

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het fiche: Herziening richtlijn rivierinformatiediensten (Kamerstuk 22 112, nr. 3912), het fiche: Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen (Kamerstuk 21 112, nr. 3869), het fiche: Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie (Kamerstuk 21 112, nr. 3870), het verslag EU-Transportraad van 4 december 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1052), het fiche Wijziging richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer) (Kamerstuk 22 112, nr. 3892), het verslag Informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 3-4 april 2024 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1065) en de geannoteerde agenda Transportraad op 18 juni te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1071).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

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

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
PVV-fractie  
GroenLinks-PvdA-fractie  
VVD-fractie  
NSC-fractie  
BBB-fractie

### **Inleiding**

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van de Transportraad op 18 juni 2024. Deze leden hebben enkele vragen en opmerkingen over en naar aanleiding van deze stukken.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 18 juni 2024. Deze leden hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

### **PVV-fractie**

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.

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.

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.

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.

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.

### **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.

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 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.

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 openbaardienstcontract 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?

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?

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?

## **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. 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.

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 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?

#### *Wijziging Richtlijn Intermodaal vervoer*

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?

#### *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?

#### *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 diversiepunt in de agenda kan worden opgenomen. Deze leden zien echter niets over een diversiepunt 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?

#### *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 verkeersmisdadingen.

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?

#### *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?

#### **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.

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? 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? 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?

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?

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 hi zich bij de EC inzet om een uitzonderingspositie voor deze schepen te bewerkstelligen? 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?

### **BBB-fractie**

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?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Minister kritisch is op een eerder voorstel om de maximaal toegestane totaalgewichten 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 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?