Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

21 501-33 **Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

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

Nr. 1022

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 23 mei 2023 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 mei 2023 inzake geannoteerde agenda Transportraad van 1 juni 2023 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1016);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2022 inzake reactie op de publieke consultatie over de geplande herziening van de EU-slotverordening (Kamerstuk 22 112, nr. 3542);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 16 december 2022 inzake fiche: Verordening aanscherping typegoedkeuring voor personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen (Euro 7) (Kamerstuk 22 112, nr. 3582);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake verslag Transportraad op 5 december 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 995);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 27 januari 2023 inzake fiche: Mededeling EU dronestrategie 2.0 (Kamerstuk 22 112, nr. 3621);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2023 inzake rapport Inventarisatie Kwetsbaarheid Uitval Satellietnavigatie (Kamerstuk 24 446, nr. 83);**
- **het voorstel van de Europese Commissie d.d. 23 maart 2023 inzake EU-voorstel: Grensoverschrijdende uitwisseling informatie verkeersovertredingen COM (2023) 126;**
- **het voorstel van de Europese Commissie d.d. 23 maart 2023 inzake EU-voorstel: Herziening rijbewijsrichtlijn COM (2023) 127 (Engelstalige versie);**
- **het voorstel van de Europese Commissie d.d. 23 maart 2023 inzake EU-voorstel: Rijbewijsontzeggingen COM (2023) 128 (Engelstalige versie);**

kst-21501-33-1022
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

– **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 6 april 2023 inzake fiche: Herziening rijbewijsrichtlijn (Kamerstuk 22 112, nr. 3648);**
– **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 12 mei 2023 inzake fiche: Verordening goedkeuring van en markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg (Kamerstuk 22 112, nr. 3676).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Bromet

Waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, Graus, Koerhuis en Kröger,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.33 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag allemaal. Ik open dit debat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag een commissiedebat dat dient ter voorbereiding op de komende Transportraad. Die zal op 1 juni 2023 plaatsvinden en gaat over de herziening van de EU-rijbewijsrichtlijn en aanpalende richtlijnen. Dit commissiedebat dient niet alleen ter voorbereiding op de komende Transportraad, maar ook om informatieafspraken te maken met de bewindspersonen in het kader van het behandelvoorbehoud dat de Kamer heeft geplaatst bij deze herziening.
Ik heet van harte welkom de mensen die in de zaal zitten – het zijn er niet zo heel veel – de Minister, de Staatssecretaris en de Kamerleden. Ik stel voor een spreektijd van vier minuten per fractie en vier interrupties. Daar moet u het, denk ik, wel mee redden. We proberen hier om 19.30 uur weer weg te zijn. Ik hoop dus dat u de interrupties kort en puntig kunt houden. Als het bij deze drie Kamerleden blijft, zullen we coulanter zijn.
Ik geef graag als eerst het woord aan meneer Koerhuis. Hij spreekt namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Nederland is een handelsland. Transport zorgt hierbij voor banen. Het is belangrijk dat we staan voor die banen. Het is goed dat we in de EU zitten, dat we kunnen handelen met de landen om ons heen en dat we in de EU-Transportraad zitten, om de relaties goed te houden. De EU zit in een vervoerstransitie, waarin al het vervoer schoon wordt. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te doen en het niet te verplichten maar te stimuleren. We zijn als land een grote importeur van elektrische auto's en lopen voorop in de plaatsing van laadpalen.
Onze doelstelling is dat in 2030 alle nieuwe auto's elektrisch zijn en dat we 1,8 miljoen laadpalen hebben geplaatst. Nederland heeft hierin als klein en dichtbevolkt land een groot belang. Kijk onder andere naar de problemen van de uitstoot van stikstof en fijnstof die we als land hebben. Ik heb grote zorgen of en hoe Nederland die doelstelling gaat halen. Ik zie dat de Staatssecretaris in het klimaatpakket tot 2030 weinig inzet op elektrisch rijden en veel inzet op rijden op biobrandstoffen. Ik heb ook grote zorgen hoe het Nederlandse tijdpad past in het Europese tijdpad. De Europese doelstelling is dat in 2035 alle nieuwe auto's elektrisch zijn of rijden op biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Graag een reactie.
We lopen als land voorop in de productie van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Die positie moeten we behouden en kunnen we gebruiken in de vervoerstransitie. Nu de EU de percentages van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen voor schepen en vliegtuigen heeft vastgelegd, gaat de EU kijken naar de raffinage. Daarvoor heeft de EU subsidies beschikbaar gesteld. De Rotterdamse haven raffineert een groot deel van de brandstoffen voor de luchtvaart en de scheepvaart in de EU. Ik wil weten hoe de Rotterdamse haven wordt

meegenomen in de verduurzaming van brandstoffen, op welke locaties in de Rotterdamse haven tot 2030 en 2050 duurzame brandstoffen gaan worden geraffineerd en op welke Europese subsidies de Minister gaat inzetten.
We lopen als land ook voorop in de luchtvaart en de scheepvaart. Er kan oneerlijke concurrentie ontstaan als de luchtvaart en de scheepvaart aan de randen van de EU minder hoeven te doen dan de EU-regels eisen. Mijn motie om luchtvaartmaatschappijen die landen op EU-luchthavens of door EU-luchtruim vliegen aan EU-regels te houden, is aangenomen.
Ik heb specifiek een motie aangenomen gekregen voor Turkije. Kunnen we er al voor zorgen dat Turkije toetreedt tot het EU-luchtruim? Kan de Minister dit opbrengen in de EU-Transportraad? Als een land toetreedt tot het EU-luchtruim, dan moet dit land zich automatisch aan de EU-luchtvaartmaatregels houden. Kan een land ook toetreden tot de exclusieve economische zeezone van de EU en zich automatisch aan EU-scheepvaartregels houden?
Ik heb ook specifiek een motie aangenomen gekregen voor Qatar, om in afwachting van het corruptieonderzoek in het Europees Parlement de ratificatie van het Qatar-luchtvaartverdrag te stoppen. Graag een stand van zaken.
De Europese Commissie heeft een nieuwe rijbewijsrichtlijn voorgesteld. Ik sta hier positief tegenover. Nederland is een van de twee landen in de EU waarin het fysieke rijbewijs ook een fysiek identiteitsbewijs is. Kunnen we die twee dingen uit elkaar trekken, om te voorkomen dat het digitale rijbewijs ook een digitaal identiteitsbewijs wordt, vraag ik de Minister.
Ik maak me ook zorgen om de positie van onze senioren. We hebben nu een rijbewijs dat 10 jaar geldig is, bijvoorbeeld van 69-jarige tot 79-jarige leeftijd, en een medische keuring vanaf 75-jarige leeftijd. De Europese Commissie stelt voor dat we straks een rijbewijs hebben dat 15 jaar geldig is, bijvoorbeeld van 69-jarige tot 84-jarige leeftijd, en een medische keuring vanaf 70-jarige leeftijd. Kunnen we een overgangsperiode invoeren voor onze senioren?
Voorzitter, tot slot. Het vorige commissiedebat hebben we omgezet in een schriftelijk overleg. De beantwoording kwam pas op donderdagavond, terwijl de EU-Transportraad al op de maandag en dinsdag erna was. Als commissie konden we hier niets meer mee. Ik wil de Minister en de Staatssecretaris graag vragen om de volgende keer hier rekening mee te houden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Koerhuis, voor uw inbreng namens de VVD. Dan mevrouw Van Ginneken van Democraten 66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank, voorzitter. Vandaag bespreken we allerlei onderwerpen die raken aan een mooi EU-principe, namelijk het vrije verkeer van personen. Er zijn ook andere onderwerpen aan de orde, maar dit is in ieder geval het thema waar ik op wil inzoomen, omdat ik daar ook een aantal zorgen over heb.
Voor D66 is het vrije verkeer van personen een belangrijk fundament onder de EU. We zijn dan ook blij met de harmonisatie van de rijbewijsregels, maar we hebben er ook wel een aantal aandachtspunten bij. We zijn overigens blij met de verduidelijkingsvragen die het kabinet ten aanzien van die rijbewijsharmonisatie wil gaan stellen in de EU.
De vragen die ik wil stellen, gaan om te beginnen over de medische keuring. Bij deze herziening wordt die medische keuring uitgebreid. Volgens mijn eigen schatting worden er nu in Nederland elk jaar wel tienduizenden mensen doorverwezen naar een arts of een specialist voor een medische keuring. Die mensen moeten dat uit eigen zak betalen. De Nederlandse Zorgautoriteit doet terecht onderzoek naar de tariefstructuur voor de medische keuring. Die keuring zorgt namelijk voor een drempel

om volwaardig mee te doen aan ons mobiliteitssysteem. Het zijn extra kosten voor mensen die vaak al extra zorgkosten hebben. Daar maak ik mij zorgen over. Mijn vragen zijn dan ook: hoe groot is de groep mensen die geraakt zal worden door de uitbreiding van de medische keuring in de herziening? Hoeveel administratieve en financiële lasten zal dit meebrengen voor de rijbewijshouders en voor het CBR? Kan de Minister toezeggen dat hij die vragen meeneemt in zijn brief over de tariefstructuur die, als ik het goed heb, later dit jaar naar de Kamer komt?
Voorzitter. Dan het digitale rijbewijs. Ik lees dat het kabinet zelf wil gaan bepalen of en wanneer een digitaal rijbewijs als identificatiemiddel mag gaan gelden en ik hoor daar duidelijk een aarzeling in. Mijn fractie vindt dat het digitale rijbewijs gelijkgesteld zou moeten worden aan de fysieke versie. Dat moet gebeuren op alle vlakken, dus ook als identificatiemiddel. Maar volgens de Minister is dat lastig. Waarom is er een fysieke controle nodig bij de aanvraag van een digitaal identificatiemiddel? We hebben toch de DigiD als tussenliggend middel? Die DigiD verkrijg je juist na een fysieke controle. Het kabinet heeft drie jaar de tijd voor de implementatie. Is dat niet genoeg om de systemen op orde te krijgen voor het ondersteunen van zo'n digitale aanvraag?
Voorzitter. Ik vind daarnaast dat het tijd is om het rijbewijs overal in de EU als identificatiemiddel te laten gelden, juist omdat wij Nederlanders gewend zijn om ons ook zo te identificeren. Dat ondersteunt dus het vrije verkeer van personen. Kan de Minister toezeggen zich hard te maken voor het Europees rijbewijs als EU-identificatiebewijs?

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Volgens mij zijn er veel belangrijke punten om op te brengen in de EU-Transportraad. Ik betwijfel of het daarin over identiteitsbewijzen moet gaan. Volgens mij worden er belangrijke beslissingen genomen over de verduurzaming van ons transport. Wij kunnen ons daar veel beter op richten in plaats van op een discussie die volgens mij thuishoort in de commissie BiZa over een digitaal identiteitsbewijs.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik hoor het statement van de heer Koerhuis. Ik breng het op in het kader van de herziening van de rijbewijsrichtlijn die op de agenda staat. Ik heb het medische onderwerp opgebracht, dat naar mijn idee ook een belangrijk onderwerp is.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja, misschien dan toch een vraag. Als je onderhandelt in een EU-Raad of een EU-Transportraad, kun je niet alles vragen. Is het niet veel beter om in te zetten op de verduurzaming van brandstof of op de verduurzaming van transport, op punten waar we als land het meeste eruit kunnen halen, dan om in te zetten op een discussie die eigenlijk helemaal niet in deze commissie of in de EU-Transportraad thuishoort?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
De heer Koerhuis kent mij als iemand die zich heel erg inzet voor verduurzaming van onze mobiliteit. Ik ben blij dat de heer Koerhuis dat ook doet met zijn inbreng in dit debat. Dus dat is hartstikke mooi. Verder gaan wij natuurlijk over onze eigen inbreng. Ik heb de Minister de vraag gesteld of hij zich daar hard voor kan maken. Als de Minister taxeert dat hij dat bijvoorbeeld wel wil doen, maar niet nu of een volgende keer, dan laat ik dat echt even bij de Minister. Ik kijk uit naar de beantwoording van de Minister van die vraag.

De **voorzitter**:
Dat gaan we dadelijk horen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dat denk ik.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Voorzitter. Dan schakel ik naar een ander onderwerp: internationale treinen. De vakantieperiode komt eraan. Aan de vooravond van een nieuwe zomer willen heel veel mensen graag een duurzame keuze maken voor een internationale reis, namelijk per trein. Eerder werden de interrailers echter al overvallen met het bericht dat ze moeten reserveren voor treinen. Begin deze maand werden ook alle andere reizigers hiermee overvallen. Hier gaan wat D66 betreft de verkeerde signalen van uit. Welke extra mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om niet het aanbod te beperken, maar de capaciteit van de internationale treinen te vergroten? Dat kan bijvoorbeeld door de vrijgekomen binnenlandse treinen als gevolg van de instroom van de IC Nieuwe Generatie in te zetten op dit soort verbindingen. Hoe kan het dat het aanbod achterblijft, terwijl dit in de groeistrategie van de NS van twee jaar geleden was voorzien? Specifiek voor de verbinding naar Brussel en Antwerpen gaat het bovendien om veel forenzen, bijvoorbeeld uit het grensgebied. Voor hen is een reservering heel erg onhandig. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Welke oplossingen biedt zij aan de forenzen die hier regelmatig gebruik van maken?
Tot slot, voorzitter. D66 is vooral teleurgesteld over de communicatie rondom deze stappen. Waarom worden de wijzigingen zo laat aangekondigd? Wat gaat de NS doen om dit in de toekomst te verbeteren? Heeft de Staatssecretaris de NS hierop aangesproken? Welke oplossingen worden hiervoor geboden vanuit de verschillende Europese overleggen die de Staatssecretaris heeft?
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Zoals altijd precies rond de vier minuten. Dank u wel, mevrouw Van Ginneken, voor uw inbreng namens D66. Er is nog een interruptie van meneer Koerhuis. U raakt niet van hem af vandaag.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik hoor mevrouw Van Ginneken pleiten voor de inzet van meer internationale treinen. Zij vraagt wat daarvoor beschikbaar is. Ik interrumpeer mevrouw Van Ginneken vaker op dit onderwerp. Volgens mij is het ook een vraag aan mevrouw Van Ginneken zelf hoeveel geld zij daarvoor bereid is in te zetten. En wat is zij bereid hier niet voor te doen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Nou, mevrouw van Ginneken heeft heel veel dingen gedaan voor het stimuleren van internationale treinen. Ik heb gepleit voor een behoorlijke inzet op trajecten in TenneT, in de Europese transportcorridors, op te nemen, zodat de realisatie en de verbetering van die trajecten een enorme push kunnen krijgen. Als ik mijn bijdrage samenvat, dan heb ik nu vooral vragen gesteld aan de Staatssecretaris over de keuzes die de NS op dit punt maakt, zo vlak voor de zomer. Ik heb gevraagd hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt en hoe zij daarbij betrokken is. Ik ben het met de heer Koerhuis eens dat er nog meer ingezet kan worden op internationale treinen, maar dit is de inzet nu.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Zo simpel is het niet. Ik vroeg wat mevrouw Van Ginneken bereid is niet te doen op het spoor. Het treinpersoneel komt namelijk niet uit de lucht vallen. Als we iets meer gaan doen, moet er dus ook ergens iets minder gebeuren. Ik zeg niet per se dat ik daarvoor pleit. Ik hoor mevrouw Van Ginneken echter zeggen dat er meer gereden moet worden en dat er meer treinpersoneel moet worden ingezet. Wat gaat er dan minder gebeuren?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Nou, ik heb me bij mijn vragen vooral gefocust op het inzetten van treinstellen. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd welke mogelijkheden zij ziet. Ik heb die suggestie gedaan. Ik zie ook dat er in heel veel sectoren, ook in de ov-sector, spanning zit op de inzet van personeel. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij die dingen weegt en welke mogelijkheden zij ziet.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank voor de beantwoording. Dan is het woord aan de geachte afgevaardigde Kröger, GroenLinks. U hebt geluk, want meneer Koerhuis is al zijn interrupties kwijt. Er is dus een soort rust.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De coalitie had het even druk met elkaar.

De **voorzitter**:
Geniet ervan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Maar goed, hier ga ik dan als enig oppositielid. O nee, sorry.

De **voorzitter**:
Geniet van uw Koerhuisvrije vier minuten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik ga me in mijn bijdrage beperken tot een paar punten die relatief weinig aandacht krijgen in de agenda, maar wat mij betreft wel de aandacht verdienen. Om te beginnen wil ik het hebben over de luchtvaart en de slotcoördinatie. Ik ben heel erg blij dat nu, na 30 jaar en heel vaak vragen van mijn kant, eindelijk de slotverordening onder handen wordt genomen. Het idee dat de luchtvaart tot in het oneindige zal blijven groeien, is nu wel echt voorbij. Wat ons betreft is het duidelijk: we willen de beste bereikbaarheid met de kleinste overlast, binnen de grenzen van milieu, klimaat en veiligheid. Dan moet je dus gaan sturen. De grenzen van het bepalen van het aantal vluchten en de nationale vraag zullen moeten bepalen hoe je je luchtvaart inricht. Wie die vluchten mag uitvoeren, zou je aan de markt moeten laten. Dat is echt een hele andere manier van kijken naar de slotverordening.
Ik zie dat de inzet van Nederland in Brussel zou leiden tot een forse verbetering, maar die is toch nog steeds gericht op het toelaten van maatschappijen tot onze luchthavens en niet op de vraag met welke landen Nederland nou verbonden wil zijn en waarom, dus in hoeverre wij ook op bereikbaarheid kunnen gaan sturen. Wij zouden bijvoorbeeld best willen dat je routes kunt uitsluiten die heel goed per internationale trein bereikbaar zijn. Wij zouden best willen dat je daar een beperking op kunt leggen. Wij zouden ook best willen dat je beperkingen kunt leggen op vluchten met Nederland als eindbestemming waar vrijwel niemand in zit. De inzet van het kabinet sorteert hier eigenlijk helemaal niet op voor.
Ook zien wij nog niets om het systeem van grandfather rights af te breken. Iedereen, behalve de gevestigde belangen, zouden erbij gebaat zijn als we slots per definitie tijdelijk uitgeven, bijvoorbeeld voor vijf jaar. Dan kunnen

we ieder jaar 20% opnieuw uitzetten. Daardoor krijg je echt een bepaalde beweging. Dat zou beter zijn voor de marktwerking. Dat zou zorgen voor een betere sturing op bereikbaarheid en behoeften. Je zou dan ook makkelijker kunnen krimpen, als dat nodig is. Mijn vraag aan de Minister is of hij bereid is om daarop in te zetten.
Ik begrijp dat Oostenrijk heel actief privéjets wil aanpakken en daar ook met een voorstel voor komt bij deze Transportraad. Ik wil de Minister vragen of hij van plan is om Oostenrijk hierin te steunen. Dat zou ook in lijn zijn met mijn motie om deze vluchten te reguleren en hier Europese afspraken over te maken.
Voorzitter, ik zie dat de heer Koerhuis spijt heeft van zijn vier interrupties op D66.
Mijn tweede luchtvaartpunt gaat over de ReFuel-richtlijn. Mijn punt gaat over het Nederlandse duurzame luchtvaartplan dat gebaseerd is op het verplicht bijmengen van niet vreselijk duurzame en niet-bestaande brandstoffen. Dat plan mocht niet van Europa. Mijn vraag aan de Minister is: wat dan wel? Als dit vanuit Europa aan ons gecommuniceerd is, hoeveel extra moet de luchtvaart dan krimpen om de doelen te halen? Hoe gaan we dat organiseren? Dat hangt ook weer samen met mijn vorige punt. Als je de slotcoördinatie goed aanpakt, dan kan je ook kiezen hoe je krimpt, op welke bestemmingen en hoe je dat organiseert.
Voorzitter. Dan de Euro 7-norm. Ik ben blij dat mijn voorstel, mijn eerdere motie om er één norm voor iedereen van te maken, werkelijkheid is geworden. De nieuwe emissienorm is natuurlijk wel veel ruimer dan de op dit moment best beschikbare techniek: emissievrij. Deze norm heeft zó lang op zich laten wachten dat je je bijna afvraagt of we die beter hadden kunnen overslaan. Ik ben benieuwd waar we waren uit gekomen als alle technici, ingenieurs, ambtenaren en juristen – ik heb het over iedereen die zich hier heel druk mee bezig heeft gehouden – vol hadden ingezet op elektrificatie in plaats van deze laatste generatie diesel. Hoeveel miljoenen had de sector kunnen besparen? Hoeveel meer schone lucht hadden we kunnen krijgen? Hoeveel klimaatwinst hadden we dan gehad? Onze zorg is toch dat de noodzaak om deze techniek weer terug te verdienen, leidt tot vertraging van elektrificatie.

De **voorzitter**:
Uw tijd zit erop. Omdat er maar drie Kamerleden zijn, mag u nog heel even doorgaan. Dan moet ik echter wel de heer Koerhuis een vijfde interruptie toekennen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Heel goed.

De **voorzitter**:
Dan laat ik u iets uitlopen. Ik vind het dan wel sportief om de heer Koerhuis nog een interruptie te geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dat klinkt als een schappelijke afspraak.

De **voorzitter**:
Maar ik zou u wel willen vragen om af te ronden. We kunnen dit zo doen omdat er maar drie Kamerleden zijn; anders had dit niet gekund.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter, ten slotte. Ik heb nog een aantal vragen over spoor, die deels overlappen met de vragen van mevrouw Van Ginneken. Een belangrijke vraag is hoe we ervoor zorgen dat de kwaliteit voor reizigers niet achteruitgaat op het moment dat ze de trein naar Brussel verplicht moeten reserveren. Als je je aansluiting mist, dan kan je namelijk niet meer mee

met de volgende trein. Dat is echt, echt een ongelofelijke achteruitgang voor de passagiersrechten. Hoe past dit nou in de hele inzet op betere service en betere passagiersrechten, als we deze rechten op deze manier eigenlijk uitkleden?
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger namens GroenLinks. Meneer Koerhuis, u mag interrumperen, met permissie van beide dames. Maar alstublieft, meneer Koerhuis, kunt u het kort en puntig houden? Dan is het geen probleem.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Dit wordt enigszins een luchtvaartdebat. Daar had ik niet op gerekend. Het verbaast mij wederom dat ook het concept «krimp» wordt verbonden aan de nieuwe EU-slotverordening. Uiteindelijk zal ook een nieuwe EU-slotverordening moeten voldoen aan het Internationaal Luchtvaartverdrag, dat toch uitgaat van groei. We moeten ons houden aan internationale verdragen; dat hoor ik GroenLinks en D66 vaak zeggen. Dat lijkt mij ook te gelden voor internationale luchtvaartverdragen. Ik vind het concept «krimp in de luchtvaart» en het Internationaal Luchtvaartverdrag, dat uitgaat van groei, moeilijk rijmbaar.
Tot slot, de private jets. Ik begrijp dat regionale luchthavens daarom zitten te springen. Volgens mij moet GroenLinks ook naar de regio's luisteren, want die hebben we te vaak links of rechts laten liggen. Als die graag private jets willen overnemen van Schiphol, dan moeten we daar toch voor openstaan, vraag ik GroenLinks.

De **voorzitter**:
Als mevrouw Van Ginneken zich ook uitgedaagd voelt – D66 werd namelijk genoemd – dan mag zij daar uiteraard op reageren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De voorzitter wil iets voor te zitten hebben.

De **voorzitter**:
Nee. Als er een lage opkomst is en we ruimer in de tijd zitten, moeten we ook wat coulanter zijn. Dan moet dit ook kunnen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Daar ben ik het helemaal mee eens.
Ik begin met het punt van de slotregulering. We moeten nu gewoon krimpen, vanwege de stikstofsituatie en het klimaat. Dat is juist bij uitstek waarom we meer regie willen hebben op de slotreguleringen. Dan heb je namelijk instrumenten om te kunnen krimpen op een manier die het best bijdraagt aan de bereikbaarheid van Nederland. Het zou toch heel raar zijn dat je krimpt, maar dat je op geen enkele manier sturing hebt op hoe je de bereikbaarheid houdt. De luchtvaart is wat mij betreft echt een dienst, net zoals het spoor.
Dan de internationale verdragen. We hebben ook een Internationaal Klimaatverdrag. Het is heel duidelijk aan welke internationale verplichtingen we moeten voldoen. Dat kan helaas, zeg ik erbij, voor de luchtvaart alleen met krimp.
Tot slot, de privéjets. Ik denk dat als ik kijk naar hoe we de lasten en lusten in de klimaattransitie verdelen, het wat mij betreft volstrekt absurd is dat we privéjets – dat is een exorbitante manier van vervuiling, voor een heel, heel selecte groep – alle ruimte geven. Ik zou zeggen: laten we vooral zorgen dat de grootste vervuilers het meest gaan bijdragen. Binnen het luchtvaartdomein stoten privéjets gewoon veel meer uit dan als men meevliegt in een groter vliegtuig.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Ginneken, wilde u nog reageren? Nee, niet? Oké. Dan gaan we heel even schorsen. Ik zal even precies kijken, want de klokken lopen niet altijd goed. Ah, nu wel, zie ik. We gaan schorsen tot 17.05 uur, dus voor tien minuten. Tot zo meteen!

De vergadering wordt van 16.55 uur tot 17.08 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan nu luisteren naar de beantwoording van de Minister en de Staatssecretaris. Omdat mevrouw Kröger ons dadelijk moet verlaten wegens andere verplichtingen in dit huis, beginnen beide bewindspersonen met de beantwoording van haar vragen. Dat verzoek wordt gehonoreerd. Dank daarvoor, meneer de Minister en mevrouw de Staatssecretaris.

Minister **Harbers**:
Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee mapjes: wel geagendeerd en niet geagendeerd. De meeste vragen van mevrouw Kröger komen uit het mapje niet geagendeerd op de Transportraad. Daar is alleen de rijbewijsrichtlijn wel geagendeerd. Daar gaan we het straks over hebben.
Ik begin met de vragen van mevrouw Kröger over de luchtvaart, met name over het herzien van de slotverordening. De Europese Commissie heeft afgelopen winter een uitvraag gedaan om opvattingen van de lidstaten te vernemen waar rekening mee moet worden gehouden. Dat kwam voor ons als geroepen. Een jaar terug waren er weinig handen op elkaar te krijgen voor het überhaupt herzien van een slotverordening. Ik ben dus blij dat de Europese Commissie dat initiatief neemt en dat daarmee alle lidstaten uitgedaagd worden om daarover na te denken.
Mevrouw Kröger vroeg waarom we bij de slotverordening niet terugzien wat het doel is van een luchthaven en de luchtvaart. Het kenmerk van de slotverordening is dat je die gebruikt om schaarse capaciteit te verdelen. De omvang van de luchtvaart en dergelijke is uiteindelijk nationaal bepaald. Dat hebben we in Nederland gedaan met het hoofdlijnenbesluit Schiphol vorig jaar. Daarachter zit wel degelijk dat wat Nederland betreft een aantal dingen in de slotverordening moeten worden aangepast waar wij in Nederland tegenaan lopen, zeker nu we het aantal vluchten willen reduceren.
Kun je bijvoorbeeld onderscheid maken tussen vracht- en passagiersvluchten? Daar zijn we volop mee bezig, ook aan de hand van de motie van de heer Koerhuis. Denk ook aan de vraag of je in de toekomst onderscheid kunt maken – dat kan nu niet – door de ruimte die ontstaat door vluchten die overgezet zijn op de trein niet in te vullen door een andere korteafstandsvlucht, want dat zou een beetje suboptimaal zijn. Dat kan nu niet en dat willen we in de toekomst wel graag. Dat is een voorbeeld van een aantal zaken die Nederland op dit punt heeft ingebracht. De omvang van de luchtvaart bepalen lidstaten uiteindelijk vaak zelf binnen de milieuruimte die ze hebben. Die knelt in Nederland meer dan in veel andere lidstaten.
De stelling daarachter was dat er geen eerlijke prijs betaald wordt voor de luchtvaart. Ik wijs erop dat daar in Nederland maatregelen op zijn genomen. Denk bijvoorbeeld aan het verhogen van de vliegbelasting sinds 1 januari jongstleden. Die is voor alle vertrekkende passagiers verdrievoudigd. Het oogmerk daarvan is natuurlijk om de beprijzing van vliegen beter te maken en daarmee de bestemmingen waarvoor de trein een alternatief kan zijn aantrekkelijker te maken door deze toevoeging aan de prijsstelling.
Oostenrijk heeft bij een soort «wat verder ter tafel komt» een voorstel gedaan om te spreken over privévliegtuigen. Nederland ondersteunt Oostenrijk erin om dat op de agenda te krijgen. Als je schaarse ruimte

hebt op luchthavens, wil je feitelijk ook instrumenten hebben om bijvoorbeeld op de gewenste omvang van privéverkeer te kunnen sturen. Dat kan nu amper tot niet. Daarom wil Oostenrijk dit op de agenda krijgen. Er zijn overigens meer lidstaten die dat ondersteunen. Ik noem Frankrijk, België, Denemarken en Luxemburg uit mijn hoofd. Wij steunen Oostenrijk dus om dat te agenderen richting de Europese Commissie. Dat betekent niet dat er nu een groot beleidsdebat over komt, maar wel dat het daarmee een vraag is aan de Europese Commissie om ook op dat terrein verder te gaan nadenken.
Mevrouw Kröger wees op het verschil tussen de ReFuelEU-verordening, die inzet op 6% bijmenging van duurzame kerosine in 2030, terwijl Nederland uitgaat van 14% in 2030. De bijmengverplichting van de EU verbiedt lidstaten om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren. Dan gaat het over de verplichtingen. In Nederland hebben partijen die zijn verenigd in de Duurzame Luchtvaarttafel en het Akkoord Duurzame Luchtvaart zelf een doelstelling opgenomen om te werken aan 14% in 2030. Die doelstelling is bekrachtigd door de sectorpartijen. Ik heb geen bericht van hen gekregen dat ze nu Europa 6% wil, geen 14% meer willen. Het kabinet staat op het standpunt dat wij partijen houden aan het commitment dat zij aan die Duurzame Luchtvaarttafel hebben gegeven. We voeren op dit moment ook nog een onderzoek uit naar welke aanvullende stimulans de Renewable Energy Directive, de RED, kan bieden boven op de 6%. Dat is de Richtlijn hernieuwbare energie van de EU. Dat zeg ik erbij omdat de voorzitter ook het Engels even vertaald wil hebben. Ik verwacht dat ik de Kamer daar in het volgende kwartaal over kan informeren.
Daarmee meen ik dat ik de vragen van mevrouw Kröger heb beantwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer de Minister.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank voor deze service. Volgens mij stond de reactie op de publieke consultatie van de EU-slotverordening in ieder geval voor ons als Kamerleden op de agenda. Daarom heb ik mijn vragen ook gesteld. Eigenlijk was mijn vraag wel wat specifieker, namelijk in hoeverre onze inzet is dat het bij de slotverordening ook mogelijk moet zijn om te sturen op bijvoorbeeld bestemmingen. Dan gaat het dus niet om het totale aantal vluchten. Het gaat erom dat je bijvoorbeeld zegt: «We hebben nu 60 vluchten per dag naar Londen. We willen erop kunnen sturen dat dat er niet 60 zijn.» Dat was mijn specifieke vraag.

Minister **Harbers**:
Ja, dat klopt. Ik gaf een paar voorbeelden. Wij willen echter dat de slotverordening veel meer sturingsmogelijkheden biedt. De voorbeelden die ik noemde, zijn evident, denk ik. We hebben in Nederland ook de monitor bestemmingskwaliteit ontwikkeld. Wij zouden graag zien dat een toekomstige slotverordening ons het juiste instrument voor die monitor biedt, zodat we daadwerkelijk de vluchten hebben die het maximale toevoegen aan de bereikbaarheid en de verbondenheid van Nederland.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb ook nog een vraag gesteld die niet beantwoord is. Die ging over het systeem van grandfather rights. We geven nu een slot uit. Dan heeft een luchtvaartmaatschappij daar tot in de oneindigheid recht op. Er zijn niet heel veel dingen in het economische verkeer waarbij dat het geval is. In hoeverre zou het niet logisch zijn om ook in te zetten op iets met een soort revisievergunning? Als we een bedrijf een vergunning geven, dan zit daar namelijk ook altijd een moment in.

Minister **Harbers**:
Ik kan dit niet goed overzien. Als ik kijk naar het speelveld van Europa, dan zie ik dat het inzet op de punten die ik zojuist noemde, die van groter belang zijn voor Nederland. Historische rechten vind je namelijk ook in slotverordeningen op alle luchthavens in de wereld. Op zichzelf maakt mij dat niet zo veel uit. Als je vervolgens wel een instrument hebt om te bepalen op welke bestemmingen die slots ingezet worden, dan doen we het goede voor Nederland, denk ik. Ik ben een beetje voorzichtig, omdat ik denk dat als je aan het systeem van grandfathering rights komt, de haalbaarheid om meerderheden te vinden, ingewikkeld wordt. Ik zet in volgorde van prioriteit liever in op de punten die ik zojuist noemde.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Aan de ene kant snap ik dat er prioriteiten gesteld worden. Aan de andere kant denk ik dat in de toekomst de kans op krimp juist groter is, gegeven de klimaatopgave. Dat is ook voor andere Europese landen het geval. De capaciteit zal soms moeten teruggaan. Dat klinkt toch fijner dan krimp. Juist als je grandfathering niet hebt, heb je veel meer sturingsmogelijkheden. Daarom is dat voor bepaalde lidstaten best een interessant gegeven, denk ik.

Minister **Harbers**:
Dat laatste kan ik me voorstellen. Ik kan me voorstellen dat je dan meer sturingsmogelijkheden hebt. Het is overigens nog best wel een inspanning om veel lidstaten hierachter te krijgen. Er zijn namelijk ook best wat lidstaten die hier heel anders tegen aankijken. Misschien kunnen we het als volgt afspreken. Dan ga ik er ook nog eens over nadenken. We hoeven op dit moment nog niks te doen. De Europese Commissie heeft namelijk een consultatie gedaan voor input van de lidstaten. De Commissie is nu zelf bezig. De Commissie zal zelf met een conceptvoorstel komen. Misschien kunnen we afspreken dat ik ook nog eens naar dit punt kijk. Misschien staat het er straks ook in. Als het er niet in staat, komen we daar, denk ik, te zijner tijd bij de bespreking van het BNC-fiche vanzelf over te spreken. Ja?

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de toezegging. Meneer Koerhuis? U twijfelde? O, u heeft daar zelf nog een vraag over gesteld. Goed, prima. Mevrouw Kröger, de Staatssecretaris gaat nu nog twee vragen van u beantwoorden. Daarna bent u ontheven van uw verplichtingen hier.
Het woord is aan mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dank u wel, voorzitter. Er waren nog twee vragen aan mij gesteld.
De eerste vraag ging over de inzet op elektrificatie en hoe die zich verhoudt tot de moeite die we in Euro 7 hebben gestoken. Heeft Euro 7 niet tot een vertraging in de elektrificatie geleid? Ik ben daarover een mening toegedaan. Om elektrificering te bevorderen is in Europees verband afgesproken om vanaf 2035 alle nieuwe wagens emissievrij te laten zijn. Dat betekent echter ook dat er nog lange tijd voertuigen met een verbrandingsmotor op de weg rijden. Die willen we natuurlijk ook zo snel mogelijk schoon hebben. Ik vind dat de Commissie met het Euro 7-voorstel dat nu voorligt een goede balans heeft gevonden tussen kosten voor fabrikanten en opbrengsten voor de luchtkwaliteit.
Ik heb nog een vraag gekregen hoe we kunnen voorkomen dat de rechten van de reizigers achteruitgaan. Het is aan de vervoerders om het aanbod van het spoorvervoer te laten matchen met de vraag. Ik zal daar dadelijk ook nog richting D66 wat verder op ingaan. Er zijn namelijk plannen bij NS en Deutsche Bahn voor meer inzet van internationale treinen vanaf 2024.

Er is geen verplichte reservering voor de trein naar Brussel. Wél zal het earlybirdtarief alleen beschikbaar zijn voor bepaalde treinen.
Wat betreft de aansluiting van internationale treinen tussen spoorvervoerders wil ik het volgende zeggen. In 2022 hebben vervoerders een Agreement on Journey Continuation – zo heet het nou eenmaal – getekend, met als afspraak dat reizigers aansluiting houden op treinen van andere vervoerders in geval van vertragingen. Ik zal daar bij de beantwoording van de schriftelijk gestelde vragen daarover nog op terugkomen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Even het volgende. Het punt ging er volgens mij over dat als je voor een bepaalde trein een reservering hebt of op een bepaald tarief zit en je je aansluiting mist, je dan niet een andere vervangende trein kunt nemen. Of zegt de Staatssecretaris: dat is helemaal geen issue; er is niets aan de hand voor de reiziger?

Staatssecretaris **Heijnen**:
In de verklaring die getekend is, is afgesproken dat reizigers ook een aansluiting moeten hebben in het geval van vertraagde treinen. Ik zal daar nog uitgebreider op terugkomen in de schriftelijke beantwoording. Daarin zal ik specifiek het punt meenemen waarnaar mevrouw Kröger vraagt.

De **voorzitter**:
Dan moet ik even naar de griffier kijken. Is al bekend wanneer die schriftelijke beantwoording is? Hebben we die al vastgelegd of nog niet? Anders hebben we daar namelijk een tijdspanne voor nodig.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is nog voor het Spoordebat.

De **voorzitter**:
Voor het Spoordebat. Wanneer is dat? Op 8 juni, hoor ik van de griffier. Voor 8 juni 2023 dan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik heb nog een praktische vraag. Over de beantwoording van wat gaat het? We hebben nu een debat. Komen er dan nog andere antwoorden? Waar gaat het om?

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris neemt de laatste beantwoording mee in de beantwoording die ze nog gaat sturen voor het Spoordebat van 8 juni. Mevrouw de Staatssecretaris, kunt u dit nog verduidelijken?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Voorafgaand aan het Spoordebat komt er nog een brief. In die brief wordt dit meegenomen. Oké?

De **voorzitter**:
Oké.
Mevrouw Kröger, heel veel succes verder en een fijne avond.
Dan gaan we nu weer over tot de orde van de dag. We gaan beginnen met de beantwoording van de vragen van meneer Koerhuis.
Het woord is aan de Minister.

Minister **Harbers**:
Voorzitter. Ik begin met het beantwoorden van alle vragen over de rijbewijsrichtlijn. Daarna beantwoord ik de overige vragen.
Op de agenda in Luxemburg staat de eerste bespreking van het hele pakket over verkeersveiligheid. De Kamer heeft aangegeven de informatievoorziening over de rijbewijsrichtlijn en aanpalende richtlijnen belangrijk te vinden en structureel op de hoogte te willen worden gehouden van de vorderingen op deze Europese dossiers. De rijbewijsrichtlijn wordt samen met de richtlijn voor het wederzijds erkennen van rijontzeggingen en de richtlijn voor het makkelijker grensoverschrijdend kunnen handhaven op verkeersovertredingen als één pakket behandeld: het verkeersveiligheidspakket.
Samen met de Minister van Justitie en Veiligheid – we hebben namelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor dit pakket – zullen we u op de hoogte houden van de voorgang van deze richtlijnen. Over de rijbewijsrichtlijn zal ik u daarnaast ook informeren in de commissiedebatten Verkeersveiligheid. Daarbij is overigens ook de Minister van Justitie en Veiligheid aanwezig. Aan de hand van geannoteerde agenda's voor de Transportraad zal ik u ook informeren. Zoals gezegd is volgende week de eerste bespreking daarover. Daarna volgen mogelijk besprekingen tijdens de informele bijeenkomst van de transportministers in september en tijdens de Transportraad van 4 december. Als dit onderwerp weer wordt geagendeerd, zal ik u, zoals gebruikelijk, op de hoogte houden met een geannoteerde agenda, mogelijk een voorbereidend debat en een verslag. Hierbij geldt ook: als we in besprekingen een ander standpunt innemen dan in de BNC-fiches staat, dan stellen we de Kamer daar vanzelfsprekend van op de hoogte. Dat even over de procedurele kant, omdat de Kamer ook een behandelvoorbehoud had gemaakt.
Dan zijn er een aantal vragen van beide leden. Ik begin met die van de heer Koerhuis. Ik besef overigens ook dat de teneur van de vraag van de heer Koerhuis en die van mevrouw Van Ginneken een beetje tegengesteld is, maar dat komt aan het eind vanzelf weer helemaal rond. De heer Koerhuis vroeg naar de positie, omdat Nederland een van de weinige landen in de EU is waar het rijbewijs ook een ID-bewijs is. Dat klopt. EU-lidstaten bepalen zelf of het rijbewijs ook een identiteitsbewijs is. Nederland heeft dat in 2004 als officieel identiteitsdocument toegevoegd aan de Wet op de identificatieplicht. De redenering hierbij was dat voor heel sectorale wetgeving het rijbewijs ook al voldeed aan de richtlijnen voor identificatie. Er is ook heel veel andere sectorale wetgeving die verwijst naar die Wet op de identificatieplicht om aan te geven met welke middelen iemand zich moet identificeren. Ik noem bijvoorbeeld regels ten aanzien van de verkoop van alcohol in de Alcoholwet of regels over een identiteitsbewijs waarmee iemand mag stemmen in de Kieswet.
Nederland is niet het enige land dat het rijbewijs als ID-middel heeft. Ook in onder andere Denemarken en Italië kan het worden gebruikt als officieel identiteitsbewijs. Maar bijvoorbeeld in Oostenrijk en Duitsland kan het expliciet niet worden gebruikt als identificatiemiddel. Je ziet dat in heel veel lidstaten de wet- en regelgeving op dit thema anders is ingericht. Overigens kun je dan vaak het rijbewijs in de praktijk wel als ID-bewijs gebruiken, bijvoorbeeld als je een biertje wilt en wilt laten zien dat je 18 bent. Dan is het heel vaak toegestaan vanuit praktisch oogpunt. Maar bij formele momenten zal in die landen een ander ID-bewijs nodig zijn.
De heer Koerhuis vraagt: kun je die twee dingen uit elkaar trekken om te voorkomen dat dat digitale rijbewijs ook een digitaal identiteitsbewijs wordt? Dat is inderdaad de Nederlandse inzet. We zoeken een oplossing in een aanpassing van het voorstel op dit punt. Ik kom straks op wat mevrouw Van Ginneken daarvan vindt.
De heer Koerhuis maakt zich ook zorgen over de positie van senioren. Hij vraagt of er bijvoorbeeld een overgangsperiode kan worden ingevoerd voor senioren. De kern is dat Nederland het voorstel het liefst aangepast

zou willen zien op dit punt: een geldigheid van tien jaar en daarmee meer aansluitend op het Nederlandse systeem. Dat heeft ook nog wel een praktische reden. We zien namelijk in de praktijk in Nederland dat bij een foto die maximaal tien jaar oud is, je nog heel goed de identiteit kunt checken, terwijl dit vaak minder het geval zal zijn bij foto's die richting de vijftien jaar gaan. Daarnaast zet Nederland erop in om het Nederlandse systeem in de richtlijn op te nemen. Dat zou betekenen dat een rijbewijs tot je 75ste geldig is en dat daarna een medische keuring nodig zou zijn.
Dan kom ik bij die medische keuring. Daar had mevrouw Van Ginneken ook vragen over. Hoe groot is de groep mensen die geraakt zal worden? Hoeveel administratieve en financiële lasten komen erbij voor de rijbewijshouders en het CBR? In het voorstel van de richtlijn staat dat iedere rijbewijshouder bij iedere administratieve verlenging van het rijbewijs verplicht is om een zelfassessment in te vullen. De exacte invulling daarvan wordt achttien maanden na invoering van de nieuwe rijbewijsrichtlijn door de Commissie vastgesteld. Om die reden kunnen we dus nu eigenlijk nog niet overzien en vaststellen wat de precieze impact voor burgers is. Het zou kunnen leiden tot meer administratieve lasten voor burgers, medisch specialisten en de uitvoering, maar het kabinet is hier scherp op bij de verdere uitwerking van het voorstel. We zetten bij de onderhandelingen in op een lage administratieve belasting van betrokkenen.
Naar verwachting zal dat zelfassessment wel kunnen lijken op de huidige gezondheidsverklaring die in Nederland in gebruik is en betreft het een vragenlijst die de rijbewijshouder zelf invult. Het gaat dan bijvoorbeeld om vragen of de rijbewijshouder aandoeningen heeft die een gevaar kunnen zijn voor de verkeersveiligheid. Dan zou in die context een medische keuring alleen nodig zijn op het moment dat uit de vragenlijst blijkt dat er sprake is van een aandoening die ook risico's voor het verkeer met zich brengt, als er sprake is van een verkeersgevaarlijke aandoening. Voor rijbewijshouders die al bekend zijn bij het CBR verandert er met een verkeersgevaarlijke aandoening niets. Zij moeten op dit moment al een gezondheidsverklaring invullen en een medische keuring ondergaan bij iedere verlenging van het rijbewijs.
Dan kom ik op de tweede vraag, over de tarieven. In de komende verzamelbrief verkeersveiligheid, die voor het commissiedebat naar de Kamer gaat of al is gegaan, komt er een update over de tarieven. Het is nog niet duidelijk hoe groot de administratieve gevolgen van het medische zelfassessment zijn. Dat zal ook moeten blijken uit de uitvoeringshandelingen die nog volgen. Zoals gezegd zetten wij in op lage administratieve en financiële lasten. We informeren de Kamer zodra daar meer duidelijkheid over is.
Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog waarom je überhaupt aan een loket moet verschijnen voor een ID. De kern daarvan is – dat zit ook in de Wet op de identificatieplicht – dat een overheid garant staat voor de deugdelijke koppeling tussen de biometrie, de foto, en de persoon. Daardoor kan dat ID-middel gebruikt worden voor heel veel andere diensten. De overheid kan die garantie alleen geven bij een fysieke verschijning. Daarom moet je ook bij het aanvragen van een rijbewijs in ieder geval één keer aan een loket komen. We gaan dat nu terugbrengen. Nu is het vaak twee keer, namelijk bij de aanvraag en bij het ophalen. We zijn met gemeenten bezig om te kijken of dat tot het ophalen beperkt kan blijven, maar je moet één keer vaststellen dat degene die op het pasje staat ook daadwerkelijk degene is die dat ID-middel gaat gebruiken. De Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal de Kamer binnenkort informeren over de noodzaak van fysieke verschijning in relatie tot online aanvraagmethodieken. Dat zit echt in het domein van de Wet op de identificatieplicht.

De **voorzitter**:
Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ja, op twee punten. Ik wil eerst nog even terug naar de medische keuring. De Minister geeft aan dat het nog niet precies duidelijk is wat de exacte aandoeningen zullen gaan zijn waarvoor de keuring verplicht gaat worden en dat hij daarom nog geen concrete cijfers kan geven. Kan de Minister in de brief die hij toegezegd heeft aan de Kamer opnemen wat op dit moment de situatie in Nederland is? Op basis van mijn eigen contacten met het land heb ik daar een schatting voor. Ik noemde daarstraks enkele tienduizenden. Ik denk dat het goed is om als een soort nulmeting te kijken hoeveel mensen het nu betreft, zodat we dat in de context van verdere bespreking kunnen meewegen.
Dan ten aanzien van het authenticatiemiddel. Is een DigiD, die je verkrijgt met een paspoort als betrouwbaar bewijs dat jij het bent, niet juist ontworpen om betrouwbare digitale handelingen te kunnen verrichten? Kan de Minister mij uitleggen waarom dat niet afdoende zou zijn voor het aanvragen van een digitaal rijbewijs?

Minister **Harbers**:
De eerste toezegging doe ik. Er zijn al brieven onderweg voor dat debat. Ik weet niet of dat nog in die brief meegaat, maar anders zeg ik een separate brief toe om duidelijk te maken wat nu de aandoeningen zijn. Zoals gezegd, proberen wij in Europa dus zo dicht mogelijk bij het Nederlandse systeem te blijven. Dat zal ook de inbreng in de Transportraad zijn.
Bij het tweede punt begeef ik me een beetje op het terrein van BZK. Als ik kijk naar mijn eigen aanvraaghistorie van de DigiD, heb ik niet het idee dat ik ooit aan het loket ben verschenen om een DigiD te krijgen. Die vraag je namelijk aan en die krijg je toegestuurd per post. Juist voor een echt identificatiemiddel stelt de Wet op de identificatieplicht verplicht dat je in persoon verschijnt. Ik denk dat dat debat meer thuishoort bij de collega van BZK, die over de wet op de identificatiemiddelen gaat. Wij zien nu vooral dat het digitaal rijbewijs nog niet helemaal matcht met de criteria die we in die wetgeving stellen. Het loopt uiteen in Europa. Het ene land gebruikt het wel en het andere land niet. Er zijn ook maatschappelijke rechten aan verbonden. Daarom willen we erop inzetten dat dat uit elkaar getrokken kan blijven, zoals de heer Koerhuis zei.
Ik ga daar nog even op door. Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik me hard kan maken voor een Europees rijbewijs als ID, waarbij de digitale versie dezelfde eisen krijgt. Uit mijn voorgaande beantwoording blijkt dat het antwoord daar nee op is. We zien natuurlijk dat vrij verkeer van personen van belang is. Daar vroeg mevrouw Van Ginneken ook aandacht voor. De Europese Commissie ziet ook wel dat een digitaal ID-middel daar zeker aan kan bijdragen. De Europese Commissie bereidt daarom momenteel regelgeving voor om een digitaal reisdocument te introduceren. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega van BZK. Ik denk dat dat uiteindelijk tegemoet zal komen aan de wens dat Europese burgers gemakkelijk met een digitaal middel kunnen werken. Het zou zelfs kunnen leiden tot een stelsel waarin een digitaal rijbewijs hier voor het gedeelte van rijvaardigheid deel van uit zou kunnen maken. De richtlijn verwijst daar ook naar. Ik denk dat je vervolgens diep in het domein zit van de Wet op de identificatieplicht. Dat zou ik voor dit doel nog even bij de collega van BZK willen laten. Ik denk dat daarin op lange termijn best dingen zouden kunnen gaan veranderen. Dat wat betreft het digitaal rijbewijs.
Dan zijn er nog een aantal andere vragen van de heer Koerhuis. Hij maakte de vergelijking met de toetreding tot het EU-luchtruim, waardoor landen zich automatisch aan EU-luchtvaartregels moeten houden. Zou dat ook kunnen gebeuren als een land toetreedt tot de exclusieve economische zone? Het punt is dat het in de zeevaart niet zo werkt. Iedere

kuststaat heeft volgens het UNCLOS-verdrag een exclusieve economische zone, waarin het soevereine rechten heeft. Die behoren exclusief toe aan dat ene land. De Europese Unie heeft dus geen competentie voor die EEZ. Dat is voorbehouden aan de EU-lidstaten zelf. Daarmee kan een land dus niet toetreden tot de EU-exclusieve economische zone en zich automatisch aan EU-scheepvaartregels houden. Het kan wel zo zijn dat EU-recht van toepassing is in alle EU-landen en daarmee ook in hun exclusieve economische zone, bijvoorbeeld op bepaalde milieu en veiligheidsregelgeving voor de zeescheepvaart. De stelling «treed toe en dan geldt alles» gaat niet op, maar voor een gedeelte wel.
De heer Koerhuis had ook een aantal vragen over de verduurzaming en de productie van verduurzaamde brandstoffen in de Rotterdamse haven. Daar is veel oog voor en er is veel samenwerking met de Rotterdamse haven. Daar zijn al bestaande bedrijven gevestigd en er vestigen zich ook nieuwe bedrijven die duurzame brandstoffen of biobrandstoffen produceren of gaan produceren. Dat is goed voor de haveneconomie en de werkgelegenheid. De Staatssecretaris en ik zijn daar gisteren nog op bezoek geweest. Nieuw te vestigen bedrijven zijn natuurlijk afhankelijk van de beschikbare fysieke ruimte en de milieu en veiligheidseisen. Fysieke ruimte is er nog, zeker op de Tweede Maasvlakte, waar diverse bedrijven zoals Neste en UPM voor hebben gekozen als vestigingsplaats. Daar wordt straks ook de biokerosine voor de luchtvaart geproduceerd. Het zal waarschijnlijk ook op andere plekken in het Haven Industrieel Complex in Rotterdam komen. Ook Shell heeft bijvoorbeeld veel ambitie op dat terrein en beschikt al over een groot plot in het havencomplex. Je zult het straks op veel plekken gaan terugzien, maar gelukkig is er nog ruimte. Het groeipad voor de duurzame scheepvaartbrandstof en nieuwe haventerreinen loopt mee in de ruimtelijke uitwerking van het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Rotterdam. Daarin worden alle belangen meegewogen. Zoals ik eerder heb gemeld aan de Kamer, wordt zij daar in de tweede helft van het jaar verder over geïnformeerd.
Voor Europese subsidies biedt de Connecting Europe Facility wellicht mogelijkheden, want die richt zich naast transport en digitale infrastructuur ook op energie. Projecten die bijdragen aan het verbeteren van de Europese infrastructuur op het gebied van energie komen daarbij in aanmerking voor EU-subsidie. Daarvoor is voor deze zes jaar in totaal 5,84 miljard euro beschikbaar. Het voortouw voor het aanvragen van die subsidies ligt in Nederland niet bij IenW, maar bij het Ministerie van EZK. Dat zal ik naar hen moeten doorgeleiden.
De heer Koerhuis vroeg naar de mogelijkheden om Turkije te laten toetreden tot het EU-luchtruim. Zoals ik eerder heb gemeld, zijn er op dit moment geen onderhandelingen met Turkije gaande over een EU-luchtvaartverdrag. Vanuit Turkije is daar ook geen aanvraag voor gedaan. Daarmee blijft de status quo van eerdere antwoorden op dit gebied nog gehandhaafd. Zoals gezegd heb ik naar aanleiding van de motie die de heer Koerhuis indiende wel toegezegd om in EU-verband in gesprek te gaan over de grenseffecten voor derde landen net buiten de EU. Dat doe ik ook. Daar heb ik bijvoorbeeld in de marge van de informele Transportraad op 27 februari aandacht voor gevraagd. Ook ambtelijk zijn we hierover in gesprek met de Europese Commissie, zodat hier bij nieuwe of komende onderhandelingen ook van hun kant aandacht voor is.
De heer Koerhuis vroeg ook naar de stand van zaken van het corruptieonderzoek rond Qatar en het luchtvaartverdrag-Qatar. Het korte antwoord is het volgende. Aangezien het corruptieonderzoek nog loopt, is de situatie dat de ratificatie van het luchtvaartverdrag aan onze kant ook nog on hold staat. Zoals gezegd wachten wij eerst af wat er uit dat onderzoek komt.
Tot slot rest mij een mea culpa aan de heer Koerhuis. Als oud-Kamerlid weet ik hoe irritant het is als je een commissiedebat omzet in een schriftelijk overleg en de antwoorden vervolgens te laat komen. Dat is aan onze kant misgegaan. Ik let erop dat als u een volgende keer het commis-

siedebat in een schriftelijk overleg om zou zetten, de antwoorden op zo'n moment naar de Kamer komen dat u daar desgewenst nog iets mee kunt voorafgaand aan de Transportraad.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor de excuses, Minister.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ook vanuit mijn kant dank voor de excuses.
Ik wil toch nog even doorvragen op de exclusieve economische zeezones. Landen kunnen dan wel gehouden worden tot het EU-recht daar geldt. Ik heb een motie aangenomen gekregen over de luchtvaart voor Turkije. Welke mogelijkheden ziet de Minister om EU-regels te laten gelden in de exclusieve economische zeezone van Turkije? Waarom Turkije? Turkije grenst direct aan de Europese Unie. Istanbul Airport is daar gevestigd. Dat is gebouwd op de rand van de EU. Dat ligt zelfs op het Europese deel van Turkije. Dan loop je ook vooruit op EU-klimaatregels. Ik ben bang dat we dezelfde situatie gaan krijgen op het gebied van scheepvaart. Ik ben aan het puzzelen, aan het zoeken, hoe we Turkije ook op zee aan EU-regels kunnen houden.

De **voorzitter**:
Sommige dingen gaan iets buiten de agenda, maar als de Minister erop wil en kan reageren, dan graag.

Minister **Harbers**:
Ook hiervoor geldt dat er bij mijn weten geen aanvraag van Turkije ligt om toe te willen treden tot de exclusieve economische zone van EU-lidstaten. Aangezien dit een beetje buiten de agenda ligt, zou ik het heel praktisch kunnen oplossen. Volgens mij hebben we volgende week of de week erna een commissiedebat Maritieme sector. Misschien mag ik de heer Koerhuis toezeggen dat ik in de tussentijd even wat uitzoekwerk doe, en dat ik dan het antwoord daarop volgende week in dat commissiedebat geef.

De **voorzitter**:
Dat is een goed voorstel, meneer de Minister. Meneer Koerhuis knikt ook tevreden. Hij heeft echter nog wel een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ja, die gaat over de Connecting Europe Facility. Als ik het goed begrijp, zegt de Minister dat hij of het kabinet daarop zou kunnen inzetten voor de Rotterdamse haven. Daar zit bijna 6 miljard in. Ik word echter doorverwezen naar de Minister van EZK. Dat vind ik altijd lastig. Ik vind het lastig als dossiers er ergens tussenin vallen. Deze Minister is namelijk wel verantwoordelijk voor de Rotterdamse haven en brandstoffen. De Minister van EZK is echter weer verantwoordelijk voor de Connecting Europe Facility. Dat blijft lastig. Misschien vindt de Minister het ook lastig om nu toe te zeggen dat we hierop gaan inzetten. Misschien kan hij ons via het commissiedebat Maritiem of op een andere manier op de hoogte houden hoe we blijven inzetten op de Europese subsidies. Ik denk namelijk dat dat echt belangrijk is. Ik zie vaak dat Nederland de boot mist. Ik zou het echt jammer vinden als we ook de boot zouden missen voor de Rotterdamse haven.

Minister **Harbers**:
Ik wil wel aan de collega van EZK, de Minister voor Klimaat en Energie, vragen of hij de Kamer kan informeren of we daar gebruik van maken. Het ingewikkelde is dat je altijd dit soort afbakeningen hebt. Er gebeuren in het volledige Haven Industrieel Complex in Rotterdam ook dingen die per

definitie onder een ander departement vallen. Ik kan het zelfs nog ingewikkelder maken. Er bestaat namelijk niet een Transportraad. Het is de Raad voor Transport, Energie en Telecom. Zo af en toe vergadert die over transportonderwerpen en dan komen wij. Zo af en toe vergadert die over energie of over telecom en dan komt Minister Adriaansens of Minister Jetten. Ook op dat gebied moeten we de taken dus al delen.

De **voorzitter**:
Meneer Koerhuis, bent u tevreden? Ja? Oké. Dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Voorzitter. Ik heb nog twee vragen te beantwoorden. De heer Koerhuis vroeg of ik de doelstelling om alle nieuwe auto's in 2030 elektrisch te laten zijn loslaat. Hoe voorzie ik dat het Nederlandse en het Europese tijdpad passen? Die doelstelling laat ik niet los. Conform het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord is het de ambitie van het kabinet om in Nederland per 2030 alleen nog maar nieuwe zero-emissiepersonenvoertuigen en -busjes te verkopen. In Europees verband is inderdaad afgesproken dat nieuwe voertuigen vanaf 2035 emissievrij moeten zijn. Het is gezien de Europese interne markt dus niet mogelijk om onze doelstelling via een nationaal verbod te realiseren. We hebben op dit moment wel andere maatregelen tot 2025 om de markt voor elektrische voertuigen te stimuleren. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat Nederland daarmee afkoerst op ongeveer 60% emissieloze nieuwe verkopen in 2030. Het PLB zal in de KEV 2023 het aandeel emissieloze nieuwe verkopen in 2030 opnieuw analyseren. Daaruit zal ook blijken wat het effect van het maatregelenpakket is.
Mevrouw Van Ginneken had nog een vraag over spoor. Die ging over de reizigers in deze zomerperiode. Er is afgelopen jaar inderdaad sprake geweest van een forse stijging van het aantal internationale treinreizigers. Dat heeft in de zomer van 2022 op een aantal verbindingen helaas tot erg volle treinen geleid. Er waren veel problemen bij het reserveren of bij überhaupt het mee kunnen reizen met de trein. Dat effect werd nog eens versterkt door problemen met het materieel bij de ICE en een personeelstekort bij de NS.
Ondanks dat ik graag zie dat voor internationale reizen meer gebruik wordt gemaakt van de trein, is de capaciteit op het spoor en van treinmaterieel en -personeel niet onbeperkt. Er lijkt nog wel onbenutte capaciteit op het spoor te zijn, maar de mogelijkheden om capaciteit uit te breiden, lijken voor de NS op korte termijn beperkt, omdat er onvoldoende geschikt treinmaterieel is. Veel binnenlands materieel is weer niet geschikt voor internationaal vervoer. De NS hoopt in 2024 en 2025 zowel richting België als richting Duitsland nieuw materieel te kunnen laten instromen, maar voorziet in de zomer van komend jaar nog wel hele drukke internationale treinen. Daarom zijn er een aantal beheersmaatregelen genomen door de NS en Deutsche Bahn. Er is onder meer een tijdelijke voorziening voor grensoverschrijdende reizen met de ICE. Voor de IC Brussel geldt dat het earlybirdtarief gekoppeld wordt aan een specifieke trein. Dat heb ik net ook al aangegeven. Er is dus geen reserveringsplicht in het algemeen. Binnen de concessie stuur ik vooral op de afgesproken prestatie-indicatoren, maar is de uitwerking daarvan aan de vervoerder. Dat gebeurt in samenspraak met andere vervoerders en de infrabeheerders. Vanuit de concessie stel ik in beginsel geen eisen aan de voorwaarden van internationale treintickets, want daar is de vervoerder weer toe bevoegd. Op korte termijn zal ik best wel veel van de schriftelijke vragen vanuit de Kamer over de zomermaatregelen voor internationale reizen beantwoorden. Die antwoorden stuur ik binnenkort in de brief over de voortgang rond het internationaal spoor. Dat heb ik ook al eerder tegen mevrouw Kröger gezegd.

Voorzitter, dat was het.

De **voorzitter**:
Dat is die brief die voor 8 juni komt?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja.

De **voorzitter**:
En met PBL bedoelt de Staatssecretaris het Planbureau voor de Leefomgeving. Ik zie dat er nog interrupties zijn. Eerst de heer Koerhuis en dan mevrouw Van Ginneken.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Ik wil het toch graag iets scherper horen van de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft het over het elektrisch rijden tot 2025. Ik heb een vraag gesteld over het elektrisch rijden tot 2030. De doelstelling is om alle nieuwe auto's in 2030 elektrisch te laten zijn. Tegelijkertijd zie ik dat de Staatssecretaris in het klimaatpakket eigenlijk bijna niet inzet op elektrisch rijden en veel inzet op biobrandstoffen. Hoe ziet de Staatssecretaris haar doelstelling, of eigenlijk onze doelstelling, dat alle nieuwe auto's in 2030 elektrische auto's moeten zijn? Hoe past dit tijdpad in het Europese tijdpad? Daarvan zegt de Staatssecretaris: in Europa is afgesproken dat alle nieuwe auto's elektrische auto's moeten – ze had het overigens over emissieloos – in 2035. Volgens mij is dat niet wat is afgesproken in Europa. Volgens mij hebben wij onder druk van Duitsland en Italië afgesproken dat bio en synthetische brandstoffen ook mogelijk blijven in 2035. We lijken dus nogal uit de pas te gaan lopen met enerzijds het klimaatpakket zelf dat de Staatssecretaris heeft afgesproken, en anderzijds het Europese tijdpad. Ik wil graag zien hoe die dingen met elkaar rijmen en ik wil iets scherper horen wat nou het plan is in 2030 in plaats van in 2025.

Staatssecretaris **Heijnen**:
In plaats van 2035, bedoelt de heer Koerhuis dan.

De **voorzitter**:
De heer Koerhuis mag zijn vraag even verduidelijken.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Gaan we wel of niet de doelstelling halen dat alle nieuwe auto's in 2030 elektrisch moeten zijn?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik heb net in mijn bijdrage aangegeven dat er nog steeds de ambitie is om in 2030 tot 100% emissieloze verkoop van nieuwe auto's te komen. Ik heb ook aangegeven dat uit het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving uit 2022 blijkt dat we, als we zo doorgaan, afkoersen op 60% emissieloze verkoop van nieuwe auto's in 2030. In de tussentijd zitten we niet stil en nemen we een aantal maatregelen. We hebben ook een aantal subsidies ter beschikking gesteld, ook om bijvoorbeeld de tweedehands elektrische markt te vergroten. In 2023 gaat het planbureau op basis van de laatste inzichten van een extra jaar ook weer doorrekenen wat de verwachte cijfers voor 2030 zijn. Op het moment dat aanvullende maatregelen nodig zijn om onze doelstellingen te halen, ben ik blij dat ik ook in de heer Koerhuis een partner ga vinden om te kijken naar aanvullende maatregelen om in 2030 die emissieloze verkoop zo veel mogelijk te stimuleren. En het klopt inderdaad: wij hebben ook in Europese verband ervoor gepleit om dat op 2030 te zetten. Uiteindelijk is in meerderheid besloten om dat op 2035 te zetten. Dat vonden wij teleurstellend, maar wij

hebben wel gezegd: als Nederland willen we proberen om de doelen nog steeds te halen en om in 2030 zo veel mogelijk emissieloze auto's in Nederland te verkopen.

De heer **Koerhuis** (VVD):
De Staatssecretaris zegt: we zitten niet stil. Maar ik zie niet veel extra's gebeuren in het klimaatpakket. De Staatssecretaris heeft het over het stimuleren van de markt voor tweedehands elektrische auto's. Ik heb de Minister van EZK op televisie gezien. Die heeft het over € 1.000 subsidie per elektrische auto. Ik weet niet of de Staatssecretaris de prijzen van elektrische auto's kent, maar € 1.000 subsidie zal niet veel zoden aan de dijk zetten bij het stimuleren van de markt voor tweedehandsauto's. We koersen inderdaad op 60% nieuwe elektrische auto's in 2030. Nou ja, als u het mij vraagt, gaat die € 1.000 niet veel zoden aan de dijk zetten. Tegelijkertijd zet Europa in op bio en synthetische brandstoffen in 2035. Dus ik zie het uit de pas lopen. Dus nogmaals mijn vraag aan de Staatssecretaris: gaan we die doelstelling dat alle nieuwe auto's in 2030 elektrisch moeten zijn, wel halen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
De bedragen voor de subsidies zijn nog niet bepaald. Ik hoor dat de heer Koerhuis ambitieus is en die subsidie graag hoger ziet. De heer Koerhuis weet ook dat wij onze euro allemaal maar één keer kunnen uitgeven. Ik heb vandaag tijdens het vragenuurtje al aangeven dat de subsidiepot voor de elektrificatie van vrachtwagens binnen een dag vier keer overtekend was. Het hele jaarbudget was, hup, weg. Dus er is echt wel ruimte, maar uiteindelijk is er aan het eind van onze ambitie altijd nog een stukje geld dat ontbreekt.
Ik denk wel dat het goed is om te kijken hoe we een extra stimulans kunnen bieden. En dat blijf ik ook doen, of het nou gaat om zakelijk rijden of om privé rijden. Ik heb steeds gezegd, al vanaf het begin toen ik richting Den Haag kwam, dat ik graag wil dat we iedereen meenemen in die transitie en dat het ook voor iedereen zo toegankelijk mogelijk is. Dat is ook de reden waarom we nu ook bijvoorbeeld subsidies op tweedehandsauto's hebben. Dat is ook de reden waarom ik probeer te kijken hoe we leasemaatschappijen zover kunnen krijgen om zo veel mogelijk op elektrisch over te gaan, want dat zijn de tweedehandsauto's voor de toekomst. Dat gaat dan dadelijk weer leiden tot een grote toename aan elektrische voertuigen voor particulieren. Zo proberen we natuurlijk op allerlei mogelijke manieren ons doel te halen. Ik kan de heer Koerhuis nog wel een lijstje doen toekomen, maar ik denk dat hij alle maatregelen wel kent. Als er aanvullende dingen nodig zijn, dan hebben we daar ongetwijfeld in deze samenstelling nog wel gesprekken met elkaar over, want ik wil die lat wel hoog laten liggen.

De **voorzitter**:
Dan nog een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Als ik dit debatje zo hoor, denk ik dat er alle reden is om het debat Duurzaam vervoer snel te houden. Het zijn relevante onderwerpen, maar ik interrumpeer vooral op de beantwoording van de Staatssecretaris op de vragen over internationaal spoor. De Staatssecretaris gaf al aan dat de earlybirdtickets voor Antwerpen-Brussel nu aan een specifieke trein zijn gekoppeld. Dat was precies de zorg die ik uitsprak. Als forens kun je weleens geconfronteerd worden met een vergadering die een halfuurtje uitloopt. Dan heb je niks meer aan het ticket dat je gereserveerd had. Ik maak me daar echt zorgen over.
Daarnaast heeft de Staatssecretaris wat mij betreft mijn andere vraag heel globaal beantwoord. Ik vroeg haar welke extra mogelijkheden ze ziet om

iets te doen aan het aanbod. Daarbij dacht ik niet zozeer aan het laten rijden van extra treinen, maar aan het iets langer maken van de treinen die rijden. Als je dat niet overdrijft, zou je dat nog met hetzelfde personeel kunnen doen. Binnenlandse vrijgekomen treinen inzetten kan niet, hoor ik de Staatssecretaris zeggen. Hoe zit het bijvoorbeeld met het inzetten van materieel van aanbieders in andere landen van Europa?
Ik zou ook nog graag antwoord van de Staatssecretaris krijgen op mijn vraag over de communicatie en hoe ze aankijkt tegen de late communicatie van de NS op dit punt. Heeft ze daar met de NS over gesproken? Dat moet wat mij betreft echt anders, zodat reizigers weten waar ze aan toe zijn en ze hun reizen daar ruim van tevoren op kunnen plannen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Van dat laatste punt is de NS zich inmiddels flink bewust, denk ik. Zo niet, dan zullen ze dat ongetwijfeld nog eens tot zich nemen via dit debat. Het is natuurlijk heel belangrijk dat reizigers op een goede manier worden geïnformeerd. Wat betreft het langer maken van de treinen overvraagt mevrouw Van Ginneken mij op dit moment even. Natuurlijk zijn wij constant met elkaar in gesprek om te kijken hoe je de reizigers zo goed mogelijk kunt bedienen. Bij de NS zijn ze natuurlijk ook niet op hun achterhoofd gevallen, dus ik ga ervan uit dat als ze extra treinstellen over hebben om in te zetten voor een internationale trein, ze dat zelf ook al bedacht hebben. Wellicht kunnen ze de suggestie meenemen. Die kunnen ze hier nog een keer horen. Ik ga er wel van uit dat het echt aan NS is om zelf te komen met dat soort slimme oplossingen die binnen hun mogelijkheden liggen. Wij zijn natuurlijk ambitieus op het internationale ov. Het moet een goed alternatief zijn voor korte vliegafstanden. Dan is het natuurlijk ook belangrijk dat het betrouwbaar is, dat het comfortabel reizen is en dat je niet als sardientjes in een blik in de trein zit, die ook nog eens te laat komt. Dat beeld zul je als NS natuurlijk niet willen. Dat geldt ook voor andere aanbieders. Ik ga ervan uit dat dat al scherp op hun netvlies staat. Dat mogen we ook van ze verwachten.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Ik hoor toch een soort dubbelhartigheid in het antwoord van de Staatssecretaris. Ze heeft gelijk: de mensen die er echt verstand van hebben, zitten niet hier maar bij de NS, ProRail en andere vervoerders. Ik denk wel dat het onze taak en die van de Staatssecretaris is om erbovenop te zitten en de NS aan te jagen om er het maximale aan te doen. Als ik haar dan hoor zeggen «we zijn ambitieus» en tegelijkertijd in dezelfde zin «ik ga ervan uit dat de NS erover nagedacht heeft», dan denk ik: hoe zie ik die ambitie nou vertaald in de opstelling en de rol van de Staatssecretaris als regievoerder op wat de NS doet? Dat mis ik nog heel erg in het verhaal.

Staatssecretaris **Heijnen**:
We hebben continu gesprekken met de NS. De vragen over communicatie, zoals hoe we dat richting de zomer gaan doen, staan allemaal uit. Daar krijg ik binnenkort weer een antwoord op. Het is niet zo dat we niks doen daaraan. Mijn punt is ook het volgende. Natuurlijk is het belangrijk om te laten merken dat wij dat heel erg belangrijk vinden, maar ik kan gewoon niet geloven dat NS dat zelf niet ook heel erg belangrijk vindt, dat ze niet ook geschrokken zijn van hoe dat afgelopen zomer is gegaan en dat ze niet ook zelf zullen zoeken naar goede oplossingen. Natuurlijk houd ik ze scherp. Ik stel die vragen ook. Ik zal ervoor zorgen dat als we daar antwoord op hebben, die antwoorden naar de Kamer worden gestuurd.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan beginnen we met de tweede termijn van de Kamer. Ik stel voor dat een dikke minuut spreektijd moet lukken.
Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Dank u wel, voorzitter. Dank aan de beide bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen over de productie van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen, de luchtvaart, de scheepvaart en de rijbewijsrichtlijn. Dank.
Ik wil toch nog even doorvragen op het debatje dat ik met de Staatssecretaris had. De Nederlandse doelstelling is dat in 2030 alle nieuwe auto's elektrisch zijn. Ik hoor de Staatssecretaris nu zeggen: we koersen af op 60%. In het klimaatpakket zie ik niet veel extra maatregelen die dat gat doen inlopen, op de € 1.000 subsidie voor tweedehands elektrische auto's na. De Staatssecretaris geeft zelf toe dat het geld voor elektrische vrachtauto's zelfs op is. Dat zie ik aan de ene kant. De Staatssecretaris houdt de doelstelling van 100% elektrische auto's in 2030 nog wel hoog. In de praktijk lijken we het hier in Nederland niet te halen. Tegelijkertijd kijk ik naar Europa. De EU koerst op 2035. Die houdt ook de optie van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen open. Naar welke percentages gaan we kijken in Europa voor 2035? 100% elektrisch gaat dus niet lukken. Ik vraag de Staatssecretaris dus nogmaals of we de doelstelling van 100% elektrisch nog wel gaan halen in 2030 of 2035. Wat gaan we wel halen?

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dank, voorzitter. Dank aan de beide bewindspersonen voor de vlotte beantwoording, met een korte schorsing, van onze vragen.
Ik ben blij met de toezeggingen van de Minister over meer informatie over de medische keuringen op korte termijn, de huidige situatie in Nederland en een doorkijkje, een perspectief, op de langere termijn wat deze verordening gaat veranderen. De toegankelijkheid van het kunnen rijden voor mensen met een medische aandoening is namelijk erg belangrijk. Ik zal dit dus zeker blijven volgen.
Ik ben erg bezorgd over de situatie met de internationale treinen; dat is duidelijk. De Staatssecretaris heeft toegezegd in de schriftelijke beantwoording nog op een aantal dingen in te gaan. Ik weet dus zeker dat we daar op een later moment nog met elkaar over in gesprek zullen gaan.
Ik heb op dit moment geen verdere vragen, voorzitter.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw van Ginneken. Is een kleine schorsing van vijf minuten nodig? Nee? Oké. De Minister heeft geen vragen gekregen, hoor ik.
Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Voorzitter. Ik weet niet of wij in de Transportraad ook de ambities gaan behandelen met betrekking tot onze eigen wens om vanaf 2030 totaal emissieloos te zijn en welke aanvullende maatregelen wij daartoe nemen. Natuurlijk is het zo – dat mag ook van mij verwacht worden – dat wij ambitieus blijven. Dat is ook de reden waarom wij hebben gepleit voor een Europese doelstelling voor 2030. Die heeft het niet gehaald. Dat maakt het dus ingewikkeld. Dat ben ik helemaal met meneer Koerhuis eens.
We zien ook dat de maatregelen die we nemen ten aanzien van de berekeningen van 2022, leiden tot ongeveer 60% emissieloze verkoop in 2030 en niet tot de 100% waarnaar we streven. Vanuit het klimaatpakket liggen er een aantal voorstellen die moeten stimuleren. Daarnaast zoeken we binnen het mogelijke ook naar oplossingen. Het is echter wel zo dat, zoals net aangegeven, soms de budgetten missen om de ambitie te

kunnen onderstrepen. Het is ook zo dat we doen wat we kunnen om de doelstellingen te halen. Mochten er, ook op basis van de onderzoeken die we doen, redenen zijn om richting de Kamer terug te komen om te pleiten voor aanvullende maatregelen om de doelstelling uiteindelijk te halen, dan zal ik dat zeker doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Meneer Koerhuis heeft nog een vraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):
Volgens mij wil de Staatssecretaris wachten op de volgende set berekeningen. Ik zie weinig extra inzet op elektrisch rijden. Ik zie veel inzet op rijden op biobrandstoffen. Volgens mij weten we nu al wat eruit gaat komen, namelijk dat we de 100% in 2030 op deze manier niet gaan halen. De Staatssecretaris moet dus óf extra inzet voorstellen óf gewoon eerlijk zijn dat we de doelstelling niet gaan halen.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik denk dat ik daar op dit moment genoeg over gezegd heb. Wat ik kan zeggen, heb ik gezegd. We weten allemaal, denk ik, dat het best wel een uitdaging zal worden. Dat wil ik meneer Koerhuis nog graag toegeven. Dat betekent echter niet dat ik stil zal blijven zitten, niks ga doen en het maar ga laten gebeuren. Het is belangrijk dat we kijken wat er binnen de mogelijkheden, binnen de middelen, allemaal kan. Daar zullen we het ook nog met de Kamer over gaan hebben.

De **voorzitter**:
V'r goan de pin d'r in houwe, zeggen ze in het Zuiden, mevrouw de Staatssecretaris.
Er zijn nog een paar toezeggingen gedaan. Kunnen de beide bewindspersonen en de leden even goed meeluisteren of die goed geformuleerd zijn?
- De Staatssecretaris zegt toe in de brief die voor het commissiedebat Spoor wordt verzonden, terug te komen op de vragen van het lid Kröger over de overstapgarantie voor treinreizigers bij internationale reizen.
- De Minister zegt toe de Kamer te informeren over de voortgang van de rijbewijsrichtlijn en aanpalende richtlijnen, via de reguliere geannoteerde agenda van de Transportraad en bij het commissiedebat Verkeersveiligheid.
- De Minister zegt toe in de verzamelbrief over verkeersveiligheid of in een separate brief ook een schets te geven van de huidige situatie omtrent de medische keuringen en de administratieve lasten daarvan.
- De Minister komt voor het commissiedebat Maritiem terug op de vraag van het lid Koerhuis over het aanpassen van de regels voor de economische zeezone van Turkije.

Minister **Harbers**:
Mag dat in het commissiedebat Maritiem? Dat is namelijk volgende week al. Dan kan ik daar in het debat mondeling op terugkomen.

De **voorzitter**:
Dat is goed. Die gaan we aanpassen.
Dan de laatste.
- De Staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de maatregelen die de Nederlandse Spoorwegen nemen om de capaciteitsproblemen bij internationale reizen te verhelpen.

Mevrouw de Staatssecretaris, klopt die zo? Ja? Fijn.
Dan wil ik u allen hartelijk danken. Ik dank allereerst de mensen op de publieke tribune, maar ik dank ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Hartelijk dank aan beide bewindsper-

sonen en hun teams. Dank aan onze trouwe Kamerbode, de Dienst Verslag en Redactie – die is maar liefst met twee man sterk vandaag – onze griffier en ook alle leden der Staten-Generaal die hier aanwezig waren. Er zijn er nog twee van over. Hartelijk dank. Ik wens iedereen een gezegende avond en een smakelijke maaltijd. Heb elkander lief. We zien elkaar weer snel.

Sluiting 18.04 uur.