



# Eerste Kamer der Staten-Generaal

Staatssecretaris van Financiën  
De heer E. Eerenberg  
D.t.v. BOA Team Parlementair  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag

Kazernestraat 52  
2514 CV Den Haag  
postbus 20017  
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 45

e-mail [postbus@eerstekamer.nl](mailto:postbus@eerstekamer.nl)

datum 23 juni 2026

betreft vragen met betrekking tot uw brief aangaande het maatregelenpakket energieschok

ons kenmerk 181527

Geachte heer Eerenberg,

In haar vergadering van 26 mei 2026 heeft de vaste commissie voor Financiën besloten om met u in schriftelijk overleg te treden over de brieven van 20 april en 22 mei 2026 inzake het noodpakket energie, mobiliteit en economie.<sup>1</sup> In dit kader wensen de leden van de **CDA**-fractie gezamenlijk met de fractie **OPNL**, en de **ChristenUnie**-fractie u de volgende vragen voor te leggen. De leden van de fractie **BBB** sluiten zich aan bij alle vragen. De leden van de **Volt**-fractie sluiten zich graag aan bij de vragen van de leden van de ChristenUnie-fractie.

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties CDA en OPNL**

De leden van de fracties van CDA en OPNL hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris over de inzet van 22 mei 2026 over het noodpakket energie, mobiliteit en economie.<sup>2</sup> Evenwel merken deze leden op dat ondanks deze inzet de relatieve achteruitgang van ondernemers in de grens- en de plattelandsregio's sterker is dan in andere regio's van ons land. Deze leden wensen daarom enkele vragen te stellen over het cumulatieve effect van fiscale maatregelen voor de grens- en de plattelandsregio's.

Transportondernemers en pomphouders in de Nederlandse grensregio's worden geraakt door verschillen in brandstofprijzen met België en Duitsland. Voor transportondernemers geldt daarbij, volgens deze leden, dat zij enerzijds kunnen uitwijken naar het buitenland voor het tanken van brandstof, maar anderzijds te maken hebben met concurrentie van buitenlandse vervoerders die profiteren van lagere brandstofkosten. Hierdoor kunnen verschillen in accijnzen en brandstofprijzen gevolgen hebben voor zowel de afzet van brandstoffen als de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemingen in de grensregio's: aan de ene kant voor brandstof-inkoop uitwijk naar het buitenland, aan de andere kant toenemende concurrentie van ondernemingen van over de grens alsmede van ondernemingen die in twee landen vestigingen hebben.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken I, 2025/2026, 36.933, A & Kamerstukken I, 2025/2026, 36.933, B.

<sup>2</sup> Kamerstukken I, 2025/2026, 36.933, B.



datum 23 juni 2026

ons kenmerk 181527

blad 2

- Bent u bekend met de zorgen van de pomphouders in Nederlandse grensregio's over de gevolgen voor de omzet vanwege de verschillen in brandstofprijzen ten opzichte van België en Duitsland?
- Heeft u inzicht in de mate waarin transportondernemers en andere professionele weggebruikers uitwijken naar België en Duitsland voor het tanken van brandstof? Zo ja, kunt u deze cijfers per grensregio delen? Zo nee, bent u bereid dit te onderzoeken?
- Welke gevolgen hebben de huidige verschillen in accijnzen met België en Duitsland voor de omzet en concurrentiepositie van Nederlandse tankstations en transportondernemers in grensregio's?
- Op welke wijze zijn de effecten voor ondernemers en inwoners in grensregio's meegewogen bij de besluitvorming over de voorgenomen fiscale maatregelen, die van invloed zijn op de kosten van mobiliteit en transport?
- Kunt u aangeven wat de verwachte gevolgen van deze fiscale maatregelen zijn voor de afzet van brandstoffen, de omzet van tankstations en de concurrentiepositie van transportbedrijven in de grensregio's? Bent u bereid een specifieke analyse over de grenseffecten uit te voeren? Zo nee, waarom niet?
- Hoe verhoudt de voorgenomen verhoging van de gericht vrijgestelde reiskostenvergoeding van € 0,23 naar € 0,25 per kilometer zich tot de werkelijke mobiliteitskosten van werknemers in grens- en plattelandsregio's, waar de afhankelijkheid van de auto immers relatief groot is? Welke gevolgen heeft dit volgens u voor werkgevers en werknemers in deze regio's, waar woon-werkafstanden, volgens de aan het woord zijnde leden, nu eenmaal relatief groot zijn?
- Bent u bereid de mogelijkheden te onderzoeken voor aanvullende maatregelen, waaronder een gerichte accijnsteruggave voor beroepsmatig dieselgebruik, om zo de concurrentienadelen voor Nederlandse transportondernemers in grensregio's te beperken? Zo nee, waarom niet?
- Deelt u de mening dat harmonisatie van accijnzen tussen Nederland en de buurlanden een na te streven doel is? Zo ja, welke acties worden er vanuit ons land ondernomen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie**

#### *Doelgerichtheid en rechtvaardigheid*

- Kunt u aangeven in hoeverre de fiscale maatregelen (met name de verhoging van de reiskostenvergoeding en de verlaging van de motorrijtuigenbelasting) terechtkomen bij huishoudens met lage inkomens en/of zonder auto?
- Hoe beoordeelt u de verdelingseffecten van deze maatregelen? Deelt u de zorg dat hogere inkomens relatief meer profiteren van kilometergebonden voordelen?
- Waarom is gekozen voor voornamelijk fiscale lastenverlichting, en niet voor meer gerichte inkomensondersteuning voor huishoudens in energiearmoede?

#### *Energiearmoede en kwetsbare groepen*

- In hoeverre acht u het (tijdelijke) noodfonds energie toereikend indien energieprijzen langdurig hoog blijven?
- Hoe wordt geborgd dat de middelen voor energiebesparing (zoals energiefixers en subsidies) daadwerkelijk terechtkomen bij de meest kwetsbare huishoudens?



datum 23 juni 2026

ons kenmerk 181527

blad 3

- Kunt u toelichten waarom maatregelen die structureel de energielasten verlagen (bijvoorbeeld isolatie) relatief beperkt onderdeel uitmaken van het pakket?

#### *Energiebesparing en structurele weerbaarheid*

- Hoe verhouden de tijdelijke verlagingen van de motorrijtuigenbelasting zich tot het doel om de energievraag te verminderen en de afhankelijkheid van fossiele energie terug te dringen?
- Kunt u aangeven in hoeverre het pakket bijdraagt aan structurele energiebesparing, in plaats van het dempen van de kosten van energiegebruik?

#### *Mobiliteit en alternatieven*

- Waarom is gekozen voor ondersteuning van autogebruik via fiscale maatregelen, terwijl structurele stimulering van betaalbaar openbaar vervoer beperkt blijft?
- Op welke wijze draagt het pakket bij aan het bevorderen van duurzame mobiliteit en het verminderen van energieverbruik in de vervoerssector?

De commissie ziet uit naar de beantwoording van bovenstaande vragen en verzoekt u deze uiterlijk over vier weken aan de Eerste Kamer aan te bieden.

Met vriendelijke groet,

Pim van Ballekom

Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën