

---

Vergaderjaar 2024-2025

---

**21 501-33** Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

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

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2024

Hierbij bied ik u, mede namens de minister van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu, een afschrift aan van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Transportraad op 5 december 2024.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2024

Op 26 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 5 december 2024 in Brussel. Bij deze doe ik u de beantwoording op deze schriftelijke vragen toekomen, mede namens de minister van Justitie en Veiligheid en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu. Ook wordt de Kamer hierbij geïnformeerd over de meest recente wijzigingen in de agenda van de Transportraad ten opzichte van de verstuurde geannoteerde agenda. Hieronder treft u de wijzigingen in de agenda en antwoorden op de vragen aan.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

## **I. Wijzigingen in de agenda van de Transportraad op 5 december**

Er zijn nieuwe diversienpunten bijgekomen op de agenda van de Transportraad. Er zijn geen wijzigingen in de besprekingen van de wetgevende voorstellen.

De volgende diversienpunten zijn toegevoegd:

- Estland, Letland en Litouwen zullen aandacht vragen voor een non-paper over de *Connecting Europe Facility (CEF) III*. Hierin benadrukken ze het belang van CEF en zetten ze in op een continuering van een vergelijkbaar instrument in het nieuwe Meerjarig Financieel Kader (MFK).
- Litouwen heeft het volgende punt aangedragen: 'invallen van niet-geautoriseerde objecten op het grondgebied van de EU-lidstaten vanuit derde landen'. Hiermee bedoelen ze een toename van zowel meteorologische ballonnen als militaire drones die vanuit Wit-Rusland het luchtruim van Litouwen binnenkomen. Ook benoemen ze hun zorg over de 'onderwater bedreigingen' van kritieke infrastructuur in andere EU-lidstaten.
- Frankrijk heeft het volgende punt geagendeerd: 'het verzoek van de Commissie over het advies van het Hof van Justitie van de EU over de overeenkomst inzake luchtvervoer met het Sultanaat van Oman'. Dit gaat over de bevoegdheidsverdeling bij luchtvaartovereenkomsten. Frankrijk wil dat de Europese Commissie (Hierna: Commissie) de adviesaanvraag bij het Hof intrekt. De EU lidstaten hebben op hoog ambtelijk niveau unaniem hun zorgen geuit over dit adviesverzoek van de Commissie.
- Spanje vraagt aandacht voor 'weerbaarheid van de EU transport infrastructuur tegen extreme klimaat gerelateerde en geofysische gebeurtenissen'. Hiervoor is nog geen achtergrondstuk gedeeld.
- De Commissie heeft een diversienpunt over vervoersarmoede aangedragen. Hierbij zal stilgestaan worden bij de *Social Climate Fund* en de betaalbaarheid van vervoer voor huishoudens.
- De Poolse delegatie zal haar werkprogramma voor het aankomend voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie presenteren.

## **II. Beantwoording vragen**

### ***PVV-fractie***

- 1. De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de staatssecretaris bij de Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie nog enkele vragen ten aanzien van de regels rondom terugbetalingen heeft. Deze leden vragen wat deze vragen zijn en in hoeverre het antwoord op die vragen van invloed zal zijn op de stellingname van de staatssecretaris ten aanzien van de algemene oriëntatie op dit punt.**

Voor wat betreft terugbetaling van tickets kwam tijdens de onderhandelingen de vraag naar voren of passagiers niet zelf worden belast met het aan de bel moeten trekken bij tussenpersonen of luchtvaartmaatschappijen als het gaat om terugbetaling. Een grote groep lidstaten, waaronder Nederland, hebben ervoor gepleit dat de passagier hier niet mee belast moet worden.

- 2. De leden van de PVV-fractie constateren dat de Transportraad met de Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen inzet op onder meer bescherming van de reiziger tijdens multimodale reizen. Deze leden stellen ook vast dat de Transportraad niet langer wil dat reizigers bij multimodale reizen afhankelijk zijn van meerdere specifieke vervoersovereenkomsten. Deze leden vragen of dit betekent dat aanbieders van unimodale (binnenlandse) reizen dan nog wel eigen specifieke overeenkomsten kunnen gebruiken.**

Ja, aanbieders van unimodale (binnenlandse) reizen kunnen onder dit voorstel hun eigen specifieke vervoersovereenkomsten gebruiken. Wel dienen deze in overeenstemming te zijn met de specifieke sectorale wet- en regelgeving zoals Europese verordening 2021/782 die gaat over rechten en plichten van passagiers en treinvervoerders.

- 3. De leden van de PVV-fractie constateren dat de staatssecretaris zich bij de Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen inzet voor een hoog niveau van consumentenbescherming. Deze leden vragen wanneer een reiziger onder de bescherming van de Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen valt en wat de totale reikwijdte van de verordening is.**

De Verordening inzake passagiersrechten in de context van multimodale reizen is van toepassing wanneer een passagier twee of meer verschillende vervoersmodaliteiten (zoals de trein en het vliegtuig) combineert. Lokaal en regionaal vervoer en busreizen van minder dan 250 kilometer zijn expliciet uitgesloten van de reikwijdte.

- 4. De leden van de PVV-fractie constateren dat Nederland een positieve houding aanneemt ten aanzien van de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzegging. Deze leden vragen hoeveel mensen met een rijontzegging van een andere EU-lidstaat in Nederland rondrijden en hoeveel van hen in de afgelopen tien jaar bij een ongeval betrokken zijn geweest.**

Op dit moment is er geen overzicht beschikbaar van het aantal mensen dat in een andere lidstaat een rijontzegging opgelegd heeft gekregen en hoeveel daarvan in Nederland nog wel rijden. Ook is dus niet bekend hoeveel van deze personen in de afgelopen tien jaar bij een ongeval betrokken zijn geweest. De reden hiervoor is dat rijontzeggingen die in andere EU-lidstaten zijn opgelegd tot nu toe niet automatisch worden geregistreerd in de Nederlandse systemen omdat deze nog niet doorgegeven hoeven te worden door de lidstaten waar deze rijontzeggingen zijn opgelegd. Hier zal bij de andere lidstaten aandacht voor worden gevraagd in het kader van de implementatie van de richtlijn. Voor het opstellen van de uitvoeringstoetsen is het van belang dat lidstaten met elkaar delen aan hoeveel buitenlandse rijbewijshouders ze jaarlijks een rijontzegging van minimaal 3 maanden opleggen.

- 5. De leden van de PVV-fractie constateren dat andere EU-lidstaten bij toepassing van de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen mogelijk toegang krijgen tot persoonsgegevens van Nederlandse staatsburgers. Deze leden vragen hoe het gewaarborgd zal worden dat deze gegevens niet worden misbruikt.**

Deze richtlijn creëert de wettelijke basis voor de uitwisseling van persoonsgegevens met het doel om rijontzeggingen, opgelegd door een lidstaat anders dan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven, effectief te implementeren. Deze wettelijke basis is in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)<sup>1</sup> evenals de Richtlijn Gegevensbescherming voor opsporing en vervolging<sup>2</sup>.

De persoonsgegevens die worden gedeeld met andere lidstaten zijn strikt beperkt tot wat noodzakelijk is om de verplichtingen uit de richtlijn te vervullen, zoals de naam en het kentekennummer van de betrokken persoon, de verkeersovertreding en de aard van de sanctie. Deze gegevens mogen ook alleen voor dit doel gebruikt worden. Hiermee wordt voldaan aan de principes van doelbinding en gegevensminimalisatie, zoals vastgelegd in de AVG en de Richtlijn Gegevensbescherming voor opsporing en vervolging. Dit waarborgt dat de persoonsgegevens slechts kunnen worden verwerkt voor het doel waarvoor ze zijn doorgezonden en dat niet meer gegevens worden verwerkt dan noodzakelijk is om dat doel te bereiken. Bovendien wordt alle informatie uitgewisseld via beveiligde digitale kanalen, namelijk het *EU driving licence network* (hierna: RESPER), waarin gebruik wordt gemaakt van codes en gestructureerde informatie. Met deze maatregelen, gecombineerd met toezicht door nationale en Europese toezichthouders, wordt het risico op misbruik van persoonsgegevens tot een minimum beperkt en blijven de rechten en privacy van Nederlandse burgers beschermd.

- 6. De leden van de PVV-fractie constateren dat bij invoering van de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen grote IT-aanpassingen bij de**

<sup>1</sup> Specifiek: artikel 6, lid 1, onder c, en, waar van toepassing, artikel 10 van Verordening (EU) 2016/679 (de Algemene Verordening Gegevensbescherming, AVG).

<sup>2</sup> Specifiek: artikel 8 van Richtlijn (EU) 2016/680 (de Richtlijn Gegevensbescherming voor opsporing en vervolging).

**uitvoeringsinstanties in Nederland nodig zijn. Deze leden vragen wat de kosten zijn van deze aanpassingen en wat deze aanpassingen beogen op te lossen.**

Voor uitvoering van de richtlijn zijn er onder andere IT-aanpassingen bij nationale instanties zoals de Dienst Wegverkeer (RDW), het Openbaar Ministerie, het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) en de politie nodig. Dit zijn aanpassingen waarmee de in andere EU-lidstaten aan Nederlanders opgelegde rijntzeggingen kunnen worden geregistreerd, beoordeeld en verwerkt. De Commissie heeft de kosten hiervoor in totaal op 26,3 miljoen euro geschat voor alle lidstaten. De verwachting is dat de werkelijke kosten hoger zullen liggen omdat ook nieuwe procedures ingericht moeten worden voor de beoordeling van genotificeerde rijntzeggingen (waarbij vermoedelijk ook regelmatig aanvullende informatie uit andere lidstaten zal moeten worden opgevraagd) en voor de mogelijkheid om tegen de erkenning van een rijntzegging in beroep te kunnen gaan. Ook daarvoor zijn naar verwachting IT-aanpassingen nodig bij verschillende betrokken organisaties (bovendien is hier ook extra personele capaciteit voor nodig, waar ook kosten mee gemoeid zijn). Daarnaast zijn er aanpassingen nodig in RESPER. Binnen dit systeem kan informatie over rijbewijzen tussen alle lidstaten worden gedeeld. Met behulp van RESPER kunnen handhavende instanties in alle lidstaten op de hoogte zijn van een opgelegde en door de lidstaat van afgifte erkende rijntzegging. Hierdoor kan er op het rijden terwijl er een rijntzegging van kracht is gehandhaafd worden in alle lidstaten. Hiervoor is het nodig dat alle landen gebruik gaan maken van RESPER en de data hierin real time bij gaan houden. De Commissie heeft de eenmalige kosten voor de benodigde aanpassingen van RESPER ingeschat op €50.000 per lidstaat. Pas als de inhoud van de richtlijn definitief vaststaat, kunnen alle financiële consequenties volledig worden berekend door middel van uitvoeringstoetsen die zullen worden opgesteld door betrokken organisaties. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast binnen de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement (JenV), conform de regels van de budgetdiscipline.

**GroenLinks-PvdA-fractie**

- 7. Allereerst merken de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie op dat breed in samenleving, in de Kamer en ook bij veel andere EU-lidstaten de wens leeft om het internationaal treinverkeer voor passagiers veel aantrekkelijker te maken. Gelukkig staan hier ook positieve woorden over in het regeerprogramma. Deze leden constateren echter dat het tot nu toe vooral bij mooie woorden blijft en dat internationale treinreizigers nog altijd tegen veel praktische belemmeringen aanlopen, waardoor veel reizigers uiteindelijk toch maar voor het vliegtuig kiezen. Deze leden spreken de wens uit dat op dit vlak er de komende tijd stevige concrete stappen worden gezet. Deelt de staatssecretaris deze ambitie? En welke drie speerpunten heeft de staatssecretaris de komende periode op het vlak van het vereenvoudigen van het internationaal treinverkeer voor passagiers?**

Het bevorderen van internationaal spoorvervoer maakt deel uit van het Hoofdlijnenakkoord. In het Hoofdlijnenakkoord is te lezen dat de regering met een voorstel zal komen voor de aanpak van grensoverschrijdende verbindingen en de aansluiting van een vijftal treinstations op het netwerk van Hogesnelheidslijnen (HSL) over de grens. Het kabinet verwacht dit voorstel voor internationaal spoorvervoer begin 2025 aan de Tweede Kamer te sturen, zoals ook aangekondigd in de kabinetsreactie op de initiatiefnota "Alle seinen op groen".<sup>3</sup>

- 8. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie delen de inzet van de staatssecretaris dat een hoog niveau van consumentenbescherming ook noodzakelijk is voor passagiers. De staatssecretaris schrijft dat de voorgestelde regels nu beter uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Kan de staatssecretaris dit nader onderbouwen en hierbij concrete voorbeelden geven? En kan de staatssecretaris daarbij ook aangeven wat volgens hem de definitie van 'duidelijk', 'uitvoerbaar' en 'handhaafbaar' is?**

In eerdere voorstellen was onder meer het onderscheid tussen 'single multimodal tickets' en 'combined multimodal tickets' niet gemakkelijk vast te stellen. Dit onderscheid is wel van

<sup>3</sup> Kamerstuk 2024D46977

belang, aangezien de rechten en verplichtingen van en voor passagiers van de diverse ticketsoorten verschillen. In de finale tekst zijn de verschillen tussen de ticketsoorten en de bijkomende rechten en verplichtingen duidelijker gepresenteerd. Ook is de reikwijdte van het voorstel ingeperkt door de door Nederland voorgestelde aanvullende drempel van 10.000 passagiers per dag toe te voegen. Hierdoor worden kleine terminals niet disproportioneel (administratief) belast.

**9. Specifiek vragen deze leden aandacht voor het volgende: treinreizigers die bijvoorbeeld van Nederland naar Italië reizen, moeten vaak bij meerdere vervoerders een deel van hun reis boeken, bijvoorbeeld bij de Nederlandse Spoorwegen (NS) of Deutsche Bahn (DB) het deel van Nederland naar Zwitserland, en bij de Zwitserse Spoorwegen (SBB) of Trenitalia het trajectdeel Zwitserland-Italië. Mocht het eerste deel van de reis dan dusdanige vertraging oplopen dat de aansluiting in Zwitserland wordt gemist, dan hebben zij doorgaans geen recht op restitutie of wijziging van hun tweede trajectdeel. Deze leden vragen of de staatssecretaris de zorgen op dit punt deelt en of hij kan toelichten of in een dergelijke situatie de nieuwe regels de consument in de toekomst beter beschermen. En zo nee, of de staatssecretaris deze concrete vaak voorkomende situatie wil inbrengen bij de onderhandelingen over de herziene verordening. Zo nee, waarom niet?**

Voor wat betreft reizen waarbij één vervoersmodaliteit gecombineerd wordt, zoals in het voorbeeld hierboven, geldt de verordening passagiersrechten in de context van multimodale reizen niet. De verordening is van toepassing op multimodale reizen, waarbij een passagier twee of meer verschillende vervoersmodaliteiten (zoals de trein en het vliegtuig) combineert.

Meer specifiek bevat de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers<sup>4</sup> al een aantal belangrijke verplichtingen voor spoorvervoerder ten gunste van de reizigers. Echter, de verordening garandeert nog niet de mogelijkheid om doorgaande tickets te boeken bij verschillende ondernemingen met de garantie voor het vervolgen van de treinreis met een andere vervoerder, bijvoorbeeld bij uitval. Voor de reiziger zou het een verbetering zijn als dit wel het geval zou zijn. Naast Europese regelgeving zijn er initiatieven vanuit de sector zelf, zoals de 'CER ticketing roadmap'<sup>5</sup> waarvan de eerste verbeteringen voor de reizigers voor 2025 op de planning staan. Onderdeel hiervan betreft een overeenkomst tussen een groot aantal spoorwegondernemingen om reizigers bij vertragingen en uitval verder te laten reizen. In Nederland is deze 'Agreement on Journey Continuation' al ingevoerd. Dit is een stap in de goede richting, maar er zijn nog verbeteringen mogelijk op het gebied van passagiersrechten tussen verschillende vervoerders, zoals ook beschreven in de vierde voortgangsrapportage van het IRP<sup>6</sup>.

**10. Overigens merken deze leden op dat dergelijke situaties te voorkomen zijn wanneer er eindelijk een EU-breed reserveringsstelsel is voor treintickets. Hoe staat het met deze al jarenlang breed gekoesterde wens? En kan de staatssecretaris nauwkeurig aangeven wat Nederland hier de afgelopen maanden concreet voor inzet op heeft gepleegd? Kan hij hierbij concreet aangeven, zo vragen deze leden, hoe het staat met de uitvoering van de motie-De Hoop c.s. (Kamerstuk 29984, nr. 1167)? Hoe heeft de staatssecretaris deze voorttrekkersrol tot nu toe concreet ingevuld? En hoe staat het met de uitvoering van de motie-De Hoop/Vedder (Kamerstuk 23645, nr.826)? Wat is de inzet van de nieuwe Europese Commissie (EC) op dit vlak?**

Een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsstelsel is belangrijk zodat het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk wordt om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Er worden een aantal stappen ondernomen om dit voor elkaar te krijgen. Deze stappen heb ik uiteengezet in mijn antwoord op uw vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers in september jl. in Boedapest<sup>7</sup>. Ter invulling van de door u genoemde moties blijft Nederland dit onderwerp actief agenderen op de Europese

<sup>4</sup> Verordening (EU) 2021/782

<sup>5</sup> <https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/cer-ticketing-roadmap>

<sup>6</sup> [IRP Fourth Progress Report - PR EU, Brussels | The Netherlands and PR EU, Brussels](#)

<sup>7</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 1084

agenda, zoals op de Transportraad van 18 juni jl.<sup>8</sup> en in gesprekken met de Commissie. Ook bespreekt het kabinet in het kader van het platform *International Rail Passenger* (IRP) met andere lidstaten welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. Het IRP is een netwerk, waarin het kabinet belangrijke onderwerpen kan agenderen richting de Commissie.

Het is positief dat het voorstel voor EU rail ticketing deel uitmaakt van de politieke richtsnoeren van de nieuwe Commissie. In gesprekken met de Commissie heeft Nederland deze aanpak ondersteund. Het kabinet vindt het belangrijk dat er op EU-niveau voorwaarden voor integrale tickets en technische standaarden worden vastgesteld en dat alle vervoerders, zowel bestaande als nieuwe vervoerders, bereid zijn deze te omarmen. Een eerste stap daartoe is het vaststellen van de standaarden op Europees niveau voor data uitwisseling. Daartoe wordt een voorstel van de Commissie (Technische Specificaties Interoperabiliteit Telematica) besproken met de lidstaten. Besluitvorming hierover wordt verwacht medio 2025. Het kabinet draagt hier actief aan bij.

- 11. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat het nog vaak ingewikkeld is om internationale tickets (tijdig) te kunnen reserveren. Zo zijn er diverse EU-landen waar het niet mogelijk is om internationale treintickets online te reserveren. Deelt de staatssecretaris de mening van deze leden dat dit anno 2024 niet meer van deze tijd is? Zo nee, waarom niet? En is de staatssecretaris bereid om dit punt tijdens de Transportraad aan de orde te stellen? Zo nee, waarom niet?**

Ticketing wordt voor de reiziger gezien als een absolute prioriteit. Het zou een grote verbetering in de dienstverlening zijn wanneer vervoerders er beter in slagen met elkaar afspraken te maken over distributiekanaalen en mogelijkheden om integrale tickets te kopen en daarbij rechten van reizigers te garanderen. Het kabinet heeft de intentie dit onderwerp aan de orde te stellen en marge van de Transportraad en kijkt in dit verband uit naar de aangekondigde voorstellen van de nieuwe Europese Commissie inzake *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) in 2025. Zie ook het antwoord op vraag 10.

- 12. En voorts constateren deze leden dat in sommige EU-lidstaten treintickets en dienstregelingen pas vlak voor aanvang van de nieuwe dienstregeling - doorgaans half december - beschikbaar komen. Klopt het dat dit in strijd is met EU-regelgeving, omdat dienstregelingen ruim op tijd beschikbaar dienen te zijn? En wil de staatssecretaris zich ook inspannen om EU-brede afspraken te maken over hoe lang van tevoren tickets beschikbaar dienen te zijn? Zo nee, waarom niet?**

Het kabinet herkent dat er verschillende termijnen bestaan voor het boeken van treintickets en ziet in dat het voor de reiziger lastig kan zijn wanneer zij een reis plannen waarbij er sprake is van verschillende vervoerders met een eigen boekingstermijn. Het probleem is dus bekend en de spoorsector werkt hier actief aan. De harmonisatie van de boekingstermijn voor tickets is onderdeel van de implementatie van de 'CER ticketing roadmap', waaraan onder andere NS zich heeft gecommitteerd. Het doel is om per 2025 het mogelijk te maken om tickets zes maanden van tevoren te boeken, en idealiter twaalf maanden. Daarnaast is er voor dit onderwerp door de internationale spoorwegunie (UIC) een internationale werkgroep in het leven geroepen, waarin NS actief participeert. Het kabinet kijkt uit naar een voorstel voor EU regelgeving op het gebied van internationale ticketing (MDMS), zoals aangekondigd in de politieke richtsnoeren van de nieuwe Europese Commissie. Zie ook de antwoorden op de vragen 10 en 11.

- 13. En hoe ziet hij in dit verband het fenomeen van treinen die in open acces rijden? Kan de staatssecretaris aangeven of en, zo ja, welke verschillen er zijn tussen zogenoemde concessie-treinen en "open acces"-treinen?**

Een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem is belangrijk zodat het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk wordt om multimodaal internationaal te kunnen reizen met verschillende typen vervoerders. Het kabinet kijkt in dit verband uit naar de verwachte voorstellen van de nieuwe Commissie inzake *Multimodal Digital Mobility Services* in 2025 en de

<sup>8</sup> Kamerstuk 21501-33, nr. 1077

bijbehorende Europese impact analyse op dit punt. Zie verder het antwoord op vraag 10, 11 en 12.

- 14. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de staatssecretaris eenvoudigere en duidelijkere definities in de verordening over passagiersrechten voor multimodale reizen wil. Kan de staatssecretaris aangeven wat dit concreet betekent? En ook lezen deze leden dat de staatssecretaris heeft ingezet op de reikwijdte van het voorstel. Kan dit nader worden geconcretiseerd?**

Met eenvoudigere en duidelijkere definities wordt bedoeld op definities die voor zowel passagiers als vervoerders te begrijpen en uitvoerbaar zijn, niet multi-interpretabel zijn, en (derhalve) handhaafbaar zijn voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als de nationale handhavingsinstantie.

Ten aanzien van de reikwijdte van het voorstel, heeft Nederland zich tijdens de onderhandelingen ingezet voor een aanvullende drempel voor de definitie van 'multimodale passagiersknooppunten' (Artikel 2.1b), omdat de voormalige definitie van multimodale passagiersknooppunten, uitsluitend gebaseerd op de TEN-T-verordening, zou kunnen leiden tot disproportionele (administratieve) lasten voor kleine multimodale passagiersknooppunten. In de tekst van het voorstel is de door Nederland voorgestelde aanvullende drempel van 10.000 passagiers per dag opgenomen. Ook wordt nu verwezen naar 'terminals' in plaats van naar 'multimodale passagiersknooppunten', waardoor de reikwijdte verder beperkt is en de lidstaten meer vrijheid hebben in het aanwijzen van terminals die onder dit voorstel vallen.

- 15. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat staatssecretaris inzake het hogesnelheidsvervoer voorstelde om te focussen op het monitoren van de (grensoverschrijdende) markt en het faciliteren van nieuwe internationale passagiersdiensten. Ook stelde hij dat de tien pilotprojecten van de EC effectief zouden moeten worden opgevolgd. Deze leden zouden hier graag een nadere duiding over ontvangen. Op welke wijze moeten de tien pilotprojecten wat de staatssecretaris betreft worden opgevolgd en wat gaat hij zelf concreet doen om dit te bevorderen?**

In Europees verband ondersteunt de Commissie pilotprojecten voor nieuwe internationale treindiensten. Het kabinet volgt deze EU pilots actief per project. De voortgang wordt ook in IRP besproken. Op EU niveau komt er een voorstel voor een Masterplan high speed. Hierbij kan een vervolg op de EU pilots ook aan de orde komen. Ook in de nieuwe European Transport Corridors (TEN-T) kan het bevorderen van passagiersdiensten op de agenda worden gezet.

- 16. Deze leden zien dat er veel vraag is naar nieuwe internationale passagiersdiensten en dat er ook aanbieders zijn die deze diensten zouden willen aanbieden, maar dat zij tegen allerlei praktische bezwaren aanlopen. Zo is er bijvoorbeeld een plan voor een nachttrein van Nederland naar Barcelona, waar de staatssecretaris in de brief zelf naar verwijst. Op welke wijze kan hij dit soort initiatieven concreet ondersteunen? Is het bijvoorbeeld mogelijk om de vervoerders te ondersteunen bij het organiseren van de rijpaden en het beschikbaar krijgen van passend materieel? Is de staatssecretaris, zo vragen deze leden, bereid om het voortouw te nemen bij gesprekken met België, Frankrijk en Spanje en eventueel andere landen om dit soort nieuwe initiatieven concreet te kunnen ondersteunen? Zo nee, waarom niet?**

Het plan voor een nachttrein van Amsterdam naar Barcelona is een pilotproject van de Commissie. Het kabinet ondersteunt dit initiatief al concreet en is onderdeel van de coördinerende werkgroep met de initiatiefnemers, infrastructuurbeheerders, andere overheden en de Commissie. Voor het kabinet is het van belang drempels voor nieuwe verbindingen weg te nemen en te werken op een non-discriminatoire wijze.

- 17. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zien graag een snelle wederzijdse erkenning van rijbewijsontzeggingen. Drankrijders en andere verkeershufters, willen**



**we niet op de weg zien. Ook als de overtredingen die tot een ontzegging hebben geleid, in een ander land zijn gepleegd. De bezwaren van Nederland over de uitzonderingsgronden en vergelijking van strafvorderingsrichtlijnen, zijn natuurlijk alleen een issue, omdat Nederland zelf zelden rijontzeggingen oplegt en ook dan vaak alleen voor korte periodes, met allerlei uitzonderingen. Deze leden zijn van mening dat wie door zijn verkeersgedrag niet geschikt geacht is om in een ander Europees land te rijden ook niet geschikt is om in ons land te rijden. Een beroep tegen die maatregel hoort thuis in het land dat de maatregel heeft opgelegd. Deze leden vragen de minister dan ook om praktische problemen, zoals registratie en informatie-uitwisseling, praktisch op te lossen en dit geen obstakel voor besluitvorming te laten zijn.**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie roepen het kabinet op om de praktische problemen geen obstakel voor besluitvorming te laten zijn. Zoals de leden in de geannoteerde agenda voor de Transportraad hebben kunnen lezen, is dit ook de inzet van het Nederlandse kabinet. Het kabinet ziet de oproep van de GroenLinks-PvdA-fractie daarom als steun aan zijn beleid. Wel is het van belang de praktische en juridische complexiteiten goed in beeld te brengen en voor zover mogelijk in Europees verband op te lossen omdat deze de uitvoerbaarheid en daarmee ook de effectiviteit van de richtlijn bepalen.

### **VVD-fractie**

#### ***Verordening passagiersrechten luchtvaart***

- 18. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister zich bij een volledige herziening van de Verordening passagiersrechten luchtvaart wil inzetten voor regels in geval van vertragingen op het asfalt. Deze leden onderschrijven het belang van de uitbreiding van passagiersrechten bij vertragingen op het asfalt. Deze leden vragen of de minister erkent dat de huidige Europese passagiersrechten voor de luchtvaart (Verordening EU261) onduidelijke definities bevatten, bijvoorbeeld waar het buitengewone omstandigheden betreft. Waarom wel, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen of de minister erkent dat dit kan leiden tot veel onduidelijkheid voor zowel passagiers als voor luchtvaartmaatschappijen, en tot veel rechtszaken, zoals deze leden in het verleden ook hebben gezien. Waarom wel, waarom niet?**

Ja, vanwege onduidelijkheden in de formulering van buitengewone omstandigheden heeft de verordening geleid tot een aanzienlijk aantal klachten, rechtszaken en Hofzaken. Met name de onduidelijkheid van wat buitengewone omstandigheden precies zijn, heeft geleid tot veel jurisprudentie. Mede hierom is een volledige herziening wenselijk en noodzakelijk.

- 19. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister kan toelichten in hoeverre hij het beeld deelt van zijn voorganger en vele andere belanghebbenden dat de herziening van deze wetgeving volgens het voorstel uit 2013 een gedeelte van deze onduidelijkheden wegneemt, problemen in de handhaving en uitvoering aanpakt, en of hij deelt dat dit een positieve ontwikkeling is.**

Ja, het in 2013 door de Europese Commissie gepubliceerde voorstel inzake de herziening van EU Verordening 261/2004 had als doel om de verordening te verduidelijken door bijvoorbeeld de term 'buitengewone omstandigheden' in overeenstemming te brengen met het arrest van het Europees Hof van Justitie in zaak C-549/07 die ging over de rechten van passagiers bij de annulering van een vlucht. Daarnaast werd ervoor gepleit om een niet-uitputtende lijst van buitengewone omstandigheden op te nemen. Door deze verduidelijking wilde de Commissie zorgen voor minder klachten, rechtszaken en Hofzaken. Dit is positief en wordt onderschreven.

- 20. De leden van de VVD-fractie vragen de minister of hij ervan op de hoogte is dat ook de kandidaat-Eurocommissaris voor Transport en Toerisme, Apostolos Tzitzikostas, het belang van deze herziening erkent en tijdens zijn hoorzitting op 4 november jl. heeft vermeld dat hij het voorstel uit 2013 zou willen behandelen. Deze leden vragen**

**of de minister bereid is om tijdens de Transportraad van 5 december zich in te zetten om eindelijk voortgang te maken op dit dossier. Waarom wel, waarom niet?**

De minister is voornemens om tijdens het beleidsdebat op de Transportraad steun uit te spreken voor een volledige herziening van EU Verordening 261/2004. Ook steunt het kabinet de huidige tekst<sup>9</sup> voor de algemene oriëntatie op het voorstel die op 22 november jl. door het voorzitterschap is gepubliceerd.

***Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen***

21. **De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat reizigers zonder belemmeringen met verschillende modaliteiten kunnen reizen. Deze leden zijn dan ook verheugd te lezen dat de staatssecretaris zich inzet voor de passagiersrechten in de context van multimodale reizen. De vraag die deze leden hebben, is hoe de staatssecretaris zich ervoor inzet en welke stappen hij zet om passagiers online goede, duidelijke en toegankelijke informatie te bieden, zodat passagiers hun rechten kunnen doen gelden en bijvoorbeeld eenvoudig geld kunnen claimen bij vertragingen.**

Het voorstel verplicht vervoerders en tussenpersonen die multimodale reizen aanbieden om de passagier te informeren over de toepasselijke rechten en plichten, inclusief het terugbetalingsproces ingeval van instapweigeringen, annuleringen en vertragingen. Ook dienen vervoerders en tussenpersonen op grond van dit voorstel, indien mogelijk en zonder vertraging, een formulier op te stellen voor terugbetalingsverzoeken en te zorgen voor een link die directe toegang biedt tot dat formulier. Bovendien hebben passagiers op grond van dit voorstel het recht om hun verzoek tot terugbetaling in te dienen met behulp van een door de Commissie op te stellen gemeenschappelijk formulier.

22. **De leden van de VVD-fractie vragen wel wat de gevolgen zijn voor de ruimte die ondernemers ervaren in de uitoefening van hun bedrijf inzake het voorstel van de EC dat ervoor moet zorgen dat passagiers die multimodaal reizen niet meer afhankelijk zijn van de voorwaarden van specifieke vervoersovereenkomsten.**

Overregulatie dient te worden voorkomen. Bovendien is zoveel mogelijk geprobeerd om aan te sluiten op de bestaande specifieke sectorale wet- en regelgeving.

***Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen***

23. **De leden van de VVD-fractie zijn blij dat met deze richtlijn een belangrijke stap wordt gezet voor meer verkeersveiligheid binnen de Europese Unie, waarmee ook de verkeersveiligheid op Nederlandse bodem wordt verbeterd. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister het van belang acht dat er voldoende mogelijkheden zijn om in bepaalde gevallen gebruik te kunnen maken van een uitzonderingsgrond om een rijontzegging niet over te nemen en om de duur van de rijontzegging aan te passen naar de in Nederland geldende strafvorderingsrichtlijnen of wettelijke maxima. Daarmee zou eventuele rechtsongelijkheid in Nederland zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen. Kan de minister een concreet voorbeeld noemen waarbij dit niet ten goede zou komen aan de verkeersveiligheid? Deze leden zijn het eens dat zorgvuldige procedures moeten worden gevolgd (zoals vaststellen van de daadwerkelijke bestuurder), maar is de minister het met deze leden eens dat, als in een ander land de daar geldende normen strenger zijn, dit geen aanpassing zou behoeven als de betreffende bestuurder zich in Nederland bevindt?**

Op dit moment is er nog geen goed overzicht van de overtredingen waarvoor de lidstaten een rijontzegging opleggen en van de duur die daarbij gebruikelijk is. Mogelijk bestaan er hierin tussen de lidstaten grote verschillen. In theorie kan het dus bijvoorbeeld zo zijn dat iemand die

---

<sup>9</sup> Documentnummer: 2023/0437(COD); "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulations (EC) No 261/2004, (EC) No 1107/2006, (EU) No 1177/2010, (EU) No 181/2011 and (EU) 2021/782 as regards enforcement of passenger rights in the Union – General approach"

met een promillage van 0,5 wordt gepakt in een andere lidstaat daar een lange rijontzegging voor opgelegd krijgt, terwijl een *first offender* daar in Nederland een geldboete voor krijgt. Indien er geen uitzonderingsgronden voor erkenning of mogelijkheden tot inkorting van de maatregel opgenomen worden in de richtlijn, zou een dergelijke lange rijontzegging dus ook in Nederland gaan gelden. Dit terwijl een bestuurder die eenzelfde overtreding in Nederland begaat, daar geen rijontzegging voor zou krijgen. Dit zou tot rechtsongelijkheid leiden. Dat is onwenselijk. Het rechtsgelijkheidsbeginsel, wat bepaalt dat gelijke gevallen, gelijk behandeld dienen te worden, is immers een belangrijke waarde binnen onze rechtstaat. Het gaat hierbij dus niet zozeer om de vraag of deze uitzonderingsgronden in het belang zijn van de verkeersveiligheid maar om het bewaken van de fundamentele beginselen van onze rechtstaat. Daarnaast wordt met deze mogelijkheden gewaarborgd dat de richtlijn niet verder gaat dan noodzakelijk om het doel van de verkeersveiligheid en het wederzijds erkennen van rijontzeggingen te bevorderen. Dit is vanuit het oogpunt van proportionaliteit van belang. Gewaarborgd wordt dat Nederland een rijontzegging enkel over hoeft te nemen voor zover het past binnen de nationale wetgeving.

Overigens is het zo dat de lidstaat waar de rijontzegging is opgelegd, op grond van de richtlijn kan bepalen dat de rijontzegging in die lidstaat voor de oorspronkelijke duur van kracht blijft.

**24. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister aandacht vraagt voor de uitvoeringslast bij nationale uitvoeringsorganisaties. Kan de minister toelichten welke lasten dit zijn? Hebben andere lidstaten dit bezwaar ook en hoe verhoudt zich dit in de ogen van de minister tot het doel van de richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid?**

Het gaat hierbij onder andere om de aanpassing van ICT-systemen om de voor de uitvoering van de richtlijn benodigde informatie te kunnen versturen, ontvangen en verwerken. Daarnaast is er naar verwachting veel extra personele capaciteit nodig om de notificaties van opgelegde rijontzeggingen in andere lidstaten aan Nederlandse rijbewijshouders te beoordelen en te verwerken. Ook dienen er procedures ingericht te worden om tegen de erkenning van een buitenlandse rijontzegging in beroep te kunnen gaan. Enkele andere lidstaten hebben ook aandacht gevraagd voor de uitvoeringslasten en dat deze naar verwachting groter zijn dan door de Commissie is ingeschat.

Het doel van deze richtlijn wordt door het Nederlandse kabinet ondersteund en de verwachting is dat deze richtlijn bij zal gaan dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit rechtvaardigt een bepaalde uitvoeringslast bij de betrokken organisaties. Er kunnen echter nog geen uitvoeringstoetsen worden opgesteld zolang de inhoud van de richtlijn nog niet vaststaat. Daarnaast is er nog veel onduidelijkheid over bijvoorbeeld het aantal gevallen per jaar, zowel qua aantal rijontzeggingen uit andere lidstaten die hier beoordeeld en erkend moeten worden als het aantal rijontzeggingen dat aan andere lidstaten moet worden genotificeerd, over hoe vaak hiertegen in beroep zal worden gegaan en over hoe vaak er aanvullende informatie opgevraagd zal moeten worden in andere lidstaten om de erkenning van de rijontzeggingen te kunnen beoordelen. Daarom is nu nog geen goede inschatting te geven van de totale uitvoeringslast. Omdat nog niet bekend is hoeveel rijontzeggingen straks daadwerkelijk erkend zullen gaan worden als gevolg van deze richtlijn, kan ook nog geen uitspraak worden gedaan over het precieze effect van deze richtlijn op de verkeersveiligheid. Hoe de uitvoeringslast zich tot het doel van de richtlijn, het verbeteren van de verkeersveiligheid, verhoudt, is daarom ook nog niet te zeggen. Het is van belang deze verhouding tussen de uitvoeringslast en opbrengsten van de richtlijn bij de verdere onderhandelingen en de eventuele implementatie straks, goed in de gaten te blijven houden. Vandaar dat hier aandacht voor wordt gevraagd.

***Herziening richtlijn intermodaal vervoer***

**25. De leden van de VVD-fractie juichen toe dat wordt ingezet op een toename van het Europese intermodale goederenvervoer en dat ook goed wordt gekeken naar de werkbaarheid voor de marktpartijen. Vorig jaar is in Nederland het vervoer over spoor met 12% afgenomen. Op welke wijze zet de staatssecretaris zich ervoor in dat dit tij wordt gekeerd en dat het goederenvervoer weer meer concurrerend wordt? En hoe vertaalt hij deze inzet naar de inzet van Nederland bij de bespreking over deze herziening?**

In het regeerprogramma is aangekondigd dat het kabinet in 2025 een beleidsagenda voor het goederenvervoer over weg, spoor, water en buisleiding zal presenteren gericht op het versterken van verbindingen, het borgen van leveringszekerheid en het tegengaan van verkeersfiles. Parallel aan en in samenhang met deze Beleidsagenda Goederenvervoer wordt het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer ontwikkeld. Spoorvervoer is een belangrijk onderdeel van ons goederenvervoerssysteem en moet voor verladers voldoende aantrekkelijk zijn. Maatregelen gericht op het kunnen faciliteren van treinen met een lengte tot 740 meter en het wegwerken en in de toekomst voorkomen van achterstallig onderhoud op het spoor in de Rotterdamse haven dragen hier bijvoorbeeld aan bij.

De inzet van Nederland bij de bespreking over de herziening van de richtlijn intermodaal vervoer is gericht op de mogelijkheden waarop het Nederlandse logistieke bedrijfsleven, waaronder ook de spoorgoederenvervoerders, gebruik kan maken van de voordelen die deze richtlijn biedt. Het is daarvoor voor het kabinet noodzakelijk dat de herziening van de richtlijn duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar is. De huidige richtlijn<sup>10</sup>, oorspronkelijk uit 1992, is verouderd en op sommige punten onduidelijk. Daardoor is de richtlijn minder toegankelijk voor het logistieke bedrijfsleven. Een van de doelen bij de herziening is het gebruik van de richtlijn, en daarmee de voordelen voor het logistieke bedrijfsleven, te vergemakkelijken en te vergroten. De mogelijkheden die deze duidelijke, uitvoerbare en handhaafbare richtlijn dan biedt om intermodaal vervoer te stimuleren zorgt voor een betere concurrentiepositie voor alle modaliteiten, waaronder ook voor het spoorgoederenvervoer.

### ***Herziening Rijbewijsrichtlijn***

- 26. De leden van de VVD-fractie maken zich met betrekking tot de Herziening Rijbewijsrichtlijn zorgen over een aantal onderwerpen dat de verdere ingroei van elektrische voertuigen in het wagenpark in de weg zal zitten. Zo is nu het voorstel dat een ondernemer met een zware elektrische bestelauto straks niet meer met een aanhanger mag rijden, ongeacht het gewicht, en dat hiervoor het vrachtwagenrijbewijs nodig zal zijn. Voor het rijden in de dieselvariant met aanhanger is straks een rijbewijs B of BE voldoende, naar gelang het gewicht van de aanhanger. Deze leden vragen de minister hoe hij tegen deze ontwikkeling aankijkt en hoe hij zich wil inzetten om te voorkomen dat dit het gebruik van elektrische voertuigen door ondernemers in de weg zit. Wil de minister een pleidooi doen voor het mogelijk maken om in een zware elektrische bestelauto met aanhanger te rijden met rijbewijs B of BE? De komende jaren zullen steeds meer mensen met een elektrische auto op vakantie gaan, ook met een caravan. Daarvoor zullen de bestuurders, als het gewicht boven de 3500 kilo uitkomt, een rijbewijs BE moeten hebben. Deze leden vragen wat hierover de opvatting is van de minister, of hij vindt dat de bestaande rijbewijsmogelijkheden moeten worden behouden en hoe hij vindt dat dit zich verhoudt tot de verkeersveiligheid, omdat caravans stabiel op de weg liggen wanneer zij worden getrokken door een zwaarder voertuig.**

Volgens de huidige regels mag een bestuurder met rijbewijs B of met BE een voertuig besturen als de toegestane maximum massa (TMM) van het voertuig zelf niet meer bedraagt dan 3.500 kg. Daarbij mag een bestuurder met rijbewijs B een voertuig met een TMM van 3.500 kg met een aanhangwagen met een TMM van 750 kg besturen wat een samenstel met een TMM van 4.250 kg oplevert. Een bestuurder met rijbewijs BE mag een samenstel tot 7.000 kg besturen, waarbij de aanhanger niet meer dan 3.500 kg mag wegen.

In het voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn wordt voorgesteld om de TMM voor alternatief (waaronder elektrisch) aangedreven voertuigen te verhogen van 3.500 naar 4.250 kg mits de bestuurder minimaal twee jaar in het bezit is van rijbewijs B of BE.

Het Europees Parlement stelt daarbij nu voor om voor aanhangwagens de grenzen voor de maximum toegestane massa mee te laten schuiven. Voor bestuurders met rijbewijs B wordt de

<sup>10</sup> Richtlijn houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten; 92/106/EEG 7 december 1992

maximale TMM van het samenstel daarmee 5.000 kg, voor bestuurders met rijbewijs BE wordt dit 7.750 kg.

Deze verruiming kent vanwege het hogere voertuiggewicht grotere verkeersveiligheidsrisico's, die niet adequaat met scholing worden ondervangen. Deze verruiming steunt het kabinet niet.

**27. De leden van de VVD-fractie vragen tot slot graag aandacht voor code 78, oftewel de automaatcode. Momenteel is het zo dat je bij het afrijden in een automaatvoertuig (dus elke elektrische auto) deze code op je rijbewijs ontvangt. Je mag dan alleen in een auto met automatische versnellingsbak rijden, je hebt immers niet leren schakelen. Deze leden denken dat dit de inzet van elektrische auto's als lesvoertuig remt. Hoe wil de minister hiermee omgaan en is hij het met deze leden eens dat er een aanpassing van de Europese richtlijn nodig is, bijvoorbeeld door een aanpassing in de rijopleiding waarmee toch met een normaal rijbewijs kan worden afgereden?**

Het kabinet begrijpt bovengenoemde redenering, en vindt ook dat de inzet van duurzame lesauto's niet moet worden geremd. Het aandeel handgeschakelde auto's in het wagenpark al jaren daalt en inmiddels meer dan de helft van de nieuw verkochte personenauto's automatisch geschakeld is. Elektrisch rijden wordt de norm. Daarom moet - in lijn met de klimaatdoelen - het rijonderwijs verduurzamen. Tevens is het voor leerlingen goed om praktische ervaring op te doen met het besturen van een auto met een duurzame aandrijflijn.

Het kabinet heeft als uitgangspunt dat je pas een handgeschakelde auto kunt besturen op het moment dat je dat ook hebt geleerd bij de rijopleiding en dat dat ook is getoetst om een geschakeld voertuig verkeersveilig te kunnen besturen. Op het moment dat je examen doet in een automatisch geschakelde auto, wordt niet getoetst of je kunt schakelen. Daarom wordt dit op het rijbewijs gemeld met de automaatcode. Het voorstel om de automaatcode zonder aanpassing van het rijlesonderwijs af te schaffen kan het kabinet dan ook niet steunen en de verwachting is dat dit ook niet gebeurt in de rijbewijsrichtlijn. Wel is het mogelijk dat de richtlijn bijvoorbeeld mogelijk maakt dat erkende rij scholen een speciaal lesprogramma kunnen geven om de automaatcode te kunnen verwijderen. Op het moment dat de rijbewijsrichtlijn definitief is zal worden bezien of dit ook een mogelijkheid voor Nederland kan zijn.