴ heeft het kabinet aangegeven doorlopend in gesprek te blijven met onze buurlanden. Dat doen we bijvoorbeeld met Duitsland, en ook met Zweden en Denemarken.

19.

¹³ (EU) 2026/253 van 6 februari 2026, Implementing regulation – EU – 2026/253 – EN – EUR-Lex

¹⁴ Openbaar vervoer | Tweede Kamer der Staten-Generaal, nummer:23 645-883

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?

Het verzoek om na te denken over energiebesparende maatregelen is op (hoog-)ambtelijk niveau aan lidstaten gedaan. Het kabinet is in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad met de sector in gesprek over de mogelijkheden voor het stimuleren van openbaar vervoer (ov). Een taskforce in de sector gaat kijken naar de mogelijkheid van goedkoper vervoer op de korte en middellange termijn. Het kabinet moedigt het ov als energie efficiënte mobiliteitsvorm aan. Zo heeft het kabinet het ov uitgesloten van de Energy Efficiency Directive¹⁵, zodat deze de groei van het ov-gebruik niet in de weg staat.

CDA-fractie

20.

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?

Het kabinet heeft met de sectoragenda maritieme maakindustrie «*No guts no Hollands glorie*» vol ingezet op het versterken en toekomstbestendig maken van de maritieme maakindustrie. Het kabinet beschouwt de maritieme maakindustrie als een strategische sector voor de bescherming van onze nationale vitale belangen. Daarom wordt ingezet op het behoud van cruciale maritieme kunde, kennis en industriële capaciteit en het beperken van ongewenste onafhankelijkheden van het buitenland. Nederland heeft samen met Duitsland de Commissie opgeroepen om met een Europese strategie te komen.¹⁶

Het kabinet is voornemens een actieve rol te nemen in de uitvoering van de Europese Industriële Maritieme Strategie. In de strategie zijn diverse maatregelen aangekondigd die ten doel hebben kritische technologieën en knowhow te behouden. Een voorbeeld hiervan is de *EU Industrial Maritime Value Chains Alliance*, ter versterking van industriële waardeketens waar Nederland voornemens is zitting in te nemen.

21.

De leden van de CDA-fractie lezen dat lidstaten aandacht vragen voor het financieringslandschap en voor het uitstellen van

¹⁵ (EU/2023/1791), Directive – 2023/1791 – EN – EUR-Lex

¹⁶ Non-paper Towards a Resilient and Competitive European Maritime Industry.

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?

Het kabinet verwelkomt de maatregelen ter stimulering van innovatie en het financieringslandschap van de maritieme industrie. Dit was ook een van de pijlers uit de non-paper van Nederland en Duitsland, ter onderbouwing van de Europese maritieme industriestrategie. Specifiek op regelgeving met betrekking tot autonoom varen is het kabinet van mening dat mondiale regelgeving vanuit de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de voorkeur heeft boven (extra) EU regelgeving.

Innovatie en regelgeving zijn geen tegenstelling van elkaar. Regelgeving moet innovatie mogelijk maken en innovatie kan nodig zijn om aan (strengere) regels te voldoen. Het kabinet is dan ook voornemens om in de Transportraad te benadrukken dat er moet worden ingezet op maritieme innovatie en het verbeteren van de financierbaarheid van de sector. In het geval aanvullende regelgeving nodig is om doelstellingen te behalen uit de strategie, zal het kabinet kritisch kijken of de regelgeving noodzakelijk is.

22.

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?

Over de Nederlandse inzet in de EU Transportraad wordt de Kamer geïnformeerd via het BNC fiche van de EU Havenstrategie, dat op korte termijn met de Kamer wordt gedeeld. In de Transportraad wordt gewerkt aan raadsconclusies, ook deze worden aan de hand van de verslaglegging van de EU Transportraad met de Kamer gedeeld.

Nederland zet in op de bescherming van strategische haveninfrastructuur via een aanpak op zowel Europees als nationaal niveau. Op Europees niveau zal Nederland in de Transportraad, blijven oproepen om de gezamenlijke inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Waar nodig door verdere uitbreiding van het instrumentarium. Dit met als doel een gelijk speelveld te borgen en de weerbaarheid van de Unie als geheel tegen dit type dreiging te verhogen.

Naast het beschermen van havens tegen ongewenste buitenlandse invloeden is het bevorderen van concurrentiekracht een belangrijke pijler van de Havenstrategie. Het kabinet waardeert de steun van de Europese Commissie om de concurrentiekracht van Europese havens te behouden en versterken en onderschrijft de benoemde prioriteiten. Het kabinet zet in op het wegnemen en voorkomen van ongerechtvaardigde interne-marktbelemmeringen en voor betere toepassing van huidige interne-marktregels. De Commissie roept in de strategie de lidstaten op om op diverse terreinen nationaal niveau actie te ondernemen. Nederland zal er bij de Commissie en andere lidstaten op aandringen hierbij zoveel mogelijk een gecoördineerde aanpak te volgen om belemmeringen voor de interne markt te voorkomen en een gelijk speelveld te bevorderen.

Nederland zal hierbij aangeven dat bij nieuwe initiatieven van de Commissie steeds aandacht moet zijn voor beperking van regeldruk. Daarbij is ook de samenwerking tussen havens en betrokkenheid van marktpartijen uit de hele keten essentieel.

23.

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?

Nederland heeft rondom de totstandkoming van Havenstrategie het belang onderstreept van een versterkt Europees instrumentarium om havens te verder te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden. Onder meer via het Nederlandse *non-paper* en door Instituut Clingendael en de Erasmus Universiteit onderzoek te laten verrichten naar de mogelijkheden voor een versterkt Europees beleidskader op dit gebied.¹⁷

Het kabinet steunt de inzet van de Commissie voor een versterkte Europese aanpak voor havens, gericht op het verder beperken van risico's die samenhangen met economische aanwezigheid van derde landen. De Commissie zet hierbij onder meer in op het verduidelijken van het bestaande EU-instrumentarium tegen ongewenste buitenlandse invloed, met sectorspecifieke richtsnoeren voor de havensector. Daarnaast wordt gewerkt aan een EU-breed raamwerk om buitenlandse investeringen in havens beter in kaart te brengen en te monitoren, waarmee de gezamenlijke kennispositie van de Unie wordt versterkt, in lijn met het Nederlandse *non paper*.

Nederland zal, onder meer in de Transportraad, blijven oproepen om de Europese inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Waar nodig door verdere uitbreiding van het instrumentarium.

24.

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?

Nederland zal blijven oproepen om de Europese inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden.

Mocht het huidige Europese instrumentarium te vrijblijvend of onvolgende toereikend blijken om dreigingen weg te nemen, dan zal Nederland zich, onder meer via de Transportraad, inzetten voor aanscherping en waar nodig uitbreiding. Tegelijkertijd werkt het kabinet hard aan de nationale implementatie van het Europese instrumentarium, als concrete stappen voor het borgen van economische veiligheid. Zie hierbij ook het antwoord op vraag 9.

25.

¹⁷ Kamerstukken 2024/25, 31 409, nr. 464. en 2024/25, 22 112, nr. 4100

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?

Het kabinet staat, in lijn met de motie Boelsma/Hoekstra¹⁸, welwillend tegenover het onderzoeken van verdere versterking van het nationale instrumentarium om havens te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden. De uitkomsten van deze inventarisatie zullen ook met de Commissie worden gedeeld met oog op de mogelijk bredere toepassing hiervan binnen de Unie als geheel.

Nederland zal in de Transportraad blijven oproepen om de Europese inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Waar nodig door verdere uitbreiding van het instrumentarium. Hierbij moet onder meer worden gekeken naar het aanwijzen van kritieke entiteiten, buitenlandse eigendomsposities en de mogelijkheid om bij risico's in te grijpen.

26.

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

Nederland heeft in aanloop naar de totstandkoming van de EU Havenstrategie met meerdere EU-Lidstaten overleg gevoerd over de invulling van strategie, waaruit (op hoofdlijnen) kon worden geconcludeerd dat EU-Lidstaten behoefte hebben aan een strategie die een koppeling maakt tussen bestaande en toekomstige initiatieven, zonder dat daar direct nieuwe wet- en regelgeving uit voortkomt. Op het gebied van (economische) veiligheid werd door meerdere lidstaten aangegeven dat de EU reeds over een uitgebreid instrumentarium beschikt en dat verdere inzet een primair nationale competentie betreft. De stap die de Commissie nu zet via de EU Havenstrategie lijkt daarom op dit moment het maximaal haalbare.

Nederland zal in de Transportraad de Commissie blijven oproepen om de Europese inzet te vergroten bij het beschermen van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Tegelijkertijd werkt het kabinet hard aan de nationale implementatie van het Europese instrumentarium, als concrete stappen voor het borgen van economische veiligheid.

Nederland zet actief in op de implementatie van de Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten (Wwke). Deze wetgeving heeft als doel zowel de fysieke als digitale weerbaarheid van Nederland te versterken. Aangezien deze wetten ook voor de spoorsector gaan gelden, is het kabinet onder andere op basis van de Wwke bezig met een sectorale risicobeoordeling voor deze sector. N.a.v. deze risicobeoordeling wordt de Samenwerkagenda Vitaal Spoor 2026–2029 opgesteld, welke concrete acties bevat voor het verhogen van de weerbaarheid van de spoorsector.

¹⁸ Motie van het lid Boelsma-Hoekstra c.s. over de weerbaarheid en economische veiligheid van havens, Kamerstuk 31 409, nr. 500, 8 april 2026.

27.

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 lidstaten zijn zelf bevoegd voor het besluiten over investeringen in infrastructuur. In de herziene TEN-T verordening¹⁹ staan wel een aantal afspraken over de vereisten waaraan het TEN-T (uitgebreide) kernnetwerk per 2030/2040 dient te voldoen. De lidstaten blijven daarbij zelf verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructuur en de financiering ervan. Ook bij de eind 2026 te verwachten besluitvorming over de TEN-T werkplannen voor de corridors «North Sea Rhine Mediterranean» en «North Sea Baltic» is deze verantwoordelijkheidsverdeling voor Nederland leidend.

Het EU-hogesnelheidsplan komt voort uit de *EU Smart & sustainable mobility strategy* en is bedoeld om de gezamenlijke ambities in de «Green Deal» en het «Akkoord van Parijs» te halen. ProRail heeft in een advies²⁰ bouwstenen aangegeven om hier vanuit Nederland effectief en doelmatig invulling aan te geven. Dit geldt niet alleen voor de lange termijn, maar ook voor de periode daar naartoe. Het gaat dan om een combinatie van het optimaal benutten van het bestaande infrastructuur en het meeliften met bekende, gerichte investeringen in het brede spoornetwerk.

28.

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?

Het kabinet hecht zowel waarde aan de grote internationale corridors tussen stedelijke netwerken als aan de verbinding van grensregio's of andere economische kerncentra. Brainport Eindhoven past daar bijvoorbeeld ook bij, wat daarom ook een plaats heeft gekregen in de intentieverklaring voor samenwerking op spoordossiers met België van februari 2026.

Met de ambities voor de verbinding IC Eindhoven-Düsseldorf wordt dit ook onderkend.

29.

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?

Nederland heeft de laatste jaren juist ook diverse regionaal grensoverschrijdende verbindingen verbeterd, zoals de Drielandentrein en komend jaar de start van Coevorden-Bad Bentheim.

¹⁹ EU 2024/1679

²⁰ Kamerbrief van 4 november 2025, nr. 29 984, nr. 1266, Spoor: vervoer- en beheerplan I Tweede Kamer der Staten-Generaal

Dergelijke voorbeelden laten zien wat haalbaar is, en wat tegelijk de uitdagingen daarbij zijn. Als het Europees plan voor hogesnelheidslijnen van de Commissie wordt besproken in de informele bijeenkomst van EU-transportministers, zal het kabinet aandacht vragen voor dit onderwerp.

30.

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?

Verbetering van de prestaties van de bestaande infrastructuur maakt deel uit van de TEN-T verordening van 2024. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om minimum snelheidsvereisten en het kunnen faciliteren van 740 meter treinlengte in het spoorgoederenvervoer. Ook ERTMS-implementatie is van belang voor oplossen capaciteitsknelpunten. Hiervoor ontwikkelt het ministerie nu samen met ProRail een implementatiestrategie. In de per eind 2026 te verwachten besluitvorming over de werkplannen voor de Europese transportcorridors worden deze prestatie-eisen en de benodigde investeringen daarvoor geadresseerd. Ook zullen daarbij de capaciteitsknelpunten op bestaande verbindingen aan de orde komen. Onderzoek door ProRail laat zien dat binnen de bestaande capaciteit nog ruimte is voor groei van het internationaal reizigersvervoer. Het ministerie faciliteert aanbieders waar mogelijk om deze ruimte te benutten. Waar infrastructurele knelpunten bestaan worden deze binnen bestaande financiële kaders meegenomen, al dan niet in samenwerking met buurlanden. Voorbeelden zijn de aanpak van Venlo, die van groot belang is voor de IC Eindhoven–Düsseldorf, maar ook voor de Maaslijn. Een ander voorbeeld is de renovatie van de Friesenbrücke op de verbinding Groningen–Leer.

31.

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 netwerkwaarde voor de reiziger is onder andere gebaseerd op de frequentie en kwaliteit van de internationale vervoersdiensten en de aansluitingen tussen internationaal, nationaal en regionaal vervoer. Investeringen in de infrastructuur dienen daar ook aan bij te dragen. Zoals in het BNC-fiche is aangegeven ziet het kabinet Europese actie gerechtvaardigd ter verbetering van het netwerk van Europese treindiensten.

32.

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. Het kabinet onderschrijft het belang van goed grensoverschrijdend spoorvervoer en een EU geharmoniseerd kader voor internationale ticketing. De Commissie werkt aan wetgevende

voorstellen voor MDMS (Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten), SDBTR (Single Digital Booking and Ticketing Regulation) en een herziening van de passagiersrechtenverordening spoor, die allen relevant zijn voor internationale ticketing. Deze voorstellen van de Commissie worden in mei 2026 verwacht. Ze beogen de beschikbaarheid en transparantie van het aanbod van internationale rail tickets en de rechten van de internationale treinreiziger te bevorderen en daarmee het internationaal personenvervoer te stimuleren. Nederland vraagt aandacht voor Europese ticketing in diverse internationale fora. Na publicatie van de voorstellen door de Commissie wordt een BNC-fiche opgesteld met het kabinetsstandpunt ten behoeve van de onderhandelingen tussen Raad, Europees Parlement en de Commissie. Een dergelijk onderhandelingstraject duurt normaliter circa 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden.

JA21-fractie

33.

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 leasemaatschappijen 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?

Het Commissievoorstel legt doelstellingen op aan EU-lidstaten, niet aan het mkb, en zelfs niet direct aan grote ondernemingen zelf. De lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. Het voorstel richt zich daarmee niet op het mkb. De kabinetsinzet zoals geformuleerd in het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen is om eventuele gevolgen voor het mkb zoveel mogelijk te beperken.²¹ Leasemaatschappijen zijn niet expliciet ontzien met dit voorstel, behalve als deze leasemaatschappijen niet gelden als een grote onderneming. Op dit moment is het nog niet bekend hoeveel leasemaatschappijen gelden als grote onderneming noch hoeveel geleasede voertuigen van het mkb daarmee potentieel onder dit voorstel zouden vallen. Het kabinet onderzoekt nog de precieze gevolgen en neemt vervolgens een besluit over het inrichten van een nationale doelstelling.

34.

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?

Het is positief dat Nederland de ambities naar verwachting ruimschoots haalbaar acht. Dit geldt echter ook voor de lidstaten met een lagere elektrificatie van het wagenpark. Op basis van een analyse van Transport & Environment blijkt dat enkel Duitsland, Italië, Oostenrijk en Ierland één of twee procentpunt extra groei moeten realiseren om de doelstellingen

²¹ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271.

te halen.²² Een hoger ambitieniveau zou zorgen dat de ingroei van elektrische voertuigen in de hele EU versterkt wordt en dus van meerwaarde is ten opzichte van bestaand beleid. De kritiek op het ambitieniveau richt zich, zoals benoemd in het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen, met name op de keuze om een doelstelling voor laag-emissievoertuigen op te nemen en om zware bedrijfsvoertuigen niet op te nemen als onderdeel van de verordening.

35.

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?

Het voorstel richt zich daarmee niet op het mkb. De kabinetsinzet, zoals geformuleerd in het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen, is om eventuele gevolgen voor het mkb zoveel mogelijk te beperken.²³

36.

Hoe verhoudt zich de kritiek op het ambitieniveau met de grote problematiek rondom netcongestie, die verdere elektrificatie in de weg staat?

Op dit moment zijn er nog geen signalen dat het ambitieniveau wat betreft de elektrificatie van het zakelijke wagenpark niet gehaald kan worden. Wel is het zo dat het Ministerie van IenW, het Ministerie van KGG, netbeheerders en de sector nauw samen optrekken om oplossingen te zoeken voor plekken waar het nu al knelt. Werkgevers die als gevolg van netcongestie niet (meteen) de mogelijkheid hebben om op eigen terrein (tijdig) private laadvoorzieningen te kunnen realiseren hebben een goed alternatief. Nederland heeft namelijk een bestaand en groeiend netwerk met voldoende publieke (snel)laders. Er zijn daarmee voldoende alternatieven voorhanden om medewerkers elektrisch te kunnen laten rijden. Daarnaast is als gevolg van netcongestie met mitigerende maatregelen vaak nog veel mogelijk om private laadvoorzieningen binnen de bestaande netaansluiting te realiseren zoals bijvoorbeeld met *loadbalancing* en/of batterijoplossingen.

37.

Welke gevolgen is de Staatssecretaris van plan te verbinden aan de kritiek op het ambitieniveau?

Bij de onderhandelingen zet het kabinet in op het behoud van ambitie in het voorstel. Zo is er bij de eerste besprekingen van het voorstel in Raadsverband aangegeven dat het kabinet een hoger ambitieniveau had verwacht.

38.

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?

Het kabinet is het eens dat een gelijk speelveld voor bedrijven van belang is en dat afwijkende ambities eerlijke concurrentie niet dienen te verstoren. Daarom heeft het kabinet vooruitlopend op de publicatie van het voorstel herhaaldelijk ingezet op een ambitieus wetgevingsvoorstel die het ambitieniveau in de gehele EU stimuleert. Een sterkere elektrifi-

²² Zie hier de publicatie van T&E uit februari 2026.

²³ Kamerstukken II 2025–26, 22 112, nr. 4271.

catie van lidstaten verbetert het gelijke speelveld ten opzichte van Nederland met een relatief hoge elektrificatiegraad.

39.

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 3.500kg en de 4.250kg 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?

De rij- en rusttijden zijn inderdaad bedoeld voor het bevorderen van de verkeersveiligheid en het waarborgen van goede arbeidsomstandigheden van chauffeurs. Op grond van de huidige regelgeving kunnen lidstaten reeds besluiten om bedrijfsvoertuigen die worden aangedreven door aardgas, LPG of elektriciteit, voor ritten binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats vrij te stellen van de Europese rij- en rusttijden en daarmee de tachograafplicht. Nederland maakt al gebruik van deze bestaande mogelijkheid. Op dit moment is namelijk sprake van een ongelijk speelveld tussen het gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor en voertuigen met een batterijpakket. De uitzonderingspositie voor voertuigen met een elektrische aandrijving – op dit moment ook al mogelijk middels de huidige vrijstelling – zorgt voor een verbetering van het gelijke speelveld. Het is daarmee bevorderlijk voor een techniekneutraal speelveld. Het uitgangspunt van het kabinet is hierbij zowel de verkeersveiligheid, de arbeidsomstandigheden, als het uitgangspunt van een CO₂-emissievrij wegvervoer in 2050. In lijn met het BNC-fiche over de Automobiel Omnibus²⁴ kijkt het kabinet tijdens de onderhandelingen zorgvuldig naar eventuele gevolgen voor de verkeersveiligheid en het welzijn van bestuurders te borgen wanneer de toepassing van de tachograafvrijstelling in praktijk of door bilaterale afspraken niet beperkt blijft tot een straal van 100 km.

BBB-fractie

40.

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.

²⁴ Kamerstukken II 2025–26. 22 112, nr. 4272.

Het kabinet onderkent het strategisch belang van een sterke en technologisch leidende Europese scheepsbouwsector, mede in het licht van de huidige geopolitieke ontwikkelingen. Mede hierom is het van belang om niet enkel als lidstaat met actief industriebeleid te komen, maar om echt een vuist te maken en nog slagvaardiger te zijn dient dit in samenwerking met alle lidstaten te worden opgepakt. Door het versterken van de Europese maritieme maakindustrie en het borgen van kritieke technologie en kennis, wordt de afhankelijkheid van derde landen verminderd en blijft Europa in staat om maritieme kennis, kunde en industrie te behouden.

Tegelijkertijd zet het kabinet in op het principe van open strategische autonomie. Dit betekent dat maatregelen gericht, proportioneel en in lijn met internationale verplichtingen, waaronder WTO-regels, worden vormgegeven. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor het voorkomen van nieuwe afhankelijkheden of onbedoelde handelsbelemmeringen voor Nederlandse bedrijven. Gezien het internationale karakter van de maritieme sector en de verwevenheid van mondiale waardeketens, is het van belang dat maatregelen geen verstrend effect hebben op bestaande handelsstromen en de concurrentiepositie van Nederlandse scheepsbouwers en havens.

Het kabinet blijft zich er daarom voor inzetten dat Europese initiatieven bijdragen aan een gelijk Europees en mondiaal speelveld en versterking van de concurrentiekracht, zonder afbreuk te doen aan de open handelspositie van Nederland.

41.

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?

De Europese havenstrategie introduceert geen nieuwe Europese regelgeving en brengt daarom niet direct gevolgen voor regeldruk met zich mee. Het is staand beleid van de Nederlandse regering om bij nieuwe initiatieven aan te dringen op beperking en waar mogelijk vermindering van regeldruk. Ook het BNC-fiche dat naar uw Kamer zal worden gezonden heeft hier de nodige aandacht voor. Op havens en achterlandverbindingen zijn vele Europese regels van toepassing. Sommige daarvan zijn sector overstijgend. Dergelijke regels gaan in algemene zin over bijvoorbeeld transport, milieu en mededinging. Andere Europese regels bevatten specifieke bepalingen voor havens en achterlandverbindingen, zoals de verordening voor de trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) of de Europese zeehavenverordening.²⁵ Uitgaande van wetgevende instrumenten (richtlijnen en verordeningen) zijn er al vele tientallen in meer of mindere mate van toepassing op havens en achterlandverbindingen. Welke instrumenten daar in de toekomst nog bijkomen is niet precies aan te geven, zodat niet concreet kan worden aangegeven wat de cumulatieve impact voor de Nederlandse havens is.

42.

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

²⁵ Verordening (EU) 2017/352

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?

Instandhouding van de bestaande infrastructuur is voor het kabinet een prioriteit. Bij het beoordelen van investeringen in nieuwe mogelijke hogesnelheidsinfrastructuur zal ook in de noodzakelijke kosten-batenafwegingen structureel rekening moeten worden gehouden met de toekomstige instandhoudingsopgave. Verbetering van bestaande spoorinfrastructuur kan voor Europese cofinanciering in aanmerking komen. Momenteel worden de prioriteiten binnen het mobiliteitsfonds opnieuw tegen het licht gehouden.²⁶ Zoals uiteengezet in het BNC-fiche is het van kabinet van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Daarnaast wil het kabinet niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen na 2027.²⁷

43.

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?

Het voorstel richt zich niet op het mkb, dus er zullen geen direct gevolgen voor het mkb zijn. Er is daarom vooralsnog ook geen indicatie dat flankerende maatregelen op nationaal of Europees niveau nodig zijn. Waar er toch sprake zou kunnen zijn van indirecte gevolgen in de praktijk, is kabinetsinzet zoals geformuleerd in het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen, om eventuele gevolgen voor het mkb zoveel mogelijk te beperken. Het kabinet onderzoekt nog de precieze nationale gevolgen en neemt vervolgens een besluit over het inrichten van een nationale doelstelling. De verschillen in de kosten en baten waar de BBB-fractie naar verwijst, komen terug in de impact analyse van de Europese Commissie. Uit die impact analyse blijkt dat het voorstel kan leiden tot kosten voor het mkb of burgers, doordat het totale aanbod van elektrische voertuigen niet toeneemt en de afname van elektrische voertuigen bij grote ondernemingen gerealiseerd moet worden. Daardoor kunnen er minder elektrische voertuigen beschikbaar zijn voor consumenten en mkb. Als gevolg daarvan lopen zij eventuele hogere kosten op die gepaard gaan met het blijven gebruiken van voertuigen met een verbrandingsmotor, als gevolg van de hogere operationele en brandstofkosten. De impact analyse gaat enkel over gevolgen over de EU als geheel. Het is onduidelijk wat de precieze gevolgen voor Nederland zouden zijn. Het kabinet heeft in het BNC-fiche over verduurzamen zakelijke voertuigen zich bij de onderhande-

²⁶ Kamerbrief over prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl, 36 800-A, nr. 39 van 16 maart 2026

²⁷ BNC fiche Europa verbinden via hogesnelheidslijnen, Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 22 112, nr. 4228

lingen in te zullen zetten om meerkosten voor burgers en het mkb te vermijden.

44.

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.

De BBB-fractie benoemt als randvoorwaarden de laadinfrastructuur, netcapaciteit en betaalbare energie. Deze randvoorwaarden zijn in Nederland in orde en er is geen sprake van een gebrek aan benodigde uitvoeringscapaciteit.

In de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR-verordening)²⁸ zijn bindende streefcijfers per lidstaat bepaald. Nagenoeg alle lidstaten voldoen ruimschoots aan de vloot-gebaseerde streefcijfers voor het aanbod van publiek toegankelijke laadpunten voor personen- en bestelauto's²⁹. Met dit Europese laadnetwerk is er een stabiele basisvoorziening gelegd waarna vervolgens vraag-gestuurd het laadnetwerk zich verder kan gaan ontwikkelen. Bovendien hebben veel eigenaren van elektrische auto's ook de mogelijkheid om zelf een laadpunt te laten installeren.

Nederland heeft een van de meest uitgebreide (semi-)publieke en private netwerken aan zowel reguliere als snelladers met een zeer gezonde verhouding van aantal elektrische (bestel)auto's versus laadpunten. In januari 2026 stond de teller op ruim 200.000 (semi)publieke laadpunten. Als de private laadpunten worden meegerekend, zijn dat er meer dan 1 miljoen.

Hiermee is nog voldoende ruimte om verwachte groei van elektrische voertuigen op te kunnen vangen.

Energie, is, zeker buiten de piekmomenten op het net nog veel beschikbaar. Het laden van elektrische voertuigen biedt juist bij uitstek veel flexibiliteit om de daluren te vullen. De meeste elektrische auto's hoeven namelijk niet tijdens piekuren te laden en kunnen daarmee juist helpen om het elektriciteitsnet te ontlasten. Aanvullend voordeel is dat we op deze manier ook duurzame opwek beter benutten. Denk aan het overschot aan zonne-energie in de middag en wind in de nacht. De flexibiliteit die een elektrische auto geeft biedt de consument en bedrijven dus ook de mogelijkheid om de auto op te laden op het moment zij de elektriciteit zelf opwekken of op het moment dat elektriciteitsprijzen laag zijn. Omdat we in Nederland steeds meer elektriciteit uit duurzame bronnen opwekken zijn de elektriciteitsprijzen bovendien minder kwetsbaar voor geopolitieke ontwikkelingen.

²⁸ Verordening (EC)2023/1804

²⁹ Zie data van de *European Alternative Fuels Observatory* (EAFO), Q4 2025