

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1074**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 13 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 8 maart 2024 over het Fiche: Herziening richtlijn rivierinformatiediensten (Kamerstuk 22 112, nr. 3912), over de brief van 26 januari 2024 over het Fiche: Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen (Kamerstuk 22 112, nr. 3869), over de brief van 26 januari 2024 over het Fiche: Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie (Kamerstuk 21 112, nr. 3870), over de brief van 21 december 2023 over het verslag EU-Transportraad van 4 december 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1052), over de brief van 15 december 2023 over het Fiche: Wijziging richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer) (Kamerstuk 22 112, nr. 3892), over de brief van 26 april 2024 over het verslag Informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 3–4 april 2024 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1065) en over de brief van 28 mei 2024 over de geannoteerde agenda Transportraad op 18 juni te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1071).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 mei 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 13 juni 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## Inleiding

### Wijzigingen in de agenda voor de Transportraad op 18 juni 2024

De wijzigingen in de agenda zijn als volgt:

- De herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie staat niet meer op de agenda. De voortgangsrapportage over de verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen staat wel nog steeds op de agenda.
- Er zijn meerdere diversiepunten bijgekomen. Zo zal de voortgang van volgende wetgevende voorstellen benoemd worden:
  - Single European Sky 2+.
  - Het maritieme veiligheidspakket waaronder:
    - De richtlijn maritiem ongevallen onderzoek.
    - De richtlijn havenstaatcontrole.
    - De richtlijn vlaggenstaat.
    - De richtlijn scheepsverontreiniging.
  - De verordening onderbrekingen en rusttijden ongeregeld personenvervoer.
  - De richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen (CBE-richtlijn).
  - De Hongaarse delegatie zal haar werkprogramma presenteren voor het aankomend voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie.

## Beantwoording Kamervragen

### PVV-fractie

1. De leden van de PVV-fractie constateren dat de nog aan te leggen Lelylijn is opgenomen in het Trans-European Transport Network (TEN-T). **Deze leden vragen derhalve of de Europese Unie (EU) voornemens is om, al dan niet gedeeltelijk, financieel bij te dragen in de aanleg van dit stuk spoor.**

Met de vaststelling van de herziene TEN-T verordening is de Lelylijn onderdeel van het Europese TEN-T netwerk. Opname in het Europese TEN-T netwerk is een voorwaarde voor medefinanciering via de Europese Connecting Europe Facility (CEF). Er kan in de volgende ronde ook een aanvraag worden ingediend voor het project, die dan beoordeeld wordt binnen de EU. Wel geldt voor de komende jaren het nog beschikbare CEF-budget als belangrijke beperking. Voor de resterende periode van de EU-meerjarenbegroting (2021–2027) zullen naar verwachting nog maar zeer beperkte middelen beschikbaar zijn voor medefinanciering van projecten via CEF. Meest kansrijk voor eventuele CEF-medefinanciering zullen waarschijnlijk de projectvoorstellen zijn die een bijdrage leveren aan onder meer slimme, duurzame en interoperabele mobiliteit (bijvoorbeeld ERTMS<sup>1</sup>, RIS<sup>2</sup>, ITS<sup>3</sup>, SESAR<sup>4</sup>) en aan het weerbaarder maken van de vervoersinfrastructuur tegen klimaatdreigingen en cyberdreigingen. Onder de volgende EU-meerjarenbegroting (2028–2034) zal mogelijk een nieuw CEF-budget beschikbaar komen, waarvoor projecten zoals de Lelylijn in aanmerking zouden kunnen komen. De Europese Commissie (hierna «de Commissie») zal naar verwachting voor 1 juli 2025 een voorstel presenteren voor het volgend Meerjarig Financieel Kader (MFK). De Nederlandse standpuntbepaling zal in aanloop hier naartoe, en in reactie op de voorstellen, door het nieuwe kabinet moeten worden

<sup>1</sup> European Rail Traffic Management System.

<sup>2</sup> Riverinformatiediensten.

<sup>3</sup> Intelligent transport system.

<sup>4</sup> Single European Sky ATM research.

gemaakt. Hierbij zal een integrale afweging moeten worden gemaakt tussen verschillende beleidsprioriteiten.

2. De leden van de PVV-fractie hebben vastgesteld dat nieuwe auto's per 7 juli 2024 worden voorzien van de intelligente snelheidsassistentie (ISA). Deze leden voorzien ten aanzien van dit systeem nog wel de benodigde problemen en risico's. Deze leden hebben de opvatting dat plotselinge alarmen en flitsen zullen leiden tot schrikreacties. Dit soort reacties zijn in het verkeer, zeker met hoge snelheid, absoluut niet wenselijk. Daarbij wordt door deze leden opgemerkt dat gebruikelijke verkeersacties, zoals inhalen, ook kunnen leiden tot kortstondige overschrijding van de maximum snelheid. Ook daarbij is een dergelijke waarschuwing absoluut niet wenselijk. **Deze leden vragen naar het standpunt van de Minister op dit specifieke onderdeel en op welke wijze hij in de Transportraad hiervoor aandacht gaat vragen.**

Te hard rijden is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. ISA is een systeem in de auto om de bestuurder te helpen zich aan de geldende maximumsnelheid te houden. Het gebruik van een waarschuwende ISA draagt bij aan de verkeersveiligheid op de weg. Zo laat het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in haar studie over het gebruik van een waarschuwend ISA systeem een verwachte reductie zien van 18% op dodelijke ongevallen en 13% op ongevallen met ernstig verkeersgewonden zien.<sup>5</sup> De Commissie gaat de daadwerkelijke effectiviteit van deze maatregel uiterlijk op 7 juli 2027 evalueren. Uiterlijk tegen 31 december 2025 evalueert de Commissie de wijze waarop het ISA systeem feedback geeft aan de bestuurder.

Om het veilig gebruik van rijhulpsystemen, zoals ISA, in Nederland te bevorderen neemt het ministerie samen met partijen als ANWB, RAI Vereniging, BOVAG deel aan de ADAS Alliantie. Daarnaast voert het ministerie jaarlijks een Monitor Rijtaakautomatisering (ADAS) uit, om onder andere de waardering van het gebruik van ISA in kaart te brengen.

Gezien bovenstaande acties en gezien het feit dat de Commissie uiterlijk tegen 31 december 2025 met een eerste evaluatie over de feedback van het ISA systeem komt, ziet het kabinet op dit moment geen reden voor agendering in de Transportraad. In de High Level Group Road Safety wordt de implementatie van ISA systemen, waaronder inzichten over afleiding van de bestuurder, gemonitord en ervaringen van verschillende lidstaten met de implementatie van dit systeem uitgewisseld.

3. De leden van de PVV-fractie constateren dat de Europese Commissie (EC) middels een voorstel voornemens is om de concurrentiepositie van gecombineerd vervoer ten opzichte van vrachtovervoer te versterken. Daarbij concluderen deze leden dat deze aanpak nodig wordt geacht vanwege de doelstellingen uit de Europese Green Deal en de Europese Klimaatwet. Deze leden maken zich zorgen over de continuïteit van Nederlandse logistiekbedrijven die zich bezighouden met vormen van unimodaal vervoer, aangezien dit voorstel beoogt een deel van de markt te versterken ten opzichte van het andere deel van de markt. **Deze leden vragen aan de Minister of er zicht is hoeveel Nederlandse bedrijven financieel niet kunnen meedoen aan deze verplichte transitie.**

Op dit moment is de bestaande richtlijn gecombineerd vervoer geen verplichting. Dit geldt ook voor de nieuwe beoogde richtlijn. Wel blijkt dat

<sup>5</sup> SWOV – Halvering verkeersslachtoffers in 2030? Doorrekening van aanvullende maatregelen. 2022.

de bestaande Richtlijn niet effectief gebruikt wordt door de logistieke bedrijven in Nederland. De huidige Richtlijn, oorspronkelijk uit 1992, is verouderd en op sommige punten onduidelijk en daardoor minder toegankelijk voor het logistiek bedrijfsleven. Om de effectiviteit en doeltreffendheid van de Richtlijn te vergroten wordt nu het voorstel tot het wijzigen van deze Richtlijn gedaan. Een van de doelen hierbij is het gebruik van de Richtlijn, en daarmee de voordelen voor het bedrijfsleven, te vergemakkelijken en te vergroten. De Richtlijn is hierbij geen verplichte transitie, maar een mogelijkheid om gebruik te maken van een stimulans voor die bedrijven die (internationaal) intermodaal goederenvervoer uitvoeren.

4. De leden van de PVV-fractie hebben waargenomen dat de Minister het standpunt inneemt dat overheden niet marktverstoring dienen op te treden. **Deze leden vragen de Minister in hoeverre het stimuleren van de concurrentiepositie ten aanzien van gecombineerd vervoer niet te kwalificeren is als zijnde «marktverstoring» en verzoeken tevens om uitleg over de rechtvaardiging van deze, toch wel, feitelijke verstoring van de markt.**

Op dit moment is de originele richtlijn uit 1992 al in werking. De mogelijkheden die deze richtlijn biedt om gecombineerd vervoer te stimuleren zorgt voor een betere concurrentiepositie voor alle modaliteiten. Meer ruimte op de weg zorgt er tenslotte voor dat deze modaliteit betrouwbaarder en aantrekkelijker wordt voor het goederenvervoer wat noodzakelijkerwijs (deels) per weg vervoerd moet worden. Terwijl er ook een betere benutting plaatsvindt op de, op dit moment, «duurzamere» modaliteiten spoor, vaarwegen en kustvaart. Op deze manier wordt er optimaal gebruik gemaakt van het gehele transportsysteem, waarin een samenhang is tussen unimodaal en multimodaal goederenvervoer. Echter, omdat deze Richtlijn nu niet up to date is, en op sommige punten verduidelijking behoeft, wordt hier door het bedrijfsleven nu niet effectief gebruik van gemaakt. Met de voorgestelde wijziging van deze Richtlijn wordt het gebruik ervan hopelijk vergroot. Belangrijk uitgangspunt hierbij blijft dat de keuzevrijheid te allen tijde bij de verlader ligt. Indien de verlader ervoor kiest om goederenvervoer plaats te laten vinden in de gecombineerde vorm, dus via weg én spoor, water en/of kustvaart, dan kan hij daarbij ondersteund worden via deze Richtlijn. Deze ondersteuning voldoet aan de in de EU geldende staatssteunregels.

5. De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de Minister voor passagiers van alle vervoersvormen verscherpte passagiersrechten wil en ook wil inzetten op een nieuw op te richten comité voor intermodale passagiersrechten. Deze leden maken daaruit op dat er in de uitvoering een afsplitsing wordt gemaakt ten opzichte van het comité aangaande passagiersrechten voor treinverkeer. Voor deze leden bestaat daarbij het risico dat afzonderlijke uitvoeringscomités, die op afzonderlijke wijze opereren, ook andere feitelijke invulling aan de uitvoering kunnen geven. **Deze leden vragen hoe de Minister van plan is om ervoor te zorgen dat er in de praktijk geen ongelijkheid en discrepantie bestaat in de passagiersrechten en handhaving tussen enerzijds treinreizigers en anderzijds reizigers van andere vervoersvormen.**

De voorgestelde uitvoeringshandelingen van beide voorstellen zullen via een comité vastgesteld worden. De Commissie stelt voor om het reeds bestaande comité voor treinvervoer ook in te zetten voor andere vervoersmodaliteiten. Voor het kabinet is het van belang dat het comité voldoende is toegerust om handelingen te verrichten ten aanzien van alle vervoersmodaliteiten, daarom had het in eerste instantie de voorkeur om hiervoor een apart comité op te richten. Dit is door het kabinet als zodanig

ingebracht in Brussel. Hier hebben andere lidstaten geen steun voor uitgesproken. Op basis van de inbreng van de verschillende lidstaten zal het Voorzitterschap tot een eindvoorstel komen.

### **GroenLinks-PvdA-fractie**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn, zoals in eerdere debatten over verkeersveiligheid bepleit, groot voorstander van het veel eerder innemen van rijbewijzen van bestuurders die onverantwoord rijgedrag vertonen. Waar andere landen via een puntenrijbewijs veel eerder overgaan tot (tijdelijke) invordering, blijft het in Nederland vaak bij lichte boetes. Deze leden pleiten er dan ook voor om rijontzeggingen over en weer onverwijld te erkennen en om zo snel als mogelijk de systematiek van rijontzeggingen Europees te harmoniseren op het strengste niveau.

**6. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen de Minister hoe het staat met de regelingen rond voertuigdata.** Deze leden hechten eraan dat consumenten die data genereren door het gebruik van een product ook altijd eigenaar blijven en zeggenschap hebben over die data en dat product. De agenda zegt niets over de voortgang op dit onderwerp.

De Europese Commissie heeft de publicatie van het voorstel voor wetgeving omtrent «toegang tot voertuigdata, functies en hulpmiddelen» afgelopen december uitgesteld. Het kabinet heeft daarop het initiatief genomen een brief, ofwel *joint call* te versturen, waarin een oproep aan de Commissie wordt gedaan het voorstel alsnog tijdig te publiceren. De *joint call* is gesteund door Denemarken, Finland, Ierland en Oostenrijk.

De Commissie heeft gereageerd op deze *joint call*. In haar brief benadrukt zij dat zij net als Nederland het potentieel ziet van sector specifieke regelgeving. De Commissie geeft aan dat er aan een voorstel gewerkt wordt en dat er significante vooruitgang is geboekt. Vanwege de verwachte complexiteit van de wettelijke procedure en het parlementaire reces is het voorstel echter niet gepubliceerd onder het huidige mandaat van de Commissie. De Commissie heeft niet aangegeven wanneer zij verwacht het voorstel wel te publiceren.

7. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben zorgen ten aanzien van de Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in de EU. Deze leden begrijpen dat indien deze verordening wordt vastgesteld, dit betekent dat vanaf 2031 bij de verdeling van de in Nederland schaarse spoorcapaciteit, het vervoer in concessies (zowel voor de Hoofdrailnetconcessie als de provinciale concessies) geen voorrang meer krijgt. De Minister schrijft daarover: «Dit leidt tot risico's voor de OV-reizigers, omdat deze geen zekerheid hebben over continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening. Dit is immers per definitie niet vastgelegd voor het vervoer in open toegang. Ook brengt dit juridische onzekerheid met zich mee voor de uitvoering van bestaande openbare dienstcontracten, zowel van de concessie voor het hoofdrailnet (hierna: HRN-concessie) als van regionale concessies.» **Kan de Minister nader ingaan op deze risico's en concretiseren wat dit precies betekent voor de langjarig gemaakte afspraken tussen concessieverleners (welke dan ook) en vervoerders (welke dan ook) over frequenties, halteringen, etc. na uitgebreide consultatie van maatschappelijke partners? Graag ontvangen deze leden een uitgebreide reactie van de Minister op dit punt.**

Op basis van het raadscompromis in wording over het voorstel voor een Europese verordening over spoorweginfrastructuur capaciteit in de EU

geldt dat in het geval van conflicterende aanvragen ProRail op basis van sociaal economische criteria capaciteit moet verdelen. Dit zijn criteria zoals operationele kosten, bereikbaarheid, goede aansluitingen op andere treinen, technische parameters voor optimaal gebruik van het netwerk en vervoerscapaciteit. Concreet betekent dit dat er wel voldoende capaciteit voor personenvervoer kan worden verzekerd, maar dat daarbij de contractvorm niet leidend is en er geen automatische prioriteit is voor openbare dienstcontracten, wat gevolgen kan hebben voor de OV-reizigers. Wanneer er open toegang aanvragen zijn die beter inspelen op de sociaaleconomische criteria dan aanvragen van concessievervoerders, wordt de capaciteit mogelijk toegewezen aan de open toegang vervoerder. In een dergelijke situatie zal de impact op de bediening van specifieke stations (in termen van bijvoorbeeld frequenties, stoppatronen, bedieningstijden of uur ligging) afhankelijk zijn van de treindienst die wel capaciteit toegewezen krijgt. Aangezien de voorgestelde verordening conform het laatste voorstel van het Voorzitterschap volledig toegepast zal worden vanaf eind 2031, treedt dit risico voornamelijk op in de laatste jaren van de HRN-concessie en de dan lopende regionale concessies. En het kan gevolgen hebben voor reizigers die gebruik willen maken van vervoersdiensten waarover overheden afspraken vast zullen leggen in toekomstige concessies. De financiële gevolgen van het onderhandelingsresultaat voor openbare dienstcontracten zijn afhankelijk van de vormgeving van de risicoafspraken rond deze contracten.

Een aantal zaken in het voorstel zijn nu nog onvoldoende concreet. Het is bijvoorbeeld nog niet duidelijk hoe de nationale bevoegdheden in de strategische richtsnoeren door de lidstaten worden uitgewerkt. Evenmin is duidelijk hoe de Europese uitvoeringsregelgeving wordt opgesteld noch hoe de gezamenlijke Europese kaders van de koepel van infrastructuurbeheerders (ENIM) voor capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en prestatie monitoring worden uitgewerkt. De inhoud en het effect ervan zijn ook afhankelijk van de duur en de uitkomst van de onderhandelingen over het voorstel tussen de Europese Commissie, de Raad en het Europees Parlement en van de datum van inwerkingtreding. Het kabinet zal een stemverklaring afleggen over het belang van openbare dienstcontracten. Het kabinet heeft op dit punt geen steun gekregen in de onderhandelingen. Het kabinet zal dit punt opnieuw opbrengen in de triloof fase van de onderhandelingen.

**8. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben een andere vraag op dit vlak die gaat over de volgende passage in de brief: «De lijn van het Voorzitterschap, gesteund door veel lidstaten, is de realisatie van meer nationale beleidssturing bij de capaciteitsverdeling, zoals het sturen op een dienstregeling en zekerstellen van voldoende capaciteit voor verschillende marktsegmenten.» In een andere richtlijn, de Sera-richtlijn, worden in artikel 32 drie marktsegmenten onderscheiden: «goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige passagiersvervoersdiensten». Refereert, zo vragen deze leden aan de Minister, het Voorzitterschap aan deze classificaties? En hoe denkt de Minister op die segmenten te sturen in het kader van de capaciteitsverdeling?**

Nee. Het Voorzitterschap refereert naar artikel 12 van het raadscompromis in wording over het voorstel voor een Europese verordening over spoorweginfrastructuur capaciteit in de EU. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen goederenvervoersdiensten, interstedelijke passagiersdiensten (lange afstand) en stedelijke en regionale passagiersdiensten. Het ministerie kan bijvoorbeeld op deze segmenten sturen via de nationale bevoegdheden in de strategische richtsnoeren van de lidstaten.

9. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hechten veel waarde aan goed internationaal openbaar vervoer en daar horen ook stevig verankerde en voor reizigers eenvoudig begrijpelijke reizigersrechten bij. In dit kader vragen deze leden aandacht voor het feit dat reizigers nog steeds vaak lastig internationale treintickets kunnen kopen over een langer traject door meerdere landen en dat wanneer reizigers besluiten om dan maar losse tickets te boeken bij verschillende vervoerders, hun rechten bij uitval of vertraging op een deel van het traject vaak zeer beperkt zijn, omdat vervoerders dan naar elkaar wijzen en de reiziger met de schadepost achterblijft. **Ziet de Minister deze problematiek ook? Welke mogelijkheden zijn er volgens de Minister om hier een oplossing voor te vinden en is de Minister bereid om deze problematiek in Europees verband met zijn collega's en met de EC te bespreken?**

Het kabinet erkent dat er drempels voor reizigers bestaan om internationaal met de trein te reizen en ziet het belang in van een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem waarin het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk is om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Dit omvat het plannen, boeken en betalen. Zoals eerder met de Kamer is gedeeld<sup>6</sup>, lopen er momenteel verschillende initiatieven ten aanzien van ticketing op Europees niveau. De Europese Commissie werkt aan een wetsvoorstel voor *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) dat multimodaal reizen binnen Europa moet vergemakkelijken voor de reiziger door de samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders van tickets te verbeteren. De Europese Commissie heeft het uitbrengen van dit MDMS voorstel uitgesteld. Daarnaast wordt er op Europees niveau gewerkt aan de standaarden voor data uitwisseling (Technische Specificaties Interoperabiliteit Telematica), besluitvorming wordt einde 2024 verwacht.

Vooruitlopend op een wetsvoorstel voor MDMS heeft het ministerie een non-paper gestuurd naar de Europese Commissie. Deze is ook eerder met de Kamer gedeeld<sup>7</sup>. Ook is het ministerie betrokken bij het International Rail Passenger Platform waar dit onderwerp prominent op de agenda staat en hierover afspraken worden gemaakt tussen een groot aantal Europese landen en de markt. Hiervan verschijnt binnenkort een vierde voortgangsrapport dat met het verslag van de Transportraad aan de Kamer zal worden verzonden.

De Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers bevat al een aantal belangrijke verplichtingen voor spoorvervoerder ten gunste van de reizigers. Echter, de verordening garandeert nog niet de zaken die u schetst, zoals 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*» 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. Het kabinet is hierover in gesprek met NS en heeft benadrukt dat het van groot belang is de «*CER ticketing roadmap*» volgens de planning in 2025 uit te rollen. NS

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2021–2022, 29 984, nr. 994

<sup>7</sup> Recommendations for Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) legislation. Non-paper by the Netherlands | Tweede Kamer der Staten-Generaal



wordt in de HRN-concessie gevraagd om de verbeteringen te implementeren die in CER-verband zijn opgesteld voor reisinformatie en verkoopbaarheid van tickets. Het kabinet volgt deze ontwikkelingen, ook in relatie tot de bestaande EU regelgeving op het gebied van data-uitwisseling, mededinging en marktordening.

10. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen in het verlengde hiervan aandacht voor het feit dat veel Europese spoorbedrijven allemaal hun eigen termijnen hanteren voor de start van de verkoop van treintickets. Hierdoor is het voor reizigers vaak lastig om tijdig hun internationale reis te kunnen boeken, wat weer tot gevolg heeft dat een deel van de reizigers dan maar voor het vliegtuig kiest. **Herkent de Minister deze problematiek ook? Wat kan er volgens hem gedaan worden om dit tegen te gaan? Welke Europese regelgeving is er op dit vlak nu al en hoe wordt deze regelgeving effectief gehandhaafd? Is de Minister bereid om dit met zijn Europese collega's en met de EC te bespreken? Tot slot op dit punt vragen deze leden nog aandacht voor het feit dat bepaalde grensoverschrijdende trajecten binnen de EU soms helemaal niet online te boeken zijn. Deelt de Minister de mening dat reizigers binnen de hele EU eenvoudig online hun treinkaartjes moeten kunnen kopen? Is hij ook bereid om dit punt op Europees niveau aan te kaarten?**

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 boekingsstermijn voor tickets is onderdeel van de eerdergenoemde «*CER ticketing roadmap*». Het doel is om het mogelijk te maken om tickets zes maanden van tevoren te boeken, en idealiter twaalf maanden. Om de boekingshorizon te verlengen is het belangrijk dat de nieuwe jaarplanning tijdig door alle landen beschikbaar wordt gesteld. Daarnaast is het belangrijk om de gevolgen van werkzaamheden zo vroeg mogelijk in het plan te verwerken, zodat vastgesteld kan worden welke vroegtijdige verkopen hierdoor aangepast moeten worden en om te voorkomen dat te veel verkoop op een verkeerd plan wordt gedaan. Op deze gebieden ziet het kabinet nog grote verschillen tussen landen.

Daarnaast is er voor dit onderwerp door de UIC (internationale spoorwegunie) een internationale werkgroep in het leven geroepen. NS participeert hier actief in. Inmiddels zijn Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en Deutsche Bahn (DB) druk bezig om het mogelijk te maken om het nieuwe jaarplan eerder open te zetten, waardoor het nieuwe jaar al eerder verkocht kan worden. NS is hier al klaar voor, maar kan dit pas open zetten als ook de buurlanden dit doen. Het kabinet zet zich in om dit zo snel mogelijk geregeld te krijgen.

In de huidige Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van treinreiziger is opgenomen dat als treinreizigersdiensten door één enkele spoorwegonderneming worden geëxploiteerd, deze onderneming voor die diensten doorgaande tickets aanbiedt. Voor andere treinreizigersdiensten leveren spoorwegondernemingen alle redelijke inspanningen om doorgaande tickets aan te bieden en zij werken daartoe samen. Dit betreft echter geen verplichting. Voor reizen naar Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland worden volgens NS momenteel al doorgaande tickets afgegeven. Ook is de toegang tot verkeers- en reisinformatie geregeld. Artikel 10 van deze verordening bepaalt dat infrastructuurbeheerders belast zijn met de distributie van realtime gegevens over passagiers-treinen naar kaartverkopers, touroperators, stationbeheerders en andere



spoorwegondernemingen. Hoewel ProRail al aan deze regelgeving voldoet in de vorm van het Nederlandse «NDOV-loket<sup>8</sup>», een open access data-initiatief, wordt door ProRail actief gezocht naar mogelijkheden waarbij de Europese infrastructuurbeheerders deze data op een uniforme en coöperatieve manier kunnen verspreiden. Hierdoor wordt het voor elke geïnteresseerde partij zo eenvoudig mogelijk om toegang te krijgen tot deze *realtime* gegevens.

In de verordening is echter (nog) niets geregeld over harmonisatie van de boekingshorizon. Het zou wenselijk zijn als hierover op Europees niveau afspraken worden gemaakt, omdat er nu nog grote verschillen tussen landen bestaan en er geen normen zijn waaraan ze gehouden kunnen worden. Het is inderdaad onwenselijk dat bepaalde trajecten helemaal niet online te boeken zijn. Reizigers zouden binnen de hele EU treintickets eenvoudig online tickets moeten kunnen kopen. Het kabinet is bereid het punt over ticketing op Europees niveau aan te kaarten in het kader van een toekomstig MDMS voorstel van de Commissie. Tijdens de informele Transportraad van 3–4 april jl. zijn de hierboven genoemde punten, in reactie op een presentatie van de Europese Consumenten Organisatie, expliciet opgenomen in een oproep van Nederland aan de Ministers van de Transportraad.

## **VVD-fractie**

### *Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in de EU*

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat reizigers goed internationale reizen kunnen maken met de trein en dat ook het spoorgoederenvervoer voldoende capaciteit krijgt van spoorinfrastructuurbeheerders. Grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten ter bevordering van internationaal spoorvervoer is hiervoor essentieel. Het binnenlandse reizigersvervoer moet hier zo goed mogelijk mee samen kunnen gaan.

### **11. Deze leden vragen de Minister welke efficiëntiemaatregelen volgens hem hier nog te halen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van het optimaliseren van de capaciteit van het spoor.**

Efficiëntiemaatregelen die nog te behalen zijn op het gebied van het optimaliseren van de capaciteit van het spoor zijn bijvoorbeeld de toepassing van Time Table Redesign-principes, de digitalisering en automatisering van processen ter verbetering van de capaciteitsverdeling op het spoor, een betere coördinatie tussen lidstaten over grensoverschrijdend spoorvervoer, en een betere afstemming van processen tussen infrastructuurbeheerders in Europa. Dit zijn onderdelen van het voorstel voor een Europese verordening over spoorweginfrastructuur capaciteit in de EU. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan een doorzettingmacht voor ProRail over de introductie van schuifruimte in de coördinatiefase van het capaciteitsverdelingsproces om de capaciteit op het spoor zo efficiënt mogelijk te verdelen.

**12. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister in hoeverre er in het nationale beleid ruimte is te maken voor internationaal spoor en welke ruimte ProRail biedt voor aanvragen van internationale vervoerders (die ook Nederlandse stations zouden kunnen aandoen) waarbij ook zekerheden over continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening blijven bestaan.** Wat deze leden betreft zorgen we ervoor dat openbare dienstcontracten niet leiden tot het afsnijden van

<sup>8</sup> NDOV staat voor Nationale Data Openbaar Vervoer.

de mogelijkheden om in Nederland voor de reizigers tot betere dienstverlening te komen. Hierover hebben deze leden een aantal vragen. **Welk beleid hanteert Nederland momenteel om de door verschillende partijen aangekondigde internationale verbindingen op basis van open toegang zo goed en snel mogelijk te accommoderen? Welke bijdrage kunnen de voorstellen van de Europese Commissie hierin leveren om toewijzing van de aangekondigde open toegangsverbindingen te versnellen? Waarop baseert de Minister het standpunt bovenaan pagina 4 van zijn brief dat open toegang «leidt tot risico's voor de OV-reizigers, omdat deze per definitie geen zekerheid hebben over continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening»? Hoe is dit in andere lidstaten zoals Engeland, Italië of Frankrijk geregeld en welke zekerheden worden daar wel geboden die in Nederland niet bestaan? Wat kan Nederland op dit punt doen om de vereiste zekerheden wél te verwerven, behalve het verlenen van concessies en hoe worden hierover afspraken gemaakt met de vervoerders die hiertoe voorstellen doen?**

De capaciteit op het spoor wordt door ProRail verdeeld volgens het Besluit capaciteitsverdeling, op eerlijke, niet-discriminerende en transparante wijze. Het Besluit bevat minimumbedieningsniveaus voor internationale treindiensten om te verzekeren dat deze kunnen rijden naast het concessievervoer.

Het voorstel voor een Europese verordening biedt kansen voor de genoemde open toegang verbindingen door de digitalisering en automatisering van processen ter verbetering van de capaciteitsverdeling op het spoor, door geharmoniseerde processen voor verkeersleiding, en door verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders. In de concept compromistekst is bovendien een nieuw artikel opgenomen over grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten ter bevordering van internationaal spoorvervoer. De voorgestelde verordening zal conform het laatste voorstel van het Voorzitterschap vanaf eind 2031 volledig worden toegepast.

Voor de tussenliggende periode is het kabinet in gesprek met de sector over een herziening van het Besluit capaciteitsverdeling. Hierbij wordt uitgegaan van de komst van meer internationale verbindingen in open toegang, wordt gekeken naar andere lidstaten en wordt onderzocht hoe we reizigers en vervoerders langjarige zekerheid kunnen bieden over de bediening, zoals met kaderovereenkomsten. In open toegang rijden vervoerders immers voor eigen rekening en risico. Zij bepalen zelf de productvoorwaarden en kunnen treindiensten stopzetten op eigen initiatief.

In het rapport «Sturen bij open toegang», waar het kabinet de Kamer op 2 november 2023 over informeerde<sup>9</sup>, gaat Berenschot in op de manier waarop Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk capaciteit voor een langere periode garanderen met kaderovereenkomsten waarmee meer zekerheid voor de reiziger over de continuïteit van treindiensten wordt geboden. In de herziening van het Besluit capaciteitsverdeling wordt onderzocht of deze richting ook mogelijkheden biedt voor het Nederlandse netwerk. Er zijn overigens ook lidstaten waar geen aanvullende maatregelen worden genomen om de continuïteit van treindiensten in open toegang te waarborgen. Deze lidstaten accepteren de inherente onzekerheden van open toegang.

### *13. Wijziging Richtlijn Intermodaal vervoer*

<sup>9</sup> Kamerstukken II, 29 984, nr. 1172.

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de inzet van de Minister rond de wijziging van de Richtlijn Intermodaal vervoer. Wel vragen deze leden op welke wijze de Nederlandse transport- en logistieksector betrokken is bij de verschillende punten waar de Minister op inzet. **Hoe kijkt de sector aan tegen deze richtlijn?**

Er vindt op ambtelijk niveau contact plaats met verschillende belangenorganisaties vanuit verschillende (multi)modaliteiten (spoor, binnenvaart, weg). Over het algemeen staan de belangenorganisaties positief tegenover de voorgestelde wijziging van de Richtlijn zodat de effectiviteit ervan verbeterd kan worden. Het kabinet neemt datgene wat uit deze gesprekken of schriftelijke inbreng naar voren komt ten behoeve van en verbetering van het multimodale goederenvervoer in te brengen tijdens de behandeling van deze richtlijn in de onderhandelingen.

#### *14. Herziening EU261 passagiersrechten voor de luchtvaart*

**De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of hij het beeld deelt dat de huidige Europese passagiersrechten voor de luchtvaart (Verordening EU261) onduidelijke definities bevatten, bijvoorbeeld waar het buitengewone omstandigheden betreft? Erkent de Minister dat dit kan leiden tot veel onduidelijkheid voor zowel passagiers als voor luchtvaartmaatschappijen, en tot veel rechtszaken zoals we in het verleden ook hebben gezien? Vindt de Minister dat het huidige voorstel (2023/0437) van de EC inzake de handhaving van passagiersrechten in de Unie van november jongstleden voor een gerichte, kleinere update aan Europese passagiersrechten niet een uitgelezen startpunt is en momentum geeft om Verordening EU261 echt grondig te herzien? Vindt de Minister ook niet dat het voorstel van de EC van 2013 tot uitgebreide herziening van Verordening EU261 te lang is blijven liggen? Kan de Minister aan de orde stellen dat het huidige voorstel 2023/0437 van de EC inzake de handhaving van passagiersrechten in de Unie van november jongstleden een stap in de goede richting is, maar dat het algehele pakket echt grondig herzien moet worden om echt duidelijkheid te scheppen voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen?**

De herziening van Verordening 261/2004 (2023/0437) is een welkome ontwikkeling. De herziening pakt problemen in de handhaving en uitvoering aan en dat is positief. Voor passagiers is het vaak onduidelijk waar men informatie kan krijgen en hun recht kan halen. Met dit voorstel zullen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hun informatievoorziening moeten verbeteren. Met deze verduidelijking is het voor de handhavers makkelijker om hierop te controleren. Voor passagiers is het belangrijk om goed geïnformeerd te worden. De Commissie zal daarom een formulier publiceren waarin duidelijk wordt gemaakt waar passagiers hun recht kunnen halen. Daarnaast is er ook een passagiersrechten-app van de EU waarin informatie over passagiersrechten per vervoersmodaliteit beschikbaar is. Deze herziening is een stap in de goede richting. Een volledige revisie van de Verordening is nu niet aan de orde en het initiatief hiervoor ligt bij de Commissie. Er zijn ook andere verordeningen op het gebied van luchtvaart die al een tijdje op aanpassing wachten en die van belang zijn voor Nederland, zoals de slotverordening en de verordening rond de exploitatie van luchtdiensten. Het nieuwe werkprogramma van de Commissie zal meer inzicht moeten geven in wat de Commissie in deze periode op zal pakken.

#### *15. Voertuigdata*

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over de Europese ontwikkelingen voor wetgeving voor de toegang tot voertuigdata. Bij de

vorige Informele Transportraad gaf de Minister aan te onderzoeken of de toegang tot voertuigdata als diverserpunt in de agenda kan worden opgenomen. Deze leden zien echter niets over een diverserpunt in de voorlopige geannoteerde agenda voor de formele Transportraad over de toegang tot voertuigdata. **Om welke reden is dit niet opgenomen? Is de Minister bereid om de toegang tot voertuigdata, functies en bronnen alsnog te agenderen? Klopt het dat de EC het wetsvoorstel voor de toegang tot voertuigdata, functies en bronnen nog steeds niet heeft gepubliceerd? Zo ja, is de Minister in gesprek met de EC, in navolging van de oproep samen met Oostenrijk, Finland, Denemarken en Ierland, om de sectorale wetgeving zo snel mogelijk te publiceren? Zo nee, is hij bereid om in gesprek te gaan met de nieuwe EC om wetgeving zo snel mogelijk te laten publiceren? Wat deze leden betreft behoort het onderwerp voertuigdata een prioriteit te zijn voor de nieuwe EC en de Nederlandse inzet in Europa. Is de Minister bereid om de toegang tot voertuigdata, functies en bronnen te adresseren in contacten met Hongarije, Polen en Denemarken als toekomstige voorzitters van de EU?**

Het onderwerp voertuigdata is door het kabinet niet als diverserpunt geagendeerd tijdens de formele Transportraad van 18 juni aanstaande. Hier is voor gekozen omdat de Commissie het kabinet – in reactie op het Nederlands initiatief voor een *joint call* – heeft laten weten dat ze het potentieel ziet van sectorspecifieke regelgeving, dat er aan een voorstel gewerkt wordt en er significante vooruitgang is geboekt. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 6 van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie, zal de Commissie vanwege de verwachte complexiteit van de wettelijke procedure en het parlementaire reces het voorstel niet publiceren onder het huidige mandaat van deze Commissie. De Commissie heeft niet aangegeven wanneer zij verwacht het voorstel wel te publiceren. Het kabinet zal dit onderwerp onder de aandacht brengen van de nieuwe Commissie, alsook van de aankomende voorzitters.

#### *16. Verkeersveiligheid*

De leden van de VVD-fractie zien, net als de Minister, het versterken van verkeersveiligheid als een prioriteit. Verkeersonveilig gedrag moet bestraft worden en bij gevaarlijk rijgedrag moeten rijbewijsmaatregelen getroffen worden. **Met betrekking tot de Europese richtlijn ontzegging rijbevoegdheid vragen de leden hoe de Minister werkt aan het verkrijgen van duidelijkheid over de werking van de juridische processen die nodig zijn voor het opleggen van rijontzeggingen en het overdragen van verkeersboetes. En gezien het belang van duidelijke, uitvoerbare en handhaafbare regelgeving, kan de Minister inbrengen dat de strijdigheid van deze richtlijn met de Rijbewijsrichtlijn moet worden opgelost? Deze leden willen graag weten hoe de Minister in gaat zetten op het wegnemen van belemmeringen, zodat het mogelijk wordt dat landen in de toekomst meer kunnen samenwerken in geval van rijontzeggingen en verkeersmisdragingen.**

Het kabinet onderschrijft de doelen van de richtlijnen tot wijziging van het grensoverschrijdende uitwisselen van informatie over verkeersovertredingen (CBE-richtlijn) en de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen. Op 12 maart werd een voorlopig politiek akkoord bereikt tussen Raad en Europees Parlement op de revisie van de CBE-richtlijn. Het voorstel maakt de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen eenvoudiger ten behoeve van het identificeren van verantwoordelijke bestuurders. Dit bevordert onder andere de overdracht van verkeersboetes, waardoor een gelijke behandeling tussen ingezetenen en

niet-ingezeten bestuurders wordt gerealiseerd. Nederland beoordeelt de herziening positief omdat het bijdraagt aan het veiliger maken van het verkeer op de Europese wegen. Op dit moment wordt er tussen de lidstaten nog gesproken over deze richtlijn ten aanzien van de wederzijdse erkenning van rijntzeggingen. In deze gesprekken wordt vanuit Nederland, in samenwerking met de ketenpartners, bijgedragen aan het vinden van oplossingen voor de geconstateerde belemmeringen voor de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van deze richtlijn. Dit gebeurt onder meer door in te zetten op het aansluiten bij het *RESeau PERmis de conduire* (RESPER) systeem door elke EU lidstaat, om zo makkelijk en veilig gegevens te kunnen uitwisselen. In het laatste compromisvoorstel van 22 mei zijn al een aantal belangrijke belemmeringen weggenomen, waaronder het verlengen van het implementatieproces van één naar drie jaar.

Op 28 mei heeft een werkgroep vergadering plaatsgevonden waarin werd vastgesteld dat Hongarije, per 1 juli voorzitter van de Europese Raad, de rijbewijsrichtlijn in de trilogie fase zal leiden en deze samen probeert te behandelen met de onderhandelingen over de richtlijn wederzijdse erkenning rijntzeggingen. Hierbij zal het kabinet inzetten op het verder wegnemen van de praktische en juridische belemmeringen en op harmonisatie tussen de drie richtlijnen binnen de *Road Safety Package*.

**17.** De leden van de VVD-fractie lezen dat vanaf 7 juli 2024 in alle nieuwe auto's ISA verplicht is vanwege EU-wetgeving. Het lid Veltman heeft hierover schriftelijke vragen gesteld op 24 mei jongstleden (2024Z09064). Deze leden zijn van mening dat het goed is dat met veiligheidssystemen in de auto de verkeersveiligheid vergroot kan worden. Dit draagt bij aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. De gestelde vragen betreffen onder meer de mogelijk contraproductieve werking als het systeem niet naar behoren functioneert. **Kan de Minister de beantwoording van de vragen tegelijkertijd aan de Kamer sturen met de beantwoording van dit schriftelijk overleg? Is de Minister op de hoogte van de ervaringen van andere lidstaten met betrekking tot de foutmarge en de problemen die zich voordoen? Zo ja, wat zijn deze ervaringen en hoe gaan de lidstaten hiermee om?**

Op 10 juni jl. zijn de antwoorden op de vragen van het lid Veltman (VVD) over de verplichte Intelligente Snelheidsassistentie in auto's naar de Kamer verzonden.<sup>10</sup>

Het kabinet is op de hoogte van de ervaringen van andere lidstaten met ISA. Zo is het kabinet actief in diverse internationale gremia. Het kabinet neemt bijvoorbeeld deel aan de Board of Directors van Euro NCAP. Dit is een organisatie die zich met succes inzet voor de verkeersveiligheid door consumenten een onafhankelijke beoordeling te bieden van het veiligheidsniveau van auto's die op de Europese markt gebracht zijn. Euro NCAP onderzoekt momenteel hoe de werkelijke prestaties van ISA in verschillende lidstaten getest en beoordeeld kunnen worden.

Ook is het kabinet actief in diverse gremia binnen de Europese Commissie. De Commissie gaat de effectiviteit van ISA uiterlijk op 7 juli 2027 evalueren. In de tussentijd blijft het kabinet in gesprek met andere lidstaten tijdens de *High Level Group Road Safety*. De *High Level Group* bestaat uit hoge functionarissen van de Ministeries van Transport of Verkeersveiligheidsautoriteiten van elke EU-lidstaat, samen met vertegenwoordigers van het directoraat-generaal Mobiliteit en Transport (DG MOVE) van de Commissie.

<sup>10</sup> *Aanhangsel Handelingen II 2023–2024*, nr. 1948

Eén van deze ervaringen, betreft de problematiek die verschillende lidstaten ervaren met de ISA-catalogus. In de catalogus staan verkeersborden die in elke lidstaat worden gebruikt en die in sommige lidstaten niet actueel zijn. Hiervoor is nu een oplossing geboden. De Commissie heeft, binnen het traject «Your Europe», een module opgezet waarin lidstaten hun snelheidslimietborden digitaal kunnen uploaden.

#### *18. Rijbewijsrichtlijn*

De leden van de VVD-fractie zouden graag, zoals ook in eerdere overleggen aangegeven, het probleem rond het vereiste van Rijbewijs C voor bestelbussen opgelost zien. De Minister gaf begin april 2024 in het verslag van het schriftelijk overleg aan dat op hoog ambtelijk niveau overleg plaatsvindt tussen het ministerie en de EC om te onderzoeken of en op welke wijze binnen het bestaande Europese kader toch nog oplossingen zijn te vinden voor het probleem. **Wat is de stand van zaken en is er uitzicht op een oplossing?**

De afgelopen maanden is er intensief gewerkt aan het vinden van een oplossing voor dit vraagstuk. De Kamer wordt daar spoedig over geïnformeerd.

#### **NSC-fractie**

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Fiche: Wijziging richtlijn intermodaal vervoer. Deze leden steunen de inzet van de Minister ten aanzien van de voorgenomen richtlijnswijziging en geven daarbij aan dat zij met name de zorgen van de Minister rondom de vereiste besparingsdrempel van 40 procent van brede externe effecten delen. Deze leden zijn daarom ook verheugd te lezen dat hier al een stap in de richting van de Nederlandse inzet is gezet en waarderen dat de Minister kritisch blijft kijken naar de definitiestelling.

19. De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Fiche: Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen. Deze leden vinden het goed dat er stappen worden gezet om de rechten van reizigers, die gebruik maken van meerdere modaliteiten tijdens hun reis, beter te borgen. Wat deze leden betreft speelt dit met name bij reizigers die een zelf samengestelde multimodale reis afleggen, de in het Fiche genoemde C-categorie. Bij dit type reiziger kan een vertraging in een enkele modaliteit voor grote problemen bij de voortzetting van de reis zorgen, wanneer een aansluiting niet gehaald wordt, en kan er vaak geen compensatie plaatsvinden van de kosten voor het gemiste deel van de reis. Deze leden zijn daarom verheugd dat er een initiatief komt om hier reizigersrechten beter te borgen. Daarom vragen deze leden de Minister er op toe te zien dat het aansprakelijkheid voor compensatie bij vertragingen in multimodale reizen goed geborgd wordt in de uiteindelijke richtlijn. **Kan de Minister aangeven of hij dit in de huidige stand van het voorstel voldoende geborgd acht en waarom?**

Het Voorzitterschap heeft naar aanleiding van vragen en opmerkingen van lidstaten, waaronder Nederland, revisies aangebracht. Zo is verduidelijkt welke drie categorieën tickets er zijn en welke rechten en verplichtingen daarbij horen. Vervoerders en tussenpersonen zijn nu bijvoorbeeld verplicht om, voor de aankoop van het ticket, aan de passagier mede te delen wat voor type ticket (categorie A, B of C) aangeboden wordt, welke algemene voorwaarden daarop van toepassing zijn, en welke rechten en verplichtingen daarbij horen uit hoofde van deze Verordening en de relevante sectorale wetgeving van de Unie inzake passagiersrechten. Het is goed dat deze revisies en verduidelijkingen zijn doorgevoerd. De



aansprakelijkheid voor compensatie bij vertragingen in multimodale reizen in de huidige stand van het voorstel zijn voldoende geborgd, omdat de passagier nu voorafgaand aan de koop van een multimodaal ticket weet welke rechten hij/zij heeft, zoals het recht op compensatie bij vertragingen.

**20.** Hiernaast hebben deze leden vragen bij de vereisten die zullen gelden voor managers van zogenaamde multimodale hubs. Zij lezen dat «het kabinet (...) in de onderhandelingen (zal) inzetten op verduidelijking van deze in het voorstel geïntroduceerde termen»; dit onderschrijven deze leden. **Kan de Minister aangeven of deze inzet tot nu toe vruchten afgeworpen heeft?**

Het is goed dat er revisies en verduidelijkingen zijn doorgevoerd. Het kabinet zal zich ook blijven inzetten voor een striktere definitie van een multimodaal passagiersknooppunt. Zo overwegen we de huidige definitie te accepteren met een toevoeging van een drempelwaarde van een minimum aantal knooppunten of aantal passagiers, zodat niet elk multimodaal passagiersknooppunt onder de reikwijdte van het voorstel valt. Ook zal het kabinet blijven inzetten voor een verduidelijking van de taken en verplichtingen voor en ten aanzien van managers van multimodale passagiersknooppunten.

**21.** Daarbij lezen deze leden dat door de gestelde voorwaarden gesuggereerd wordt dat nagenoeg elk treinstation gezien zal worden als een hub. Daar maken zij zich zorgen over. **Kan de Minister aangeven wat voor kostenposten hij op basis van dit onderdeel van het voorstel verwacht voor treinstations?**

Uit het *impact assessment* van de Commissie volgt dat het voorstel naar verwachting zal leiden tot kleine terugkerende administratieve kosten. Vanaf 2025 zijn de totale kosten geraamd op € 6.770 per jaar (€ 467 voor luchtvaartmaatschappijen, € 6.069 voor autobus- en touringcaroperators en € 233 voor vervoerders over water). Of voor de periode 2025–2050 € 124.649. Deze kosten houden met name verband met de verplichting voor vervoerders om *real-time* informatie aan passagiers te verstrekken.

**22.** De leden van de NSC-fractie hebben ook met belangstelling kennis genomen van het Fiche: Wijzigingsvoorstel rivierinformatiediensten (RIS) richtlijn en zien dat de Raad nu afstevent op een algemene oriëntatie op dit onderwerp. Deze leden hebben hierbij een enkele vraag. Deze leden merken op dat de richtlijn wordt toegespitst op TEN-T-vaarwegen. **Is dat na uitkomst van de onderhandelingen gedurende de afgelopen maanden nog steeds het geval? Is de Minister bekend met de redenen waarom de EC heeft gekozen om de richtlijn alleen toe te spitsen op TEN-T-vaarwegen? Hoe staat de Minister tegenover de opvatting dat, gezien het belang van geharmoniseerde RIS-diensten op het Europees vaar netwerk, RIS ook breder toegepast zou moeten worden, bijvoorbeeld op CEMT-klasse III-vaarwegen?**

De toespitsing op de TEN-T vaarwegen is aangepast in de RIS richtlijn. Het beperkt zich niet meer tot de TEN-T vaarwegen, maar focust op verbonden vaarwegen tussen de lidstaten. Het kabinet is zich bewust van de redenering van de Commissie. Deze had te maken met de gelijktijdige herziening van de TEN-T verordening en de verwijzing naar CEMT-klasse IV vaarwegen in de huidige richtlijn. Door dit aan te passen naar TEN-T-vaarwegen zijn lidstaten deels zelf vrij welke waardering de vaarwegen hebben waarop RIS geïmplementeerd wordt. Het kabinet past RIS bijvoorbeeld al toe op verschillende klasse III en klasse II vaarwegen.

23. Hiernaast hebben de leden van de NSC-fractie nog enkele vragen over specifieke Europese transportvraagstukken. **Ten eerste, de Nederlandse inzet rondom de voorgenomen maatregel om de nieuwbouweisen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) ook voor schepen van vóór 1976 te laten gelden. Kan de Minister aangeven of en hoe hij zich bij de EC inzet om een uitzonderingspositie voor deze schepen te bewerkstelligen?**

De criteria waaronder de Europese Commissie dispensatie zou kunnen toestaan zijn volgens het ministerie dezelfde als die van de hardheidsclausule van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR): onevenredig hoge kosten en/of technisch moeilijk uitvoerbaar. Dit ziet op individuele gevallen (per schip). Het ministerie heeft de Europese Commissie hierover om opheldering gevraagd.

Het kabinet heeft in overleg met de sector in kaart gebracht welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor kleine schepen (tot 55 meter) op internationaal niveau. De bevindingen uit de proefprojecten met twee schepen en hardheidsclausule-aanvragen vanuit de sector vormen hiervoor de basis, samen met een *quickscan* naar de invulling van het criterium «onevenredig hoge kosten» die het kabinet heeft uitgevoerd. Over het overzicht met technische bepalingen wordt momenteel (trilateraal) overleg gevoerd met andere lidstaten met het doel om gezamenlijk tot een voorstel te komen. Dit voorstel zal, zodra dit gereed is, worden ingebracht in het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, CESNI.

**24. Ten tweede, zijn deze leden benieuwd naar de inzet van de Minister om de Lelylijn op te waarderen binnen het TEN-T-netwerk. Hierbij verwijzen deze leden ook naar de dit jaar aangenomen motie-Grinwis c.s. over in de komende periode de Lelylijn in het (uitgebreide) kernnetwerk van TEN-T opnemen. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie? Kan de Minister daarbij toelichten hoe het vervolgproces op dit onderwerp eruitziet? Welke kansen ziet de Minister om hier Europese cofinanciering te realiseren? Kan hij daarbij ook aangeven of, en zo ja in hoeverre, de TEN-T-status van de Lelylijn een verschil maakt voor de hoeveelheid cofinanciering?**

Zoals in maart jongstleden<sup>11</sup> aan de Kamer gemeld, is de Lelylijn in de herziene TEN-T verordening opgenomen in het TEN-T uitgebreid netwerk. Wel is in de herziene TEN-T verordening de mogelijkheid gecreëerd om de status van de Lelylijn tussentijds te verhogen van uitgebreid netwerk naar uitgebreid kernnetwerk. Voor Duitsland bleek het nog te vroeg om de internationale verbinding met de Lelylijn nu al de status van uitgebreid kernnetwerk toe te kennen. Met Duitsland wordt gekeken naar de potentie van de Lelylijn als onderdeel van de internationale verbinding naar Bremen en Hamburg en verder richting Scandinavië. De Lelylijn als onderdeel van een internationale verbinding zou ook een hogere status van de Lelylijn binnen het TEN-T netwerk mogelijk maken. Hierbij wordt overigens ook gekeken naar een internationale verbinding richting België. Een hogere TEN-T status van de Lelylijn zou in principe meer kans moeten geven op medefinanciering via CEF. Voor de kansen op CEF-medefinanciering in het algemeen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 36 410 A, nr. 48

## BBB-fractie

**25.** De leden van de BBB-fractie lezen dat er lidstaten zijn die zowel voor als tegen de inzet van de Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) als onderzoekscomité zijn om tarieven voor de dienstverlening aan derde landen en de maritieme sector vast te stellen. **Is Nederland als lidstaat voor of tegen, en kan de Minister uitleggen waarom?**

Het kabinet is geen voorstander van de inzet van de COSS. De Europese Commissie wil zich bij de vaststelling van de tarieven laten assisteren door een onderzoekscomité in de zin Verordening (EU) nr. 182/2011 en wil deze taak beleggen bij de COSS. De Commissie heeft echter niet duidelijk kunnen maken waarom deze taak binnen de huidige scope van de COSS zou passen. De COSS heeft normaliter een rol bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen. Het is evenmin duidelijk hoe de werkzaamheden van het onderzoekscomité relateren aan de taken van het EMSA-bestuur. Het bestuur krijgt namelijk wel een rol toegeschreven bij de bepaling van welke diensten tegen betaling uitgevoerd worden en wat er met deze gelden gebeurt. Het kabinet heeft tijdens de onderhandelingen aangegeven een voorkeur te hebben voor het oprichten van een apart comité waarbij een duidelijke beschrijving wordt opgesteld met betrekking tot de relatie tussen het onderzoekscomité en het EMSA-bestuur. De huidige inzet van het voorzitterschap leidt tot het schrappen van de uitvoeringshandelingen voor tarieven voor diensten aan derde landen en de sector, en het besluit volledig aan het EMSA-bestuur over te laten. Het kabinet kan hier in principe mee instemmen.

**26.** De leden van de BBB-fractie lezen dat de Minister kritisch is op een eerder voorstel om de maximaal toegestane totaal gewichten en aslasten te verhogen. **Deze leden vragen in hoeverre de Minister hier kritisch op blijft. Is er wat betreft de Minister ruimte om het maximale toegestane gewicht aan te passen of houdt hij zich vast aan het bereikte deelakkoord?**

De wet- en regelgeving rondom de gewichten en afmetingen van zwaar wegtransport moeten passen binnen het ontwerp van de huidige weginfrastructuur. Deze is momenteel ingericht voor maximaal 11,5 ton aslasten. Een verhoging hiervan zal leiden tot meer schade aan het wegdek en daarmee hogere kosten. Het is daarom onwenselijk dit maximum te verhogen. Wat betreft de totaal gewichten staat Nederland al zwaardere reguliere vrachtwagens van 50 ton toe, zolang deze niet de maximale aslasten overschrijden.

Dit standpunt is verwoord in het BNC-fiche<sup>12</sup> zoals dit naar de Kamer is verzonden en er is geen voornemen hiervan af te wijken.

**27.** De leden van de BBB-fractie lezen dat er een vierde voortgangsrapport over het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP) wordt gepresenteerd. **Wanneer kunnen deze leden dit verwachten?**

Het vierde voortgangsrapport van het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP) wordt gepresenteerd tijdens de Transportraad 18 juni en zal u worden toegestuurd met het verslag van de Transportraad.

---

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783