Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

22 112 Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 4386 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2026

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij drie fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Versterking van de wereldwijde veerkracht op gezondheidsgebied tegen de achtergrond van geopolitieke veranderingen (Kamerstuk 22 112, nr. 4385).
Fiche: Verordening trein ticketverkoop (RTR); herziening Verordening passagiersrechten spoor (herziening RPRR).
Fiche: Verordening multimodale boekingen/MDMS (Kamerstuk 22 112, nr. 4387).

De Minister van Buitenlandse Zaken,
T.B.W. Berendsen

kst-22112-4386
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Fiche: Verordening trein ticketverkoop (RTR); herziening Verordening passagiersrechten spoor (herziening RPRR)

1. Algemene gegevens

a) *Titel voorstellen*
Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de verkoop van treintickets RTR).
Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EU) 2021/782 wat betreft de bescherming van passagiers met geïntegreerde tickets (RPRR)[1]
b) *Datum ontvangst Commissiedocument(en)*
13 mei 2026
c) *Nr. Commissiedocument(en)*
COM(2026)232 en COM(2026)233
d) *EUR-Lex*
eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52026PC0232
eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52026PC0233
e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*
SEC(2026)300, SWD(2026)300, SWD(2026)301, en SWD(2026)233
f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Transport, Telecom en Energie (Transportraad)
g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
h) *Rechtsbasis*
Artikel 91, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)
i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) Inhoud voorstellen

Op 13 mei jl. publiceerde de Europese Commissie (hierna: de Commissie) een pakket wetsvoorstellen (hierna het «Passagierspakket») die tot doel hebben het (boeken van) multimodale reizen binnen Europa te vergemakkelijken. Het passagierspakket bevat drie voorstellen: 1) Verordening betreffende multimodale boekingen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 80/2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking,[2] 2) Verordening over trein ticketverkoop (RTR), en 3) een beperkte herziening van de Verordening passagiersrechten spoor (RPRR)[3] voor doorgaande tickets. Met deze voorstellen beoogt de Commissie het passagiers makkelijker te maken om eenvoudig een (internationaal) ticket te reserveren, boeken en betalen, en de rechten van reizigers te verbeteren. De voorstellen over multimodale boekingen en trein ticketverkoop moeten ervoor zorgen dat vervoersaanbieders ticket- en reisdata delen met mobiliteitsplatforms, zodat er een open en eerlijke markt ontstaat. De mobiliteitsplatforms moeten de reisopties van verschillende vervoersaanbieders eerlijk en transparant weergeven. In combinatie met de voorgestelde herziening van de RPRR zorgt dit er voor dat reizigers makkelijker een internationaal ticket kunnen kopen zonder hun rechten te verliezen bij verstoringen. Dit alles zou het

[1] (EU) 2021/782 van 29 april 2021
[2] EU 2026/0133
[3] EU 2021/782

makkelijker en aantrekkelijker moeten maken om multimodaal te reizen, ook over de grens.

Dit BNC-fiche gaat over RTR en de herziening RPRR. Over het voorstel voor de verordening multimodale boekingen wordt een apart BNC-fiche opgesteld. Zowel RTR als de herziening RPRR zijn van toepassing op zowel internationale als binnenlandse treinreizen. Stedelijk vervoer is uitgezonderd. Het voorstel voor RTR legt verplichtingen op aan alle spoorvervoerders om data te delen tussen vervoerders en platforms (*relinking*) zodat reizigers alle beschikbare reisopties te zien krijgen en zelf de keuze kunnen maken welke reisopties voor hen het meest aantrekkelijk zijn om hun reis te plannen. Het voorstel voor RTR legt ook een verplichting op tot het hosten van ticketverkoopfaciliteiten aan verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen[4] met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt. Uitgangspunt voor het delen van data is de interoperabele standaard TSI Telematics (EU)2026/253 die per 2028 moet worden toegepast Contracten met de partijen die een afspraak over hosting willen maken dienen binnen 8 maanden te worden afgesloten. Voorts worden alle spoorvervoerders, in lijn met de nieuwe verordening capaciteitsmanagement (EU)2026/1184 verplicht de treinkaartverkoop eerder open te stellen met een boekingshorizon van 5 maanden. Lidstaten worden verplicht een nationale autoriteit aan te wijzen die bemiddelt in geval van conflict tussen partijen. Het voorstel voor herziening RPRR betreft een update van de bestaande verordening voor doorgaande tickets om de rechten van reizigers bij het maken van treinreizen met meerdere vervoerders te verbeteren.

b) Impact assessment Commissie

De Commissie heeft een gezamenlijke effectbeoordeling opgesteld voor de voorstellen RTR en multimodale boekingen. In deze effectbeoordeling heeft de Commissie vier combinaties van verschillende maatregelen onderzocht op basis van effectiviteit en efficiëntie. De eerste beleidsoptie betreft een lichte interventie die ervoor zorgt dat gegevens eerlijk worden verwerkt en vervoersaanbiedingen neutraal worden weergegeven op MDMS[5]-platforms. Daarnaast stelt deze optie voorwaarden aan contractuele distributieovereenkomsten op onmisbare MDMS-platforms en onmisbare spoorwegondernemingen. Beleidsoptie 2 voegt daar een verplichting aan toe voor onmisbare spoorwegondernemingen om de distributie van hun tickets mogelijk te maken op MDMS-platforms. Beleidsoptie 3 bouwt daarop voort met een verplichting voor onmisbare spoorwegondernemingen om de tickets van concurrenten te distribueren. Beleidsoptie 4 is de meest ingrijpende optie, met een scheiding van operationele en ticketdistributiediensten van onmisbare spoorwegondernemingen.

Beleidsoptie 3 bereikt volgens de Commissie de doelstellingen het beste, gebaseerd op de effectbeoordeling. Deze optie treft een balans tussen het bevorderen van een compleet aanbod en een proportionele marktinterventie enerzijds en het beperken van kosten anderzijds. Deze optie wordt gezien als het meest effectief in het bevorderen van een compleet aanbod, ook op de kaartverkoopplatforms van spoorwegondernemingen met meer dan 50% marktaandeel in een lidstaat, en het ondersteunen van een

[4] Verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen zijn spoorwegondernemingen met zowel operationele vervoersdiensten als ticketdistributiediensten.
[5] Multimodal Digital Mobility Services

overgang naar duurzamere reismogelijkheden. Deze biedt netto voordelen in de kosten-batenanalyse en is volgens de Commissie de efficiëntste optie.

Met de keuze voor beleidsoptie 3 met een geharmoniseerd en direct toepasbaar kader voor trein ticketverkoop verwacht de Commissie een completer spooraanbod en een snellere overgang naar duurzamere reismogelijkheden te bereiken voor personenvervoer per spoor. Dit maakt volgens de effectbeoordeling van de Commissie een stijging mogelijk van het aantal via MDMS-platforms verkochte treintickets van 65 miljoen in 2019 naar 111 miljoen in 2030 en 230 miljoen in 2050. Daarnaast verwacht de Commissie dat het aandeel van treintickets verkocht via onafhankelijke MDMS-platforms zal toenemen van circa 3% van het totaal aantal verkochte treintickets in 2019 naar 4,1% in 2030 en 7,3% in 2050.

De Commissie heeft geen nieuwe effectbeoordeling opgesteld voor de herziening RPRR, maar een update gemaakt van de bestaande effectbeoordeling en kosten-batenanalyse voor de RPRR uit 2017[6] op twee punten. Het eerste punt is de beleidsmaatregel over doorgaande tickets. Het tweede punt is de beleidsmaatregel dat doorgaande tickets aan de reiziger dienen te worden aangeboden als dit technisch mogelijk is. In de effectbeoordeling komt Commissie op Europees niveau op kosten voor de spoorvervoerders van € 2,14 mrd tegenover baten voor de reizigers van € 7,78 mrd (beide als netto contante waarde voor de periode 2028–2050).

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

In de Mobiliteitsvisie[7] zet het kabinet beleidsdoelen uiteen om alle vervoerswijzen te integreren in het mobiliteitssysteem en krachten en kansen van alle vervoerswijzen te benutten. Het kabinet zet zich actief in voor de ontwikkeling van het internationaal personenvervoer per spoor en de Europese agendering van dit onderwerp.[8] Het verbeteren van de connectiviteit binnen Europa is een doelstelling die het kabinet onderschrijft.[9] Het kabinet wil ter bevordering van internationaal personenvervoer per spoor werk maken van het wegnemen van barrières voor vervoerders. Integrale ticketverkoop en passagiersrechten zijn hierbij een punt van aandacht. Gelet op het internationale karakter van dit vraagstuk adresseert het kabinet ticketverkoop voor internationaal treinvervoer actief op Europees niveau.[10, 11] Het kabinet wil ruimte geven aan innovatieve nieuwe aanbieders op het spoor, specifiek voor nachttreinen en internationale spoorverbindingen.[12] Uit Eurostat data uit 2021 blijkt dat binnen Europa gemiddeld slechts 0,65% van alle treinreizen grensoverschrijdend is, al vertegenwoordigen deze treindiensten in Europa gemiddeld wel 5% van het totale aantal reizigerskilometers per trein. Hoewel internationale treinreizen een relatief klein aandeel[13] van het totale Nederlandse personenvervoer per trein betreft, vervullen interna-

[6] SWD (2017)318 final
[7] Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie | Rijksoverheid.nl
[8] Kamerstuk 29 984, nr. 918, Kamerstuk 29 984, nr. 950, en Kamerstuk 29 984, nr. 994
[9] Zie brief aan de Tweede Kamer van 4 november 2025, Kamerstuk 2024–2025 29 984, nr. 1266
[10] Zie reactie op initiatiefnota «Alle seinen op groen» van 29 november 2024
[11] Zie brief aan Tweede Kamer van 4 november 2025, Kamerstuk 2024–2025 29 984, nr. 1266
[12] Coalitieakkoord 2026–2030
[13] Hoewel internationale treinreizen een relatief klein aandeel28 van het totale Nederlandse personenvervoer per trein betreft, vervullen internationale treindiensten wel een wezenlijke rol.

tionale treindiensten wel een wezenlijke rol.[14] De Tweede Kamer heeft meerdere moties aangenomen ter ondersteuning van de totstandkoming en afronding van EU-wetgeving voor een Europees treinboekings- en ticketsysteem met het oog op het versterken van het internationaal spoorpersonenvervoer in Europa.[15]

Het kabinet hecht in algemene zin veel waarde aan passagiersrechten. Het kabinet zet zich in voor een hoog niveau van consumentenbescherming, zoals artikel 38 van het Handvest van de grondrechten van de EU ook voorschrijft.[16] Daarnaast zet het kabinet zich in voor versterking van de Europese interne markt.[17]

In de Europese consultatiefase van de voorstellen heeft het kabinet twee non-papers ingestuurd,[18] waarin wordt gepleit voor toepassing van FRAND[19]-voorwaarden die een gelijk speelveld creëren, interoperabiliteit en standaardisatie, het benutten van de opgedane ervaringen met de Mobility as a Service (MaaS) pilots in Nederland[20], en het verbeteren van doorgaande tickets. Verbetering van rail ticketing is ook een belangrijk onderdeel is van de Actieagenda Trein en Luchtvaart.[21]

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt de doelstelling van de Commissie om het spoorvervoer voor personen te bevorderen, zowel nationaal als grensoverschrijdend. Het kabinet ziet de voorstellen van de Commissie als positief en acht deze van groot belang omdat het spoorvervoer een belangrijk middel is in de klimaattransitie en het de internationale bereikbaarheid van Nederland bevordert. Internationaal spoorvervoer dient een aantrekkelijk alternatief te worden voor korte vluchten.

Betreffende de voorgestelde RTR onderschrijft het kabinet het belang van een EU-geharmoniseerd kader voor internationale ticketverkoop ter ontwikkeling van het internationaal spoorpersonenvervoer in Europa. Het verplicht delen van data tussen vervoerders en platforms (*relinking*) is belangrijk zodat reizigers alle beschikbare reisopties te zien krijgen en zelf de keuze kunnen maken welke reisopties voor hen het meest aantrekkelijk zijn om hun reis te plannen. Dit vermindert een barrière voor nieuwe aanbieders op het spoor. Voor de consument die een internationale treindienst wil boeken zijn er in de praktijk namelijk onvoldoende mogelijkheden om zijn treintickets via één verkoopkanaal en met behoud van passagiersrechten te boeken. Het kabinet is van mening dat de regels dienen te gelden voor alle platforms en vervoerders omdat dit duidelijkheid schept voor de reiziger. Ook is het van belang vanuit het oogpunt van non-discriminatie en een gelijk speelveld op de interne markt. In het (internationale) spoorvervoer is er sprake van veelal slechts één spoorvervoerder voor bepaalde relaties van herkomstbestemmingen of een zeer beperkt aantal van spoorvervoerders. Het kabinet steunt daarom dat

---

[14] Internationaal personenvervoer over het spoor – Analyse ten behoeve van een visie | Rapport | Rijksoverheid.nl

[15] De Hoop c.s. Kamerstuk 29 984, nr. 1167 (2023), De Hoop, Vedder Kamerstuk 23 645, nr. 826 (2024), Kröger c.s. Kamerstuk 36 563, nr. 6 (2025)

[16] OJ C 326, 26.10.2012, p. 391–407, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

[17] Kamerstukken II, 2021–2022, 22 112, nr. 3437.

[18] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/04/bijlage-5-technisch-non-paper-mdms-sdbtr en ook Reactie op wetgevend voorstel Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS) | Rapport | Rijksoverheid.nl

[19] Fair Reasonable and non Discriminatory

[20] Als onderdeel van de MaaS-pilot Limburg is een applicatie ontwikkeld die is uitgerold naar de internationale verbinding richting Aken/Keulen.

[21] Kamerstuk 29 984 en 31 936, nr. 916 van 20 november 2020

verplichtingen voor data delen over spoorticketverkoop worden toegepast op alle vervoerders zodat het volledige spoorticketaanbod, van de vervoerders die daarom vragen, beschikbaar is op de platforms. Dit is nodig om internationale reizen van meerdere vervoerders te kunnen boeken. De omzet van de gehele spoorwegmarkt kan hierdoor toenemen, en dat is positief. Neutrale weergave van data waarbij verschillende opties transparant worden weergegeven is daarbij van belang voor de reiziger. Zij hebben recht op een compleet overzicht van alle tarieven.[22]

Het kabinet steunt de inzet van de Commissie voor het mogelijk maken van volledige integratie van systemen waarbij plannen en boeken voor internationaal spoorpersonenvervoer mogelijk is via websites/apps van derden (*reselling*). Ook dit vermindert een barrière voor nieuwe aanbieders op het spoor. Het kabinet kijkt positief naar het voorstel dat derde partijen op grond van dit voorstel gecombineerde treintickets van meerdere spoorvervoerders kunnen verkopen. Ook is het kabinet positief over het eerder openstellen van de treinkaartverkoop met een voorgestelde boekingshorizon van 5 maanden. Zo wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de beschikbaarheid en continuïteit van (internationaal) geïntegreerde treinkaarten en kan de omzet van de gehele spoorwegmarkt toenemen. De verplichting voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten geldt alleen voor verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt. Hiermee wordt voorkomen dat kleinere spoorwegondernemingen moeten fungeren als ticketplatform, terwijl zij in de eerste plaats een spoorvervoerder zijn. Vanuit proportionaliteitsoogpunt is dit positief want marktinterventie gaat niet verder dan noodzakelijk en de administratieve lasten voor bedrijven en toezichthouders worden zo beperkt. Verder hecht het kabinet aan beschikbaarheid op langere termijn van spoorticketverkoop voor reizigers die gebruik maken van meerdere spoorvervoerders. Dat kan bijvoorbeeld door de aanwijzing van vervoerders of de contracten van dienstverleners met die vervoerders voor een termijn langer dan een jaar van toepassing te maken. In het voorstel RTR van de Commissie kan de toepassing tot een jaar beperkt zijn als de vervoerder na dat jaar nog minder dan 50% binnenlands marktaandeel heeft.

Het kabinet vindt dat gebruik van nationale betaalsystemen als de OV-chipkaart en OVPay mogelijk dienen te blijven. Deze betaalsystemen zijn verenigbaar met de voorstellen van de Commissie. Het kabinet bepleit het gebruik van heldere definities[23] in de RTR en stroomlijning van definities tussen de RTR en het voorstel multimodale boekingen. Het kabinet bepleit een heldere uitwerking in of op basis van de door de Commissie in de RTR voorgestelde toepassing van FRAND-principes. Beide punten zijn van belang voor zowel spoorvervoerders als de toezichthouder en zijn nu onvoldoende uitgewerkt. Duidelijke voorwaarden voor het bepalen van vergoeding voor geleverde diensten, gelden als waarborg tegen machtsmisbruik door multimodale platforms. Kostenoriëntatie is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Voorts zijn duidelijke regels nodig voor klachten en compensatie, met name als er sprake is van vervoerders en platforms in verschillende lidstaten. Aandachtspunt is de impact van het voorstel op additionele administratieve lasten voor het bedrijfsleven inclusief de impact op de vervoerder met meer dan 50% marktaandeel met de hostingverplichting. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet aandacht besteden aan proportionaliteit van lasten voor de toezichthouder. Standaardisatie van data-uitwisseling

---

[22] Vervoerders dienen te voldoen aan de vereisten van de Technische Specificatie Interoperabiliteit voor telematica (uitvoeringsverordening (EU) 2026/253 van 6 februari 2026).

[23] Bijvoorbeeld voor spoorproducten, ticket, enkelvoudig («single») ticket, online ticket distributeur.

tussen vervoerders en platforms dient bevorderd te worden via open en interoperabele standaarden.[24]

Betreffende de voorgestelde verordening RPRR, hecht het kabinet waarde aan verbetering van de dienstverlening en consumentenbescherming ten opzichte van huidige situatie voor met name de internationale treinreiziger. Het kabinet staat daarom achter de verbetering van passagiersrechten spoor voor een gehele reis (die kan bestaan uit meerdere vervoerders) via de voorgestelde herziening RPRR. Het kabinet zet in op verduidelijking van de voorgestelde definities. Het onderscheid tussen een enkelvoudig (*single*) ticket en een doorgaand ticket is bijvoorbeeld niet duidelijk, terwijl dit een cruciaal deel is van de herziening van de RPRR. Ook bepleit het kabinet stroomlijning van definities tussen de RPRR en het voorstel multimodale passagiersrechten,[25] waarover EU-onderhandelingen gaande zijn. Het kabinet zal in de onderhandelingen inzetten op verduidelijking over aansprakelijkheid in het geval van vertraging of annulering bij het boeken van een gehele reis. Partijen in de keten dienen zicht te hebben op hun aansprakelijkheid bij aansluitende verbindingen. Voorts dienen voor deze aansprakelijkheid de kosten evenredig te worden verdeeld over de verschillende betrokken partijen in de gehele reis. Profiteurgedrag tussen partijen dient te worden ontmoedigd om te voorkomen dat een enkele vervoerder onevenredig opdraait voor compensatiekosten. Hiermee wordt bijvoorbeeld bedoeld dat een verkopende partij een combinatie van tickets verkoopt, maar niet opdraait voor compensatiekosten in het geval van een verstoring. Het kabinet steunt de hierbij behorende mitigatiebepalingen in het voorstel over het respecteren van minimale overstaptijden door kaartverkopers en *tour operators*. Het kabinet zal om verduidelijking vragen over het voorgestelde onderscheid tussen reizen korter of langer dan 12 uur en de uitzondering voor nachttreinen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Meerdere lidstaten zullen het belang van het versterken van de concurrentiepositie van het spoorvervoer ten aanzien van andere modaliteiten onderschrijven, zowel nationaal als grensoverschrijdend, evenals het belang voor de klimaattransitie. Lidstaten steunen in het algemeen de doelstelling van de voorstellen, maar stellen naar verwachting wel vragen en kritische opmerkingen over onder andere het openstellen van kaartverkoop door de gevestigde (*incumbent*) vervoerders in de voorstelde RTR, kosten en aansprakelijkheid van partijen in de voorstelde RTPR, de extra taken en kosten voor de toezichthouder.

Het Europees Parlement heeft via een verzoek voor een studie naar internationale (nacht)treinen, en de besluitvorming over het Europees jaar van het spoor 2021,[26] zijn steun voor de ontwikkeling van grensoverschrijdend spoorvervoer uitgesproken. De verwachting is dat het Europees Parlement positief zal zijn over de voorstellen en mogelijk zal vragen om meer ambitie. De voorstellen zullen behandeld worden door de commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement. De rapporteur is nog niet bekend.

[24] TSI telematica (EU) 2026/253
[25] Fiche 1 Verordening over passagiersrechten multimodale reizen | Publicatie | Rijksoverheid.nl
[26] Besluit EU(2020)2228 van 23 december 2020 over het Europees jaar van het spoor.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden in overeenstemming met de EU-verdragen, toetst het kabinet of de EU handelt binnen de grenzen van de bevoegdheden die haar door de lidstaten in de EU-verdragen zijn toegedeeld om de daarin bepaalde doelstellingen te verwezenlijken. Het oordeel van het kabinet over de bevoegdheid van de EU is voor beide voorstellen (trein ticketverkoop en herziening RPRR) positief. Het voorstel RTR is gebaseerd op artikel 91, eerste lid, sub d, VWEU. Het voorstel herziening RPR is gebaseerd op artikel 91, eerste lid, VWEU. Op grond van artikel 90 VWEU worden de doelstellingen van de EU-Verdragen voor wat betreft vervoer nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.
Op grond van artikel 91, lid 1, VWEU is de EU bevoegd om ter uitvoering van artikel 90 VWEU onder meer de gemeenschappelijke regels vast te stellen voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten, en de voorwaarden voor toelating van vervoerders tot nationaal vervoer in een lidstaat waar zij niet woonachtig zijn. Het kabinet kan zich vinden in deze rechtsgrondslag. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub g, VWEU).

b) Subsidiariteit

Als onderdeel van de beoordeling of de EU mag optreden volgens de EU-verdragen toetst het kabinet de subsidiariteit van het optreden van de Commissie. Dit houdt in dat het kabinet op de gebieden die niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen of wanneer sprake is van een voorstel dat gezien zijn aard enkel door de EU kan worden uitgeoefend, toetst of het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Unie kan worden bereikt (het subsidiariteitsbeginsel).

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit van beide voorstellen (RTR en herziening RPRR) is positief. De voorgestelde wetgeving heeft tot doel om de groei en de concurrentiepositie van spoorvervoer, zowel nationaal als grensoverschrijdend, te bevorderen via het eenvoudiger boeken van een (internationaal) ticket en het gebruik van doorgaande tickets te bevorderen. Bij een substantiële toename van grensoverschrijdend spoorvervoer kan een gelijk speelveld binnen de Europese interne markt onvoldoende door de lidstaten op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt, daarom is een EU-raamwerk wel nodig. Omdat internationale reizigers ook gebruik maken van (deels geheel) binnenlandse treinen is van belang dat ook de verkoop van nationale treintickets onder de verordening RTR vallen. Door beide voorstellen wordt het gelijk speelveld op het terrein van grensoverschrijdend treinverkeer verbeterd. Om die redenen is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

Als onderdeel van de toets of de EU mag optreden conform de EU-verdragen toetst het kabinet of de inhoud en vorm van het optreden van de Unie niet verder gaan dan wat nodig is om de doelstellingen van de EU-verdragen te verwezenlijken (het proportionaliteitsbeginsel). Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit voor de RTR is positief. Het voorstel heeft tot doel het passagiers makkelijker te maken

om eenvoudig een (internationaal) ticket te reserveren, boeken en betalen. Het voorgestelde optreden is wel geschikt om deze doelstelling te bereiken omdat de verplichtingen voor data delen over spoorticket-verkoop worden toegepast op alle vervoerders. Dit is voor de reiziger nodig om internationale reizen van meerdere vervoerders te kunnen boeken. Het voorgestelde optreden gaat niet verder dan noodzakelijk omdat bij de verplichting voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten voor andere vervoerders kleine en middelgrote ondernemingen met een marktaandeel van minder dan 50% worden ontzien. Daarmee worden de administratieve lasten voor deze partijen beperkt.

Het oordeel van het kabinet over de proportionaliteit voor de herziening RPRR is positief. Het voorstel heeft tot doel reizigers beter te beschermen wanneer zij een treinreis maken met meerdere vervoerders waarbij deze reis in één keer is gekocht via een boekingsplatform. De Commissie wil vooral een einde maken aan het huidige probleem dat passagiers vaak géén volledige rechten hebben wanneer zij een aansluiting missen bij een internationale of langeafstandstreinreis met verschillende spoorbedrijven. Het voorgestelde optreden is wel geschikt om deze doelstelling te bereiken omdat een balans wordt nagestreefd in het voorstel tussen enerzijds de verbetering van passagiersrechten en anderzijds het voorkomen van onnodige administratieve lasten voor ondernemingen. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk omdat de nodige mitigatiemaatregelen worden voorgesteld.

5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Consequenties EU-begroting

Het totaal van administratieve kosten voor de Commissie bij de gepresenteerde maatregelen voor de RTR wordt geraamd op terugkerend 0.398 miljoen euro per jaar met een totaal van € 2.786 miljoen euro voor de periode 2028–2034.[27] Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Het kabinet wil niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen na 2027. Het voorstel voor herziening RPRR heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of medeoverheden

Aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM) is gevraagd een uitvoerbaarheidstoets (UHT) uit te voeren over het voorstel RTR en de verordening multimodale boekingen (MBR) voor de Nederlandse situatie, inclusief de financiële consequenties.[28] Een formele UHT zal later volgen, maar een eerste impactanalyse is opgeleverd op 8 juni 2026. De ACM verwacht dat toezicht op beide verordeningen veel capaciteit zal vergen door het grote aantal betrokken partijen en de toepassing van de open FRAND-norm. Daarnaast zijn actieve monitoring, klachtbehandeling, samenwerking met buitenlandse toezichthouders en kennisopbouw nodig om de regels effectief te handhaven.

---

[27] Voor 2 FTE bij de Commissie.

[28] De Ministeries van IenW en EZK hebben in het relatiestatuut ACM en Ministers 2015 afspraken gemaakt over de kosten van de toezichtstaken van de ACM, waarbij conform het relatiestatuut IenW betaalt voor de werkzaamheden die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van vervoer.

De ACM schat de nodige capaciteit van de ACM vooralsnog in op structureel 7,5 fte in totaal vanaf inwerkingtreding van de verordeningen (verordening multimodale boekingen en RTR). Dit aantal fte sluit aan bij de schatting van de toezichtskosten die de Commissie maakt in haar impact assessment.[29] Dit komt neer op een integrale kostprijs van € 967.000 per jaar.

Voor de RTR schat de ACM de benodigde capaciteit in op 4,5 fte. De ACM merkt op dat de toezichtskosten mogelijk kunnen worden gereduceerd als de FRAND-regels concreter worden vastgelegd en het toezicht vooral klachtgestuurd wordt ingericht, zonder actieve monitoring of bewustwordingsverplichtingen. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van de verordeningen verwacht de ACM vanaf het einde van 2026 1 fte aan capaciteit nodig te hebben om de uitvoering van beide taken voor te bereiden. In de uiteindelijke uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets zal de ACM de consequenties verder uitwerken.

Het voorstel RTR bevat geen nieuwe rapportageverplichtingen, omdat het gebruik maakt van bestaande verplichtingen onder uitvoeringshandeling (EU) 2015/1100. Het voorstel bevat in artikel 12 wel notificatiebepalingen voor de lidstaten over boetemaatregelen en boetebepalingen. Deze boetebepaling is nieuw en ziet specifiek toe op overtreding van de RTR.

Aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is gevraagd een uitvoerbaarheidstoets uit te voeren over de herziening RPRR voor de Nederlandse situatie, inclusief de financiële consequenties. Aan de toets wordt momenteel nog gewerkt. Deze zal op een later moment worden opgeleverd en gedeeld met de Tweede Kamer.

Het voorstel herziening RPRR bevat geen nieuwe rapportageverplichtingen. Het kabinet stelt wel vraagtekens bij de uitvoerbaarheid voor de ILT om via de bestaande rapportages[30] de gevraagde nieuwe informatie bij de Commissie aan te leveren vanwege een mogelijk gebrek aan data over de nieuwe elementen.[31]

Budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijk departement, conform de regels van de budgetdiscipline. De totale uitvoeringskosten voor alle nationale overheden, inclusief toezichthouders, worden in de EU effect beoordeling eenmalig geschat op € 0.03 miljoen euro op EU niveau, inclusief klachtenafhandeling. Voor de uitvoerings- en administratieve kosten is geen budget gereserveerd op de begroting van IenW en implementatie van dit voorstel vergt daarom een herprioritering binnen de middelen op die begroting. Gezien de beperkte financiële ruimte op het Mobiliteitsfonds zal een herprioritering zeer waarschijnlijk ten koste gaan van andere projecten of beleidsdoelen.

a) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger

De Commissie heeft in de effectbeoordeling verschillende analyses gepresenteerd van de gevolgen het bedrijfsleven en de burger. Hieronder worden de cumulatieve kosten en opbrengsten gepresenteerd op basis

---

[29] Commission staff working document, impact assessment report, 13 mei 2026 (SWD(2026) 300 final), zie p. 44. De EC schat de benodigde middelen voor directe toezichtstaken, zonder integrale kostprijsopslag, op 5 FTE per toezichthouder.

[30] In de huidige passagiersrechtenverordening (2021/782) is opgenomen dat de nationale handhavingsinstanties om de twee jaar een verslag met statistieken over hun activiteiten, met inbegrip van de opgelegde sancties publiceren (artikel 32, lid 3).

[31] Aantal verkochte enkelvoudige/doorgaande tickets, aantal klachten en compensatiebetalingen.

van berekeningen via verschillende modellen. Omdat het een EU-brede analyse betreft kunnen de daadwerkelijke effecten per lidstaat en sector alsnog verschillen.

Er is geen nationale doorberekening van de kosten en baten voor bedrijven, omdat dit doorgaans bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft en deze informatie niet bij het kabinet bekend is. Europese effectbeoordelingen spelen een belangrijke rol bij het voorkomen van onnodige regeldruk van EU-wetgeving en waar mogelijk het verminderen daarvan. Vanuit dat perspectief bezien beschouwt het kabinet een Europese effectbeoordeling als een noodzakelijk ondersteunend instrument in het besluitvormingsproces.

De kosten voor het bedrijfsleven betreffen inhoudelijke nalevingskosten om aan de regelgeving te voldoen, zoals eenmalige en terugkerende materiele kosten en aanpassing van werkprocessen. Deze zijn het gevolg van volledig nieuw beleid op het gebied van (internationale) ticketverkoop en van een uitbreiding van bestaand beleid op het gebied van passagiersrechten spoor. In Nederland valt een zestal spoorvervoerders nu onder de voorgestelde bepalingen van RTR en RPRR. Hieronder vallen zowel binnenlandse als internationale treindiensten. De regeldruk wordt beperkt doordat de verplichting in RTR voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten alleen geldt voor verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt. De Commissie zal een besluit nemen op welke spoorvervoerder dit in Nederland van toepassing is op basis van data aangeleverd door de lidstaten.

De baten voor de burgers (reizigers) schat het kabinet positief is op basis van de onderstaande baten-kostenverhouding in de Europese effectbeoordeling. Deze baten zijn eveneens het gevolg van volledig nieuw beleid op het gebied van (internationale) trein ticketverkoop en van een uitbreiding van bestaand beleid op het gebied van passagiersrechten spoor. Voor hen wordt het boeken van een (internationaal) ticket eenvoudiger en worden de reizigersrechten, zoals het recht op compensatie, versterkt.

De Commissie schat in de gezamenlijke effectbeoordeling bij de voorstellen RTR en multimodale boekingen de totale kosten op € 306 miljoen euro (2028–2050 gerelateerd aan de baseline). Hiervan zijn 40% eenmalige en terugkerende kosten voor multimodale platforms voor IT aanpassingen, geschat op € 122.3 miljoen euro. Aanpassingskosten voor spoorwegondernemingen om distributie van hun tickets mogelijk te maken bedragen 14% van de totale kosten, geschat op € 42.2 miljoen euro. De totale uitvoeringskosten voor alle nationale overheden, inclusief toezichthouders, worden in de EU-effectbeoordeling geschat op € 106.5 miljoen euro (35% van de totale kosten), en de administratieve kosten voor geschilbeslechting en notificaties worden geschat op € 28.9 miljoen euro, en zijn 9% van de totale kosten (2028–2050 gerelateerd aan de baseline).

In de gezamenlijke effectbeoordeling bij de voorstellen RTR en multimodale boekingen schat de Commissie de baten voor multimodale platforms en vervoerders in totaal in de EU op € 134 miljoen euro (2028–2050 gerelateerd aan de baseline). De totale baten voor de maatschappij als geheel in de EU worden geschat op € 37.6 miljard euro (2028–2050 gerelateerd aan de baseline). De netto baten van beleidsoptie 3 uit de effectbeoordeling worden geschat op € 37.3 miljard euro.

De Commissie gaat er van uit dat de spoormarkt in zijn geheel aantrekkelijker wordt voor reizigers. Voor het Midden en Klein Bedrijf (MKB) volgen geen verplichtingen vanuit de voorstellen, maar de Commissie verwacht wel baten voor deze categorie ondernemingen. De baten voor MKB multimodale platforms worden geschat op € 90.5 miljoen euro, en de baten voor MKB bedrijven op € 96.1 miljoen euro. De baten-kostenverhouding, inclusief besparing van externe kosten, van beleidsoptie 3 wordt geschat op 123 (2050 gerelateerd aan de baseline).

In de effectbeoordeling herziening RPRR heeft de Commissie de baten voor reizigers op EU-niveau gekwantificeerd. Over de periode 2028–2050 gerelateerd aan de baseline worden de totale baten voor reizigers ingeschat op € 7.78 miljard euro. Ongeveer 73% van deze totale baten zijn gerelateerd aan *re-routing* (voortzetting van de reis via een andere route). In de effectbeoordeling herziening RPRR worden de kosten op EU-niveau voor de spoorwegondernemingen in totaal ingeschat op € 2.14 miljard euro (2028–2050 gerelateerd aan de baseline). De Commissie stelt dat de kosten van de voorgestelde regels voor spoorwegmaatschappijen relatief beperkt zijn. Bovendien zouden sommige kosten waarschijnlijk sowieso gemaakt worden, aangezien de sector heeft aangekondigd te blijven werken aan verbeteringen van sectorinitiatieven.[32] Verder gaat de Commissie er van uit dat deze kosten deels worden gecompenseerd door extra vraag, omdat de spoormarkt in zijn geheel aantrekkelijker wordt voor reizigers. De totale netto baten worden geschat op € 5.63 miljard euro (2028–2050 gerelateerd aan de baseline). De baten-kostenverhouding wordt geschat op 3.6.

Reactie op advies ATR

Het Adviescollege toetsing regeldruk kwam tot de volgende adviespunten ten aanzien van het BNC-fiche RTR en herziening RPRR:

1. ATR adviseert toe te lichten hoe de nieuwe verplichtingen over passagiersrechten, datadeling, ticketverkoop en boekingshorizon zich verhouden tot de huidige praktijksituatie in Nederland en de huidige verplichtingen voor spoorvervoerders.
2. ATR adviseert de regeldrukeffecten voor Nederlandse spoorwegondernemingen en treinreizigers kwantitatief in kaart te brengen en daarbij eventueel gebruik te maken van bandbreedtes
3. ATR adviseert om te verduidelijken hoe de regeldrukkosten als gevolg van de verbeterde passagiersrechten zijn opgebouwd.
4. ATR adviseert te verduidelijken in hoeverre uniforme kwaliteitsbepalingen en interoperabiliteit (gaan) gelden voor data(-deling) tussen spoorvervoerders en verkoopplatforms en hoe naleving hiervan wordt gewaarborgd.
5. ATR adviseert te verduidelijken welke data mogelijk ontbreekt om te voldoen aan de nieuwe rapportageverplichtingen en wat de regeldrukeffecten zijn als deze informatie alsnog door spoorvervoerders moeten worden aangeleverd.

Effectbeoordelingen spelen een belangrijke rol bij het voorkomen van onnodige regeldruk van EU-wetgeving en waar mogelijk het verminderen daarvan. Vanuit dat perspectief bezien beschouwt het kabinet een effectbeoordeling als een noodzakelijk ondersteunend instrument in het besluitvormingsproces. Het kabinet constateert dat kwantificering van de regeldrukeffecten van het voorstel voor het Nederlandse bedrijfsleven en reizigers niet mogelijk is zonder nader onderzoek, gezien de effectbeoordeling van de Commissie slechts beperkt de regeldrukeffecten kwantificeert en slechts een EU-brede analyse maakt. Het kabinet heeft in het

[32] Bijvoorbeeld de «Agreement on Journey Continuation (AJC)».

BNC-fiche onderdelen van de verordening multimodale boekingen (MBR) geïdentificeerd die ofwel opgehelderd moeten worden of waar tegengaan van regeldruk extra aandacht vereist in de onderhandelingen. In overeenstemming met het advies van het ATR pleit het kabinet in het BNC-fiche ook voor het blijven meewegen en in kaart brengen van de regeldruk van verschillende voorstellen, maar vooral ook hoe deze regeldruk verminderd kan worden. Het kabinet zal hier op blijven toezien bij de verdere onderhandelingen over het voorstel.

b) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De Commissie heeft in de effectbeoordeling de gevolgen voor de concurrentiekracht van de EU opgenomen. De Commissie verwacht dat het voorstel een positieve impact zal hebben op MDMS, vervoersbedrijven, concurrentiekracht van het spoorvervoer, het functioneren van de interne markt en innovatie. Daarnaast verwacht de Commissie specifiek positieve effecten van toegenomen multimodaliteit op de concurrentiekracht van de Europese toerismesector. Toepassing van RTR en de herziening RPRR zullen bijdragen aan het bevorderen van een gelijk speelveld in de EU. Dit is positief. Ten aanzien van de geopolitieke aspecten zijn de implicaties van het voorstel gering omdat het voorstel intra-EU reizigersverkeer betreft.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

De voorstellen zijn verordeningen. Op grond van artikel 288 VWEU is een verordening in haar geheel verbindend en rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten. Er is derhalve geen omzetting in nationale wet- en regelgeving voorgeschreven. Daarentegen rust op de lidstaten wel de verplichting effectief uitvoering te geven aan de verplichtingen van de verordeningen en dient nationale wet- en regelgeving en uitvoeringspraktijken die in strijd zijn met de verplichtingen van het voorstel weggehaald te worden. Er bestaat nu geen nationale wet- en regelgeving op het gebied van (internationale) trein ticketverkoop. De EU verordening passagiersrechten spoor is al rechtstreeks van toepassing en passagiersrechten zijn vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000. Implementatiewetgeving dient te worden opgesteld om de ACM aan te wijzen als toezichthouder voor de RTR.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Het voorstel RTR bevat geen bevoegdheden voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Het voorstel RTR bevat wel bevoegdheden voor de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen (artikelen 6 en 7).

Het betreft de bevoegdheid voor de Commissie in artikel 6, lid 5, om de uitwerking van de FRAND principes in commerciële overeenkomsten nader te definiëren en harmoniseren; de bevoegdheid voor de Commissie in artikel 7, lid 3, om een besluit te nemen over het toewijzen van spoorwegondernemingen met een dominante positie; en de bevoegdheid voor de Commissie in artikel 7, lid 4, over wijziging van een dergelijk besluit. Het toekennen van deze bevoegdheden is wel mogelijk, omdat het geen essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Toekenning van de bevoegdheid in artikel 6, lid 5, acht het kabinet wel wenselijk, omdat heldere uitwerking van FRAND principes van belang zijn voor

effectief toezicht door de toezichthouder. Toekenning van de bevoegdheden in artikel 7, lid 3 en 4, acht het kabinet wel wenselijk, omdat het duidelijkheid verschaft aan de vervoerders en de toezichthouder en zo de uitvoerbaarheid van het RTR voorstel vergroot. De keuze voor uitvoering i.p.v. delegatie ligt hier voor de hand omdat het in artikel 6, lid 5, om uitvoering van de handeling volgens eenvormige voorwaarden gaat, en in artikel 7, lid 3 en lid 4, om een aanwijzingsbesluit gericht op een adressant in een lidstaat en een mogelijkheid tot wijziging van een dergelijk besluit. De Commissie stelt in artikel 6, lid 5, en in artikel 7, lid 3 en lid 4, voor om de uitvoeringshandelingen vast te stellen volgens de raadplegingsprocedure als bedoeld in artikel 4 van Verordening 182/2011. Deze artikelen verwijzen naar artikel 13, lid 2, waarin deze raadplegingsprocedure wordt genoemd. Toepassing van deze procedure is in artikel 7, lid 3 en lid 4, volgens het kabinet wel op zijn plaats omdat het om een (wijziging va n een) aanwijzingsbesluit gaat dat niet van algemene strekking is. Toepassing van deze procedure is in artikel 6, lid 5, volgens het kabinet niet op zijn plaats omdat het om een handeling volgens eenvormige voorwaarden gaat, waarbij het kabinet vanwege het belang voor de uitvoerbaarheid van het voorstel en de rol van de toezichthouder een voorkeur heeft voor de onderzoeksprocedure in artikel 5 van Verordening 182/2011. Hierbij is de lidstaat betrokken bij het opstellen van de uitvoeringshandeling en oefent het een zwaardere controle uit in het SERA-comité (als genoemd in artikel 13, lid 1, over de comitologie procedure). Het kabinet zal daarom tijdens de onderhandelingen om nadere motivering vragen, en inzetten op toepassing van de onderzoeksprocedure in artikel 6, lid 5. Tevens is het kabinet van mening dat de «no-opinion clause» dient te worden toegevoegd in artikel 13 over de comitologie procedure.

Het herziening RPPR voorstel bevat geen nieuwe bevoegdheden voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen, noch nieuwe bevoegdheden voor de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De Commissie stelt 2028 voor als datum van inwerkingtreding van de RTR, met volledige implementatie 12 maanden na de datum van inwerkingtreding. Het kabinet vindt 12 maanden redelijk omdat vervoerders eind 2028 ook aan de EU TSI Telematica verplichtingen voor treinkaartverkoop dienen te voldoen. De Commissie stelt directe inwerkingtreding voor van de herziening RPRR. Het kabinet vindt dit redelijk indien de FRAND voorwaarden voldoende duidelijk zijn gedefinieerd en omdat het om een beperkte herziening van een bestaande verordening gaat.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Het voorstel voor de RTR bevat naar de mening van het kabinet een passende evaluatiebepaling, namelijk dat de verordening in 5 jaar na het einde van de implementatieperiode, door de Commissie wordt geëvalueerd. Het voorstel herziening RPRR bevat geen nieuwe evaluatiebepaling.

e) Constitutionele toets

N.v.t.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De ACM heeft een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets uitgevoerd op het voorstel RTR vanuit de rol van de toezichthouder. De ACM geeft hierin aan dat zij de door de Commissie gesignaleerde problemen op de markt voor de online kaartverkoop onderschrijft. De aanpak van de problemen via enerzijds verplichtingen voor vervoerders en anderzijds verplichtingen voor onmisbare kaartverkoopaanbieders, acht de ACM een effectieve aanpak. De ACM heeft nog wel een aantal onduidelijkheden en verbeterpunten in de wetgevingsvoorstellen in kaart gebracht. De ACM adviseert om in de onderhandelingen over de wetgevingsvoorstellen in de Raad de genoemde punten te laten verduidelijken en verbeteren. De ACM acht één onduidelijkheid dermate essentieel dat dit de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid schaadt. Dit betreft de formulering van de reikwijdte van de verplichting voor vervoerders om hun treindiensten aan te bieden via kaartverkopers die daarom verzoeken. Volgens artikel 4 RRT moet dit voor de treindiensten van de vervoerders («*its rail products*»). De ACM acht onvoldoende duidelijk of het gaat om alle treindiensten van vervoerders inclusief de aanbiedingen, kortingen en abonnementen. De ACM acht de RRT effectief, uitvoerbaar en handhaafbaar indien de hiervoor geschetste onduidelijkheid in de reikwijdte van de verplichting voor vervoerders wordt weggenomen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt aan een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets over de herziening RPRR. Deze zal op een later moment worden opgeleverd en worden gedeeld met de Tweede Kamer. Het kabinet verwacht dat bij de handhaving verduidelijking van de voorgestelde definities van belang is. Het onderscheid tussen een enkelvoudig («single») ticket en een doorgaand ticket dient duidelijk te zijn.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Het voorstel heeft geen voorziene implicaties voor ontwikkelingslanden anders dan de genoemde consequenties voor derde landen in het algemeen zoals aangegeven onder onderdeel 5d.