

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1143

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2025

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 5 juni 2025. De bijeenkomst stond hoofdzakelijk in het teken van het bereiken van een politiek akkoord op de Herziening verordening passagiersrechten luchtvaart. Daarnaast vond er een gedachtewisseling plaats over het *Roadworthiness pakket*. Ook presenteerde het voorzitterschap een voortgangsverslag over de Herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen. Tot slot stond er een aantal diverspunten geagendeerd, waaronder: de stand van zaken omtrent lopende wetgevingstrajecten, de voorbereiding van het aanstaande zomerseizoen van de Europese luchtvaart, transport infrastructuur financiering na 2027, wereldwijde satellietnavigatiesystemen en de voortgangsrapportage van het *Platform on International Rail Passenger Transport* (in bijlage). Zoals eerder door de voorgaande Staatssecretaris van IenW toegezegd, wordt gewerkt aan de visie internationaal spoor voor personenvervoer die voor de zomer met de Kamer gedeeld zou worden. Dit was ook als logisch vervolg op de eerdere kabinetsreactie op de initiatiefnota «Alle seinen op groen». Gezien de val van het kabinet wordt een visie aan een volgende kabinet gelaten. De Kamer zal na de zomer wel geïnformeerd worden over de studies, die zijn uitgevoerd in voorbereiding op de visie, en een analyse van de mogelijkheden van het rijk om de potentie van internationale reizigerstreinen te benutten. Deze studies en analyse kunnen de basis vormen voor keuzes van een volgend kabinet.

Bijgaand treft u ook het non-paper *Towards a new Connecting Europe Facility – Transport* aan en de Nederlandse bijdrage aan de consultatie van de Europese Commissie over de verwachte mededeling over hogesnelheidsvervoer. In de bijdrage aan de consultatie wordt o.a. aandacht gevraagd voor de noodzaak van het opstellen van een Europese gedeelde visie over het grensoverschrijdend netwerk van (hogesnelheid)treindiensten per bijvoorbeeld 2040 en zich niet alleen te richten op de Europese afspraken over de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur.

Verder treft u bijgaand ook de Nederlandse bijdrage aan de lopende impact assessment van de Europese Commissie ter voorbereiding van toekomstige Europese wetsvoorstellen over *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) en een *Single Digital Booking and Ticketing Regulation* (SDBTR). Deze bijdrage heeft de vorm van een technisch non-paper.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

I. Verslag Transportraad d.d. 5 juni 2025

Herziening verordening passagiersrechten luchtvaart

De Raad is tijdens de Transportraad tot een politiek akkoord gekomen op de Herziening van de Verordening Passagiersrechten in de luchtvaart¹ en de Verordening inzake aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij het vervoer van passagiers en hun bagage door de lucht.²

Het Pools voorzitterschap benadrukte in zijn toelichting op het compromisvoorstel dat uitstel van een akkoord geen optie meer is gezien het feit dat het dossier al jaren op tafel ligt en de verordening uit 2004 dateert. Het voorzitterschap stelde dat passagiers behoefte hebben aan duidelijke en eenvoudige regelgeving om hun rechten beter te kunnen uitoefenen. Tegelijkertijd hebben handhavinginstanties behoefte aan regels die minder vatbaar zijn voor interpretatiegeschillen. Daarbij werd erkend dat luchtvaartmaatschappijen hun operationele realiteit beter vertegenwoordigd willen zien in de regelgeving. In totaal biedt het voorstel veel verbeteringen voor passagiers, waaronder bijvoorbeeld het recht op informatievoorziening ingeval van een instapweigering, annulering of vertraging en nieuwe rechten ingeval van tarmac delays (vertragingen in het vliegtuig op het platform of op de start- of landingsbaan). Ook is er een verbeterde bescherming voor personen met beperkte mobiliteit en duidelijkheid over toegestane handbagage.

In de eerste ronde interventies van lidstaten was er nog verdeeldheid over de minimale urengrens voor compensatie ingeval van vertragingen. In het tweede gedeelte van de Raad gaf het voorzitterschap aan enkele elementen te hebben aangepast op basis van de discussie. Zo had het voorzitterschap een minimale urengrens van drie uur voor korte, dagvluchten toegevoegd. Hiervoor was geen steun en dus is dit geschrapt. In de laatste versie van de compromistekst van het voorstel is uiteindelijk een minimale urengrens van vier uur voor vluchten tot 3.500 km en intra EU vluchten opgenomen met een compensatie van € 300 en een minimale urengrens van zes uur voor vluchten boven 3.500 km met een compensatie van € 500 opgenomen. Het laatste compromisvoorstel bevat ook de verplichting voor luchtvaartmaatschappijen om geautomatiseerde, vooraf ingevulde formulieren aan te leveren bij compensatieverzoeken. Verder bevatte het voorstel een mogelijkheid tot toekomstige uitbreiding van deze automatisering. Dit voorstel kon in de Raad rekenen op een nipte gekwalificeerde meerderheid.

De Europese Commissie (hierna: Commissie) sprak haar tevredenheid uit over het feit dat er na twaalf jaar stilstand een politiek akkoord is bereikt. De Commissie prees het compromisvoorstel als een evenwichtige benadering die de rechten van passagiers verbetert en tegelijkertijd rekening houdt met de operationele en financiële realiteit van luchtvaartmaatschappijen. De Commissie benadrukte het belang van duidelijke en afdwingbare regels en verwelkomde de opname van nieuwe rechten en verbeterde bescherming voor personen met beperkte mobiliteit. Tegelijkertijd uitte zij zorgen over het verzwakken van handhavingssystemen, zoals het schrappen van monitoringverplichtingen en het schrappen van de mogelijkheid om bepalingen zoals de lijst bijzondere omstandigheden via gedelegeerde handelingen te actualiseren. Desondanks verklaarde de Commissie bereid te zijn tot flexibiliteit, mits het evenwicht tussen consumentenbescherming en haalbaarheid voor de sector behouden blijft.

¹ Verordening (EG) no. 261/2004.

² Verordening (EG) nr. 2027/97.

Nederland verwelkomde het compromisvoorstel in de hoop dat de aanpassingen leiden tot minder klachten, rechtszaken en EU-hofzaken. Nederland wil daarbij een balans met passagiersbescherming en beperkte administratieve lasten voor luchtvaartmaatschappijen. Nederland zette tijdens de Raad aanvankelijk in op een compromis ten aanzien van de minimale urengrens voor compensatie ingeval van vertragingen van drie uur voor vluchten tot 3.500 km en intra EU vluchten en vijf uur vluchten boven 3.500 km, met bijbehorende compensaties van € 300 en € 500. Toen bleek dat hiervoor geen meerderheid te vinden was, heeft Nederland ingestemd met het voorliggend compromis omwille van de algehele verbeteringen van het voorstel.

Roadworthiness pakket

Het voorzitterschap agendeerde een gedachtewisseling over het Roadworthiness pakket, een pakket met een voorstel over kentekenbewijzen voor motorvoertuigen en een voorstel voor APK en technische controles langs de weg dat op 24 april jl. door de Commissie is gepresenteerd. Ter bespreking werden de lidstaten gevraagd in te gaan op twee vragen: Voorafgaand aan de discussie had het Voorzitterschap twee vragen opgesteld waarin lidstaten werden gevraagd naar 1) hun visie op de nieuwe regels inzake technische controle en inspectie en de registratie van voertuigen vanuit het oogpunt van de tenuitvoerlegging en 2) welke economische, sociale en milieuvoordelen de lidstaten verwachten van de tenuitvoerlegging van de geactualiseerde regels inzake technische controle en registratie van voertuigen.

Het Pools voorzitterschap benadrukte het belang van de wetsvoorstellen en gaf aan dat de belangen van de consument goed zijn opgenomen in het voorstel. Daarnaast beargumenteerde het voorzitterschap dat de voorstellen zullen bijdragen aan betere samenwerking tussen lidstaten omdat de uitwisseling van informatie en informatiekkanalen verbeterd zijn. Het voorzitterschap gaf aan dat er op technisch niveau nog een slag geslagen moeten worden, waarbij er een goede balans moet zijn tussen de kosten en opbrengsten.

Eurocommissaris Tzitzikostas benadrukte het belang van de herziening van de bestaande wetgevingen omtrent kentekenbewijzen en APK's en technische controles aangezien automotieve technologieën en testmethodes sinds de laatste herzieningen in 2014 sterk zijn veranderd. Daarnaast gaf hij aan dat de herziening van de wetgevingen significant kan bijdragen aan het terugbrengen van het aantal verkeersdoden. Hij gaf daarbij aan dat een aantal lidstaten al nationale wetgevingen doorvoeren die hieraan bijdragen, en nam onder andere Nederland als voorbeeld van een land dat fraude met meterstanden goed weet aan te pakken.

Vanuit de lidstaten was er een brede steun voor de herziening. Er was bijvoorbeeld steun voor betere digitale uitwisseling van keurings- en inspectiegegevens. Lidstaten, waaronder Nederland, gaven daarbij aan dat cybersecurity en privacy dan wel goed gewaarborgd moeten zijn. Wegens dit punt hadden lidstaten nog bedenkingen op de automatische datadeling door fabrikanten. Een groot gedeelte van lidstaten, waaronder Nederland, was nog kritisch op het voorstel om minstens 30% van het wagenpark via *remote sensing* te controleren. Volgens deze lidstaten is deze maatregel kostbaar en lastig handhaafbaar. Tevens hadden lidstaten kritiek op het idee om voertuigen ouder dan 10 jaar jaarlijks te laten keuren, dit zou onnodig veel last opleveren voor de burger. Een suggestie van een lidstaat om terugroepacties te koppelen aan de APK kreeg beperkt bijval door enkele lidstaten. Een aantal lidstaten benadrukte dat de

milieuaspecten uiteindelijk de belangrijkste doelstelling van het pakket vormen.

Herziening richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen

Het Pools voorzitterschap heeft een voortgangsverslag gepresenteerd op de herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen aan de hand van twee belangrijke punten: het voorkomen van schade aan de infrastructuur door zwaarder verkeer en het gebruik van 44-ton zware voertuigen met een verbrandingsmotor in het internationale verkeer. Over beide onderwerpen is nog geen consensus bereikt. Het voorzitterschap deed een oproep aan alle lidstaten om constructief verder te werken aan dit dossier.

In haar reactie prees de Commissie het Pools voorzitterschap voor de constructieve aanpak en benadrukte dat de kern van het voorstel de stimulering van zero-emissievoertuigen blijft. Dit houdt onder andere in dat deze voertuigen tot 44 ton mogen wegen, met extra gewichtsmarges voor nieuwe technologieën, zonder verlies aan laadvermogen. De Commissie waarschuwde dat uitstel van een volledige toegang tot het EU transportnetwerk tot 2045 de marktontwikkeling voor zero-emissievoertuigen kan schaden. De Commissie benadrukte ook dat een eventuele vrijwaringsclausule (*safeguard clause*) de interne marktprincipes moet respecteren en pleitte voor het toestaan van 12,5 ton per as voor de volgende generatie voertuigen.

Verschillende lidstaten gaven aan voorstander te zijn van vergroening met randvoorwaarden. Ze steunden het streven naar zero-emissievoertuigen, maar benadrukten de noodzaak van duidelijke regels, monitoring en juridische helderheid voor grensoverschrijdend vervoer. Een andere groep lidstaten uitte zorgen over schade aan wegen, kosten van onderhoud en verkeersveiligheid. Ze vrezen dat zwaardere voertuigen tot overbelasting van het wegennet leiden en willen meer garanties voor controle en handhaving. Verder wilde een aantal lidstaten ruimte behouden voor zwaardere en langere voertuigcombinaties, zoals al in sommige regio's wordt gebruikt. Ze benadrukten het positieve milieueffect van grotere laadvermogens en pleiten voor wederzijdse erkenning van nationale praktijken.

Nederland sprak in haar interventie haar waardering uit voor de inzet van het voorzitterschap en de Commissie en benadrukte dat harmonisatie het kernpunt van de herziening moet zijn. Hierbij werd de nadruk gelegd op geharmoniseerde toelating van 44-tons vrachtwagens en grensoverschrijdend gebruik van Europese Modulaire Systemen. Tegelijkertijd wees Nederland op het belang van afstemming van voertuiggewichten en -afmetingen op de bestaande infrastructuur, waaronder een maximale aslast van 11,5 ton en een maximale hoogte van 4 meter om schade aan wegen te voorkomen. Afsluitend benadrukte Nederland dat de richtlijn goed handhaafbaar moet zijn.

Diversen

Vorbereitung zomerseizoen 2025 Europese luchtvaart

De Commissie agendeerde de voorbereiding van het zomerseizoen 2025 voor de Europese luchtvaart als diversienpunt omdat de capaciteit van het Europese luchtverkeersbeheer niet meegroeit met het luchtverkeer, dat naar verwachting met circa 5% per jaar blijft groeien. Volgens de Commissie zal dit deze zomer van 2025 opnieuw tot wijdverspreide

vertragingen en annuleringen leiden. Commissaris Tzitzikostas werkt hiervoor samen met Eurocontrol en nationale dienstverleners, maar heeft geconstateerd dat maatregelen te laat en onvoldoende zijn en deed daarom een oproep aan de lidstaten om tijdig te investeren in voldoende personeel en moderne systemen.

Op uitnodiging van de Commissie gaf Directeur-Generaal Raoul Medina van Eurocontrol een toelichting op de situatie in het Europese luchtverkeersnetwerk. Hij gaf aan dat de afgelopen zomer de meeste vertragingen heeft gekend in de afgelopen 25 jaar. Hoewel de vraag met circa 5% per jaar blijft groeien, voldoet het merendeel van de Luchtvaartnavigatiedienstverleners (ANSP's) niet aan de gevraagde capaciteit. In sommige regio's ontbreekt het aan controllers en is de technologie verouderd. Dit leidt tot grote vertragingen met op piekdagen vertragingen van 30 tot 40 minuten, hoge kosten tot zo'n 20 miljoen euro per dag voor luchtvaartmaatschappijen en toegenomen CO₂-uitstoot. Voor op de korte termijn pleit Eurocontrol ervoor dat alle lidstaten en ANSP's de afspraken in het Network Operations Plan (NOP)³ volgen, meer controllers werven, operationele flexibiliteit bieden en het luchtruim in drukke regio's herontwerpen. Dat terwijl op de langere termijn fundamentele investeringen in digitalisering en automatisering noodzakelijk zijn om de structurele capaciteitslimieten te doorbreken, een naadloos Europees luchtruim te realiseren en zo veiligheid, efficiëntie en duurzaamheid te waarborgen.

Lidstaten deelden de zorgen omtrent het gebrek aan capaciteit voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners en gaven aan dat het belangrijk is om systemen te moderniseren en efficiënter te maken. Een aantal lidstaten benadrukte het belang van technologie, AI en de nauwe samenwerking tussen de luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen en een enkele lidstaat onderstreepte het belang van het NOP 2025–2029.⁴ Nederland intervenieerde niet, aangezien Nederland verwacht dat de noodzakelijke luchtverkeersleidingscapaciteit deze zomer beschikbaar is.

Informatie van het voorzitterschap

Het Pools voorzitterschap presenteerde de belangrijkste ontwikkelingen en resultaten op het gebied van mobiliteit.

Ten aanzien van de *Rijbewijsrichtlijn* en de *Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzegging* gaf het Voorzitterschap aan tevreden te zijn met het bereiken van een algemene oriëntatie en gaf aan dat de formele aanname voor beide dossiers gepland staat voor oktober o.l.v. het Deens Voorzitterschap. Ten aanzien van de *Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzegging* vulde Eurocommissaris Tzitzikostas aan dat het akkoord een uitzonderlijke en historische prestatie is geweest, aangezien het een eerste aanpassing op de wet uit 1964 betreft.

Het voorzitterschap blikte kort terug op de laatste trilogie van 20 mei jl. ten aanzien van de *Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)* en gaf aan dat er op een aantal zaken nog meer werk nodig is. Tzitzikostas gaf aan dat de herziening het agentschap een stevig mandaat kan geven waarmee het agentschap kan bijdragen aan maritieme veiligheid, milieubescherming, decarbonisatie, veiligheid, surveillance en digitalisering. Zowel het voorzitterschap als Tzitzikostas gaven aan uit te kijken naar de trilogie over de *Herziening Richtlijn*

³ Het NOP biedt korte- en middellangetermijnperspectief op de werking van het netwerk van luchtverkeersbeheer

⁴ European Network Operations Plan 2025/2026-2029 | EUROCONTROL

Rivierinformatiediensten (RIS) en benadrukten te streven naar een spoedige afronding.

Over de *Verordening spoorwegcapaciteit* zei Tzitzikostas dat de onderhandelingen moeizaam zijn verlopen, en dat tijdens de aanstaande trilog in de week van 9 juni alle kernelementen van het voorstel zullen worden besproken. Tzitzikostas signaleerde daarbij dat de spoorsector heeft aangegeven uit te kijken naar de nieuwe voorstellen.

Afsluitend gaf het Pools voorzitterschap een korte samenvatting van hun voorstel om de *zomer- en wintertijd* af te schaffen en de zomertijd als standaardtijd te handhaven. Lidstaten hebben aangegeven meer tijd nodig te hebben om dit voorstel te onderzoeken. Tzitzikostas sprak zijn bewondering uit voor de moed van het voorzitterschap om dit onderwerp te agenderen, en gaf aan dat de Commissie een impact assessment doet naar de economische en sociale implicaties van het voorstel voor alle lidstaten en de lidstaten op de hoogte zal houden van de resultaten van dit onderzoek.

Transportinfrastructuur financiering post 2027

Het Pools voorzitterschap vroeg middels dit diversiepunt aandacht voor veiligheid en militaire mobiliteit in het kader van het *Connecting Europe Facility* (CEF), het belangrijkste fonds voor Europese infrastructuurprojecten. Het huidige CEF valt onder het lopend Meerjarig Financieel Kader (MFK). Op 16 juli a.s. zal de Commissie een voorstel presenteren voor een nieuw MFK na 2028. Het Pools voorzitterschap benadrukte het belang van voldoende transport infrastructuur financiering ten behoeve van de connectiviteit van zowel burgers en bedrijven, als voor militaire weerbaarheid. De financiële behoeften voor het TEN-T kernnetwerk richting 2040 worden volgens het voorzitterschap geschat op 845 miljard euro, met kosten voor het verbeteren van ongeveer 500 dual-use hotspots voor militair/civiel gebruik.

In zijn reactie bedankte Tzitzikostas het Pools voorzitterschap voor de agendering en gaf ze aan dat het volgende MFK bepalend zal zijn voor de toekomst van de Europese infrastructuur. Hij benadrukte het belang van grensoverschrijdende projecten, waaronder het uitbreiden van het TEN-T netwerk naar kandidaat-lidstaten, en het belang van voldoende financiering voor militaire mobiliteit. De Commissie riep lidstaten op om gebruik te maken van mogelijkheden zoals her-allocatie van cohesiefondsen, met 100% EU-financiering voor dual-use projecten, en het SAFE-instrument van 150 miljard euro aan leningen. De Commissie benadrukte afsluitend het belang van het volgende MFK vanaf 2028, en riep op tot nauwe samenwerking met de Ministers van defensie, financiën en de regeringsleiders om strategische infrastructuurprioriteiten te realiseren.

De lidstaten spraken hun steun uit voor het behoud en versterken van het CEF in het volgende MFK. Verschillende lidstaten steunden de oproep om voldoende geld vrij te maken voor militaire mobiliteit zonder dat dit ten koste gaat van civiele infrastructuurprojecten. Deze zijn tevens noodzakelijk voor de economie, innovatie en verduurzamingsopgave. Een aantal lidstaten gaf aan dat er significant meer geld moet komen en dat er ook gekeken moet worden naar private financiering en publiek-private samenwerkingen. Andere lidstaten benadrukten budgetdiscipline en waarschuwden tegen het uitbreiden van de financieringsscope, terwijl zij wel militaire mobiliteit erkennen als prioriteit.

Wereldwijde satelliet navigatie systemen (GNSS)

Litouwen vroeg tijdens de Transportraad aandacht voor het onderwerp van GNSS-verstoringen.⁵ Litouwen heeft het initiatief genomen een brief op te stellen om op te roepen voor gezamenlijke Europese samenwerking en actie tegen de toenemende en systematische verstoringen van GNSS-signalen (*jamming & spoofing*), die grote gevolgen hebben voor onder andere de luchtvaart, de maritieme sector, wegvervoer en telecommunicatie. Tijdens de Raad benadrukte Litouwen de zorgen over de toenemende verstoringen en gaf aan dit vraagt om een Europees wettelijk kader. Litouwen kreeg steun van een groot aantal lidstaten, waarna Tzitzikostas aangaf dat de Commissie in samenwerking met EASA, Eurocontrol en stakeholders uit de industrie momenteel werkt aan een concreet actieplan.

5^e voortgangsrapportage International Railpassenger Platform (IRP)

Oostenrijk presenteerde het 5^e voortgangsrapportage van het International Railpassenger Platform⁶ mede namens Nederland en dankte allereerst Nederland voor de constructieve samenwerking. Oostenrijk gaf aan dat het platform onder andere heeft bijgedragen aan het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven voor de luchtvaart, met name voor midden- en langeafstanden. Oostenrijk gaf aan het aantal bestemmingen te willen uitbreiden en ook het aanbod van nachttreinen te willen stimuleren, en noemde als voorbeeld het succes van een nieuwe nachttreinverbinding tussen Warschau en Riga via Wenen. Nederland vulde aan positief te zijn over de uitkomsten van de voortgangsrapportage, en riep tegelijkertijd de Commissie op om vaart te maken met de ontwikkeling van een Europees multimodaal ticketingsysteem (MDMS).

Clean Transport Corridor Initiative

De Commissie benoemde kort de stand van zaken omtrent de Clean Transport Corridor Initiative, een initiatief onder het Actieplan ter bevordering van innovatie, duurzaamheid en concurrentievermogen in de auto-industrie, dat moet bijdragen aan een versnelde uitrol van laadinfrastructuur voor vrachtwagens rond de kern corridors binnen het TEN-T netwerk. De Commissie gaf aan dat er een pilot wordt gestart rond de twee belangrijke TEN-T corridors (de *Scandinavian – Mediterranean corridor* en de *North Sea – Baltic corridor*).

Werkprogramma aankomend Voorzitterschap Denemarken

Tot slot presenteerde het aankomend Deens Voorzitterschap haar prioriteiten voor de tweede helft van 2025.⁷

⁵ Global Navigation Satellite Systems (GNSS) zijn satellietnavigatiesystemen die wereldwijde positiebepaling, navigatie en tijdsbepaling bieden, waaronder GPS en Galileo.

⁶ Beschikbaar via: <https://www.netherlandsandyou.nl/documents/d/pr-eu-brussels/20250603-irp-fifth-progress-report-v1-0-final-pdf?download=true>

⁷ Uitgebreide informatie over het Hongaars voorzitterschap is te vinden op de volgende website: <https://danish-presidency.consilium.europa.eu/en/programme-for-the-danish-eu-presidency/programme-of-the-danish-eu-presidency/>