

Vergaderjaar 2025–2026

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1167**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2025

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 4 december a.s. te Brussel. De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer.

Mocht de formele agenda op belangrijke punten anders zijn, dan wordt u hierover nader geïnformeerd.

Voorts wordt de kamer in deze brief ook geïnformeerd over de kabinetsinzet betreffende de voorstellen tot gerichte wijziging van de Europese tolheffingsregels (Eurovignetrichtlijn).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.A. Aartsen

## I. Geannoteerde Agenda Transportraad 4 december 2025

Op 4 december a.s. zal onder Deens voorzitterschap de Transportraad plaatsvinden in Brussel. Naar verwachting zal het voorzitterschap tijdens deze Raad inzetten op een aantal algemene oriëntaties, waaronder op de herziening van de Richtlijn Maten en Gewichten en het Pakket inzake technische controles (hierna: Roadworthiness Package).

Daarnaast worden een aantal diversenpunten verwacht. Het voorzitterschap zal informatie geven over de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (hierna: Connecting Europe Facility), een gezamenlijke verklaring competitief spoor, de stand van zaken rondom het IMO Net-Zero Framework, en er staat een presentatie over het Militaire Mobiliteitspakket gepland (verwacht op 19 november). Verder zal Nederland een gezamenlijke verklaring over Lichte Elektrische Voertuigen aandragen als diversenpunt. Tot slot zal het voorzitterschap naar verwachting aandacht besteden aan een aantal lopende wetgevingsvoorstellen, waaronder het voorstel inzake broeikasgasemissies van transportdienstverleningen (CountEmissions EU), de gerichte wijziging van de Eurovignet richtlijn en de Verordeningen betreffende passagiersrechten in de luchtvaart, Passagiersrechten multimodale reizen en handhaving van passagiersrechten in de Unie.

### **Herziening richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen**

#### Inhoud

Op 11 juli 2023 heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) de herziening van de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen gepubliceerd als onderdeel van het Vergroening van Vervoerpakket.<sup>1</sup> In de Geannoteerde Agenda's<sup>2, 3, 4</sup> en verslagen van de Transportraden van 5 december 2023<sup>5</sup>, 18 juni 2024<sup>6</sup> en 5 juni 2025<sup>7</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen over dit voorstel. Het voorstel zal naar verwachting worden geagendeerd voor een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad van 4 december 2025.

De Richtlijn beoogt uniforme regelgeving tot stand te brengen binnen de EU met betrekking tot de toegestane gewichten en afmetingen van vrachtwagens die gebruikt worden voor goederenvervoer. Gezien de strategische positie van Nederland als doorvoerland voor goederen, heeft de Richtlijn een aanzienlijke impact op de nationale economie. Het treffen van goed afgestemde afspraken binnen de Richtlijn kan daarnaast bijdragen aan het beperken van schade aan de Nederlandse infrastructuur, wat essentieel is voor het onderhoud en de instandhouding van het wegennet.

#### Inzet Nederland

Het kabinet is positief over het voorliggende voorstel onder het Deens voorzitterschap en de mogelijkheden die het biedt voor de harmonisatie van de vereisten voor zware voertuigen in het goederenvervoer. Het

<sup>1</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en)

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1046.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1071.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2024–2025, 21 501-33, nr. 1129.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1052.

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1077.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2024–2025, 21 501-33, nr. 1143.

kabinet heeft zich conform het aan uw Kamer toegestuurde BNC-fiche<sup>8</sup> ingezet voor het behoud van dimensies die passen binnen de huidige infrastructuur, met een maximale aslast van 11,5 ton en een maximale hoogte van 4,00 meter. In het compromisvoorstel zijn deze maxima behouden.

Daarnaast heeft het kabinet gepleit voor het vaststellen van een absolute maximale extra lengte (90 centimeter) voor emissieloze vrachtwagens. Een absolute maat is goed te handhaven. Eerder was een voorstel om te werken met een draaicirkel<sup>9</sup>, die veel lastiger te handhaven zou zijn. In het compromisvoorstel is deze absolute maximale extra lengte opgenomen waarmee het kabinet kan instemmen.

Ten aanzien van het maximaal toegestane gewicht voor vrachtwagens heeft het kabinet ingezet op harmonisatie op 44 ton voor alle voertuigen (elektrisch en fossiel aangedreven). Het huidige maximum gewicht is in EU-verband 40 ton. Het bereiken van consensus over dit punt bleek echter complex, aangezien een aantal lidstaten zorgen heeft geuit over mogelijke schade aan de infrastructuur door zwaarder verkeer bij het gebruik van 44 ton voertuigen (deze lidstaten hanteren nu een lager maximum dan 44 ton). In het laatste compromisvoorstel is het maximale toegestane gewicht vastgesteld op maximaal 44 ton voor zero-emissievoertuigen (max. 46 ton bij intermodaal vervoer) en op maximaal 40 ton voor dieselloortuigen (max. 44 ton bij intermodaal vervoer). Hoewel dit niet de meest ambitieuze uitkomst is, kan het kabinet met dit voorliggende compromis instemmen.

Het voorstel ondersteunt een EU-brede aanpak voor vrachtverkeer en grensoverschrijdende inzet van Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV), wat aansluit bij het huidige kabinetsbeleid.

Onder voorbehoud van eventuele ontwikkelingen of besluiten die in de tussentijd kunnen plaatsvinden, kan Nederland instemmen met dit voorstel. Het kabinet ziet ruimte voor meer ambitie in de verduurzaming van het zware wegtransport, in lijn met de klimaatdoelstellingen maar het kabinet waardeert dat het nieuwe voorstel meer gewicht en lengte toestaat voor emissieloze vrachtwagens en daarmee de vergroening van het vrachtwagenpark stimuleert.

#### Krachtenveld

Zowel het Spaanse als Belgische voorzitterschap hebben geprobeerd om met de lidstaten een akkoord te bereiken op het voorstel. Deze pogingen stuitten echter op te veel bezwaren van verschillende lidstaten, waardoor het beide voorzitterschappen niet is gelukt een akkoord te bereiken. Het Hongaars voorzitterschap heeft de Richtlijn niet geagendeerd voor bespreking en ook tijdens het Poolse voorzitterschap is geen consensus bereikt. Het Deense voorzitterschap heeft het voorstel opnieuw op de agenda gezet. In het huidige compromisvoorstel zijn de belangrijkste bezwaren van lidstaten ten aanzien de maximale aslast, gewichten en de maximale hoogte voor zware voertuigen weggenomen.

---

<sup>8</sup> *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3783.

<sup>9</sup> Een draaicirkel is de kleinste cirkelvormige ruimte die een voertuig nodig heeft om volledig om zijn as te kunnen draaien.

## Roadworthiness Package

### Inhoud

Uw Kamer is eerder geïnformeerd ter voorbereiding op de Transportraad van 5 juni 2025, waar het Pakket inzake technische controles (Roadworthiness package) op de agenda stond. Tijdens de volgende Transportraad, op 4 december 2025, zal het Roadworthiness package opnieuw geagendeerd worden.<sup>10</sup> Het pakket, dat op 24 april jl. is gepubliceerd, omvat de herziening van drie richtlijnen: de richtlijn betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens<sup>11</sup>, de richtlijn inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen<sup>12</sup> en de richtlijn betreffende de technische controle langs de weg.<sup>13</sup> Deze richtlijnen maken onderdeel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor zorgt dat voertuigen aan bepaalde veiligheids- en milieu-normen voldoen en er een betere technische controle op voertuigen plaatsvindt.

Het pakket heeft als doel om de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren, bij te dragen aan duurzame mobiliteit en het vrije verkeer van personen, diensten en goederen in de EU te vergemakkelijken. Daarnaast heeft het tot doel de voertuigregistratie binnen de gehele EU verder te harmoniseren.

Op 28 mei 2025 is uw kamer geïnformeerd over het kabinetsstandpunt ten aanzien van het Roadworthiness package<sup>14</sup>. Tevens zal uw Kamer voorafgaand aan het commissiedebat verkeersveiligheid van 17 december 2025 worden geïnformeerd middels een verzamelbrief. In deze brief zal een toezegging worden afgedaan die betrekking heeft op de impact van het Roadworthiness package op de interne markt.

### Inzet Nederland

Het kabinet is in beginsel positief over het voorstel en verwelkomt de doelstelling van de Commissie om met dit pakket zowel de verkeersveiligheid te verbeteren als duurzame mobiliteit binnen de EU te bevorderen en daarmee aan te sluiten op andere voertuigregelgeving.

#### *Periodieke technische controle en technische controle langs de weg*

Het kabinet is voorstander van samenhangende Europese voertuigwetgeving op basis van *lifetime compliance*, en van ontwerp tot eindverwerking van het voertuig. Dit vereist een voortdurende koppeling tussen fabrikanten, autoriteiten, reparatie- en onderhoudsmarkt en voertuigeigenaren gedurende de gehele levenscyclus van het voertuig om ervoor te zorgen dat het emissie- en veiligheidscontrolesysteem de gehele levensduur meegaat. Wel is het kabinet van mening dat de introductie van eventuele nieuwe testmethoden en de toevoeging van voertuigcategorieën moeten bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast moeten deze maatregelen eenvoudig, betaalbaar en effectief zijn voor burgers, bedrijven en uitvoerende instanties. Ook vindt het kabinet het belangrijk dat voldoende rekening wordt gehouden met de bescherming van privacy van burgers.

<sup>10</sup> Zie: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_1083](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1083).

<sup>11</sup> Richtlijn 2014/45/EU.

<sup>12</sup> Richtlijn 2014/46/EU.

<sup>13</sup> Richtlijn 2014/47/EU.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2015–2016, 22 112, nr. 4070.

Het kabinet heeft na een eerste beoordeling vastgesteld dat een aantal aangekondigde maatregelen echter niet in verhouding lijken te staan tot de doelen van het voorstel zelf op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Dit geldt o.a. voor de APK voor motorfietsen, de verplichting om N1-voertuigen (bestelauto's) al vanaf het eerste jaar een emissietest te laten ondergaan, de verplichting om met een voertuig een opwarmrit op de weg te maken voor een APK-emissietest en de vergaande verplichtingen om voertuigdata uit te wisselen. Daarnaast geldt dit in het bijzonder voor de inzet van de Commissie om 30% van het wagenpark te screenen via technieken waarbij uitlaatemissies en geluid op afstand worden gemeten (*remote sensing*). Hierbij worden de uitlaatemissies of het geluid van rijdende voertuigen gescreend via specifieke vaste of mobiele apparatuur langs de kant van de weg of vanuit een rijdend voertuig. Dit neemt Nederland mee in de onderhandelingen. Het kabinet is daarbij van mening dat deze maatregelen niet eenvoudig en betaalbaar zijn. Daarnaast houden ze onvoldoende rekening met de bescherming van privacy van burgers.

#### *Kentekenbewijzen van motorvoertuigen*

Het kabinet verwelkomt de doelstelling van verdere harmonisatie van de voertuigregistratie binnen de gehele EU en ziet de herziening daarom als een positieve stap vooruit. Het kabinet onderschrijft de doelstelling van de herziening, die kan worden vertaald naar drie hoofdzaken: 1) verbetering van gegevensuitwisseling door de lidstaten; 2) mogelijkheid tot digitalisering van voertuigdocumenten en 3) het tegengaan van herregistratie van gedemonteerde voertuigen. Het is wel belangrijk dat er een redelijke implementatietermijn wordt gehanteerd om de handhavingketen in te richten en dat er, op verzoek, een fysiek voertuigdocument naast de digitale versie kan worden verstrekt. Om de gegevensuitwisseling tussen Europese registratieautoriteiten, zoals de RDW, efficiënter te maken, wil het kabinet verder ook dat het elektronisch Certificaat van Overeenstemming (eCvO), ofwel het digitale «geboortebewijs» van een voertuig, wordt toegevoegd aan de basisregistratie voertuigen.

Het kabinet is geen voorstander van het gebruik van het centraal gegevensuitwisselingsplatform MOVE-HUB ten behoeve van informatieuitwisseling, maar vindt dat hiervoor de bewezen uitwisselingssystematiek van EUCARIS gebruikt moet worden. Bij de gegevensuitwisseling is het verder van belang dat betaalbaarheid, uitvoerbaarheid en bescherming van privacygevoelige gegevens gewaarborgd blijven. Ook deze punten neemt Nederland mee in de onderhandelingen.

#### Krachtenveld

Het Deens voorzitterschap streeft ernaar om een algemene oriëntatie te bereiken. Volgens de Commissie gaat dit streven soms ten koste van de ambitie van de voorstellen. Ook enkele lidstaten hebben aangegeven dat onderwerpen vrij snel uit de voorstellen worden geschrapt om de voortgang te versnellen. Op moment van schrijven zijn de onderhandelingen in Raad nog gaande en is er nog geen definitieve overeenstemming bereikt. Het meest recente compromisvoorstel sluit verder grotendeels aan bij de Nederlandse standpunten.

#### *Periodieke technische controle en technische controle langs de weg*

De richtlijn wordt verwelkomd door een grote groep lidstaten. Deze groep kan zich in beginsel scharen achter de doelstellingen van het pakket: het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van schone lucht en het verhogen van de technische betrouwbaarheid van voertuigen. Een

belangrijk punt van zorg voor veel lidstaten, waaronder Nederland, is de financiële en praktische impact van dit pakket voor burgers en bedrijven. Daarnaast zijn er zorgen bij lidstaten over de inzet van *remote sensing* voor 30% van het wagenpark omdat niet duidelijk is of de kosten opwegen tegen de gezondheidsvoordelen. Sinds de vorige herziening hebben veel lidstaten een APK voor motorfietsen ingesteld. Het Nederlandse standpunt blijft dat er betere maatregelen zijn dan een APK om de verkeersveiligheid voor motorfietsen te verbeteren. Voor wat betreft het voorstel rondom *remote sensing* en de APK voor motorfietsen is het kabinet hier tevreden mee, omdat deze niet in lijn zijn met het Nederlands standpunt. Beide zaken zijn nu uit het laatste compromisvoorstel gehaald. Op het gebied van het voorstel van tellerstanden is Nederland juist ambitieuzer dan het huidige compromisvoorstel. De voorgestelde verplichting om de eigenaar van een voertuig te registreren is in deze fase uit het compromis gehaald. Het kabinet is daar tevreden mee vanwege de uitvoeringscomplexiteit.

De presentatie van het voorstel in het Europees Parlement leidde tot gemene reacties van de fracties, waarbij vooral aandacht uitging naar de keuringsfrequentie van oudere voertuigen vanuit het perspectief van de burger en de mogelijke lastenverzwaring als gevolg hiervan.

#### *Kentekenbewijzen van motorvoertuigen*

Veel lidstaten staan positief tegenover de doelstellingen van het voorstel. Het huidige compromisvoorstel sluit grotendeels aan bij de Nederlandse inzet. Een groot deel van de lidstaten kan zich vinden in een verruiming van het uitwisselen van informatie en het digitaliseren van het kentekenbewijs, omdat het de administratieve lasten vermindert en fraude tegengaat. Tegelijkertijd is een grote groep lidstaten kritisch op het registreren van alleen de eigenaar in plaats van de eigenaar én houder van het voertuig, en de inzet van de volledige set van gegevens uit het elektronisch Certificaat van Overeenstemming (eCvO). Nederland pleit juist wél voor de volledige uitwisseling van het eCvO. De Commissie zet verder sterk in op het gebruik van MOVE-HUB in plaats van EUCARIS<sup>15</sup>. Mede door de inzet van Nederland is er een relatief grote groep lidstaten die ook de voorkeur geven aan EUCARIS in plaats van MOVE-HUB. Ook maakt Nederland zich, samen met andere lidstaten, hard voor privacy bij gegevensuitwisseling tussen lidstaten.

#### **Connecting Europe Facility (CEF)**

Het voorzitterschap zal, onder de diversienpunten, informatie geven over CEF. Het CEF is een van de programma's voorgesteld in de EU-begroting (Meerjarig Financieel Kader, MFK). Het programma zal komen te hangen onder pijler 2: Concurrentievermogen, Welvaart en Veiligheid. Het CEF bestaat al sinds 2014, waarmee het CEF een continuering is binnen de hernieuwde MFK-structuur. Het doel van het CEF is het co-financieren van de bouw, ontwikkeling, beveiliging, modernisering en voltooiing van de trans-Europese netwerken voor transport en energie, vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 (hierna: TEN-T verordening) en Verordening (EU) 2022/869 (hierna: TEN-E verordening). In het Commissievoorstel ligt de nadruk sterk op het financieren van grensoverschrijdende verbindingen binnen Europa, maar is er ook ruimte om slimme, duurzame en digitale transportsystemen en militaire mobiliteit te financieren. Voor het energiedeel van het CEF geldt dezelfde insteek vanuit de Commissie: focus op de grensoverschrijdende hernieuwbare energieprojecten.

---

<sup>15</sup> European Car and Driving Licence Information System

Nederland zet in op een sterk CEF dat bijdraagt aan de doelen die vastgelegd zijn in de TEN-T en TEN-E verordening. Op transportgebied zet Nederland in op een brede interpretatie van het begrip grensoverschrijdend, zodat nationale projecten met een systeemversterkende werking op het internationale TEN-T netwerk ook kans maken op financiering. Bovendien hecht Nederland waarde aan de bestaande kansen binnen het CEF om de digitale transportsystemen en de uitrol van laadinfrastructuur te financieren. Nederland houdt vast aan de mogelijkheid om militaire mobiliteit te financieren uit het CEF, en bepleit dat dual-use projecten die vanuit een militair oogpunt het meest urgent zijn prioriteit moeten krijgen. Wat betreft de governance van het CEF zet Nederland in op voldoende inspraak van de lidstaten ten aanzien van de voorgestelde verordening en door de uitvoeringsprocedures te hanteren waarmee de lidstaten meer zeggenschap hebben.

Het krachtenveld op het CEF ligt niet ver uit elkaar, al is er een groep lidstaten die herhaaldelijk de wens uitspreekt om te focussen op de geografische balans. Ook bestaat er ten aanzien van het transportgedeelte van het CEF enige verdeeldheid tussen lidstaten die aangeven een bredere interpretatie te willen hanteren van het begrip «grensoverschrijdend», zodat grote nationale projecten ook kans op financiering maken. Een ander deel van de lidstaten is hierop tegen, en onderstreept dat de toegevoegde waarde van het CEF zit in het financieren van grensoverschrijdende projecten, waarbij enkel nationale financiering vaak niet volstaat. Het Europees Parlement heeft nog geen positie ingenomen.

### **Militaire Mobiliteit pakket**

Naar verwachting wordt op 19 november a.s. het EU Militaire Mobiliteitspakket gepubliceerd. Een presentatie van dit pakket zal mogelijk op de agenda staan van de komende Transportraad. Dit pakket zal uit drie delen bestaan: 1) een *joint communication*, 2) een verordening gericht op de harmonisatie van administratieve lasten, en 3) gerichte aanpassingen van bestaande wet- en regelgeving. De *joint communication* vervangt de eerdere militaire mobiliteitsactieplannen en geeft een algemene richting aan de militaire mobiliteitsinzet van de EU. De verordening is bedoeld om wet- en regelgeving te harmoniseren en zal zich voornamelijk richten op het faciliteren van een zo snel mogelijke grensoverschrijdende verplaatsing. Dit betreft administratieve zaken zoals douaneformulieren en de digitalisering hiervan. De gerichte aanpassingen van bestaande wet- en regelgeving zal zich toespitsen op onder andere vervoer van gevaarlijke stoffen, maten en gewichten, en rij- en rusttijden voor militaire vervoerders.

De Nederlandse inzet zal na publicatie van het pakket middels het reguliere BNC-traject worden vastgesteld en met uw Kamer worden gedeeld. Nederland kijkt uit naar het EU Militaire Mobiliteitspakket gezien de huidige geopolitieke ontwikkelingen en onderschrijft het belang ervan. Voor Nederland is van belang dat het pakket aandacht geeft aan: intensiveren van samenwerking en coördinatie, waaronder tussen EU-NAVO, binnen Europa; effectieve investering in dual-use<sup>16</sup> infrastructuur; en harmoniseren van regels en procedures.

---

<sup>16</sup> 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.

## **Stand van zaken IMO Net-Zero Framework**

Het Deense voorzitterschap zal onder dit agenda punt een terugkoppeling doen van wat er tijdens de 2e buitengewone zitting van het Maritiem Milieubeschermingscomité (MEPC ES.2) is gebeurd en waarom het niet tot besluitvorming is gekomen. Tijdens een buitengewone sessie van de milieucommissie MEPC ES.2 van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is het helaas nog niet gelukt het IMO Net-Zero Framework aan te nemen. Het IMO Net-Zero Framework bevat broeikasgasreductie maatregelen voor de zeevaart die de mondiale zeevaart naar Net-Zero rond 2050 moet brengen. De maatregelen moeten onderdeel worden van het MARPOL verdrag<sup>17</sup> dat emissiereductie van schepen reguleert. Het besluit is met een jaar uitgesteld.

Nederland heeft zich ingespannen voor aanneming van het IMO Net-Zero Framework, in lijn met het EU Raadsbesluit hierover (op dit beleidsterrein geldt EU competentie). Nederland is daarom zeer teleurgesteld dat het Net-Zero Framework nog niet is aangenomen. Hiermee is een kans gemist om de zeevaart nu al duidelijkheid te bieden over het pad naar net zero broeikasgasemissies en voor deze transitie een mondiaal gelijk speelveld te creëren. Nederland blijft zich actief inzetten voor de aanneming van het Net-Zero Framework wanneer de bijeenkomst wordt hervat.

### **Gezamenlijke verklaring over «Het concurrerend maken van het spoor door het verlagen van de technische en administratieve kosten via Europese harmonisatie en implementatie»**

Het Deens voorzitterschap zal onder de diversienpunten een terugmelding doen van de conferentie van 5 november 2025 met als titel «Making Rail Competitive by Cutting Technical and Administrative Costs Through European Harmonisation and Deployment».

Verwacht wordt dat het Deens voorzitterschap een verklaring (hierna: Copenhagen declaration) presenteert als uitkomst van deze conferentie. Nederland was hier ook bij aanwezig. Achtergrond van de conferentie is de zorg bij lidstaten over de stijgende kosten in de spoorwegsector, met name voor wat betreft aanleg, onderhoud en verbetering van infrastructuur. In de conferentie is daartoe o.a. gesproken over de noodzaak tot stabiele specificaties voor interoperabiliteit en daarbij in het bijzonder de specificaties voor het Europese beveiligingssysteem ERTMS. Daarnaast kwamen onder andere de mogelijkheden om toelating van nieuw materieel te vereenvoudigen aan de orde. De groeiende opgave van instandhouding van de infrastructuur wordt breed herkend in de Europese Unie.

Het kabinet is voornemens om het vervolg van de te verwachten Copenhagen declaration te ondersteunen en te pleiten voor een concreet vervolg, onder andere middels het werkprogramma van de EU agentenschap voor spoorwegen (ERA). Over het werkprogramma van ERA wordt besloten in de raad van bestuur (management board) van ERA waarin alle EU lidstaten en de Europese Commissie deelnemen. In het bijzonder draagt Nederland, mede gezien het economische belang daarvan, graag bij een Europese samenwerking inzake de instandhoudingsopgave van de spoorweginfrastructuur.

---

<sup>17</sup> Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen.



Naar verwachting zal de Commissie in het vervolgtraject de resultaten van de conferentie betrekken bij het te verwachten voorstel voor herziening van de ERA-verordening<sup>18</sup>. Op 7 november 2025 heeft de Commissie de evaluatie van de ERA verordening gepubliceerd.<sup>19</sup> Daarnaast is de verwachting dat de conclusies van de Copenhagen verklaring zullen worden verwerkt in de agenda van ERA.

## **Gezamenlijke verklaring Lichte Elektrische Voertuigen**

### *Inhoud*

Er is op Europees en nationaal niveau steeds meer aandacht voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs), gezien de groeiende populariteit van deze voertuigen en de toenemende zorgen over hun (verkeers)veiligheid. Een van de populairste LEVs is de elektrische step. Momenteel ontbreekt uniforme Europese regelgeving voor LEVs, terwijl dit kansen biedt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, harmonisatie van de Europese markt, en investeringszekerheid voor ondernemers. Om te komen tot Europese regelgeving is er door NL een position paper opgesteld.<sup>20</sup> Het kabinet heeft op basis hiervan gewerkt aan het verkrijgen van steun van andere lidstaten voor een gezamenlijke verklaring, dat inhoudelijk overeenkomt met de Nederlandse non-paper.

Tijdens de Transportraad van 4 december a.s. wordt het statement uitgesproken, mede namens de ondersteunende lidstaten. Op dit moment is er op ministerieel niveau steun voor het standpunt vanuit een viertal landen en zijn gesprekken met andere lidstaten gaande. Door een leidende rol te nemen bij de totstandkoming van een uniform Europees beleidskader voor LEVs, kan Nederland actief invloed uitoefenen op de Europese regelgeving.

Europese lidstaten hanteren op dit moment uiteenlopende regels voor voertuigen die buiten de Europese Regelgeving vallen. De technische eisen voor e-steps verschillen sterk per land: Duitsland, Spanje en Nederland vereisen een nationale goedkeuring, terwijl België e-steps gelijkstelt aan fietsen en geen toelatingseisen hanteert. Ierland onderzoekt momenteel de mogelijkheid van een nationale typegoedkeuring, en in sommige lidstaten ontbreekt regelgeving voor lichte elektrische voertuigen geheel, bijvoorbeeld door beperkte capaciteit om dergelijke regels op te stellen.

## **Jaarlijks voortgangsrapport over handhaving en implementatie**

Tijdens de aankomende Transportraad zal de Commissie tijdens de ministriële lunch een presentatie geven over het *Annual Progress Report on Simplification, Implementation and Enforcement*,<sup>21</sup> opgesteld door EU-Transportcommissaris Apostolos Tzitzikostas. Dit voortgangsrapport brengt in kaart hoe EU-regelgeving in de transportsector momenteel wordt uitgevoerd, waar de complexiteit het grootst is en welke initiatieven bijdragen aan meer efficiëntie. Het document sluit aan bij het bredere

<sup>18</sup> Verordening (EU) 2016/796

<sup>19</sup> Europese Commissie. (2025). Staff Working Document SWD(2025) 362: EXECUTIVE SUMMARY OF THE EVALUATION of the European Union Agency for Railways (ERA). Beschikbaar via: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025SC0362>

<sup>20</sup> De Nederlandse non-paper is als bijlage toegevoegd aan deze Geannoteerde Agenda: «Position Paper – Reflections of the Netherlands upon European Policy for Personal Mobility Devices (PMDs)».

<sup>21</sup> Europese Commissie. 2025. Annual Progress Report on Simplification, Implementation and Enforcement. Beschikbaar via: [https://commission.europa.eu/document/download/92959744-a509-4e32-a30c-37b2b2b494d3\\_en?filename=TZITZIKOSTAS\\_SPI\\_2025\\_55\\_EN.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/92959744-a509-4e32-a30c-37b2b2b494d3_en?filename=TZITZIKOSTAS_SPI_2025_55_EN.pdf)

EU-programma voor *Better Regulation* en geeft een overzicht van stappen richting regeldrukvermindering en modernisering van administratieve processen, ondersteund door verwijzingen naar relevante EU-wetgeving en beleidsdossiers.

De Commissie geeft aan in 2025 een gerichte studie te willen uitvoeren naar de administratieve lasten binnen bestaande EU-transportregelgeving, om in kaart te brengen welke verplichtingen voor lidstaten, bedrijven en bevoegde autoriteiten de grootste druk veroorzaken. De studie moet volgens de Commissie dienen als basis voor toekomstige vereenvoudigingsvoorstellen.

Het kabinet verwelkomt dat de Commissie actief inzet op het vereenvoudigen van regelgeving en het terugdringen van regeldruk, met behoud van bestaande doelstellingen. Daarnaast waardeert zij dat de voortgang hiervan wordt gevolgd via periodieke voortgangs- en overzichtsrappor- tages. Het kabinet zal de aangekondigde studie volgen, en zal de voorgestelde vereenvoudiging beoordelen langs de lijn dat deze werkelijk bijdragen aan het verhogen van het concurrentievermogen en schone economie door administratieve complexiteit te verminderen met behoud van standaarden voor veiligheid

### **Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen**

Het Deens voorzitterschap zal een terugkoppeling geven op een aantal lopende wetgevende trajecten.

#### Handhaving Passagiersrechten in de Unie en Passagiersrechten Multi- modale Reizen

Onder het Deens voorzitterschap is een start gemaakt met de triloog- onderhandelingen voor de herziening van de verordeningen handhaving passagiersrechten en de herziening van multimodale passagiersrechten, waarbij voornamelijk wordt gefocust op de handhaving van passagiers- rechten in de trilogie. Deze verordening heeft nauwe samenhang met de Verordening passagiersrechten luchtvaart, waar hierna op ingegaan wordt. Duidelijke, geharmoniseerde EU-regels zijn essentieel voor reizigers, vervoerders en toezichthouders. Daarnaast zet het kabinet zich in voor uniformere handhaving, gestroomlijnde klachten- en claimproce- dures en een vermindering van de administratieve lasten voor overheden.

#### Broeikasgasemissies Transportdienstverleningen (CountEmissions EU)

De CountEmissions EU-verordening verplicht bedrijven om de bestaande en algemeen erkende norm EN ISO 14083:2023 te gebruiken wanneer zij de transport gerelateerde CO<sub>2</sub>-emissies van hun bedrijfsvoering rappor- teren. Deze verplichting geldt uitsluitend voor partijen die op grond van wetgeving of contractuele afspraken gehouden zijn om gegevens over hun CO<sub>2</sub>-uitstoot te berekenen en te delen. Nederland steunt het compro- misvoorstel van het Deense voorzitterschap. Het voorstel bevindt zich inmiddels in de afrondende fase van de triloog-onderhandelingen.

#### Passagiersrechten Luchtvaart

Onder het Deens voorzitterschap is een start gemaakt met de triloog- onderhandelingen op de herziening van de Verordening passagiers- rechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders. Een tweede triloog staat gepland. Het Europees Parlement heeft zich middels amendementen kritisch getoond ten aanzien van het politieke akkoord van de Raad. In het verslag van de Trans-

portraad van Juni 2025 is de Kamer over dit politieke akkoord geïnformeerd<sup>22</sup>. Het kabinet vindt het belangrijk dat er voortgang wordt geboekt op dit dossier, nu er na jaren een politiek akkoord in de Raad is bereikt. Het kabinet zal zich daarbij blijven inzetten voor een evenwichtige benadering, waarin rechten van de passagiers gewaarborgd zijn, (administratieve) lasten voor luchtvaartmaatschappijen worden beperkt en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector stevig meegewogen wordt.

### Verordening spoorwegcapaciteit

Onder het Deens EU-voorzitterschap is veel werk verzet om de onderhandelingen over het voorstel voor een Europese verordening spoorwegcapaciteit af te ronden. Op 18 november vindt hierover naar verwachting een politieke triloog plaats. Nog een aantal zaken staan open, waaronder een punt over boetes voor infrabeheerders en vervoerders bij het niet nakomen van capaciteitsaanvragen en de overgangstermijnen naar het nieuwe stelsel.

Er is een reële kans dat dit voor de benutting van het Nederlandse spoorwegnetwerk belangrijke wetsvoorstel medio 2026 in werking kan treden.

### Gerichte wijziging van Richtlijn 1999/62/EG Eurovignet

Er lopen op dit moment twee voorstellen tot wijziging van de Europese tolheffingsregels (Eurovignetrichtlijn): een eerste voorstel dat de mogelijkheid verlengt om emissievrije vrachtwagens korting of vrijstelling te geven van wegehellingen. En een tweede voorstel, dat een actualisatie is van een eerder voorstel, dat erop is gericht dat tolheffingssystemen (zoals de vrachtwagenheffing) met de tariefstelling rekening moeten houden met het effect van aanhangwagens en opleggers op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen.

## **II. Kabinetsinzet Voorstellen wijziging Europese tolheffingsregels (Eurovignetrichtlijn)**

Op 27 juni jl. publiceerde de Europese Commissie een voorstel<sup>23</sup> tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn.<sup>24</sup> Dit is een beknopt voorstel, dat alleen een verlenging van een bestaande facultatieve bepaling in de richtlijn bevat. Deze bepaling geeft lidstaten de mogelijkheid om emissievrije vrachtwagens gedurende een langere periode hoge korting of vrijstelling te geven van wegehellingen (zoals de vrachtwagenheffing). De Kamer is op 5 september jl. over de kabinetsappreciatie geïnformeerd.<sup>25</sup> Het voorstel is in de Landbouw- en Visserijraad van 27/28 oktober jl. vastgesteld.

Op 2 oktober 2025 publiceerde de Europese Commissie een tweede voorstel<sup>26</sup> tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn). Dit voorstel is erop gericht dat wegehellingen (zoals de vrachtwagenheffing) met de tariefstelling rekening moeten houden met het effect van aanhangwagens en opleggers op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen. Daarnaast bevat het voorstel vereenvoudigingen en verduidelijkingen van de

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2024–2025, 21 501-33, nr. 1143

<sup>23</sup> Voorstel COM(2025)348.

<sup>24</sup> Richtlijn 1999/62/EG.

<sup>25</sup> Kamerstukken II 22 112, nr. 4133.

<sup>26</sup> Voorstel COM(2025)589.

richtlijn, vooral vanwege de relatie met andere (reeds vastgestelde) Europese verordeningen over de CO<sub>2</sub>-emissies van het wegtransport.<sup>27</sup>

Het voorstel is een actualisatie van een voorstel uit 2023<sup>28</sup>. De Kamer heeft op 30 juni 2023 een BNC-fiche ontvangen over het oorspronkelijke voorstel.<sup>29</sup> De kabinetsbeoordeling en het Nederlandse standpunt is ongewijzigd. Gezien de beperkte aard van de actualisatie, vervangt deze brief het reguliere BNC-fiche voor dit «nieuwe» voorstel.

In het fiche is toegelicht dat het kabinet (ten aanzien van het onderdeel over aanhangwagens en opleggers) het voorstel niet het geschikte middel vindt om het doel te bereiken (verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen en het stimuleren van efficiëntere aanhangwagens). Daarnaast oordeelt het kabinet dat de verwachte kosten niet opwegen tegen de verwachte baten: het voorstel vraagt om ingrijpende en kostbare wijzigingen aan de vrachtwagenheffing om uitvoerbaar en handhaafbaar te zijn en brengt bovendien hoge uitvoeringslasten voor de gebruikers met zich mee. Vanwege deze aspecten is de Nederlandse inzet erop gericht dat de betreffende bepalingen over aanhangwagens en opleggers geen doorgang vinden. Het voorlopige beeld is dat diverse lidstaten dit standpunt onderschrijven. Het kabinet is constructief op het punt van de overige aanpassingen aan de richtlijn. Het voorlopige beeld is dat dit voor de meeste lidstaten geldt.

---

<sup>27</sup> Zoals Verordening (EU) 2017/2400 over de bepaling van de CO<sub>2</sub>-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen en Verordening (EU) 2019/1242 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.

<sup>28</sup> Voorstel COM(2023)189.

<sup>29</sup> Kamerstukken II 2022–2023, 22 112, nr. 3719.