

Vergaderjaar 2024-2025

21 501 – 33

Transportraad d.d. 5 december 2025

Nr. 1097

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**  
Vastgesteld op ... 2024

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda Transportraad op 5 december 2024 te Brussel (Kamerstuk 21501-33, nr. 1097), het verslag Transportraad van 18 juni 2024 (Kamerstuk 21501-33, nr. 1077) en het verslag Informele Transportraad d.d. 19-20 september 2024 (Kamerstuk 21501-33, nr. 1093).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 november 2024 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,  
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

**I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties****Inhoudsopgave**

Inleiding	
PVV-fractie	2
GroenLinks-PvdA-fractie	3
VVD-fractie	5

**Inleiding**

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad op 5 december 2024 (hierna: geannoteerde agenda) en willen de bewindspersonen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben naar aanleiding van de geannoteerde agenda een aantal punten die zij graag willen inbrengen en enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg

Transportraad van 5 december 2024, en hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de BBB-fractie hebben de stukken gelezen en hierover geen vragen. Deze leden delen het beschreven standpunt van de bewindspersonen op de verschillende onderwerpen in de agenda van deze Transportraad.

#### **PVV-fractie**

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.

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.

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 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.

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.

De leden van de PVV-fractie constateren dat bij invoering van de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen grote IT-aanpassingen bij de uitvoeringsinstanties in Nederland nodig zijn. Deze leden vragen wat de kosten zijn van deze aanpassingen en wat deze aanpassingen beogen op te lossen.

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

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?

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? 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? Overigens merken deze leden op dat

dergelijke situaties te voorkomen zijn wanneer er eindelijk een EU-breed reserveringsysteem 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 voortrekkersrol 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?

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? 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? 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?

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?

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? 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?

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.

### **VVD-fractie**

#### *Verordening passagiersrechten luchtvaart*

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?

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.

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?

#### *Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen*

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.

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.

#### *Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen*

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?

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?

#### *Herziening richtlijn intermodaal vervoer*

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?

#### *Herziening Rijbewijsrichtlijn*

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.

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?

## **II Reactie van de bewindspersoon**