

Vergaderjaar 2022–2023

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1032

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 14 september 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 4 september 2023 inzake de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers van 21 en 22 september 2023 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1031).

De vragen en opmerkingen zijn op 8 september 2023 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 13 september 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
D66-fractie	2
BBB-fractie	3

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21-22 september (hierna: de geannoteerde agenda). De geagendeerde onderwerpen zijn van groot belang en verdienen Europese aandacht. Het beschouwen van mobiliteit als een universeel recht erkent de cruciale rol die het speelt in verband met andere fundamentele rechten zoals huisvesting, werk, onderwijs en gezondheid. Deze leden zijn verheugd dat dit onderwerp op Europees niveau aandacht krijgt en benadrukken het belang van het omzetten van deze erkenning en intentie in actie.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda en hebben nog wat vragen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen dat inclusieve mobiliteit vijf b's omvat: betaalbaarheid, beschikbaarheid, bruikbaarheid, begrijpelijkheid en beleving. Hoe zal dit recht volgens de Minister op Europees niveau worden uitgewerkt, met inachtneming van de vijf b's? Kan de Minister tevens toelichten hoe het recht op mobiliteit vertaald wordt in bereikbaarheidsnormen? Welke afspraken worden hier Europees voor gemaakt? Welke concrete rechten kunnen mensen hieraan ontleenen? Vallen deze bereikbaarheidsnormen binnen het kader van leefbaarheid, met inbegrip van het recht op gezondheid? Wordt er gesproken over de impact van vervuilende mobiliteit op vlakken als geluid-, ruimte- en luchtvervuiling in het stedelijk gebied? De Minister spreekt over een integrale aanpak op deze en andere gebieden, maar hoe wordt er een grondige afweging gemaakt door de Minister? Ten slotte hebben deze leden enkele vragen over keuzevrijheid met betrekking tot dit onderwerp. Wordt er bij de discussies over mobiliteit als een recht ook gekeken naar de keuzevrijheid tussen verschillende vervoerswijzen? En de grenzen van die keuzevrijheid met het oog op het maatschappelijk belang van onder andere leefbaarheid, gezondheid en ruimtegebruik? In landelijke gebieden is de auto voor bepaalde afstanden vaak de enige optie, hetgeen de keuzevrijheid juist beperkt. Hoe gaan andere landen hier volgens de Minister mee om?

Een ander onderwerp op de agenda waar de leden van de D66-fractie nadrukkelijk het belang van willen onderstrepen betreft vrouwen in relatie tot mobiliteit en transport. Er zijn diverse oorzaken voor de ondervertegenwoordiging van vrouwen in de transportsector, zoals geweld, ongelijke salariering en werk-privébalans. In het onderzoek van de European Transport Workers Association (ETWA) worden enkele aanbevelingen gedaan. Wat is de reactie van de Minister op dit rapport en de aanbevelingen? Hoe zullen de Minister en de Staatssecretaris zich zowel nationaal als Europees inzetten om de geschetste problemen aan te pakken? Te beginnen bij geweld tegen vrouwen op de werkvloer. De Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) beschrijft stappen die gezet kunnen worden om dit tegen te gaan. Zullen de Minister en Staatssecre-

taris zich inzetten om deze aanbevelingen op te nemen in nationale en Europese wet- en regelgeving waar mogelijk? Deze leden zijn van mening dat een ander groot probleem het salarisverschil van dertien procent tussen mannen en vrouwen in de sector is. Dit maatschappelijke probleem kan alleen worden opgelost wanneer er voortdurend aandacht aan wordt besteed en wanneer er expliciete keuzes worden gemaakt, zowel in de publieke sector als in de private sector. Volgens deze leden hebben de Minister en Staatssecretaris hier een belangrijke verantwoordelijkheid. Bij het verlenen van concessies voor het openbaar vervoer kunnen zij normen stellen ten aanzien van de genderverdeling bij de vervoerders, bijvoorbeeld bij chauffeurs, onderhoudstechnici et cetera. Kunnen de Minister en Staatssecretaris aangeven bij hoeveel lopende concessies of lopende aanbestedingen er nu sprake is van zo'n genderprestatie-indicator? Welke andere sturing zien zij nog binnen de vervoersconcessies? Welke stappen ondernemen de bewindslieden om de loonkloof in de sector te dichten?

De leden van de D66-fractie willen tevens aandacht vragen voor de herziening van de Rijbewijsrichtlijn. Als iemand nu een rijbewijs haalt voor een automaat, maar daarna alsnog bevoegd wil zijn om in schakelauto's te rijden, is de bestuurder genoodzaakt opnieuw het gehele rijbewijs te halen. Dat maakt het nemen van rijlessen in elektrische auto's onaantrekkelijker, aangezien dat geen schakelauto's zijn. Om het lessen in elektrische auto's te bevorderen willen deze leden dat het halen van het «schakelrijbewijs» makkelijker wordt gemaakt, door middel van een aanvullende «schakelmodule» zoals voorgesteld door het Spaanse voorzitterschap van de EU. Is de Minister het met deze leden eens dat het Spaanse voorstel een extra stimulans is in de overgang naar emissieloos rijden? Is de Minister van plan dit voorstel te steunen?

Ten slotte willen de leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan ingaan op de ontwikkelingen rond de natuurvergunning en het luchthavenbesluit in relatie tot de verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport? Is deze nog altijd geldig, gezien de gewijzigde inzet van de Minister rond het aantal vliegbewegingen? Wat is de opvatting van de Europese Commissie hierover?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat het de verwachting is dat «het bevorderen van mobiliteit als universeel recht» een van de onderwerpen zal zijn die ter discussie zal komen tijdens het thema «vervoer en mobiliteit als hefboom voor sociale en territoriale cohesie». Wat zal de inzet van de Minister en Staatssecretaris zijn indien dit ter sprake gaat komen? Waar zien zij verbeterpunten en nemen zij de vervoersarmoede in de regio ook mee?

De leden van de BBB-fractie vinden het alarmerend dat er berichten zijn binnen de transportsector over problemen van seksueel overschrijdend gedrag tegen de 22 procent van de vrouwelijke transportmedewerkers. In hoeverre is dit in Nederland volgens de Minister een probleem? Wat doet de Minister al in Nederland om vrouwen in de transportsector te beschermen tegen seksueel overschrijdend gedrag, en wat gaat de Minister doen en inbrengen in de Transportraad om vrouwen in de transportsector beter te beschermen? Speelt de *Code of Conduct* van de ILO hier ook een rol in?

II Reactie van de bewindspersoon

Mobiliteitsvisie

1.

De leden van de D66-fractie lezen dat inclusieve mobiliteit vijf b's omvat: betaalbaarheid, beschikbaarheid, bruikbaarheid, begrijpelijkheid en beleving. **Hoe zal dit recht volgens de Minister op Europees niveau worden uitgewerkt, met inachtneming van de vijf b's?**

Bereikbaarheid beschrijft de mate waarin mensen en goederen in staat zijn om bestemmingen binnen een bepaalde tijd te bereiken. Wil die bereikbaarheid ook inclusief zijn dan is toegankelijkheid een belangrijke eigenschap. Die toegankelijkheid wordt geoperationaliseerd in de vijf b's waarnaar in de vraagstelling verwezen wordt.

In de Mobiliteitsvisie is het recht op bereikbaarheid opgenomen met uit te werken bereikbaarheidsdoelen.¹ Dat is door de Kamer in het strategisch gesprek over mobiliteit op 30 maart jl. breed gesteund.² De eerste stappen ten behoeve van de uitwerking van bovengenoemde bereikbaarheidsdoelen zullen dit najaar in het Actieprogramma Mobiliteitsvisie met de Kamer worden gedeeld, zoals ook aan de Kamer is toegezegd.³ Op weg daarnaartoe vinden verschillende oriënterende gesprekken en verkenningen plaats. De agenda van de huidige informele bijeenkomst van EU-transportministers sluit nauw op deze context aan.

Spanje heeft als huidig Raadsvoorzitter het recht op bereikbaarheid ook als onderdeel van het programma van haar voorzitterschap opgenomen en daarbij terecht aangegeven dat dit recht op bereikbaarheid een voorwaarde is voor het uitoefenen van tal van andere rechten zoals het recht op werk, onderwijs en gezondheid. We kijken daarbij met belangstelling naar eventuele ervaringen met de uitwerking van dit concept elders in Europa en verkennen of er kansen liggen op Europees niveau om dit recht op bereikbaarheid verder te brengen.

2.

Kan de Minister tevens toelichten hoe het recht op mobiliteit vertaald wordt in bereikbaarheidsnormen? Welke afspraken worden hier Europees voor gemaakt? Welke concrete rechten kunnen mensen hieraan ontlelen?

Het gaat om de bereikbaarheid van ons werk, van onze winkels, scholen en zorginstellingen, van onze natuur en van onze internationale bestemmingen. Ook gaat het erover dat goederen die van levensbelang zijn (waaronder voedsel en medicijnen) en goederen die noodzakelijk zijn om de economie en samenleving draaiende te houden (grondstoffen en dergelijke) hun bestemming bereiken.

Wat betreft de vertaling hiervan naar bereikbaarheidsdoelen heb ik de Kamer toegezegd⁴ om onder regie van het ministerie en in overleg met de collega-departementen aan te geven hoe de bereikbaarheidsdoelen worden uitgewerkt en welke varianten daarbij aan de orde zijn. Wij bereiden op dat punt conform toezegging⁵ een Actieprogramma

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

² Zie ook de moties op Kamerstuk 29 385, nrs. 126 en 130.

³ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

⁴ Idem.

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

Mobiliteitsvisie voor dat in het najaar aan de Kamer voorgelegd zal worden.

3.

Vallen deze bereikbaarheidsnormen binnen het kader van leefbaarheid, met inbegrip van het recht op gezondheid?

Uitgangspunt bij het uitwerken van bereikbaarheidsdoelen is het bevorderen van brede welvaart (dus inclusief leefbaarheid en gezondheid). De varianten die momenteel worden uitgewerkt zullen ook op dit ontwerpprincipe worden getoetst vanaf de allereerste stap in de uitwerking. Die toets zal met het bovengenoemde Actieprogramma en de daarin gepresenteerde varianten aan de Kamer worden toegestuurd.

4.

Wordt er gesproken over de impact van vervuilende mobiliteit op vlakken als geluid-, ruimte- en luchtvervuiling in het stedelijk gebied?

In de Mobiliteitsvisie is uiteengezet dat mobiliteit integraal verbonden is met o.m. een gezonde leefomgeving, waarbij zaken als luchtkwaliteit een grote rol spelen.⁶ Om deze reden is mobiliteit één van de thema's die aandacht krijgt in de voorbereidingen voor het Nationaal Milieuprogramma. In het kader van de huidige bijeenkomst van EU-transportministers is het Raadsvoorzitterschap voornemens om een discussie te voeren over de sociale dimensie van de transportsector, waarbij de wisselwerking met de milieudimensie van mobiliteit ook een rol speelt. Mocht dit ter sprake komen, dan zal ik me beroepen op de Mobiliteitsvisie, waarin de Nederlandse visie ten aanzien van bovenstaande onderwerpen is uiteengezet.

5.

De Minister spreekt over een integrale aanpak op deze en andere gebieden, maar hoe wordt er een grondige afweging gemaakt door de Minister?

De integrale aanpak op deze gebieden is uiteengezet in de Mobiliteitsvisie, waarvan de uitwerking dit najaar in het Actieprogramma Mobiliteitsvisie met de Kamer zal worden gedeeld.⁷ Hierin zal tevens worden ingegaan op de afwegingen die gemaakt de ten behoeve van de uitvoering van de Mobiliteitsvisie.

6.

De leden van de D66-fractie hebben tevens enkele vragen over keuzevrijheid met betrekking tot dit onderwerp. **Wordt er bij de discussies over mobiliteit als een recht ook gekeken naar de keuzevrijheid tussen verschillende vervoerswijzen?**

Het maken van keuzes tussen vervoerswijzen (substitutie) en het verbinden van vervoerswijzen (complementariteit) om tot een optimale bereikbaarheid te komen, is nadrukkelijk onderwerp van de Mobiliteitsvisie.⁸ Het is één van de vier hoofdlijnen: de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats. Deze hoofdlijn zal in het toegezegde Actieprogramma nader worden uitgewerkt met een aantal opgaven die zowel betrekking hebben op het personen-, goederen- en internationaal vervoer. Zoals in de Hoofdlijnennotitie uiteengezet is daarbij aandacht voor het specifieke

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

⁷ Idem.

⁸ Idem.

karakter van gebieden (stedelijk, suburbaan, landelijk), waarvoor uiteenlopende keuzes in vervoerwijzen aan de orde zijn. Het Spaanse Raadsvoorzitterschap heeft eveneens aandacht voor dit gebiedsgerichte element.

7.

En de grenzen van die keuzevrijheid met het oog op het maatschappelijk belang van onder andere leefbaarheid, gezondheid en ruimtegebruik?

Die grenzen vormen in de Mobiliteitsvisie eveneens één van de vier hoofdlijnen: binnen de publieke kaders.⁹ Zie ook hoofdstuk 4 van de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie.¹⁰

8.

In landelijke gebieden is de auto voor bepaalde afstanden vaak de enige optie, hetgeen de keuzevrijheid juist beperkt. Hoe gaan andere landen hier volgens de Minister mee om?

Dankzij de auto zijn veel voorzieningen, zoals werk, zorg, onderwijs en familie, in landelijke gebieden voor inwoners bereikbaar. Bij reizen boven de 2,5 km kiezen Nederlanders het meest voor de auto en circa 70% van alle kilometers wordt met de auto afgelegd.¹¹ Vaak kiest men voor de auto omdat dit een prettige optie is: de auto biedt vrijheid, flexibiliteit, snelheid en comfort. Soms omdat de auto het enige geschikte alternatief is. Dat zal ook in de toekomst zo blijven. Het aantal Nederlanders dat problemen heeft met bereikbaarheid van voorzieningen ligt op het platteland (12%) daarom amper hoger dan in steden (8%). Dit heeft te maken met hoger autobezit in landelijk gebied en andere verwachtingen en voorkeuren. Dit blijkt uit een recent promotieonderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen¹² en onderzoek van het KiM.¹³

In de Mobiliteitsvisie wordt gestreefd naar een integraal mobiliteitsstelsel, waarin verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten voor de reizigers. Dit wordt onder andere bewerkstelligd door de toegankelijkheid van hubs, en het gebruik van digitale toepassingen, te faciliteren. Tegelijkertijd zien we dat de auto ook in de toekomst een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem zal spelen. In de Ontwikkelagenda van het Toekomstperspectief Automobilitéit¹⁴ wordt daarom beschreven hoe we, samen met betrokken partijen, ervoor zorgen dat de auto in de toekomst zijn belangrijke rol in de bereikbaarheid blijft vervullen.

Daarbij is er in de Mobiliteitsvisie aandacht voor het specifieke karakter van gebieden (stedelijk, suburbaan, landelijk), waarvoor uiteenlopende keuzes in vervoerwijzen aan de orde zijn. Het Spaans Raadsvoorzitterschap wil dit thema nadrukkelijk aan bod laten komen tijdens de huidige informele bijeenkomst van EU-transportministers. Ik kijk ernaar uit om tijdens deze bijeenkomst hierover met andere Europese lidstaten ervaringen uit te wisselen.

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 388.

¹⁰ Idem.

¹¹ Zie over het promotie-onderzoek van Felix Pot: *De Volkskrant* d.d. 7 september 2023 («Dankzij de auto is er nog genoeg keuze op het platteland») en *Nederlands Dagblad* d.d. 7 september 2023 («Plattelander stapt gewoon in auto naar winkel en arts»).

¹² Idem.

¹³ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2022). *Het wijdverbreide autobezit in Nederland*. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>.

¹⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 387.

9.

Een ander onderwerp op de agenda waar de leden van de D66-fractie nadrukkelijk het belang van willen onderstrepen betreft vrouwen in relatie tot mobiliteit en transport. Er zijn diverse oorzaken voor de ondervertegenwoordiging van vrouwen in de transportsector, zoals geweld, ongelijke salariering en werk-privébalans. In het onderzoek van de European Transport Workers Association (ETWA) worden enkele aanbevelingen gedaan. **Wat is de reactie van de Minister op dit rapport en de aanbevelingen? Hoe zullen de Minister en de Staatssecretaris zich zowel nationaal als Europees inzetten om de geschetste problemen aan te pakken?**

Nederland onderschrijft het belang van het creëren van degelijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de transportsector en streeft dit na via Europese en mondiale wegen. Het Spaans Raadsvoorzitterschap bouwt voort op prioriteiten die thans op mondiaal niveau (bijvoorbeeld binnen de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Internationale Civiele Luchtvaartorganisatie (ICAO)) en op Europees niveau (o.a. binnen de *European Civil Aviation Conference*) reeds zijn geagendeerd, te weten meer aandacht voor het werven en behouden van meer vrouwen voor de transportsector en het toezien op gelijkwaardige beloning en behandeling. Nederland onderschrijft deze focus van het Raadsvoorzitterschap en kijkt uit naar de discussies tijdens de aanstaande informele bijeenkomst, om zodoende ervaringen te delen en beste praktijken te kunnen uitwisselen. Zo was Nederland aanwezig op de technische bijeenkomst over luchtvaart van de IAO in april 2023 en ook op de *Second Global Aviation Gender Summit* in Madrid in juli 2023. Nederland ondersteunt krachtig de aanbevelingen en beste praktijken zoals gepresenteerd en aangenomen tijdens deze mondiale bijeenkomsten. Ook voor de mondiale scheepvaartsector acht Nederland mondiaal gedeelde kaders omtrent technische eisen en sociale standaarden voor zeevarenden van belang. Deze worden in de IMO en de IAO ontwikkeld. Nederland zal zich via deze kaders blijven inzetten voor de positie van vrouwen in de transportsector.

10.

Te beginnen bij geweld tegen vrouwen op de werkvloer. De Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) beschrijft stappen die gezet kunnen worden om dit tegen te gaan. **Zullen de Minister en Staatssecretaris zich inzetten om deze aanbevelingen op te nemen in nationale en Europese wet- en regelgeving waar mogelijk?**

Werkgevers zijn in Nederland op basis van de Arbowet verantwoordelijk voor een gezonde en veilige werkcultuur en dus voor het voorkomen van psychosociale arbeidsbelasting (waaronder grensoverschrijdend gedrag en dus geweld op de werkvloer). Ze zijn verplicht hier beleid op te voeren en in de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) het risico op psychosociale arbeidsbelasting te inventariseren. In het bijbehorende Plan van Aanpak moeten ze maatregelen opnemen en die uitvoeren ter voorkoming van o.a. agressie en geweld en seksuele intimidatie op de werkvloer. Zoals gezegd onderschrijft Nederland het belang van het creëren van degelijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de transportsector en streeft het dit na via Europese en mondiale wegen, waaronder via de ILO. Discussies zoals die in Barcelona zullen worden gevoerd tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers dragen bij aan het verder brengen van het debat en aan het verkennen van mogelijkheden voor verdere wetgeving. Nederland kijkt uit naar de discussies en gesprekken in dit verband. Het kabinet is voorts

voornemens het IAO-verdrag 190 inzake het uitbannen van geweld en intimidatie op de werkvloer te bekrachtigen.¹⁵

11.

Deze leden zijn van mening dat een ander groot probleem het salarisverschil van dertien procent tussen mannen en vrouwen in de sector is. Dit maatschappelijke probleem kan alleen worden opgelost wanneer er voortdurend aandacht aan wordt besteed en wanneer er expliciete keuzes worden gemaakt, zowel in de publieke sector als in de private sector. Volgens deze leden hebben de Minister en Staatssecretaris hier een belangrijke verantwoordelijkheid. Bij het verlenen van concessies voor het openbaar vervoer kunnen zij normen stellen ten aanzien van de genderverdeling bij de vervoerders, bijvoorbeeld bij chauffeurs, onderhoudstechnici et cetera. **Kunnen de Minister en Staatssecretaris aangeven bij hoeveel lopende concessies of lopende aanbestedingen er nu sprake is van zo'n gender-prestatie-indicator? Welke andere sturing zien zij nog binnen de vervoersconcessies? Welke stappen ondernemen de bewindslieden om de loonkloof in de sector te dichten?**

lenW is concessieverlener voor de Waddenveren en het Hoofdrailnet. Momenteel zijn in deze concessies geen prestatie indicatoren afgesproken omtrent gender. Het is aan de concessiehouders om een goed personeelsbeleid vorm te geven. Ook gaat lenW niet over het loonbeleid van de concessiehouders. Er zijn wettelijke normen met betrekking tot arbeidsvoorwaarden (waaronder loon) en arbeidsomstandigheden. Daarnaast kunnen er cao-afspraken zijn. Deze worden onderhandeld door sociale partners, daar heeft lenW geen invloed op.

Daarnaast neemt het kabinet nog andere initiatieven om de loonkloof te dichten en genderstereotypering te doorbreken. Zoals de implementatie van de richtlijn over loontransparantie die op 7 juni 2023 in werking is getreden en nu wordt omgezet in nationale wetgeving. Alle lidstaten hebben hier drie jaar de tijd voor. Verder zijn stappen gezet om het voor ouders makkelijker te maken om arbeid en zorg te combineren, bijvoorbeeld door de invoering van betaald ouderschapsverlof. Het kabinet werkt daarnaast aan het doorbreken van genderstereotypering, onder andere in loopbaanontwikkeling en bij de beroepskeuze. In het antwoord op Kamervragen van leden van D66 die de Minister van SZW op 17 juli jl. naar de Kamer stuurde, staat een overzicht van deze maatregelen.¹⁶

12.

De leden van de BBB-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat het de verwachting is dat »het bevorderen van mobiliteit als universeel recht« een van de onderwerpen zal zijn die ter discussie zal komen tijdens het thema «vervoer en mobiliteit als hefboom voor sociale en territoriale cohesie». **Wat zal de inzet van de Minister en Staatssecretaris zijn indien dit ter sprake gaat komen? Waar zien zij verbeterpunten en nemen zij de vervoersarmoede in de regio ook mee?**

Op 31 oktober 2022 verscheen het rapport van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL), «Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland». ¹⁷ Het rapport laat zien dat vitale functies in Nederland zoals zorg en onderwijs

¹⁵ Kamerstukken 29 427, nr. 123.

¹⁶ Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 3249.

¹⁷ Planbureau voor de Leefomgeving (2022). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. <https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>.

niet bereikbaar zijn voor iedereen. In het advies «Elke regio telt!» constateren enkele adviesraden dat welvaart en welzijn op een aantal plekken in Nederland achterlopen.¹⁸

Met het agenderen van het recht op bereikbaarheid in de Mobiliteitsvisie hebben wij willen aangeven deze signalen op te pakken. Wij zetten ons in voor goede bereikbaarheid van iedereen in alle regio's in Nederland. Met het ontwikkelen van bereikbaarheidsdoelen werken we eraan om daar nog sterker op te kunnen sturen.

De inzet is om te komen tot een interdepartementaal programma met acties/activiteiten voor de korte en langere termijn om de bereikbaarheid van vitale maatschappelijke en economische voorzieningen te verbeteren, met daarbij specifieke aandacht voor risicogroepen en voor de (diverse typen) regio's. We hebben daarbij ook aandacht voor de ontsluiting van de regio's op de internationale corridors, zoals onderdelen van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T).

13.

De leden van de BBB-fractie vinden het alarmerend dat er berichten zijn binnen de transportsector over problemen van seksueel overschrijdend gedrag tegen de 22 procent van de vrouwelijke transportmedewerkers. **In hoeverre is dit in Nederland volgens de Minister een probleem? Wat doet de Minister al in Nederland om vrouwen in de transportsector te beschermen tegen seksueel overschrijdend gedrag, en wat gaat de Minister doen en inbrengen in de Transportraad om vrouwen in de transportsector beter te beschermen? Speelt de Code of Conduct van de ILO hier ook een rol in?**

Zie voor de beantwoording van deze vraag het antwoord op de vragen 9 en 10.

Rijbewijsrichtlijn

14.

De leden van de D66-fractie willen tevens aandacht vragen voor de herziening van de Rijbewijsrichtlijn. Als iemand nu een rijbewijs haalt voor een automaat, maar daarna alsnog bevoegd wil zijn om in schakelauto's te rijden, is de bestuurder genoodzaakt opnieuw het gehele rijbewijs te halen. Dat maakt het nemen van rijlessen in elektrische auto's onaantrekkelijker, aangezien dat geen schakelauto's zijn. Om het lessen in elektrische auto's te bevorderen willen deze leden dat het halen van het «schakelrijbewijs» makkelijker wordt gemaakt, door middel van een aanvullende «schakelmodule» zoals voorgesteld door het Spaanse voorzitterschap van de EU. **Is de Minister het met deze leden eens dat het Spaanse voorstel een extra stimulans is in de overgang naar emissieloos rijden? Is de Minister van plan dit voorstel te steunen?**

Ik ondersteun de verkenning van mogelijkheden om een schakelmodule te integreren in een rijopleiding in een elektrisch voertuig. Steeds meer auto's in Nederland zijn automaat en de transitie naar elektrische auto's zal dit nog verder bespoedigen. Lessen in een elektrische auto zal ook zeker bijdragen aan draagvlak voor deze transitie, omdat leerlingen dan gevoel krijgen bij elektrisch rijden. Ook rij scholen willen graag een bijdrage leveren aan het verduurzamen van hun wagenpark. Tegelijkertijd

¹⁸ Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2023). *Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's*. <https://www.rli.nl/publicaties/2023/advies/elke-regio-telt>.

zullen schakelauto's nog geruime tijd in het Nederlandse wagenpark bestaan.

Daarbij hecht ik eraan dat kandidaten een adequate opleiding volgen als zij de wens hebben om handgeschakeld te rijden. Dit dient goed te worden geborgd met het oog op de verkeersveiligheid.

De onderhandelingen met de Europese Commissie over de nieuwe vierde Rijbewijsrichtlijn zijn momenteel in volle gang. Nadat de vierde Rijbewijsrichtlijn is aangenomen en de precieze invulling bekend is, gaan we gezamenlijk met het CBR onderzoeken hoe we de richtlijn in Nederland implementeren. Eerder heb ik u het BNC-fiche toegezonden met het kabinetsstandpunt over het voorstel voor de Rijbewijsrichtlijn.¹⁹

Luchtvaart

15.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan ingaan op de ontwikkelingen rond de natuurvergunning en het luchthavenbesluit in relatie tot de verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport? Is deze nog altijd geldig, gezien de gewijzigde inzet van de Minister rond het aantal vliegbewegingen? Wat is de opvatting van de Europese Commissie hierover?

Lelystad Airport streeft ernaar de aanvraag voor de natuurvergunning uiterlijk op 1 december a.s. af te kunnen ronden.²⁰ De verkeersverdelingsregel Schiphol Lelystad (VVR) is in 2019 na intensief overleg goedgekeurd door de Europese Commissie in uitvoeringsbesluit 2019/1585 en op 16 februari 2021 gepubliceerd in het Staatsblad.²¹ De inwerkingtreding kan geregeld worden bij koninklijk besluit. De inzet van de verkeersverdelingsregel zal worden meegenomen bij de integrale besluitvorming rondom Lelystad Airport.

¹⁹ Kamerstuk 22 112, nr. 3648.

²⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 1094.

²¹ Stcrt. 2021, nr. 8739.