

Vergaderjaar 2018–2019

23 645

Openbaar vervoer

31 521

Taxibeleid

Nr. 690

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 april 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 21 maart 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **Verslag van een werkbezoek aan het Verenigd Koninkrijk door een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 7 en 8 oktober 2018 (Kamerstuk 35 067, nr. 1);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2019 inzake voortgang sociale veiligheid in het openbaar vervoer (Kamerstuk 28 642, nr. 104);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 november 2018 inzake beleidsdoorlichting OV en Spoor (Kamerstuk 32 861, nr. 41);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de Beleidsdoorlichting OV en Spoor (Kamerstuk 32 861, nr. 43);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 februari 2019 inzake vervolgaanpak overstapproblematiek ov-chipkaart (Kamerstuk 23 645, nr. 684);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 maart 2019 inzake ontwikkelingen op de taxi-markt (Kamerstuk 31 521, nr. 106);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2019 inzake advies ACM over regulering OV Betaalmarkt (Kamerstuk 23 645, nr. 686);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2019 inzake voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de tweede helft van 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 687).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Ziengs
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Gijs van Dijk, Kröger, Laçin, Von Martels, Öztürk, Schonis, Stoffer en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Hartelijk welkom bij het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met als onderwerp openbaar vervoer en taxi. Een hartelijk welkom aan de Staatssecretaris en haar gevolg en ook een hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die ons via andere kanalen volgen. Tot nu toe zijn aangeschoven de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Laçin namens de SP, de heer Von Martels namens het CDA, mevrouw Van Brenk namens 50PLUS en de heer Stoffer namens de SGP. De spreektijd is vastgesteld op vier minuten, met twee interrupties in tweeën.

Ik moet even melden dat wij verwachten dat rondom de klok van 14.15 uur de bel gaat. Voor degenen op de publieke tribune die hier nog niet vaker geweest zijn: dat is niet de alarmbel of een brandalarm; dat betekent dat wij ons naar de plenaire zaal moeten spoeden om daar te gaan stemmen. Dat betekent dat ik op dat moment de bijeenkomst schors. Dan zal het enige tijd duren voordat wij weer terugkomen. Soms gaat dat snel, soms wat minder snel. Maar u zult het allemaal meemaken. Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat ik 14.15 uur wel ga halen.

De PVV maakt zich hard voor een veilig openbaar vervoer. Het is voor ons dan ook onbestaanbaar dat buschauffeurs van Qbuzz in Stadskanaal en Ter Apel dagelijks te maken krijgen met intimidatie en ernstige overlast door asielzoeker uit het azc. Als dit asieltuig wordt aangesproken omdat zij willen zwartrijden, breekt de hel los. Afgelopen maandag zijn wij bij de chauffeurs langs geweest en hebben we meegereden op de beruchte buslijn 73. De verhalen van deze hardwerkende Groningers gaan door merg en been. Schreeuwen, bespugen, de bus vernielen, deuren blokkeren, voor de bus gaan staan; het asieltuig maakt het werk van een chauffeur op deze buslijn diep ellendig.

Voorzitter. De PVV vindt dit een absolute schande. Het is een absolute schande dat in Nederland chauffeurs opzien tegen hun dienst, omdat het tuig zijn gang kan gaan. Het is een absolute schande dat dit tuig precies weet tot hoever ze moeten gaan om het bloed onder de nagels vandaan te halen maar niet te worden gepakt voor een misdrijf. Het is een absolute schande dat wanneer de politie dan komt, dit tuig even later gewoon weer vrij is om weer bij de bushalte te gaan staan.

De heer Laçin (SP):

Het verbaast mij dat de heer Van Aalst hier asielzoekers bij haalt en ze regelrecht continu tuig noemt. Is de heer Van Aalst bekend met het feit dat er ook op andere plekken in het openbaar vervoer allerlei dingen gebeuren? Vinden de heer Van Aalst en de PVV ook dat die mensen aangepakt moeten worden? Of gaat het de PVV puur om asielzoekers, moslims en mensen met een andere kleur?

De heer Van Aalst (PVV):

Er wordt ons weer wat in de mond gelegd. Nee, het gaat ons om alle sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Al het tuig moet eruit. Maar voor deze specifieke lijn is extra aandacht geweest. De Staatssecretaris vraagt daar nu extra aandacht voor middels speciale lijnen et cetera. Staatssecretaris Harbers van JenV is er ook al geweest. Dit is dus zo'n specifieke lijn die speciale aandacht verdient, dat ik het bewust benoem. Ik weiger ook werkelijk waar als PVV om dit asieltuig – want dat is het gewoon – anders te gaan benoemen. En dat ga ik vandaag ook niet doen.

De heer **Laçin** (SP):

Welke woorden de PVV gebruikt, moeten ze vooral zelf weten. Alleen, het zou van iets meer kennis en kunde getuigen als de PVV ook andere problemen benoemt. Volgens mij waren er nog vorige week drie keer problemen in de trein, waarbij NS-medewerkers werden aangevallen. Om dan hier alleen maar over asieltuig en één buslijn te spreken, dat laat zien waar de PVV staat in het hele debat. Maar voor dit debat vind ik het opzienbarend dat dit continu wordt gezegd. Dat past niet bij deze commissie. Ik zou de heer Van Aalst willen vragen om het breder te bekijken en iedereen die problemen veroorzaakt, aan te pakken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben nog maar net begonnen, maar dat we de problemen met deze lijn dus niet oplossen, komt inderdaad door de wegkijkers van de SP. Een keiharde aanpak op deze lijn is echt nodig. Ik vraag speciaal aandacht voor deze buslijn 73. Vandaar ook zo meteen een aantal vragen aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Aalst gaat verder met zijn inbreng.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Waar is Den Haag dan als je ze nodig hebt? Er ligt een idee bij de Staatssecretaris om een speciale buslijn in het leven te roepen. Maar daarmee geef je toe aan de intimidaties. Waarom passen wij in Nederland onze buslijnen aan? Omdat de groep immigranten zich misdraagt? En waarom rijden er nu toezichhouders mee, zonder enige bijzondere bevoegdheden, vraag ik via de voorzitter aan de Staatssecretaris. Gelukkig heeft de PVV een oplossing voor dit probleem. De PVV wil dat de Staatssecretaris de beveiliging op die bus gewoon opschroeft en keihard gaat opkomen voor de veiligheid van onze chauffeurs. Zet op deze buslijn nu eens boa's met voldoende bevoegdheden en laat die, wanneer het asieltuig zich misdraagt, kei- en keihard optreden; dan leren ze het snel genoeg af. Is de Staatssecretaris bereid dit voorstel met haar collega Harbers te bespreken?

Voorzitter. In de trein wil de PVV de veiligheid ook verbeteren, door introductie van de treinalert, de zogenaamde sms-dienst. De PVV is er trots op dat deze PVV-motie nu uitvoering krijgt en dat er al mee gaat worden getest.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch even aansluiten bij de vragen van mijn collega Laçin. Ik wacht even op de rest van het betoog van de heer Van Aalst, maar klopt het dat de heer Van Aalst voor één hele specifieke buslijn met één hele specifieke problematiek een aparte aanpak van het ministerie vraagt, of is de PVV bereid om breed te kijken naar de problematiek van veiligheid in het ov en de Staatssecretaris te vragen om die breed aan te pakken, ongeacht de afkomst van de daders et cetera?

De heer **Van Aalst** (PVV):

De PVV pleit altijd voor de aanpak van alle agressie in het openbaar vervoer en voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer, maar dit voorbeeld is dusdanig specifiek – er is niets mee gedaan; het is leuk dat we de Staatssecretaris richting Ter Apel sturen, maar de chauffeurs sturen we dan met een kluitje in het riet – dat het mij heeft doen besluiten om deze buslijn vandaag specifiek onder de aandacht te brengen en specifiek aan de Staatssecretaris te vragen om hier nu actie op te ondernemen, want dit kan gewoon niet langer. Ik zou mijn collega's van zowel de SP als GroenLinks willen aanraden om eens even te gaan buurten bij Qbuzz; dan komen ze erachter hoe triest men daar is, hoe diepbedroefd mensen 's ochtends van huis vertrekken om aan hun dienst te moeten beginnen. Ja, het speelt op meer plekken in Nederland in het openbaar vervoer, maar dit is een heel specifiek voorbeeld. Potverdorie, ik begrijp echt niet dat je je, als je hier op deze manier opgevangen wordt, zo gedraagt. Als je je zo gedraagt, heb je hier helemaal, maar dan ook helemaal niets te zoeken, werkelijk waar. Dan is het gewoon: retour afzender.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger nog? Nee, dat is niet het geval. De heer Van Aalst gaat verder met zijn inbreng.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik kwam aardig goed uit met mijn 14.15 uur. Voorzitter. Wij stellen de Staatssecretaris de vraag waarom alleen de NS nu deze app aan het testen is, want er zijn tenslotte meer vervoerders die zo meteen met die app en sms-dienst moeten gaan werken. Heeft de Staatssecretaris andere vervoerders over het hoofd gezien of denkt zij dat daar geen veiligheidsproblemen spelen? Voorzitter, dan de veiligheid op onze stations. Op dit moment gebeuren daar dingen waarvan je denkt: dit kan toch niet waar zijn? Want als op dit moment een persoon in een winkel op het station de boel kort en klein slaat, mogen de NS-medewerkers van Veiligheid & Service niet ingrijpen. Ze moeten er met de armen over elkaar naar kijken en maar hopen dat de politie komt opdagen. Ook de politie heeft ons laten weten: jongens, moet dit nu op deze manier, waarom kunnen onze collega's van V&S van de NS niet optreden? De oplossing is simpel. De Wet personenvervoer 2000 moet gewoon geldig worden voor het gehele station, inclusief horeca et cetera, dus ook in die winkeltjes. Hierdoor kunnen de NS-medewerkers van Veiligheid & Service ook hier optreden om de orde, rust en veiligheid te handhaven. Het enige wat hiervoor hoeft te gebeuren, is het aanscherpen van de definitie van wat wordt verstaan onder «het station». Dat kan via een uitvoeringsbesluit. Om dit te regelen kondigt de PVV dan ook alvast een motie aan. Wij hopen op steun van andere partijen. Tot slot, voorzitter. Er bereiken de PVV verontrustende berichten over de veiligheid in de taxibranche. Malafide chauffeurs maken de branche te schande. Minderjarigen die illegaal een Uberaccount huren, het gebruik van drugs en alcohol onder chauffeurs, de ronselpraktijken die nog steeds doorgaan, auto's die onverzekerd rondrijden, seksuele intimidatie van vrouwen en meisjes: het is een absolute puinhoop en het doet geen recht aan de goede chauffeurs die we in Nederland hebben en die zich als gastheer gedragen voor toeristen, maar ook gewoon voor ons, Nederlanders.

De **voorzitter**:

En uw laatste regel is?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Is de Staatssecretaris hiervan op de hoogte en is zij het met de PVV eens dat hier veel en veel beter gehandhaafd moet worden? Zo ja, wat gaat zij hiervoor ondernemen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Alvorens het woord te geven aan de heer Laçin – het hangt erom, het is zo'n beetje 14.15 uur – meld ik dat er inmiddels ook drie nieuwe leden zijn aangeschoven: mevrouw Kröger namens GroenLinks, de heer Schonis namens D66 en de heer Van Dijk namens de PvdA. Overigens zal ik straks het woord gaan voeren namens de VVD. Ik heb een dubbelfunctie, dus we wijzen straks een ander slachtoffer aan dat voorzitter zal worden. Daarvoor zullen we even in het lijstje kijken, om te zien hoe het zit met de anciënniteit. Daarmee geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik zal doorgaan waar de heer Van Aalst is gestopt: bij de taxisector. Ik ga het vandaag eigenlijk alleen daarover hebben, want er is een hoop aan de hand in die sector. Omdat deze sector met ontzettend veel hardwerkende mensen weinig aandacht krijgt in de Kamer, wil ik er wel het een en ander over kwijt. De SP heeft de afgelopen periode middels Kamervragen en tijdens debatten aandacht gevraagd voor de verslechterende situatie van taxiondernemers en -chauffeurs. Wie naar de problemen in de sector kijkt, komt snel uit bij platforms als Uber. Niet alleen wij zien dit, ook Uberchauffeurs zelf trokken afgelopen maandag aan de bel. Zij staakten in Amsterdam tegen hun eigen werkgever. Ze zijn de enorm hoge werkdruk, de lange werkdagen en het slechte salaris zat. Mij zijn verhalen bekend van chauffeurs die veertien tot zestien uur per dag moeten rijden om aan voldoende loon te komen om de maand te kunnen doorkomen. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat dit ongewenst is en dat we dit niet moeten toestaan en willen? Het feit dat deze chauffeurs lange dagen maken zorgt ook voor ongewenste en gevaarlijke situaties op de weg. In de afgelopen maanden waren er echt zware ongelukken met Uberchauffeurs, waarvan vier met dodelijke slachtoffers tot gevolg. Daarna heeft Uber besloten om de minimale leeftijd voor chauffeurs te verhogen naar 21.

De voorzitter:

De stemmingsbel klinkt. Ik schors de bijeenkomst. U ziet ons zo spoedig mogelijk terug. Dat is afhankelijk van de duur van de stemming.

De vergadering wordt van 14.13 uur tot 14.22 uur geschorst.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik ga door waar ik gebleven was. Ik had net gezegd dat Uber de minimumleeftijd omhoog heeft gedaan naar 21, maar dat is niks anders dan een schijnoplossing, want geen van de chauffeurs die betrokken waren bij de ongelukken, was jonger dan 21. Nu begrijp ik dat Uber, de gemeente Amsterdam en het Ministerie van IenW in een taskforce zitten. Wordt hierin gewerkt aan het oplossen van problemen, zoals vakbekwaamheid van chauffeurs, een normale werkdruk, een normaal salaris en een eerlijk speelveld? Graag een reactie van de Staatssecretaris. Waarom zit hier geen toegelaten taxiorganisatie, TTO, bij? Is dat voor het oplossen van problemen geen vereiste? Ons lijkt namelijk van wel, dus graag een reactie van de Staatssecretaris hierop: waarom zit er geen TTO bij dat taskforceoverleg?

Voorzitter. Op 19 februari stonden honderden taxichauffeurs op het Malieveld. De initiatiefnemer van deze bijeenkomst zit hier op de tribune, dus welkom. Ik vond het indrukwekkend. Ze hebben de Kamercommissie

een petitie aangeboden. Afgelopen dinsdag zouden chauffeurs ook met de FNV actie voeren, maar dat is door de verschrikkelijke gebeurtenissen in Utrecht de dag ervoor niet doorgegaan. Ze vragen niet veel: een eerlijk speelveld met chauffeurs die bijvoorbeeld voor Uber rijden, gelijke behandeling, gelijke tarieven en adequaat toezicht en adequate handhaving, want daar zijn enorme verschillen tussen. Is de Staatssecretaris dat met ons eens? Is zij bereid misstanden aan te pakken? De eerste stap is wat ons betreft om Uber te behandelen als taxibedrijf, want dat is het. Het is geen techbedrijf of platform. Gaat de Staatssecretaris dit regelen?

De heer **Schonis** (D66):

Mijn interruptie komt op het juiste moment, want de heer Laçin komt op een punt dat hij, volgens mij, de plank goed mislaat. Zoals ik het begrepen heb – en ik heb me vrij uitvoerig laten informeren – is er helemaal geen sprake van dat Uber een werkgever is. Uber is precies wat u gezegd heeft: een platform. Het is een platform waarvoor, net als voor alle andere taxi's in Amsterdam en heel Nederland, gewoon de Wet personenvervoer 2000 geldt, evenals de lokale taxiverordening en alle andere besluiten en wetgeving. Er is helemaal geen verschil. U suggereert hier een onderscheid dat niet bestaat.

De heer **Laçin** (SP):

Dat onderscheid bestaat wel degelijk. De heer Schonis heeft zich zeer slecht laten informeren, merk ik nu aan hem. Kijk alleen al naar de ongelukken die zijn gebeurd. Uber neemt geen verantwoordelijkheid. Uber zegt: het is niet ons probleem; wij zijn alleen het platform. Nee, Uber maakt gebruik van contracten, van leasecontracten, en de term «schijnconstructies» zal u vast en zeker bekend zijn. Uber maakt zich daar ook zeer zeker schuldig aan. Daarom vraag ik de Staatssecretaris ook om dit op te lossen. Dat D66 net iets anders in dat speelveld zit, weten we, maar als er ongelijke voorwaarden zijn voor TTO-chauffeurs en Uberchauffeurs, ook betreffende de handhaving, moeten we dat oplossen. Het zou goed zijn als D66 daaraan mee zou doen, in plaats van dat zij de verschillen vergroot.

De **voorzitter**:

Kunnen we proberen de interrupties kort en krachtig te houden? Dat gebeurde ook, maar dat geldt ook voor de beantwoording, want we zitten met veel leden aan tafel en we hebben beperkt de tijd.

De heer **Schonis** (D66):

Dat begrijp ik, dus daarom zal ik het inderdaad kort houden. Ik zal straks nog wel wat verder ingaan op dat gelijke speelveld. Het is jammer om te horen dat de heer Laçin kennelijk heel erg selectief hoort, want ik heb gezegd: er is een gelijk speelveld. Daar is de heer Laçin niet op ingegaan, maar dat is er wel degelijk. Voor de ongelukken die hebben plaatsgevonden, heeft Uber gewoon zijn verantwoordelijkheid genomen. Dat zou je ook eens een keer kunnen benoemen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik kan hier niet anders op reageren dan door te zeggen dat de opmerking van de heer Schonis vol onjuistheden zit. Ik zie ook collega's naast hem hard het hoofd schudden, dus die zullen er straks ook wel op terugkomen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er richting de heer Laçin nu een interruptie komt van de heer Öztürk, die inmiddels namens DENK is aangeschoven.

De heer **Öztürk** (DENK):

De heer Laçin heeft terecht aangegeven dat Uber aangepakt moet worden als organisatie. Het gaat niet zozeer om de chauffeurs, want van de chauffeurs wordt misbruik gemaakt door Uber. Er zijn landen of steden die Uber min of meer de stad uit hebben verwezen. Is de SP daar voorstander van? Wil zij dat wij met z'n allen zeggen: Uber, u gaat onze mensen niet op deze manier behandelen; eigenlijk hoort u hier niet thuis; ga maar ergens anders in de wereld proberen een beetje koloniaal gedrag te tonen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik zou niemand willen betichten van koloniaal gedrag; laten we dat vooropstellen. Maar ik begrijp het punt dat de heer Öztürk wil maken. Ik denk alleen dat er een stap tussen zit voordat de SP zich uitsprekt voor een verbod. Die stap is dat Uber zich gaat houden aan de voorwaarde, die ook voor TTO's geldt, dat er geen verschillen zijn tussen de bel- en de opstapmarkt, en dat we daar gewoon een gelijk speelveld en gelijke tarieven gaan hanteren. Als Uber zich vervolgens aan die regels houdt, dan zijn ze wat mij betreft welkom in Nederland. Mochten ze na aanscherping van de regels nog steeds werknemers uitbuiten en hun een slecht salaris betalen – dat heb ik net allemaal benoemd, toen u er nog net niet was – dan moeten we ze keihard aanpakken. Dan pas moeten we ze weren. Maar zover ben ik nu nog niet.

De heer **Öztürk** (DENK):

Uber is een organisatie die een enorme lobby heeft. Ze steken daar miljoenen in. Heel veel VVD-Kamerleden hebben daar gewerkt of zijn daardoor belobbyd. Ik zie dat D66 ook al in die richting aan het gaan is. Ik denk dat de lobby er bij D66 ook zwaar in is gegaan. Wat vindt u van die zware lobby van Uber? Heeft die naar uw mening echt effect op ons parlement? En vindt u dat die lobby ook een beetje ingeperkt moet worden en dat wij onze taxichauffeurs toch moeten ondersteunen in dezen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind in algemene zin dat we ons niet al te veel moeten laten leiden door lobbyisten. Ik ken ook het verhaal van de connectie tussen Uber en bijvoorbeeld de VVD; dat heb ik gelezen. Ik durf er geen uitspraken over te doen in hoeverre dat allemaal doorspeelt in ons parlement en bij D66. Ik denk dat we het hier vooral over de inhoud moeten hebben en dat we de regels moeten aanscherpen, zodat de goede, hardwerkende chauffeurs die al decennialang keihard werken ook gewoon een eerlijke boterham kunnen blijven verdienen zonder dat ze achtergesteld worden op chauffeurs die eigenlijk niet vakbekwaam zijn.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de heer Laçin verdergaat met zijn inbreng.

De heer **Laçin** (SP):

Dat zal ik doen, voorzitter. Dan de taxiverzekeringen. Het wordt voor taxichauffeurs steeds moeilijker om een betaalbare verzekering af te sluiten. Steeds meer verzekeraars stoppen met het aanbieden van taxiverzekeringen – ik heb het bewijs hier bij me – waardoor de prijzen de afgelopen jaren enorm zijn gestegen. Een stijging van € 800 per jaar naar € 2.500 tot € 3.000 per jaar is geen uitzondering. Op onze Kamervragen geeft de Minister van Financiën niet thuis. Hij zegt dat het normale, marktconforme ontwikkelingen zijn en dat hij het nauwlettend in de gaten houdt. Wat ons betreft is dit onacceptabel. Ik heb enorm veel mails gekregen van chauffeurs die in de problemen zijn gekomen. Wat gaat dit kabinet doen voor deze chauffeurs, die vaak al decennia in de sector werken en nu in de problemen komen? Wegkijken is wat ons betreft geen

optie. Er moet een oplossing komen voor de taxiverzekeringen en de betaalbaarheid daarvan.

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer Laçin (SP):
Tot slot. De SP staat voor een gelijk speelveld. Daarom stellen wij voor om de eisen voor de bel- en de opstapmarkt gelijk te trekken, de vakbekwaamheidseis weer in te voeren, de problemen met betrekking tot handhaving op te lossen en – ik zei het net al – schijnconstructies te beëindigen. Gaat de Staatssecretaris hiermee aan de slag? En wanneer kunnen wij terugkoppeling verwachten?
Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Von Martels namens het CDA.

De heer Von Martels (CDA):
Voorzitter, dank u wel. In de tone of voice van de eerste twee sprekers klonk al een beetje de uitslag van de verkiezingen door. Ik probeer dat te vermijden. Ook wij hebben enige teleurstelling te verwerken na de uitslag van gisteren, maar nu gaan we natuurlijk verder met het onderwerp waar het echt over gaat ...

De voorzitter:
Ik zie dat u de heer Laçin hebt uitgedaagd.

De heer Von Martels (CDA):
Ik heb nu al iemand verleid tot het doen van een uitspraak.

De voorzitter:
Ja, volgens mij bent u aan het uitlokken richting de heer Laçin of anderen.

De heer Laçin (SP):
Ik denk dat het eerder uitlokken is dan verleiden. Verleiden lukt u niet heel erg richting mij. Maar ik vind dit een heel raar begin van een inbreng. We praten over iets serieus, de serieuze problemen van taxichauffeurs. Dat heeft totaal niks met de uitslag van gisteren te maken. Ik wil dat gewoon even rechtzetten, voorzitter. Ik vind dat niet gepast.

De voorzitter:
Ik gaf u daartoe ook de gelegenheid, maar wellicht kunnen we nu gewoon doorgaan met de inbreng zonder ...

De heer Von Martels (CDA):
Wellicht wel, voorzitter. Hopelijk gaat dit niet van mijn tijd af. Ik wil het eerst hebben over het enkelvoudig in- en uitchecken. In verband met het boeken van tijdswinst en het besparen van kosten voor reizigers pleit het CDA er al langere tijd voor om één keer in en uit te kunnen checken wanneer reizigers een treinreis hebben met verschillende vervoerders. Na pilots en onderzoeken concludeert het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, het NOVVB, dat dit een voordeel van jaarlijks 1,3 miljoen oplevert. Zij geven echter aan dat de invoering hiervan in het huidige systeem niet voor de hand ligt, mede vanwege de hoge kosten. Wat gaat de Staatssecretaris dan wel doen om de Kamer, die hier duidelijke uitspraken over heeft gedaan, snel tegemoet te komen? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er in nieuwe openbaarvervoerbetaalsystemen voor zal worden gezorgd dat dit probleem voor de reizigers zal worden weggenomen? En hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het

opzetten van een backoffice waarbij informatie over de reis en de reiziger wordt opgeslagen bij het ov-betalen, bijvoorbeeld via de bankpas? Hierbij zouden de opbrengsten achteraf kunnen worden verdeeld, bijvoorbeeld via afspraken tussen de vervoerders. Verder is het CDA benieuwd hoe het staat met het toegankelijk maken van de reizigersdata die achter de ov-chipkaart zit, om innovaties mogelijk te maken.

Dan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Hoe borgen we het veilig kunnen reizen in Nederland? We zijn blij dat er een proef komt met een sms-appdienst om overlast in de trein te melden. Waarom worden regionale vervoerders niet betrokken bij deze proef? En wat gebeurt er indien een incident met overlast wordt gemeld bij de meldkamer van de NS?

Wij zijn ook een groot voorstander van een landelijk databasesysteem, zodat locatie, tijd en ernst van incidenten kunnen worden gedeeld. Het is goed dat alle partijen hun steun hebben uitgesproken voor het uitwerken van een gezamenlijke systematiek. Welke verkenner gaat dit begeleiden en wanneer is het gerealiseerd?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is goed dat de heer Von Martels van het CDA het delen van informatie inbrengt. Alleen ligt er al jaren een breed aangenomen motie van de Kamer, die vraagt om bij die systemen samen te werken. Zoals ik het op dit moment kan overzien, weigeren een aantal vervoerders om die informatie te delen. Het is leuk dat de Kamer daar wat van vindt, maar is mijn collega Von Martels het met mij eens dat de Staatssecretaris druk zou moeten zetten op de vervoerders die weigeren informatie te delen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Daar kan ik kort over zijn: ik ben het ermee eens dat er druk moet worden gezet.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de heer Von Martels verdergaat met zijn inbreng.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil graag verdergaan met de taxi. De afgelopen maanden hebben we te maken gehad met een aantal ernstige ongevallen met taxivoertuigen. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn daarbij in totaal vier doden te betreuren geweest. Hoe gaat de Staatssecretaris deze negatieve trend van zware ongevallen voorkomen? En hoe gaat de Staatssecretaris zorgen voor goede handhaving, zodat een gelijk speelveld op de taximarkt wordt gecreëerd?

Verder zijn we benieuwd of de opstartfinanciering vanuit het Rijk voldoende is geweest voor een goed landelijk klachtenmeldpunt voor taxi's, zoals taxiondernemers wettelijk verplicht zijn in te stellen.

De Staatssecretaris geeft verder aan dat eind maart 2020 de geldigheid van de certificaten van de boordcomputer taxi, de BCT-kaarten, verloopt. Wij krijgen signalen dat het onmogelijk is voor 20 maart 2020 alle BCT's op tijd aangepast te krijgen. Het KNV wil dat de BCT-kaart zes jaar langer geldig blijft. Wat gaat de Staatssecretaris doen om CBR-achtige toestanden te voorkomen?

Verder zijn we benieuwd hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen taxi's die onverzekerd rondrijden. Omroep Brabant meldde onlangs dat in Brabant 118 taxi's onverzekerd rondrijden, iets meer dan 3% van het totale aantal geregistreerde taxi's in deze provincie.

Dan een ander onderwerp. Gister werd bekend dat Uber zijn vrachtwagen-dienst Uber Freight gaat uitbreiden naar Europa. Met dit platform worden verladers gekoppeld aan vervoerders en vice versa. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar en hoe wordt hierbij een gelijk speelveld geborgd?

De heer **Laçin** (SP):

Het is goed dat het CDA aandacht vraagt voor de problemen van taxichauffeurs. Ik wil specifiek over de verzekeringen een vraag stellen aan de heer Von Martels. We zien dat voor heel veel chauffeurs in de afgelopen jaren de prijs van hun taxiverzekering enorm is gestegen en dat het aanbod steeds minder wordt. Vindt het CDA ook dat de Staatssecretaris samen met de Minister van Financiën de verantwoordelijkheid moet nemen en bijvoorbeeld met het Verbond van Verzekeraars in gesprek moet gaan over goeie, betaalbare taxiverzekeringen voor al die chauffeurs? Moet de rijksoverheid daar de verantwoordelijkheid in nemen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Het maakt mij niet uit wie de verantwoordelijkheid neemt, maar het probleem moet wel worden opgelost. We dragen dit probleem gezamenlijk. De Staatssecretaris kan wel een heel belangrijke rol spelen om de oplossing te vinden die wij allemaal nodig achten.

De **voorzitter**:

Dat was voldoende. De heer Von Martels gaat verder met zijn inbreng. U heeft nog een halve minuut.

De heer **Von Martels** (CDA):

Daar blijf ik binnen, want mijn laatste paar zinnen gaan over de toegankelijkheid van het ov. We zijn benieuwd hoe het staat met het toegankelijker maken van het ov voor mensen met een beperking. Aan welke creatieve, innovatieve en praktische oplossingen denkt de Staatssecretaris, zodat deze mensen echt mee kunnen doen in het ov en er toch nog wat verbeteringen mogelijk zijn?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Dijk heeft nog een interruptie.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Toch nog even over de taxi's. Is het CDA bereid te kijken naar de taxiwet, om te kijken hoe je een gelijk speelveld krijgt tussen de verschillende taxiondernemingen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik denk dat we daar wel naartoe moeten gaan, om te kijken waar mogelijkheden liggen. Daar zijn we allemaal bij gebaat. Van alle interrupties die ik tot nu toe heb gehad, denk ik: daar valt wat voor te zeggen en we moeten er aandacht aan besteden om tot verbeteringen te komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Het moge duidelijk zijn dat 50PLUS tegen de marktwerking in het openbaar vervoer is. Maar zolang dit systeem bestaat, moet er voor de reiziger het beste van worden gemaakt. Helaas is het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad net als de Staatssecretaris tot de slotsom gekomen dat het te duur en te ingewikkeld is om binnen het huidige systeem tot een standaard enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor te komen. Nieuwe betaalwijzen en speciale apps moeten helpen de overlast en het aantal vergissingen van reizigers te verminderen. Maar we moeten naar een systeem waarin dit helemaal niet nodig is. Dit systeem hebben we zelf gecreëerd, dus we kunnen er ook voor kiezen om het te wijzigen. 50PLUS staat zeer positief tegenover het reizigersmanifest. Wij vragen de Staatssecretaris hierop te reageren, met name op de punten

inzichtelijkheid, single check-in/check-out en dat het niet duurder mag worden. Dat laatste baart ons zorgen, niet in de laatste plaats omdat we recent het bericht ontvingen dat de ontwikkeling van nieuwe betaalmethodes kan leiden tot duurdere producten en dat dat in het buitenland al gebeurd is, bijvoorbeeld door monopolievorming. Ov-vervoerders zouden van plan zijn tarieven te rekenen die twee tot drie keer hoger liggen dan nu het geval is. Kent de Staatssecretaris deze berichten en hoe voorkomt zij dat dit gaat gebeuren?

Dan het actieprogramma sociale veiligheid. Waarom zijn er geen nieuwe cijfers over de subjectieve sociale veiligheid te geven? Verder willen wij complimenten maken. Natuurlijk is elk incident er een te veel, maar er wordt echt vooruitgang geboekt. De streefcijfers lijken gehaald te worden. Dat is op zich hartstikke mooi. We zijn tevreden dat alle partijen uit de sector een nieuw convenant tekenen, maar hoe staat het daarmee? Kunt u ons al een doorkijkje geven naar de inhoud hiervan?

De collega's die voor mij spraken, zeiden het ook al: de taximarkt is behoorlijk verziekt. Die situatie is ontstaan doordat toegelaten chauffeurs en zelfstandige chauffeurs, veelal via platforms, concurreren om ritjes. De markt is meer dan verzadigd, vooral in de grote steden. Ook al betoogt de Staatssecretaris in haar brief dat beide groepen rijders aan dezelfde basisregels moeten voldoen, het wringt. Het is geen gelijk speelveld, want hoe kunnen reguliere chauffeurs concurreren met veel goedkopere platforms? Natuurlijk staat het hun vrij een lagere prijs met de klant af te spreken, maar ook dat heeft z'n grenzen. Anderzijds zitten rijders voor platforms vast in constructies die hen haast dwingen tot onrealistische arbeidstijden. De Staatssecretaris heeft afspraken gemaakt met Uber, maar is dat genoeg? Het klinkt iets te vrijblijvend, naar onze zin. Gezichts-herkenning is prima, maar gaat die er daadwerkelijk komen? De app gaat tien uur offline na twaalf uur werken. Dat is beter dan niets, maar voldoet het? Wanneer denkt de Staatssecretaris, in samenwerking met gemeenten, te komen met de aanvullende maatregelen die ze heeft aangekondigd? Wanneer heeft de Staatssecretaris de volledige regie? Over de zorgvervoerssector heb ik nog niemand horen praten, maar die klaagt keer op keer over het schrappen van de bpm voor taxi's en zorgvervoer per 2020. Inmiddels is dit ook besproken in de commissie voor Financiën, waar die zorgen ook op tafel kwamen. In de motie van de heer Van Weyenberg (35 029, nr. 22) is gevraagd het emissievrije en zeer zuinige aanbod van het zorgvervoer te monitoren. Kan de Staatssecretaris hier al iets over zeggen? Technisch schijnt het mogelijk te zijn om een aparte regeling in het leven te roepen voor zorgvervoer, maar leidt dit tot extra uitvoeringskosten? Wat is de reden om hiervan af te zien? Zijn de meerkosten voor gemeenten of gebruikers dan wel acceptabel? Welke garantie hebben we dat eventuele meerkosten niet bij gemeenten of gebruikers van het zorgvervoer terechtkomen?

De voorzitter:

Wilt u de laatste zin uitspreken?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Vreselijk! De belangrijkste vraag is: hoe werkt dit tot dusver door in de kosten voor het aanbod van de reiziger en hoe gaat u bijdragen aan de oplossing van dit probleem?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Stoffer namens de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank, voorzitter. Het openbaar vervoer staat open voor iedereen en dat maakt het tegelijk ook kwetsbaar. De Nederlandse Spoorwegen gaan aan de slag met een proef met een sms-appdienst, waarbij reizigers

problemen kunnen melden. Mijn vraag is: gaat dat ook gelden voor verdachte situaties? Worden daarbij ook de bus- en tramvervoerders meegenomen in het vervolgtraject?

Tijdens de verkiezingscampagne zijn we met kandidaat-Statelieden vanuit het hele land met het ov naar Utrecht gereisd. Het viel mij toen op hoe duur het ov eigenlijk is. De reis van Elspeet naar Utrecht is met het ov ongeveer twee keer zo duur als de variabele kosten van mijn autorit en een paar keer zo duur als ik mijn gezin mee zou nemen. Zo is het best lastig om mensen vanuit de auto in de trein te krijgen. Wij zouden als SGP dan ook graag zien dat er een onderzoek gedaan wordt naar btw-vrijstelling voor het ov. Onze vraag daarbij is wat dit zou betekenen voor de aantrekkelijkheid van het ov.

Ik zet mij ook graag in voor een goede bereikbaarheid van de regio. We moeten namelijk nieuwe krimpregio's voorkomen. Dit komt terug bij de behandeling van het Toekomstbeeld OV 2040. Regionale bereikbaarheid moet een van de pijlers van het Mobiliteitsfonds worden. Provincies worstelen met het bereikbaar houden van dorpen in het landelijk gebied, zeker provincies die veel platteland hebben, zoals Zeeland en Friesland. Middelen uit het Provinciefonds zijn hier deels voor bedoeld, maar mijn vraag is of dat voldoende is. Het regionale ov is niet meegenomen in de Beleidsdoorlichting OV en Spoor. Wil de Staatssecretaris dit alsnog bekijken in aanloop naar het Mobiliteitsfonds?

De concessie voor het hoofdrailnet wordt geëvalueerd. Wordt de regionale bereikbaarheid daar ook in meegenomen? Bij de aangekondigde vernieuwing van de NS-dienstregeling wezen consumentenorganisaties op onder meer de verslechtering van de overstap in Utrecht op de route Zwolle-Den Haag: acht minuten erbij. Ook de reis vanuit Zeeland naar de Randstad gaat nog meer tijd kosten dan het nu al doet. Dat is wat ons betreft de verkeerde kant op, geef ik de Staatssecretaris graag mee. Vervoerders werken aan nieuwe betaalmethodes. Ik heb begrepen dat ze hiervoor veel hogere tarieven in rekening brengen dan de tarieven voor de ov-chipkaart, terwijl de kosten juist lager liggen. Dat belemmert de introductie van nieuwe mobiliteitsdiensten en zorgt niet voor een eerlijk speelveld. Het helpt niet om van de zeven pilotprojecten voor Mobility as a Service een succes te maken. De ACM heeft al gewezen op mogelijke problemen bij de toegang van mobiliteitsdiensten tot ov-diensten. Hoe gaat de Staatssecretaris dit voorkomen?

Tot slot het datagebruik. Enkele jaren geleden is een motie aangenomen om ervoor te zorgen dat data over het ov-gebruik vrij beschikbaar gesteld zou worden. Maar als we toe willen naar Mobility as a Service, is dit essentieel. De meeste data zit bij Translink Systems, de eigenaar van de ov-chipkaart. De praktijk leert dat verzoeken om data-uitwisseling nauwelijks gehonoreerd worden. De Staatssecretaris heeft een evaluatie aangekondigd, maar daar neemt ze de tijd voor. Pas over een jaar wil ze met een besluit komen. Mijn vraag is of dat niet een half jaar naar voren kan. De Wet personenvervoer heeft immers een haakje voor regulering van het beschikbaar stellen van data, dus mijns inziens zou ook hier snel geschakeld kunnen en moeten worden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wat GroenLinks betreft is openbaar vervoer een basisvoorziening. Dat is iets waar je op moet kunnen bouwen. Daarom is er veel werk aan de winkel. Het gaat beter, maar er zijn nog veel op te lossen issues zoals de single check-in, waar diverse collega's ook aan hebben gerefereerd. Dat is wat ons betreft wel heel makkelijk van de agenda gehaald. Ik wil de Staatssecretaris vragen om bij de ontwikkeling

van nieuwe betaalsystemen echt het belang van de reiziger voorop te stellen. Dat lijkt in de huidige afweging niet helemaal het geval te zijn. Single check-in hoort daar volgens mij bij, net zoals de mogelijkheid voor mensen met een beperking om makkelijk in te checken, betaalgemak, het waarborgen van privacy, de geschiktheid van toekomstige diensten zoals Mobility as a Service en de vrije toegang tot reisdata. Daarom zou ik heel graag een reactie van de Staatssecretaris willen op het manifest van de consumentenorganisaties, getiteld De reiziger centraal. Hoe gaat de Staatssecretaris dit borgen? Hoe neemt ze dit mee in de plannen? Dan over de reisdata. Er zijn nog steeds problemen bij Translink; mijn collega van de SGP zei het net ook. TLS bewaakt zijn monopolies. Ik krijg veel signalen dat ondanks de afspraak dat de data beschikbaar moet komen voor onderzoekers en nieuwe partijen, dit niet het geval is. Er zijn regeltjes opgesteld, aanvragen en behandelen duurt maanden en het is ingewikkeld. Heeft het ministerie zelf eigenlijk toegang tot al die data, vraag ik me af. Ik wil dat de Staatssecretaris nogmaals aan TLS duidelijk maakt wat de bedoeling is: de privacy van de reizigers bewaken en alles wat niet privacygevoelig is toegankelijk maken voor derden. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover de suggestie die eerder is gedaan om de data onder te brengen bij bijvoorbeeld het CBS en ze zo veel makkelijker toegankelijk te maken, dus een knip tussen het verrekenen van betalingen en het beheer van de data?

Over de veiligheid in het ov is al het nodige gezegd. In de trein is het duidelijk de verantwoordelijkheid van de ov-aanbieder. Daardoor is het ook zo ongelofelijk van belang dat er voldoende conducteurs zijn en dat er een goed systeem is om de conducteur snel te kunnen assisteren als dat nodig is. Dat staat onder druk. Wij zijn bezorgd dat aanbesteden als effect heeft dat hierop bezuinigd wordt. Maar de stations zijn in de praktijk publieke ruimte en de veiligheid in de publieke ruimte is een overheidstaak. Wij zijn bezorgd dat die veiligheid op dit moment onder druk staat. Wat GroenLinks betreft is het handhaven van de veiligheid op stations een publiek belang. Het beleid van de vorige Staatssecretaris op dit punt was heel succesvol. Wij zien dat graag voortgezet. Hoe ziet dat er in de toekomst uit volgens de Staatssecretaris?

Dan een onderwerp waar ik eerder aandacht voor heb gevraagd, namelijk vervoersarmoede. In reactie hierop heeft de Staatssecretaris gezegd dat dit echt zit bij armoedebeleid. Het blijft een punt van zorg voor mij. Er is een nieuw rapport over vervoersarmoede in de vier grote steden. Dat scheidt een zorgelijk beeld. Ik zou daarop graag een reactie van de Staatssecretaris krijgen. Ik begrijp ook dat het CBS een indicator heeft gemaakt voor vervoersarmoede, dus een indicator om vervoersarmoede te monitoren. Wat gaat hiermee gebeuren en hoe wordt deze indicator betrokken bij het beleid van de Staatssecretaris? Komt er bijvoorbeeld ook een nulmeting? Kunnen wij als Kamer een schets krijgen van de problematiek en de oplossingsrichtingen waar de Staatssecretaris aan denkt? Dan tot slot nog een kort puntje over het klimaat. We hebben forse maar haalbare ambities voor zero-emissiebusvervoer. Dat stelt enorme eisen aan de laadinfra. Een eindpunt van een busroute wordt een oplaadpunt voor de bus met de grote infra die daarbij hoort. Daar is een groot rapport over gekomen in oktober. Ik ben heel benieuwd hoe het er nu voorstaat en wat de laatste stand van zaken is. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Schonis namens D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik wou vandaag eens positief beginnen, want het is vandaag een «tove» dag, want we gaan het vandaag hebben over taxi's,

de ov-chipkaart en het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Laat ik met de taxi beginnen. Toen ik als woordvoerder mobiliteit deze portefeuille kreeg, heb ik me op dit onderwerp het meest laten bijpraten. Het beeld dat ik daardoor heb gekregen, wijkt misschien toch wat af van dat van de vorige sprekers. Ik heb het beeld dat we in Nederland drie soorten taxiregio's hebben; geen regiotaxi's, maar taxiregio's. Je hebt Amsterdam, de andere grote steden en de rest van Nederland. Maar voor alle regio's gelden de regels van de Wet personenvervoer 2000 en een aantal lokale invullingen. De discussies gaan steeds over die lokale invullingen is mijn beeld. In tegenstelling tot de vorige sprekers, is er wat ons betreft wel degelijk sprake van een gelijk speelveld. U kunt daarvan vinden wat u wilt, maar volgens mij zit het echt zo in elkaar. Eén ding dat in heel Nederland wel als een probleem wordt gezien, zijn de onverzekerde taxi's. De heer Laçin sprak daar net al over. Ik heb het zelf ook nagevraagd bij het Verbond van Verzekeraars. Die bevestigt het probleem. Het is wat D66 betreft onacceptabel dat taxi's onverzekerd rondrijden. Hier moeten we dan ook fors tegen gaan optreden.

De voorzitter:

U hebt nog één interruptie, meneer Laçin, een halve eigenlijk. Dat geef ik nog even mee.

De heer Laçin (SP):

Ik houd het in de gaten, voorzitter. Ik wil inhaken op het gelijke speelveld. Ik wil een heel concreet voorbeeld geven en een vraag daaraan koppelen over de tarieven. De TTO's moeten zich aan vaste tarieven houden. Een Uberchauffeur kan op een druk moment zeggen: ik gooi mijn tarieven drie keer omhoog. Dat is een van de vele voorbeelden die ik kan noemen. Wat vindt D66 hiervan? Is dat een gelijk speelveld, ja of nee?

De heer Schonis (D66):

Het antwoord is toch ja.

De voorzitter:

Er is ook nog een interruptie van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik weet niet in wat voor wereld D66 leeft, maar we hebben twee, drie weken geleden tientallen, misschien wel honderden taxi's op het Malieveld zien staan. Dat was niet voor niets. Er zijn daadwerkelijk zorgen. Zegt deze inbreng van D66 dat de zorgen van de taxichauffeurs over dat gelijke speelveld, zoals de heer Laçin zegt, onterecht zijn?

De heer Schonis (D66):

Als de heer Van Dijk goed had geluisterd, had hij gehoord dat ik dat niet heb gezegd. Ik heb niet gezegd dat die zorgen onterecht zijn. Ik zeg alleen dat er een gelijk speelveld is en dat de wettelijke regels voor heel Nederland hetzelfde zijn. Dat hoor ik niemand hier bestrijden; dat vind ik ook zo opvallend. Alleen de heer Laçin zegt wat over die tarieven. Maar Uber is geen taxidienst. Dat is het verschil van mening, maar dat is ook een couleur locale. Maar de zorgen die de heer Van Dijk net noemde, neem ik natuurlijk wel serieus. Daarom adresseer ik die ook, maar je moet wel het hele verhaal vertellen. Ik heb toch een beetje de indruk dat hier aan Uberbashing gedaan wordt.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik hoop dat de heer Schonis ... Het lijkt bijna alsof hij betaald wordt door Uber! Nee, dat meen ik serieus. Al anderhalf jaar hebben wij hier met meerdere partijen grote zorgen over. We doen dit niet om Uber af te

schaffen, maar om Uber hetzelfde te laten werken als andere taxibedrijven. Waar vragen de taxichauffeurs om? Om vakbekwaamheidseisen, om het onderscheid tussen bel- en opstaptaxi's op te heffen en om goede verzekeringen. Dat zijn dingen die we in de taxiwet moeten regelen en dat moeten we hier doen. Dat doen we niet in Amsterdam. Het college daar wijst naar Den Haag en zegt: Den Haag, regel het. De vraag is: gaat D66 het met ons regelen?

De voorzitter:

Alvorens ik de heer Schonis laat antwoorden, stel ik voor dat wij niet heel persoonlijk worden, in de sfeer van dat er betaling plaatsvindt ...

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Excuus, dat neem ik terug.

De voorzitter:

Dank u. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter, want dat was inderdaad wel een behoorlijk punt dat de heer Van Dijk hier maakte. Maar dank dat u dat heeft rechtgezet. En nee, ik word niet betaald door Uber. En ja, ik heb mij door verschillende instanties, door verschillende taxibedrijven en door Uber laten informeren, omdat ik het hele verhaal wilde horen. Laat ik dat even heel duidelijk gezegd hebben. Maar goed, ik zal op de vraag ingaan. De taxiwet, de Wet personenvervoer 2000 kent een gelijk speelveld. Dat het op sommige onderdelen anders uitpakt, moeten we aanpakken. Ik ga er straks bij de verzekering ook nog even op door. Maar er is een gelijk speelveld. U kunt hoog en laag springen, maar het gelijke speelveld is er. Dat er te veel taxi's zijn en dat er in sommige regio's, zoals in Amsterdam, letterlijk gevochten wordt om een ritje ... Ik zeg niet dat het niet zo is. Want inderdaad, die geluiden bereiken mij ook. Maar dat is een ander soort probleem dan dat het wettelijk speelveld niet gelijk zou zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is natuurlijk bijzonder dat D66 hier gaat roepen dat er een gelijk speelveld is. Ja, als je inderdaad zegt dat Uber geen taxidienst is, dan is er een gelijk speelveld. Maar als u als D66 gaat roepen «dat is geen taxi», als iemand een chauffeur heeft, blauwe nummerplaten en het bord taxi op zijn auto, dan weet ik niet onder welke steen u de afgelopen tijd gelegen heeft. Maar ik heb de volgende vraag. Als wij nu met name kijken naar de Uberaccounts, waarmee gerotzooid wordt – momenteel kunnen 17-jarigen zonder rijbewijs een Uberaccount huren van iemand anders – dan moet D66 zich toch vreselijk zorgen maken? Als u nu zegt «het is geen taxidienst», vallen ze volgens mij ook niet onder de regels van de taxidienst. Wat gaat D66 hier nou aan doen?

De heer Schonis (D66):

Ik hoor dat de heer Van Aalst dezelfde persoon heeft gesproken waarmee ik ook heb gesproken. Toen ik dit hoorde, ben ik daar ook van geschrokken en heb gezegd: u moet onmiddellijk naar het OM en hier aangifte van doen. Hier moet worden gehandhaafd, want een 17-jarige mag in Nederland geen auto rijden, en al helemaal geen taxi.

De heer Van Aalst (PVV):

Nu komen we inderdaad bij het probleem. Er is dus controle van ILT en andere instanties, maar het probleem is: Uber valt dus niet onder de taxidiensten en wordt op deze manier daar niet op gecontroleerd. Is de heer Schonis van D66 het dan met ons eens dat het handig zou zijn als we Uber ook gewoon behandelen als een taxidienst: gelijke monniken, gelijke

kappen? Dan kunnen we op deze manier ook prima handhaven, moet iedereen zich aan de Nederlandse wet houden en kan de heer Schonis daar wat mij betreft prima in meegaan. Is hij dat met mij eens?

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben het met u eens, maar het gaat er niet om of ik het wel of niet met u eens ben. Er staat gewoon in de wet wanneer je wel of geen taxi bent. Ook mensen die via Uber een taxidienst aanbieden, moeten aan die wet voldoen. Dus ja, daar heeft u helemaal gelijk in. Het probleem dat u aanstipt, is een handhavingsprobleem, maar daar kom ik zo nog even op terug.

De **voorzitter**:

Er is ook een interruptie van de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik denk dat heel veel taxichauffeurs die dit debat volgen op dit moment geschokt reageren, en terecht. Heel veel taxichauffeurs hebben diepe zorgen. De heer Schonis zegt: ik heb mij erin verdiept. Het laatste Kamerlid dat zo goed over Uber begon, was een VVD-Kamerlid, dat daar een paar maanden later lobbyist werd. U zegt: ik word niet betaald door Uber. Maar ik heb het gevoel «misschien nu niet», maar als u op deze manier doorgaat ...

De **voorzitter**:

Ik moet u even onderbreken. Laten we proberen het gewoon netjes te houden in het debat. Hier wordt weer een suggestie gewekt ... Volgens mij gaan we zo het debat niet voeren hier aan tafel. Gewoon inhoudelijk een vraag stellen. Een korte interruptie en dan gaat de heer Schonis antwoorden.

De heer **Öztürk** (DENK):

Kunt u zich voorstellen, voorzitter, dat taxichauffeurs op dit moment bijna failliet gaan en hun taxi moeten verkopen omdat ze de verzekeringspremies niet kunnen betalen, omdat die omhooggaan omdat Uber in Amsterdam een paar mensen heeft doodgereden? Er stonden heel veel mensen op het Malieveld bijna huilend te vertellen in welke omstandigheden ze leven. En dan zit er een D66-Kamerlid hier een verhaal te houden dat hen diep raakt. Dan denk ik: dan heeft hij het ook verdiend om een keer de andere kant van het verhaal te horen.

De **voorzitter**:

Een interruptie houdt in een vraag.

De heer **Öztürk** (DENK):

Mijn punt is: kunt u, de taxichauffeurs in de ogen kijkend, nogmaals beweren dat er een gelijk speelveld is?

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb even tot tien geteld, dank u. Ja, dat kan ik nog steeds. Het antwoord is gewoon ja. De wet is de wet en daarbij zie je op een aantal onderdelen in de drie gebieden die ik net benoemd heb, Amsterdam, de andere grote steden en de rest van Nederland, dat er verschillen zijn in de couleur locale. Dat hebben we net al met elkaar gewisseld. Daar moeten we aandacht voor hebben en daar kom ik zo nog even op terug. Maar in principe is de situatie wettelijk gezien dezelfde en daarmee is er een gelijk speelveld.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dan moet ik toch concluderen dat D66 de taxichauffeurs gewoon laat vallen, laat barsten. Of ze failliet gaan en hun taxi moeten verkopen na 20 of 30 jaar taxi te hebben gereden, boeit hen niet. Het raakt hen niet. Blijkbaar is de lobby van Uber harder geweest dan de lobby van alle andere taxichauffeurs. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik heb geen vraag kunnen ontdekken voor de heer Schonis, maar wellicht wil hij erop reflecteren. Of zeg hij: ik ga door met mijn inbreng?

De heer Schonis (D66):

Ik ga door met mijn inbreng, voorzitter.

De voorzitter:

Akkoord, de heer Schonis gaat door met zijn inbreng.

De heer Schonis (D66):

Ik was gebleven bij de onverzekerde taxi's en het probleem daaromheen. Ik heb net al gezegd dat dit ook voor ons niet acceptabel is. De Inspectie Leefomgeving en Transport – de heer Van Aalst refereerde er net aan – kan niet alle misstanden tegelijk aanpakken. Kan er daarom door de politie prioriteit aan worden gegeven om onder andere onverzekerde taxi's eerder aan te pakken? Kunnen gemeenten daarvoor bijvoorbeeld boa's aanwijzen, die daarbij een extra rol kunnen spelen?

Voorzitter. Wanneer u of ik in een onverzekerde auto rondrijden, kunnen we een verkeersboete verwachten van € 400. Die boete wordt, net als alle andere verkeersovertredingen, afgehandeld via de Wet Mulder. Ik heb het even nagezocht, maar die snelle afhandeling bestaat voor onverzekerde taxi's op dit moment nog niet. Is de Staatssecretaris met D66 van mening dat dit op korte termijn moet worden ingevoerd, om op deze manier een lik-op-stukbeleid te voeren tegen onverzekerde taxi's?

De heer Van Aalst (PVV):

We komen in de buurt van D66. Af en toe maak ik me daar nog wel zorgen over, maar dat terzijde. Laat ik het even helder stellen. Ik hoor de heer Schonis zeggen: we moeten wat doen op het gebied van de handhaving van onverzekerde taxichauffeurs. Alleen, het probleem zit hem niet zozeer in de handhaving. Is de heer Schonis het met mij eens dat de handhaving niet moet plaatsvinden bij die hardwerkende taxichauffeur, maar bij die jongens die lopen te rotzooien in een Ubertaxi of welke taxi dan ook? Er wordt op dit moment gezwaaid met het Uberpasje, en dan zegt de ILT: dan gaan we wel verder naar de volgende. De gewone normale taxichauffeur moet continu aan alle regels voldoen en krijgt continu de boetes, terwijl de Ubertaxi gewoon lachend doorrijdt en men zegt: je zoekt het maar uit.

De heer Schonis (D66):

Een heel simpel en heel kort antwoord: dat zou natuurlijk voor alle taxi's moeten gelden, dus ook voor de Ubertaxi's.

De voorzitter:

Dank u wel. Was u aan het eind van uw inbreng, of had u nog meer?

De heer Schonis (D66):

Ik was bij de O van ov-chipkaart, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Ik meende ook dat u nog niet klaar was met uw inbreng, maar omdat u stopte, dacht ik: wellicht eindigt het nu. Maar dan gaan we gewoon door met uw inbreng.

De heer **Schonis** (D66):

Prima. Ik ben bij de ov-chipkaart aanbeland. Dit systeem is uniek in de wereld. Nergens bestaat zo'n geïntegreerd betaalsysteem, waarbij reizigers met één kaart door het hele land kunnen reizen. Het is een forse verbetering ten opzichte van de oude strippenkaart en de innovaties op dit vlak staan bepaald niet stil. D66 is blij met het initiatief voor een nieuw betaalsysteem, waarbij alle problemen die aan de huidige ov-chipkaart kleven, worden aangepakt. Neemt de Staatssecretaris daarbij de lijst met twaalf punten van reizigersorganisatie Rover als leidraad?

Hoe het nieuwe betaalsysteem er ook uit komt te zien, de privacy van de reiziger moet wat D66 betreft altijd worden gewaarborgd. Hierbij moeten we onderscheid maken tussen reizigersinformatie en reizigersdata.

Reizigersinformatie is de kennis dat bijvoorbeeld Rutger Schonis gisteren om vijf voor half vier op station Middelburg heeft ingecheckt en om kwart over vijf op station Den Bosch weer is uitgecheckt. Ik vertel dit even in alle vertrouwelijkheid, maar eigenlijk heeft natuurlijk niemand hier wat mee te maken. Het punt is: dit is iets anders dan reizigersdata. Die zijn cruciaal voor wetenschappelijk onderzoek, beleidsondersteuning en ontwikkeling van nieuwe innovaties. In mijn voorbeeld gaat het dan niet meer om mij, maar om de kennis over hoeveel personen er tussen drie en vier uur op station Middelburg zijn ingecheckt en hoeveel personen er op station Den Bosch tussen vijf en zes weer zijn uitgecheckt. Voor reizigersinformatie is vertrouwelijkheid essentieel. Voor reizigersdata is het essentieel dat deze publiek toegankelijk worden, zijn en ook blijven. Hoe gaat de Staatssecretaris de privacy van de reiziger borgen in het nieuwe systeem en bevorderen dat reizigersdata ook nu al beter worden gebruikt voor innovatie en beleidsondersteuning?

Dan tot slot.

De **voorzitter**:

De laatste regel.

De heer **Schonis** (D66):

Prima. Tot slot – de heer Von Martels refereerde er ook aan – over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Het is wettelijk geregeld en het staat in de Wet personenvervoer 2000, maar hoe gaan we waarborgen dat de eisen die we stellen in een concessie landen en vervolgens ook goed worden uitgevoerd? Want daar ontbreekt het nog weleens aan. Daar hoor ik graag een reactie op.

De **voorzitter**:

Dan de laatste korte interruptie van de heer Van Aalst. U hebt nog een halve.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, voorzitter, een halve interruptie. Ik heb toch nog één vraag aan mijn collega Schonis van D66. Hij begon over de data en over de data die gedeeld moeten worden. Is D66 het met de PVV eens dat, als data gebruikt gaan worden voor de aanpak van bijvoorbeeld sociale veiligheid, vervoerders onderling de data met elkaar moeten delen? Zoals hij al aangaf, data hebben in dit geval niets met privacy te maken, maar met: wie gaat waar naartoe en waar gebeurt wat? Op die manier kunnen we volgens mij heel doelgericht de sociale veiligheid in het openbaar vervoer bij wijze van spreken op halteniveau regelen. Is hij het met mij eens dat alle vervoerders die data voor iedereen beschikbaar moeten stellen?

De heer **Schonis** (D66):

U noemt een heel specifiek voorbeeld waarvoor die data dan gebruikt zouden kunnen worden, maar ik heb net betoogd dat het antwoord «ja» is

op het moment dat het gaat om die reizigersdata, die dus niet zijn te herleiden tot individuele reizigers.

De voorzitter:

Dank u wel, dan geef ik nu het woord aan de heer Van Dijk namens de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik ga mijn inbreng besteden aan de taxi's. Ik hoor de heer Schonis al heel enthousiast «ja» zeggen. Want er is nogal wat aan de hand. Ik refereerde al aan een demonstratie die ik heb gezien. Het is vrij ongekend dat zo veel taxichauffeurs, eigenlijk op een tijd dat ze een ritje zouden moeten of willen pakken, naar Den Haag kwamen om terechte zorgen te uiten. Dat zijn zorgen die wij als fractie van de Partij van de Arbeid al langer hebben, want wij zien dat de markt – de taximarkt is een markt – op dit moment niet werkt. Het is een soort vechtmart geworden, met name in grote steden, en met name in Amsterdam, waar je toch een wild west ziet van taxi's die eindeloos rondjes door de binnenstad rijden in de hoop een klant op te pikken.

Begrijp ons niet verkeerd, voorzitter. Wij zijn voor een goede taximarkt en wij zijn ook voor een Uber dat zich gedraagt. Dat is meer dan welkom in Nederland, als het zich netjes aan de regels houdt. Ik ben ervan overtuigd dat Uber zich op dit moment nog steeds als app en als digitaal platform presenteert, maar in feite gewoon een taxibedrijf is. Daar vragen de verschillende taxiondernemingen en taxichauffeurs ook naar. Hoe ziet de Staatssecretaris dat en is de Staatssecretaris bereid om, samen met de Minister van Sociale Zaken, eens te kijken naar de constructie van Uber? Ik weet – het ligt op het terrein van een andere commissie – dat er een lijst van 100 bedrijven is opgesteld waar de Belastingdienst extra controles heeft uitgevoerd om te kijken of er sprake is van schijnzelfstandigheid en of er niet toch sprake is van een werkgever-werknemerrelatie. Uber stelt van bovenaf tarieven vast en stippelt ook de weg specifiek uit voor de chauffeurs, waar zij niet te veel van mogen afwijken. Dan zie je toch elementen waarvan je zou moeten zeggen: dit is gewoon een taxibedrijf, dat een aantal taxichauffeurs aanstuurt? Is de Staatssecretaris bereid om dat eens nader te onderzoeken? Ik denk dat dit de fundamentele vraag is in dit debat, die wij wel met elkaar moeten kunnen beantwoorden. Of is er wellicht nieuwe wet- en regelgeving voor nodig?

Voorzitter. De heer Schonis heeft gelijk: de problematiek is niet overal dezelfde. De regio is anders dan de grote stad. Een stad als Amsterdam, dat zien we ook in het buitenland, vraagt ook om de mogelijkheid om lokaal een taxistop af te spreken. Is de Staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken en kan dat eigenlijk? Kan een stad zeggen: wij staan zo veel taxi's toe?

De Staatssecretaris heeft met Uber gesproken om te kijken naar de minimale leeftijd, naar aanleiding van een motie van de heer Laçin en mij. Uber heeft nu zelf 21 jaar ingevoerd. Wij zijn voorstander van 23 jaar. Het ging er ook om, te kijken naar de rust- en rijtijden en hoe die te handhaven. Kan de Staatssecretaris daar iets meer over vertellen?

De petitie die is aangeboden door de taxichauffeurs vraagt om een aantal specifieke zaken. Ik zou graag willen dat de Staatssecretaris daarop ingaat. Het gaat er onder andere om, de eis van de vakbekwaamheidstest weer in te voeren wanneer een taxichauffeur een ondernemingsvergunning aanvraagt. Op het moment dat je een vergunning aanvraagt, moet je laten zien dat je vakbekwaam bent en weet wat het is om taxi te rijden en dat netjes en veilig te doen.

Veel taxichauffeurs lopen op dit moment vast als zij zich willen verzekeren, omdat door de verschillende ongevallen de verzekeraars de premies heel hoog laten oplopen. Daardoor kunnen taxichauffeurs in de financiële problemen komen. Sterker, verzekeraars accepteren taxi's

gewoon niet. Is de Staatssecretaris bereid om het gesprek te voeren met de verzekeraars om te kijken of er gelijke en betaalbare toegang tot verzekering kan worden gerealiseerd? Dat is nogal cruciaal. Het gaat om de veiligheid van degene die een taxi bestelt, maar uiteindelijk toch ook om de veiligheid van de chauffeurs. Daar hoort netjes een verzekering bij.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Tot slot. Een belangrijke discussie – en dat zit wel in de taxiwet – gaat over het onderscheid tussen bel- en opstaptaxi's. Dat is eigenlijk een heel ouderwets onderscheid. Als je kijkt naar de realiteit van de straat, zie je dat dat onderscheid er niet meer is. Is de Staatssecretaris bereid om de taxiwet daarop aan te passen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Öztürk namens DENK.

De heer Öztürk (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Gisteren waren de verkiezingen. Vandaag zetten we de knop om, want er is werk aan de winkel.

Onderwerpen zoals het openbaar vervoer en de taxi worden steeds belangrijker. Wij willen vandaag met name aandacht besteden aan de taxichauffeurs en de knelpunten die zij de afgelopen jaren en maanden hebben meegemaakt. Op 19 februari hebben taxichauffeurs zich verzameld op het Malieveld in Den Haag. Heel veel mensen kwamen demonstreren. De DENK-fractie was ook aanwezig, met een aantal andere fracties, en stak de taxichauffeurs een hart onder de riem. Vandaag zal ik hun zorgen met u delen.

Tijdens de demonstratie sprak ik een ervaren taxichauffeur die jarenlang schadevrij reed. Toch werd hij opgeschrikt door de absurde prijsstijging in de verzekeringspremie. Komt dit doordat er weinig concurrentie is op de verzekeringsmarkt of stijgen de premies van taxichauffeurs na de reeks ongelukken van Uber? Is de Staatssecretaris het met mij eens dat de taxichauffeurs niet de dupe mogen zijn van deze problemen bij Uber? Er liepen een aantal gefrustreerde taxichauffeurs rond. Een hoop mensen voelden zich niet gehoord tijdens de demonstratie. Zo ook een hardwerkende taxichauffeur die ik sprak tijdens de demonstratie. Hij kreeg een boete en moest gedwongen thuiszitten.

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u.

De heer Öztürk (DENK):

Ik was net op dreef!

De voorzitter:

Ik zag het aan u, dus ik gaf u al heel zachtjes een seintje.

De heer Öztürk (DENK):

Ja, ik wilde net de laatste klap uitdelen.

De voorzitter:

De interruptie is van de heer Schonis. Wilt u even de microfoon uitdoen, meneer Öztürk? Dank u.

De heer Schonis (D66):

We zien u niet zo vaak in de commissie, maar ik snap het wel. Na gisteren heeft u misschien een ander carrièretoekomstperspectief.

De voorzitter:

Maar ook hier geldt ... Ik greep net in in verband met dingen persoonlijk maken en uitlokking. Meneer Schonis, ik stel voor dat u nu uw interruptie plaatst. Daarna geeft de heer Öztürk antwoord.

De heer Schonis (D66):

Dat is waar; dit is flauw van mij. Ik zal de vraag stellen. U hebt het over de onverzekerbare taxi's. Dat is een terecht punt, dat ook ik niet voor niets heb aangekaart. Hoe kijkt DENK dan aan tegen een lik-op-stukbeleid voor onverzekerbare taxi's? Er zit dus een aantal cowboys in de zaal ... Ik bedoel in de branche, excuses. Ja, het is een korte nacht geweest. Er zit dus een aantal cowboys in de branche, die zich klaarblijkelijk niet aan de regels houden en onder andere dus onverzekerd rondrijden met de klanten in de taxi. Bent u het met mij eens dat we zo snel mogelijk daartegen moeten kunnen optreden?

De heer Öztürk (DENK):

Volgens mij heeft de heer Schonis gisterennacht niet goed geslapen, maar dat krijg je. Ik heb ook een tijdje in een coalitie gezeten met de VVD en uiteindelijk heeft de Partij van de Arbeid van 38 zetels naar 9 zetels moeten gaan. Datzelfde zie ik ook bij de heer Schonis. Verder heeft hij het over een onheuse bejegening en vervolgens begint hij daar zelf mee.

De voorzitter:

Laten we nu even proberen om tot een antwoord te komen, want het wordt wel erg gezellig zo.

De heer Öztürk (DENK):

Dat snap ik. Het is naar mijn mening heel moeilijk voor de heer Schonis om dat te begrijpen. Iedere cowboy, of hij nou fouten maakt bij het etnisch profileren bij de politie of met de taxi, moet gewoon aangepakt worden. Maar de terechte klacht van de taxichauffeurs is dat de verzekeringspremie omhooggaat doordat de Uberchauffeurs fouten maken. U wilt dat niet aanpakken. Daardoor krijgen de taxichauffeurs nog meer last van de premies. Ik vraag u nogmaals of de D66-fractie bereid is om ook Uber daarop aan te spreken.

De voorzitter:

Volgens mij was het zo dat de heer Schonis een interruptie plaatste en dat u ging antwoorden in plaats van andersom. Volgens mij is dat de volgorde der dingen. Ik kijk even naar de heer Schonis of hij een antwoord op zijn vraag heeft gehad, want dat is nu van belang.

De heer Schonis (D66):

Ik meen dat het half is. Ik hoor de heer Öztürk zeggen: ik wil ze allemaal aanpakken. We zijn het dus met elkaar eens dat alle taxichauffeurs die onverzekerd rondrijden, moeten worden aangepakt. Dat is uiteraard inclusief Uberchauffeurs, maar het gaat om alle taxichauffeurs.

De heer Öztürk (DENK):

Iedereen die de wet overtreedt, iedereen die misbruik maakt van onze samenleving, wie het ook is, of het nou een D66'er is of niet, moet aangepakt worden. Terecht.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaat de heer Öztürk verder met zijn inbreng.

De heer **Öztürk** (DENK):

Yes! Er liepen een hoop gefrustreerde taxichauffeurs rond. Een hoop mensen op die demonstratie voelden zich niet gehoord, zo ook een hardwerkende taxichauffeur die ik sprak. Hij kreeg een boete en moest gedwongen thuiszitten. Iemand van een toegelaten taxiorganisatie (TTO) wordt namelijk geschorst bij verkeersovertredingen, terwijl Uberautogebruikers een boete krijgen en vervolgens kunnen doorwerken. Uber wordt niet gezien als een taxiorganisatie maar als een platform. Hierdoor krijgt Uber vrijstelling en hoeft niet te voldoen aan de wettelijke eisen die gelden voor taxiorganisaties. Dit is een schoolvoorbeeld van oneerlijke concurrentie. Begrijpt de Staatssecretaris dat de taxichauffeurs zich oneerlijk behandeld voelen? Zo ja, wat gaat zij doen om een gelijk speelveld te creëren?

Daarnaast is de Wet personenvervoer 2000 ook sterk verouderd en biedt te veel ruimte voor bedrijven als Uber, die misbruik maken van de vrijemarkteconomie. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken of we de wet kunnen aanpassen? Is dat een optie? Bent u bereid om die sterk verouderde wet aan te passen, zodat wij misbruikers kunnen aanpakken? Ik sprak ook een vrolijke taxichauffeur, die jarenlang een oude taxi reed, maar zijn bolide is binnenkort toe aan vervanging. Hij maakt zich zorgen over de afschaffing van de bpm-teruggave voor taxi's. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat de taxichauffeurs hiermee keihard gepakt worden? Gaat dit niet leiden tot hogere ritprijzen voor de taxi? Leidt dit niet tot een ongelijkere concurrentiepositie ten opzichte van Uber?

De taxichauffeurs pikken het niet meer. De taxichauffeurs zijn klaar met de oneerlijke concurrentie, klaar met de stijgende verzekeringspremie, klaar met de pestmaatregelen zoals het afschaffen van de bpm-teruggave. De taxichauffeurs zijn klaar met Uber. Kan ik een toezegging krijgen dat zij op de Staatssecretaris kunnen rekenen?

Ook de autogebruikers zijn klaar met Uber. Dit hebben zij afgelopen maandag ook duidelijk gemaakt door te demonstreren in Amsterdam. Hoelang staat de Staatssecretaris nog toe dat Uber hoge omzetten behaalt over de ruggen van de hardwerkende burgers? Kan zij toezeggen dat zij na vandaag al die hardwerkende taxichauffeurs en al die autogebruikers gaat helpen en dat zij Uber gaat aanpakken, zodat wij in Nederland een gelijk speelveld krijgen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan draag ik nu mijn voorzitterschap over aan de heer Von Martels, zodat ik mijn inbreng kan doen namens de VVD.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zou het met alle plezier willen doen, maar als het gaat om anciënniteit is volgens mij de heer Van Dijk als eerste aan de beurt. Dat lijkt mij voor de hand liggend.

De **voorzitter**:

Laten we er geen ruzie om maken.

Voorzitter: Von Martels

De **voorzitter**:

Heel graag wil ik het woord geven aan de heer Ziengs van de VVD, om zijn bijdrage binnen vier minuten te leveren.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel. Ik hoop dat u het goed bijhoudt, maar de griffier zal dat zeker doen. Vandaag hebben we het algemeen overleg over het openbaar vervoer en de taxi. Gezien alle inbrengen merk ik wel dat er heel veel speelt.

Laat ik beginnen met de taximarkt. Nieuwe toetreders maken die markt nog hectischer en dat uit zich ook in een roep om actie van de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft daaraan voldaan door een onderzoek aan te kondigen van de SWOV en het gesprek aan te gaan met de wethouder van verkeer en vervoer van Amsterdam. Voor beide staat ook een tijdlijn gepland. Het zou wel fijn zijn als het rapport van de SWOV en het beoogde sociale charter van de taskforce die zich bezighoudt met controleerbare en handhaafbare afspraken over onder andere veiligheid en transparantie, nog voor het zomerreces naar de Kamer komen, zodat we er direct na het zomerreces over kunnen spreken. Gaat dit lukken, zo vraag ik de Staatssecretaris.

Er kan geen misverstand bestaan over het belang van een gelijk speelveld voor deze markt. De bestaande regelgeving zal gehandhaafd moeten worden.

De vraag van het vervallen van de geldigheid van de certificaten of de BCT-kaarten is hier al meer ter sprake gekomen. Is het juist dat dit leidt tot hoge kosten voor de branche? Is er nog ruimte in de tijdsplanning? Wat is de stand van zaken bij de gesprekken die de Staatssecretaris voert met de sector en de fabrikanten?

Dan de sociale veiligheid. Op verzoek van de heer Van Aalst, gesteund door de commissie, is Londen bezocht. Ik dank de heer Van Aalst voor het verslag dat daarvan gemaakt is. De Staatssecretaris start nu een pilot met een app. Het gaat hier om sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Ik verzoek de Staatssecretaris dan ook om de regionale vervoerders hierbij te betrekken. Dat is namelijk een logische stap. Het is door anderen ook gevraagd. Het is natuurlijk ook onderdeel van het openbaar vervoer. Graag een toezegging daarover van de Staatssecretaris.

Het zou mooi zijn als op korte termijn gerealiseerd kan worden dat men eenmalig kan in- en uitchecken. De Staatssecretaris heeft ervoor gekozen om in te zetten op innovatie op dit gebied. Mijn fractie wil meegeven dat de overheid systeemverantwoordelijke is. Dat wil zeggen dat zij oog moet hebben voor thema's die iedereen raken. Ik denk daarbij aan toegankelijkheid voor mensen met een beperking of beschikbaarheid van aed's, waarover ik onlangs samen met collega De Lange vragen heb gesteld. Zorg dat er geen verschillen per regio ontstaan als het gaat om die belangen. En blijf zorg dragen voor transparante tarieven.

Hoe denkt de Staatssecretaris te voorkomen dat er door de mogelijkheden van regionale systemen juist een tarievenstructuur ontstaat die concurrentie kan tegenhouden, of sterker nog, dat de kosten die in rekening worden gebracht bij de reiziger, niet in verhouding staan tot de werkelijke kosten? De ACM waarschuwt hiervoor. Graag de visie van de Staatssecretaris op dit punt.

Dan mijn laatste punt: de open data. De leden De Boer en Van Veldhoven hebben dit onderwerp nadrukkelijk op de agenda gezet onder Rutte II. Uiteindelijk is nu ingezet op een vorm van zelfregulering waarbij de gebruikersdata van de ov-chipkaart verstrekt kunnen worden aan aanvragers door middel van een procedureel gedrocht dat enorm veel tijd kost. Er is één aanvraag gehonoreerd en meer dan tien aanvragen zijn afgewezen. Vroeger was een vakantiebaantje dat je ingezet werd als teller. Je kreeg een stoel, een lunchpakket en een invulijst en vervolgens telde je bij een provinciale weg hoeveel auto's er in een bepaalde tijd passeerden. Veel gedoe, maar wel bruikbare cijfers. Nu kan het allemaal veel makkelijker, maar maken we het vervolgens toch weer moeilijk; privacy, concurrentieoverwegingen.

Ik krijg te veel signalen dat het een moeizaam traject is om data te verkrijgen die nota bene de mobiliteit kunnen verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan aanvangstijden van scholen, werktijden, et cetera. Dit moet niet langer duren. Naar aanleiding van mijn motie heeft de Staatssecretaris een evaluatie aangekondigd. Dank daarvoor, maar graag een tandje meer. Is de Staatssecretaris bereid de evaluatie voor het zomerreces uit te

voeren en de Kamer daarover te informeren, zodat de commissie zich er direct na het zomerreces over kan buigen? Ik wil tijdens de procedurevergadering een rondetafel proberen te organiseren. Daar besluit ik mee, zeg ik tegen de tijdelijke voorzitter.

De voorzitter:

U heeft helaas de tijd overschreden, meneer Ziengs. Er is bovendien nog een interruptie van de heer Öztürk van DENK.

De heer Öztürk (DENK):

We kennen de VVD als een partij die zegt op te komen voor ondernemers en taxichauffeurs zijn min of meer ondernemers. De heer Ziengs heeft ook een ondernemershart, dat weet ik. Hij is zelf ook ondernemer geweest. Maar het was wel de VVD die de bpm-teruggave van de taxi's heeft afgepakt. Dan zie je waar de VVD voor opkomt. Is dat de kleine ondernemer, de taxichauffeur, of is dat de grote multinational Uber? Daarnaast zijn de verzekeringspremies ook omhooggegaan, dus weer de grote verzekeringsondernemers.

De voorzitter:

Wilt u even uw vraag stellen? Dat is belangrijk.

De heer Öztürk (DENK):

Mijn vraag is: waar kiest de VVD voor? Kiest de VVD voor de taxichauffeurs, de kleine ondernemers die jarenlang de VVD hebben gesteund en erop hebben gestemd? Of kiest de VVD voor de multinationals en de grote verzekeringsbarons, waarmee deze taxichauffeurs dagelijks problemen krijgen?

De heer Ziengs (VVD):

Het was veel VVD en ook veel vragen, maar volgens mij is het altijd zo geweest dat de VVD voor, achter en naast ondernemers staat, en dat zullen we ook blijven doen. Er wordt een verschil neergelegd, maar we hebben uiteindelijk uitdrukkelijk gekozen voor een terugsluis van de middelen die beschikbaar gesteld zijn in het regeerakkoord voor het midden- en kleinbedrijf.

De voorzitter:

Meneer Öztürk, u heeft helaas geen ruimte meer voor een interruptie, want die heeft u verbruikt, naar ik heb vernomen.

De heer Öztürk (DENK):

Het is wel een uitlokking over de bpm, dus daar wil ik wel op reageren.

De voorzitter:

Ja, daar heeft u gelijk in.

De heer Ziengs (VVD):

Daar wil ik rustig op reageren. Volgens mij is dat een discussie die gevoerd wordt in een andere commissie. Dat gaat over financiën, maar ik kan er wel wat van vinden ...

De heer Öztürk (DENK):

U heeft de bpm-teruggave gewoon afgepakt.

De voorzitter:

Nee, we gaan daarover niet in discussie. Ik geef het woord aan de heer Ziengs, die ongetwijfeld nog enkele afsluitende woorden voor deze eerste termijn overheeft.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, zeg ik tegen de tijdelijke voorzitter, dat u mij zo correct aan de tijd heeft gehouden, want ik merk nu hoe moeilijk het is om binnen de tijd te eindigen, als je anderhalf kantje hebt.

Voorzitter: Ziengs

De **voorzitter**:

Ik geef de Staatssecretaris de tijd om zich voor te bereiden op de beantwoording. Ik zie u straks allen weer terug.

De vergadering wordt van 15.22 uur tot 15.37 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Twee interrupties, zo stel ik mezelf en ook de commissie voor. Ik zie instemmend geknik. Ik heb met de Staatssecretaris afgesproken dat zij in vier blokjes gaat antwoorden. We proberen het blokje zo veel mogelijk af te werken en dan te interrumperen. We beginnen met het blokje taxi en daarna komen het blokje sociale veiligheid, het blokje ov-chipkaart en data, en dan het blokje toegankelijkheid en overige. Zo gaan we het doen. Ik geef de Staatssecretaris het woord voor de beantwoording.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin inderdaad maar met de taxi, want bijna alle leden hebben daarover gesproken en het is de laatste tijd ook veel in het nieuws geweest. De taximarkt is de afgelopen jaren sterk veranderd. Alle leden hebben dat wel geconstateerd. De groei van het aanbod en de digitalisering in de taximarkt brengen voordelen mee voor de reiziger, maar brengen ook uitdagingen mee in een markt die, zoals de heer Van Dijk het treffend verwoordde, al hectisch was. Dit maakt het nog hectischer. Die hectiek in die markt maakt het niet per se makkelijk om echt goed zicht te krijgen op waar de problemen precies zitten, maar dat zicht is wel heel belangrijk. Alleen als je echt weet waar het echt aan ligt, kun je ook een echte oplossing bieden.

Een deel van de problemen die door de leden zijn genoemd, valt echt buiten mijn verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld wanneer het gaat om arbeidsomstandigheden en verzekeringen. Maar nu we een AO over de taxi hebben, snap ik wel dat de leden hier zeggen dat ze onderdeel uitmaken van die hectiek in de markt, dat het belangrijk is dat er door het kabinet integraal wordt nagedacht en dat het niet in zo veel beleids-terreinen misschien een klein deelterrein is, omdat het allemaal deelaspecten zijn van een bredere markt. Ik zal dus niet al die problemen kunnen oplossen, maar ik wil wel met mijn collega's die integrale problematiek bespreken en ook kijken waar zij vanuit hun perspectief een bijdrage kunnen leveren. Ik kan me voorstellen dat ik probeer om in de volgende voortgangsbrief taxi – ik geloof dat we elk halfjaar zo'n brief schrijven – de input van de collega's wat meer te betrekken, zodat er een gedeeld beeld is van wat er op verschillende terreinen gebeurt op dit punt.

Een tweede opmerking die ik graag aan het begin wil maken, is dat we niet alleen landelijk aan zet zijn. Ik geloof dat de heer Schonis het onderscheid maakte tussen de problematiek in Amsterdam, die specifiek is, de problematiek in grote steden, die soms ook omvangrijk is, de problematiek in de regio, die soms anders is en sommige aspecten die landelijk zijn. Wanneer we kijken waar het specifiek aan ligt, zullen we steeds moeten nadenken of het een landelijk probleem is dat breed speelt of een probleem dat specifiek in een stedelijke omgeving speelt of misschien wel heel specifiek in Amsterdam. De vraag welk instrument je inzet wordt mede daardoor beantwoord. De heer Van Dijk vroeg of ik bereid ben om de wet aan te passen, als iets echt landsbreed speelt, als je

dat alleen maar kunt oplossen door iets in een landelijke wet te veranderen en als dat echt de kern van het probleem zou zijn. Als uit onze analyse blijkt dat alleen via de wet daar het goede aanknopingspunt zit, dan moeten we het daarover hebben. Als andere instrumenten sneller, beter of meer toegespitst zijn op de lokale situatie, dan moet je het vooral niet met een landelijke wet doen. Wij moeten allemaal onze verantwoordelijkheid hierin nemen, ook de gemeenten als een probleem specifiek een gemeentelijk probleem is. Daarom ben ik blij dat ik samen met de gemeente Amsterdam specifiek voor de situatie rondom Uber in die taskforce zit om te kijken wat er lokaal en wat landelijk is. Daarom wilde ik graag van het begin af aan betrokken zijn bij die taxitaskforce. Een laatste opmerking vooraf is dat het belangrijk is om onderscheid te maken tussen waar de problematiek ontstaat. Er kunnen in laat ik zeggen het legale deel van de markt uitdagingen zijn en daar kunnen we het met elkaar over hebben. Maar een deel van de problematiek die hier geschetst is, heeft ook alles te maken met wat in feite gewoon snorders zijn. Die zie je zowel in de reguliere markt als in de belmarkt, de bestelmarkt. Dat vraagt een andere aanpak en is ook een andere problematiek. We moeten die zaken niet in die zin met elkaar verwarren dat een reguliere belchauffeur die gewoon netjes zijn werk doet, die gewoon een BCT heeft en die zich netjes aan alle regels houdt, nu ineens in een soort verdomhoekje wordt gezet als zijnde een slechte ondernemer. Heel vaak zijn chauffeurs die voor een TTO rijden ook deeltijd-Uberchauffeur. Voor een deel hebben we het over dezelfde groep. We moeten legaal gedrag onderscheiden van illegaal gedrag en dus samen op zoek gaan naar de meest effectieve mix van instrumenten om rust te brengen in die hectiek van de markt. Problemen rondom openbare orde en verkeersveiligheid kunnen soms ook met bevoegdheden van gemeenten worden aangepakt. Ik kijk naar wat juridisch mogelijk is, maar we moeten eerst kijken wat er nodig is. Vanwege de specifieke situatie in Amsterdam hebben we daar die taskforce.

Dan een aantal van de meer concrete vragen van de leden. Vind ik dat er sprake is van een gelijk speelveld? Als we kijken naar de juridische situatie, is er sprake van een gelijk speelveld, want alle taxichauffeurs en -ondernemers moeten voldoen aan dezelfde landelijke eisen. De vereisten waar een taxichauffeur aan moet voldoen, betreffen onder meer het bezit van een ondernemersvergunning taxi. Daarvoor zijn een KvK-inschrijving en vog nodig. Voor een chauffeurskaart zijn een rijbewijs, een geneeskundige verklaring, een vog en een vakbekwaamheidsdiploma van het CBR nodig. Een gekeurd taxivoertuig voorzien van een boordcomputer taxi is daarvoor nodig. Alle taxichauffeurs dienen zich te houden aan de regelgeving met betrekking tot arbeids- en rusttijden. De sancties naar aanleiding van een overtreding van de verkeerswetgeving, van welke aard dan ook, zijn voor alle taxichauffeurs gelijk. Iedere chauffeur, of hij nu voor Uber rijdt of een TTO en of het dezelfde is onder welke vlag hij dan ook rijdt, betaalt dezelfde boete voor het rijden door een rood verkeerslicht. De handhaving gebeurt ook voor alle chauffeurs op dezelfde manier. Ik ben vorige week zelf op inspectie geweest met de taxi-inspecteurs van de ILT om gewoon eens te zien hoe het gaat in de praktijk. Overigens, ook een reguliere taxichauffeur kan een korting op de prijs geven. Er is zelfs een speciale mogelijkheid in de boordcomputer taxi om dat dan te registreren. Dus die mogelijkheden ... Nee, vorige week was die er nog.

De voorzitter:

Of er is een interruptie of de Staatssecretaris is aan het beantwoorden. Maar ik zag net al even een interruptievraag van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dit is een belangrijk punt: is er sprake van een gelijk speelveld of niet? Een van de voorbeelden waaruit blijkt dat dat niet zo is, is het verschil in

handhaving. Op het moment dat een Uberchauffeur wordt stopgezet voor een overtreding, krijgt hij een boete, de volgende keer nog een boete en dan nog een keer een boete. Een TTO-chauffeur kan uiteindelijk een week worden geschorst; die wordt gewoon van de weg gehaald. Dat is een heel concreet voorbeeld dat er geen sprake is van gelijke behandeling van chauffeurs in Amsterdam op het moment dat de inspectie een taxi aanhoudt: Uber mag doorrijden, een TTO heeft een groot probleem.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij moeten we inderdaad op zoek, buiten de algemene kreten als «wel of niet gelijk speelveld», waar het nou wringt in de effecten van de regelgeving. Als er de jure wel gelijke sanctionering is maar er de facto geen gelijke sanctionering mogelijk is, dan wil ik dat punt graag uitdiepen. Dan wil ik zien hoe we dat punt kunnen aangrijpen zodat die sanctie voor iedereen op dezelfde manier geldt. Ik neem dit punt graag mee en ik zeg de heer Van Dijk toe dat ik ga kijken hoe het precies zit op dit punt. Laten we samen verkennen welke verbeteringen er dan mogelijk zijn op zo'n punt. Als de wet voor iedereen geldt, moet ook de afschrikwekkende prikkel voor iedereen hetzelfde zijn.

De voorzitter:

Ik kijk nog even of de heer Laçın ook nog een interruptie had. De heer Van Aalst?

De heer Van Aalst (PVV):

Heel kort over de kortingsknop. Het kwam net al kort voorbij halverwege de interruptie. In de regels is vastgelegd dat de kortingsknop niet langer mag, dus ik ben heel benieuwd hoe dat dan zit. Als u toch met de ILT op pad was, mevrouw de Staatssecretaris, dan had u misschien samen met de ILT vast moeten stellen dat die knop er eigenlijk niet meer in mag zitten volgens het NMI. Kunt u daar een toelichting op geven?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Misschien vergeeft de heer Van Aalst mij dat ik niet alle details van de taxiwetgeving uit mijn hoofd ken. Maar als dit punt van de kortingsknop inmiddels zou zijn aangepast, dan ga ik daar zeker naar kijken.

De heer Von Martels (CDA):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ze graag wil kijken wat er precies aan de hand is in de taxibranche en dat ze daar de tijd voor wil nemen: waar wringt het precies? Wanneer kunnen we het antwoord daarop verwachten van de Staatssecretaris?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb nog een heleboel vragen te beantwoorden. Daarom had ik voorgesteld om het einde van het blokje af te wachten, omdat een aantal punten ook nog in de antwoorden terugkomen.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de Staatssecretaris doorgaat met de beantwoording.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Een ander punt waar vaak het onderscheid, of het vermeende onderscheid, aan wordt opgehangen, zijn de verschillende eisen aan taxi's die rijden voor een TTO en een platform door de eisen die gemeenten op lokaal niveau stellen. Op lokaal niveau kunnen gemeenten in een lokale taxivergunning aanvullende eisen stellen aan taxi's voor de opstapmarkt. Die eisen hangen onder andere samen met de gedragsregel taxistandplaatsen, met herkenbaarheid van taxivoertuigen aan een daklicht, met lokale stratenkennis van chauffeurs en met kennis over het indienen en

behandelen van klachten. Als je via een ander concept invulling kunt geven aan diezelfde punten, bijvoorbeeld herkenbaarheid van de chauffeur, denk ik eerlijk gezegd dat via een app de herkenbaarheid van de specifieke chauffeur groter is dan wanneer je in een rij bij een station gewoon een taxi pakt. Je weet dan niks over de rating van die chauffeur. Je weet eigenlijk niet bij wie je in de auto stapt. Je weet wel dat er algemene eisen zijn en dat het dus betrouwbaar is. Een app biedt jou extra mogelijkheden en ook de klachtenindiening is heel direct, want je geeft een slechte rating en de volgende klant ziet dat meteen. Het biedt dus voor- en nadelen. Er wordt gezegd: ja, maar er worden accounts verhandeld. Dan zakken we weer vanuit het legale circuit naar het illegale circuit. We moeten ook dat soort problemen aanpakken, maar dan heb je het niet over een ongelijkheid in het legale circuit. Het is een andere invulling van hetzelfde element. Ik vind dat we dat soort punten niet uit het oog moeten verliezen, want dan zouden we alle opties voor innovatie uit het oog verliezen. Ik denk dat dat in het belang van de reiziger echt zonde is. Dan vroeg de heer Laçin nog naar de vakbekwaamheidseisen. De vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs zijn niet veranderd en gelden voor alle chauffeurs op de bestelmarkt en Uber. Wat er is veranderd, zijn de vakbekwaamheidseisen voor ondernemers. Dan gaat het over financieel en bedrijfsmanagement. Die hebben niet een directe link met de kwaliteit op straat, maar zorgden wel voor heel veel kosten en administratieve lasten. Die zijn dus afgeschaft. Het gaat alleen om die eisen die betrekking hadden op financieel en bedrijfsmanagement. De vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs zijn blijven staan. De heer Laçin heeft een vraag gesteld over schijnzelfstandigheid. Dat is een terecht punt. Daarover worden niet alleen discussies gevoerd in de taximarkt, we kennen ook allemaal de discussies over andere platforms en de arbeidsverhoudingen die daar spelen. Dat speelt dus ook in een andere commissie. Uw Kamer heeft ook verschillende vragen gesteld over de handhaving van de Wet DBA en het tegengaan van schijnzelfstandigheid. De Minister van SZW en de Staatssecretaris van Financiën hebben hierover in de afgelopen periode brieven aan de Kamer gestuurd. Dat zijn punten die inhoudelijk moeten worden besproken met deze bewindspersonen.

Dan is de vraag: wat doet deze Staatssecretaris actief in die hectiek van de taximarkt? Waar ben ik mee bezig? Ik heb naar aanleiding van de incidenten SWOV opdracht gegeven om de ontwikkeling van het aantal ongelukken met taxi's nader te analyseren: waar zit het 'm nou precies in? De heer Ziengs refereerde hier al aan. Ik ben eind 2018 met een aantal gemeenten een gezamenlijke verkenning gestart van de instrumenten die zij hebben om de taximarkt lokaal te reguleren. Dus: wat hebben wij eigenlijk op landelijk niveau maar ook op lokaal niveau, en welke mogelijkheden biedt dat wel en welke mogelijkheden biedt dat niet? Ik ben in overleg met Uber om te komen tot verbeteringen zoals de aanpassing van de app, data-uitwisseling en deelname aan de Verkeersveiligheidscoalitie. Ik voer deze week nog gesprekken met KNV, FNV en ook gewone taxichauffeurs over hun praktijkervaringen en signalen uit de markt. Ik zie ook een paar mensen op de tribune zitten: hartelijk welkom. Ik heb 's nachts met de ILT een werkbezoek afgelegd om zelf te ervaren hoe die straatcontroles te werk gaan. Dat was niet in Amsterdam, maar ik heb gezegd dat ik ook graag nog een keer in Amsterdam wil zien wat de hectiek specifiek op die markt is. Niet voor niets noemde een aantal van u die markt ook specifiek. IenW neemt dus deel aan de taskforce Amsterdam om te bekijken wat er op korte termijn aan die Amsterdamse situatie kan worden gedaan. Met de ILT werk ik ook aan het verbeteren van de BCT en een soepele vervanging van de chauffeurskaarten. Ik kom daar straks nog op terug. Ik zal de Kamer voor het zomerreces informeren over de voortgang van deze acties. Dit in antwoord op de vragen van de heer Von Martels.

De heer Van Aalst vroeg: wat doet u aan de handhaving als we dan van het legale naar het randje of het illegale gaan? Dat is een taak van veel organisaties: ILT, die kijkt naar de rust- en rijtijden en de kwaliteit van de taxidienst, maar ook politie en Belastingdienst. Er is ook echt een goede samenwerking. De ILT werkt aan een programma Taxi. Daarin wordt gewerkt aan deskhandhaving en betere samenwerking tussen die diensten. De link is dus inderdaad gelegd dat je soms om die illegale kant op te sporen, meer nodig hebt dan alleen de inzet van de ILT en dat ook de Belastingdienst en de politie daarin een rol kunnen spelen. Zij gaan dus ook gezamenlijk bekijken hoe zij die samenwerking goed kunnen inrichten om dit effectief te kunnen aanpakken. Een voorbeeld daarvan is de gezamenlijke actie die in augustus afgelopen jaar heeft plaatsgevonden. Die was echt gericht op malafide constructies. Het doel is om risicogestuurd te handhaven, want de handhaving capaciteit is per definitie beperkt, maar die is wel heel belangrijk.

Dan vroeg de heer Laçin waarom in de taskforce Amsterdam alleen met Uber wordt gesproken terwijl het ook andere taxibedrijven kan raken. Ik heb al aangegeven hoe belangrijk ik het vind om deel te nemen aan die taskforce, omdat dit de mogelijkheid biedt om beter zicht te krijgen op het vervoersconcept van Uber, dus echt door te hebben waar het «m nou in zit, en de gevolgen voor de lokale taximarkt. In de taskforce willen wij op korte termijn afspraken maken naar het voorbeeld van het social charter dat de gemeente Amsterdam met Airbnb heeft gesloten, en dat ook door een van u werd genoemd. Die zijn een aanvulling op het overleg dat ik verder met Amsterdam heb over de problematiek op de markt. Mocht de taskforce leiden tot inzichten die ook breder relevant kunnen zijn en bepaalde best practices, dan zullen wij daarover natuurlijk ook met anderen spreken, maar de problematiek is natuurlijk in eerste instantie echt opgestart vanuit de vraag welke uitdagingen er ontstaan juist door het concept van die platformtaxi's. We zijn dus breed met alle partijen in gesprek, niet alleen maar met Uber.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een korte vraag naar aanleiding van dit antwoord. Het lijkt mij logisch en eigenlijk een vereiste dat ook TTO-chauffeurs in die taskforce zitten; zij hebben ook met die problemen te maken dankzij bijvoorbeeld een Uber waardoor ook hun markt onder druk staat. De vraag aan de Staatssecretaris is waarom er geen TTO in die taskforce zit zodat er gezamenlijk over de problemen kan worden gesproken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

In eerste instantie was de taskforce een initiatief van de gemeente Amsterdam en zij heeft toen een samenstelling voorgesteld. Ik weet niet exact in detail wat hun afweging is geweest om een TTO niet mee te nemen, maar ik snap de vraag wel. Ik ben ook wel bereid om dit te bespreken. Ik wil wel graag dat waar wij met Uber concrete afspraken willen maken, wij ook met Uber spreken. Waar het specifiek daar om gaat, moeten wij dus met deze partij spreken. Waar het gaat om een bredere analyse van de situatie in Amsterdam, de problematiek en de mogelijkheden die wij hebben, heb ik net aangegeven wat ik allemaal doe. We spreken dus sowieso met heel veel partijen en niet alleen met Uber, maar ik zal uw specifieke verzoek nog eens overwegen.

Dan is er een vraag gesteld over verzekeringen. Dit punt valt helaas ook niet in mijn bevoegdheid. Het is een verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën. Het is mij wel bekend dat de premies voor taxiverzekeringen al enige tijd stijgen. De Minister van Financiën heeft Kamervragen hierover al beantwoord en als u nog meer vragen heeft, zou ik u willen zeggen: richt u zich in eerste instantie tot hem, want hij heeft daar ook de instrumenten voor in handen.

De **voorzitter**:

En toch steekt de heer Laçin zijn vinger op voor een aanvullende vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Misschien even een punt van orde. Ik heb tijdens de procedurevergadering juist gevraagd om de Minister van Financiën uit te nodigen zodat hij die antwoorden zou kunnen geven. Het merendeel van de commissie heeft dit niet toegestaan. Ik heb aanvullende vragen gesteld en antwoorden van de Minister gekregen, maar twee van de drie antwoorden zijn: ik weet het niet. Wij kunnen nu geen vragen stellen aan deze Staatssecretaris. Dan blijft het meest prangende punt van de verzekeringen in het midden en daar zitten deze chauffeurs hier ook voor. Ik vind dat zonde van deze discussie.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Maar u staat elke mogelijkheid open om ook een debat aan te gaan met de Minister van Financiën. Die mogelijkheid is er altijd.

De **voorzitter**:

Hij zou bij wijze van spreken zelfs in de procedurevergadering genodigd kunnen worden, maar dan moet daar wel een meerderheid voor zijn.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik ben het met de heer Laçin eens.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat er nog een interruptie is van de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dit is een punt van orde en dan kunnen Kamerleden ook reageren. Ik neem aan dat ik van die gelegenheid gebruik kan maken.

De **voorzitter**:

Ik geef u die ruimte. Ik zal dit ook niet noteren als interruptie, maar een punt van orde moet ook werkelijk een punt van orde zijn. In dit geval kan de Staatssecretaris natuurlijk alleen maar antwoord geven op vragen die haar portefeuille aangaan. Daar gaat het om.

De heer **Öztürk** (DENK):

Het punt van orde gaat niet zozeer richting de Staatssecretaris, maar richting de Kamerleden. Hier zitten heel veel mensen die vragen hebben over verzekeringen, maar die vragen worden niet beantwoord. Hoe kunnen wij er met z'n allen voor zorgen dat die vragen toch op korte termijn worden beantwoord? Daar gaat het punt van orde over. Ik wil dus mijn collega's vragen of zij bereid zijn om op dit punt vandaag op de een of andere manier duidelijkheid te geven zodat wij weten wanneer die vragen beantwoord worden. Mensen hebben daar recht op. Mijn punt is: collega's, bent u bereid een constructie te bedenken waardoor die vragen snel kunnen worden beantwoord?

De **voorzitter**:

Het punt is helder. Volgens mij is de kortste klap dat de vragen die gesteld zijn op dit onderwerp, worden doorgeleid naar de desbetreffende collega, als de Staatssecretaris bereid is om dat te doen. Wellicht kan er dan een schriftelijk antwoord van het kabinet komen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De Kamerleden kunnen ook altijd gezamenlijk direct vragen stellen aan de Minister van Financiën, dat hoeft niet eens via mij. Er is natuurlijk altijd een mogelijkheid om hierover te spreken met de Minister van Financiën.

De Kamer kan dan ook vragen om beantwoording van die vragen binnen een bepaalde termijn. Ik ben best bereid om de vragen door te geleiden, maar die tussenstap is niet nodig. U kunt direct vragen stellen aan de Minister van Financiën.

De voorzitter:

Maar ik begrijp het punt van orde hier ter tafel, omdat dit punt nu op de agenda staat. Ik vermoed dat dit ook een gevolg is van samenspraak met de mensen op de publieke tribune. Dan is het wenselijk dat er helderheid ontstaat over de vraag hoe dit nu verdergaat. Dat is ook duidelijk voor de toehoorders. Het kan zijn dat de vragen die nu worden gesteld en die niet kunnen worden beantwoord door de Staatssecretaris, worden doorgeleid naar de Minister van Financiën en dat hij daar dan met een paar weken antwoord op geeft. Dat ligt natuurlijk wel aan de Minister van Financiën. Die vraag kunnen we stellen, maar dat kan natuurlijk ook in een procedurevergadering worden besproken. We doen het nu even op deze manier om duidelijkheid te scheppen voor het publiek. Is daarmee dit punt van orde voldoende behandeld?

De heer Öztürk (DENK):

Ja, maar aan de andere kant spreekt het kabinet met één mond en zo moeilijk zijn de vragen nu ook weer niet.

De voorzitter:

Hier moet ik u onderbreken, want daar hebben we gewoon bepaalde afspraken over. Het zal zo zijn als u denkt dat het is, maar zo gaan we dat even organiseren. Ik geef het woord weer aan de Staatssecretaris voor de beantwoording.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Öztürk moet de kwaliteit van zijn eigen vragen niet onderschatten, dus laten we die laten beantwoorden door de bewindspersoon die daar inhoudelijk verantwoordelijk voor is.

De vraag om die onverzekerde taxichauffeurs gemakkelijker aan te kunnen pakken is er eentje die voor een deel ook valt onder de verantwoordelijkheid van het OM. Maar de strafrechtelijke handhaving van onverzekerde motorrijtuigen vindt wel plaats door de RDW en politie onder verantwoordelijkheid van het OM. De RDW, die wel bij ons zit, controleert dagelijks of voertuigen aan de verzekeringsplicht voldoen. Dat gebeurt door een registervergelijking. Als geconstateerd wordt dat iemand niet voldoet aan een van de verplichtingen, krijgt hij of zij een boete gestuurd door het Centraal Justitieel Incassobureau. Daarbij worden de verzekeringsgegevens met het kentekenregister vergeleken. Elk voertuig wordt minstens één keer per jaar voor beide verplichtingen gecontroleerd. Hier is sprake van een honderdprocentcontrole. De RDW voert deze opsporingstaak uit in opdracht van het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Het OM bepaalt welke capaciteit er wordt ingezet voor het handhaven van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en waar prioriteiten worden gelegd.

De heer Schonis stelde een heel specifieke vraag over de Wet Mulder. Dat hebben we zo niet paraat, maar we zullen zorgen dat dat wordt meegenomen in de brief die voor de zomer komt.

De heer Von Martels vroeg of de BCT-kaart, de systeemkaart, zes jaar langer geldig blijft. Verlenging van zes jaar is vanwege veiligheidsredenen niet mogelijk. Wij doen wel onderzoek naar de mogelijkheden om de geldigheidstermijn van de huidige systeemkaart voor een bepaalde tijd te verlengen. Het doel is om samen met de branche, waarmee wij in overleg zijn, te komen tot een soepele omwisseling. Zolang er geen alternatief beschikbaar is dat voldoet aan alle wettelijke eisen, optimaliseren wij een en ander natuurlijk op basis van de huidige BCT.

De heer Ziengs had vragen over de kosten. Zit er nog ruimte in de planning? Hoe verloopt het gesprek met de branche? De kosten zijn nog niet inzichtelijk. Gezien de wettelijke verplichting is het in principe logisch dat een sector zijn eigen kaart betaalt, zoals dat ook het geval is bij andere sectoren. Ik onderzoek de mogelijkheid om de termijn van de vervanging van die systeemkaart wat te verlengen om tot een soepele overgang te komen. Ik ben hierover in gesprek. Over de voortgang hiervan kan ik u ook voor de zomer informeren.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ter verduidelijking zou ik aan de Staatssecretaris willen vragen of de datum die wordt genoemd voor de invoering, 20 maart 2020, wel of niet gehandhaafd blijft.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Die blijft vooralsnog gehandhaafd, maar ik stel voor dat, wanneer wij met elkaar hebben gesproken, ik u in de brief die voor de zomer komt verder informeer over de manier waarop wij het willen doen. Dat is waarschijnlijk bepalend voor uw appreciatie of dat eventueel zal knellen of niet. Dat hangt af van wat we met elkaar kunnen doen.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder met de beantwoording.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er waren een aantal vragen gesteld over de bpm-teruggaaf. Die discussie moet echt worden gevoerd met de Staatssecretaris die verantwoordelijk is voor het Belastingplan.

De heer Ziengs vroeg of de onderzoeken over de taxi's nog voor de zomer naar de Kamer kunnen komen. Dat is zeker mijn doelstelling. Ik ben wel afhankelijk van hoe snel de taskforce Amsterdam werkt, maar in principe is het onze intentie om voor de zomer daarmee te komen.

Voorzitter, als het goed is, heb ik daarmee de vragen over de taxi beantwoord.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond of dat het geval is.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Het is goed om te horen dat de Staatssecretaris dit echt aan het oppakken is, maar ik had nog een vraag gesteld over de mogelijke taxistop bij bijvoorbeeld Amsterdam.

De **voorzitter**:

Ik maak even een rondje voor de openstaande vragen. Dan gooi ik ze niet als interruptie erin, tenzij het een interruptie is.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Misschien komt het nog bij een ander blokje terug, maar ik had een vraag gesteld over bpm in het kader van zorgvervoer.

De **voorzitter**:

Die komt in een ander blokje, begrijp ik.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dan is het goed.

De **voorzitter**:

Helder. Dan zag ik dat de heer Laçin nog een openstaande vraag had of een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, een openstaande vraag, namelijk of we Uber niet gewoon moeten aanduiden als taxibedrijf in plaats van platform die taxidiensten aanbiedt en die taxichauffeurs heeft.

De **voorzitter**:

Die vraag stond nog open, inderdaad. Ik kijk nog even rond of daarmee de vragen zijn geïnventariseerd. Dat zijn nog drie vragen die openstaan. Komen die in de tweede termijn terug, gaat u die direct beantwoorden of aan het eind van het eerste blok?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik kan een deel beantwoorden. Die taxistop is eigenlijk een volumemaatregel. In het begin ben ik wat uitgebreider ingegaan op de systematiek, op hoe ik het wil aanpakken. Ik sluit niks op voorhand uit, maar een volumemaatregel is nogal heftig. Ik weet niet welke juridische haken en ogen daar precies aan zitten en of het wenselijk is. We gaan eerst eens kijken waar het precies aan ligt en aan welke knoppen je moet draaien om datgene wat echt wringt aan te pakken.

Dan de vraag of Uber wel of geen taxibedrijf is. De heer Laçin heeft die vraag inderdaad gesteld. Ik meen mij te herinneren dat daarover een uitspraak is geweest van de rechter, maar wij zoeken even na of dat precies de vraag van de heer Laçin was of dat dat een andere vraag was. En de vraag van mevrouw Van Brenk zit inderdaad in een ander blokje.

De **voorzitter**:

Daarmee hebben we de openstaande vragen gehad. Is er nog een interruptie van de heer Öztürk?

De heer **Öztürk** (DENK):

Nee, ik had nog gevraagd of de Staatssecretaris bereid is om de Wet personenvervoer te wijzigen als het gaat om de positie van Uber. Die maakt nu misbruik van technologische ontwikkelingen die er nog niet waren toen de wet werd aangenomen. Ik snap dat u uitzoekt wat de rechter daarvan heeft gevonden, maar wat vindt u er zelf van? Is Uber wel of niet een taxibedrijf?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik denk dat het laatste minder relevant is in dit geval. Ik heb in het begin aangegeven dat ik het echt wil onderzoeken. Daarbij wil ik een verschil maken tussen de problematiek die zich afspeelt in de legale markt en de problematiek die zich eigenlijk afspeelt in de illegaliteit, kijkend naar de verschillen in instrumenten die er zijn op landelijk en gemeentelijk niveau. Dat moeten we eerst weten voordat we weten welk instrument we moeten inzetten om een probleem ook echt aan te pakken. Ik heb gezegd dat ik niet op voorhand dingen uitsluit. Volgens mij heb ik letterlijk in antwoord op de heer Van Dijk gezegd: als uit de hele analyse blijkt dat er echt een probleem in de wet zit, dan moeten we het hebben over een aanpassing van de wet en daar ook weer de voor- en nadelen van bekijken. Maar ik ga niet op voorhand zeggen dat ik de wet ga aanpassen als ik niet weet waar het probleem precies zit en waarvoor die wet een oplossing zou zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij zijn daarmee alle vragen uit dat blokje beantwoord en kunnen we doorgaan naar het blokje sociale veiligheid.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. De heer Van Aalst vroeg aandacht voor problemen op een specifieke lijn. Begin april is er een brede overeenkomst met de vervoerders om te spreken over oplossingen. Als er problemen zijn op

specifieke lijnen of specifieke tijden, dan is daar altijd wat extra aandacht voor. Zo is er ook ooit geld vrijgemaakt om twee conducteurs vrij te maken op lijnen waar 's nachts veel problemen waren. Als er specifieke problemen zijn, dan vraagt dat soms specifieke aandacht. Deze specifieke problematiek valt primair onder de verantwoordelijkheid van JenV. Dat ministerie heeft ook de volle aandacht voor deze problematiek. De heer Van Aalst refereerde daar zelf al aan. De decentrale overheden – het betreft hier een decentrale concessie en niet een concessie van ons – zetten extra boa's in. Staatssecretaris Harbers is ook in gesprek met de burgemeesters, Arriva en Qbuzz om zaken snel te verbeteren en aan te pakken. Dat kan ik daarover aan de heer Van Aalst melden.

De voorzitter:

Ik zie toch de vinger van de heer Van Aalst naar de knop gaan voor een interruptie.

De heer Van Aalst (PVV):

Wij zijn afgelopen maandag bij Qbuzz geweest. Die chauffeurs zijn behoorlijk van de kaart en rijden met heel veel moeite nog hun dienst op deze beruchte lijn. Die storen zich met name aan alle toezeggingen die Staatssecretaris Harbers gedaan heeft, maar eigenlijk hebben ze hem niet meer gezien. Als het idee voorbijkomt om alleen voor het azc een bus te laten rijden, waar zijn we dan in godsnaam met elkaar mee bezig? Waarom lossen we niet gewoon het probleem op in plaats van dit te bagatelliseren en maar een andere bus te laten rijden? Het is heel simpel. Het is handhaven, aanpakken, vastzetten en uitzetten. Volgens mij moet dat niet zo'n discussie zijn. Wat wil de Staatssecretaris op korte termijn concreet gaan doen voor die buschauffeurs in Ter Apel?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voor iedereen die zijn werk uitvoert in het algemeen belang, of het nou om hulpverleners, conducteurs of chauffeurs gaat en bij welke overheidslaag die mensen ook horen, moeten we met z'n allen uitstralen: je blijft gewoon met je poten van mensen af die in het algemeen belang hun werk uitvoeren. Dat geldt ook hier. De Staatssecretaris heeft hier samen met de provincie, die hier namelijk de concessieverlener is, bijzondere aandacht voor. Dat is ook terecht. Dat is wat ik daarover kan zeggen. De verantwoordelijkheid voor deze lijn ligt niet bij mij, dus ik kan daar zelf ook geen concrete maatregelen op nemen. Ik vind het wel heel goed dat de Staatssecretaris hier duidelijk mee bezig is. Als er specifieke vragen zijn over de opvolging van zijn toezeggingen, dan lijkt het me logisch die aan hem te stellen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil daar toch nog heel even kort op terugkomen. Ik snap dat dat deels bij de concessie van de provincie ligt. Ik snap dat uw collega Harbers allerlei dingen doet. Maar het gaat om de toerusting van de mensen in het openbaar vervoer. Ik vind het natuurlijk triest dat daar überhaupt extra beveiliging aanwezig moet zijn. Maar wat vindt de Staatssecretaris ervan dat als er overlast is, de politie erbij komt en iemand zonder vervoersbewijs vervolgens gewoon wordt voorzien van een vervoersbewijs, kan instappen en alsnog kan meerijden? Wat vindt u ervan dat de politie dat soort vreemde acties uithaalt en hier op deze manier mee omgaat om agressie te voorkomen? Dat is toch een kwestie van in de boeien, afvoeren en wegwezen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik snap heel goed dat de heer Van Aalst graag nog een keer wil aangeven hoe hij het zou doen. Ik heb alle vertrouwen in de professionaliteit van de diensten. Ik vind dat het niet aan mij is om zo op afstand, helemaal niet

wetende wat er ter plekke heeft gespeeld, een recensie te gaan geven. Ik heb alle vertrouwen in de diensten.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de Staatssecretaris verdergaat met de beantwoording.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Dan een vraag over de aanpassing van de Wp 2000 in verband met het handhavend optreden in winkels op stations. Dat probleem is inderdaad recent door de NS bij ons aanhangig gemaakt. Ik kan me heel goed voorstellen dat mensen verwachten dat NS-medewerkers kunnen optreden op het hele station om de orde en veiligheid te bewaken, dus ook in de winkels op stations. Je wilt rare situaties voorkomen waarbij mensen denken: ik stap een winkel in en dan ben ik er niet meer. We kijken dus naar de mogelijkheden met JenV, OM, politie en NS. We kijken dan ook naar de Wp 2000. Laat ik er niet op vooruitlopen of ik al weet wat de oplossing is, maar het probleem is bekend. Ik snap ook waarom dit probleem geagendeerd is. Wij zijn ernaar aan het kijken. Ik kijk even wanneer we daar iets meer over zouden kunnen laten weten aan de Kamer. We zoeken dat even uit. Dan kunnen we in tweede termijn nog even laten weten wanneer we hopen bij u terug te kunnen komen met een aantal resultaten op dit punt.

Dat raakt ook aan de vraag van mevrouw Kröger over de veiligheids- en servicemedewerkers op de stations. De NS heeft mij gevraagd om opnieuw bij te dragen aan die veiligheids- en servicemedewerkers. We zien ook dat dat heel goed werkt. In 2016 is daarvoor een bedrag beschikbaar gesteld, zodat de NS een aantal maatregelen kon versnellen. Hierdoor werd het mogelijk om flexteams in te zetten op die specifieke dagen, zondag tot en met woensdag na 22.00 uur. Toen is ook afgesproken dat het om een eenmalig bedrag zou gaan. Uit cijfers blijkt dat incidenten zich verplaatsen van treinen naar stations. Elk incident is slecht nieuws, maar het feit dat het eerder op de stations dan in de treinen gebeurt, is in die zin goed nieuws dat de medewerkers daar sneller ter plaatse kunnen zijn. We hebben met de NS afgesproken dat zij zelf zorg dragen voor de veiligheid van reizigers en personeel, maar we hebben in de gesprekken rondom de midterm review wel afgesproken om dat mee te nemen. Om de periode tussen het aflopen van die geldvoorziening nu en die midterm review te overbruggen, hebben we voor dit jaar een mogelijkheid gevonden om het gat te overbruggen, zodat het niet gebeurt dat mensen nu worden ontslagen en over een jaar toch weer moeten worden ingehuurd. Dat doen we samen met de NS. We zorgen samen voor die overbrugging, want die veiligheids- en servicemedewerkers hebben een hele duidelijke meerwaarde. Het hele ov heeft daar baat bij. Dan vroeg mevrouw Van Brenk naar maatregelen ten aanzien van de sociale veiligheid. Ik was heel erg blij met het feit dat zij ook constateerde dat we echt voortgang maken. Het is belangrijk en het heeft ons aller aandacht. Het blijft altijd een uitdaging om het aantal incidenten te verlagen en de veiligheidsbeleving van reizigers en personeel in het ov te verhogen. Daarvoor werken we samen met de vervoerders, met de politie, met vakbonden, met ProRail, met decentrale overheden en ook met de Minister van Justitie en Veiligheid. We werken nu inderdaad aan dat gezamenlijke nieuwe Convenant Sociale Veiligheid. Mevrouw Van Brenk refereerde daar al aan. NS komt met een proef met het sms-alert. Daar kom ik zo meteen ook nog op terug. Er is natuurlijk veel gebeurd, zoals het plaatsen van camera's, het sluiten van ov-chipkaartpoortjes, het niet meer contant betalen in bussen – dat is ook een belangrijke afspraak – en het werken met bodycams. De OV-Klantenbarometer en de personeelsmonitor geven natuurlijk cijfers over subjectieve veiligheid. Die komen volgende maand weer. Ik denk dat we op dat moment weer eens een beeld hebben van waar we nu staan en wat dat verder vraagt, bijvoor-

beeld in de context van dat nieuwe convenant waar we mee bezig zijn. Misschien is dat dan ook een goed moment om een beetje een doorkijkje te geven naar waar de cijfers en de elementen in het convenant op elkaar aansluiten en waar we toch nog eens nader moeten kijken wat er nog meer gedaan kan worden.

Dan de proef met het melden van overlast via sms of app. Dat was inderdaad een verzoek uit de Kamer. De NS werkt nu aan de voorbereiding en gaat de proef een halfjaar uitvoeren in sprinters en op stations in het zuiden van het land. Dat moet uitwijzen of het stil melden van overlast ervoor zorgt dat reizigers zich veiliger voelen. Die meldingen komen binnen bij de NS. We doen het nu eerst alleen met de NS, omdat je eerst in een relatief kleine omgeving moet kijken of het überhaupt werkt. Na een proef van een halfjaar kijken we naar uitbreiding naar andere vervoerders. Er is dus al wel voorzien in opschaling als de proef succesvol is. De NS deelt de resultaten ook met andere vervoerders. Overigens betaalt de NS ook mee aan de proef. Als andere vervoerders op een gegeven moment willen meedoen, kan dat dus ook aan de orde zijn. Dan verdachte situaties. Het melden van overlast kan via deze dienst, maar bel bij een ernstig incident altijd 112. Nu we het over deze app hebben, vind ik het wel heel belangrijk om dat nog een keer te benadrukken. Als de nood echt aan de man is, bel dan 112. Voorzitter. Dat waren volgens mij de vragen over sociale veiligheid.

De voorzitter:

Ik kijk weer even naar de leden. De vragen over sociale veiligheid zijn daarmee beantwoord. Dan gaan we naar het blokje ov-chipkaart en data.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Ik kom op het nieuwe ov-betalen. We zijn allemaal dol op de ov-chipkaart. Die is niet meer weg te denken uit Nederland. We hebben inderdaad een uniek systeem, waarbij je in het hele land in alle ov-middelen met één kaart terechtkunt. Een van u refereerde daaraan; volgens mij was het de heer Ziengs. Toch heeft de huidige techniek op de ov-chipkaart haar langste tijd gehad. Daarmee kun je bepaalde dingen niet die we eigenlijk wel graag zouden willen. Daar moeten we scherp op zijn. Maar ook in de toekomst zal er waarschijnlijk nog wel zoiets zijn als een ov-chipkaart. Dat klinkt misschien een beetje gek: de ov-chipkaart verdwijnt, maar hij blijft eigenlijk wel. Maar daarnaast zul je misschien ook met je bankpas, met je mobiel of op andere manieren kunnen reizen. Het gaat dus eigenlijk om een uitbreiding van keuzes.

Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, het NOVB, heeft vorige maand inderdaad besloten om de stap te zetten naar de implementatiefase van die nieuwe technologie, die weer meer mogelijk maakt. Er liggen nog wel veel uitdagingen. We willen natuurlijk dat dat goed gaat. De vervoerders gaan ermee aan de slag. Ze hebben ook toegezegd – daar hebben een aantal van u ook naar gevraagd – rekening te zullen houden met de wensen van dat mooie manifest van de reizigersorganisaties. Dat wordt daarin meegenomen. Ik heb ook gevraagd om een soort van BIT-toets te doen. Nou loopt dat niet via het reguliere BIT, want dat is een overheidsding, maar ik heb gevraagd om wel een BIT-toets te doen, omdat het voor een deel over ICT gaat. Dat is ook gedaan. Ze zullen ook opvolging geven aan de resultaten van die BIT-toets. Als de implementatie goed verloopt en de invoering in 2021 wordt gerealiseerd, dan zou de huidige ov-chipkaarttechniek op een gegeven moment kunnen worden uitgezet. Een van de punten uit het reizigersmanifest was een soepele overgang: zorg dat er voldoende tijd voor is en dat het voldoende helder is. Dat wordt zeker meegenomen.

Dan zijn er een aantal vragen gesteld. Als eerste neem ik even de vragen over de single check-in en check-out. Ik heb u een brief gestuurd om aan te geven dat de baten van een single check-in en check-out in het huidige

stelsel, inclusief de huidige techniek, eigenlijk niet opwegen tegen de kosten. Een deel daarvan is techniek. Een ander deel is dat wij in ons huidige stelsel, met aan de ene kant een hoofdrailnetconcessie en aan de andere kant allerlei decentrale concessies, de provincies een bepaalde vrijheid hebben gegeven in de tariefstelling. Zij bepalen het niveau van het openbaar vervoer binnen hun concessie, en daar hoort een bepaald tarief bij. Als je zou zeggen «ik wil maar op één plek in de trein inchecken en op één plek in de bus uitchecken, en tussendoor wil ik nooit meer mijn kaartje ergens tegenaan hoeven houden», dan moet je dat eigenlijk volledig anders gaan inrichten. Dan moet je alle tariefvrijheid weghalen, want dan moet elke kilometer overal even duur zijn. De vraag is dus of dat de enige manier is om de reiziger die dienst te bieden. Als we het systeem laten zoals het is, maar wel de mogelijkheid bieden om bijvoorbeeld te laten volgen waar je bent, dan kan er prima worden afgerekend op basis van de verschillende stukjes die je onder de verschillende tariefstructuren reist. Dan kan de optelsom van die prijs gewoon gemaakt worden. Maar dan moet je wel bereid zijn om jouw reis te laten volgen. Dat moet natuurlijk met de nodige privacywaarborgen omkleed zijn. Dat mag dan alleen voor de berekening van de prijs van de reis gebruikt worden en niet voor allerlei andere dingen. Daar kunnen we ook weer goede voorwaarden aan stellen om de privacy goed te beschermen. Maar ik vond het wel heel belangrijk om bij de discussie die we hebben over single check-in en check-out dat systeempunt van de decentrale tariefvrijheid wel te noemen.

De Kamer kan uiteindelijk tot alles besluiten. Ze had ook kunnen besluiten: ondanks het feit dat het 90 miljoen kost, willen we nu toch dat het gebeurt. Maar dat lijkt mij niet de beste besteding van de middelen die we hebben voor het ov op dit moment. Ik ben blij dat de Kamer die mening deelt. Laten we in de ontwikkeling naar de toekomst toe zorgen dat we de maximale ruimte en mogelijkheden benutten die digitalisering ons biedt, met waarborgen voor de privacy, maar zonder het hele systeem op de schop te gooien. Ik denk namelijk dat dat misschien meer kapotmaakt dan ons lief is. Dat als algemene opmerkingen. Overigens is het aantal foutieve transacties in 2017 gedaald tot 0,06%. Ook dat is belangrijk om te weten.

Dan de data, waarover een aantal vragen zijn gesteld. Ik vond het heel mooi dat de heer Schonis het onderscheid maakte tussen informatie en data, maar data moet zo veel mogelijk openbaar benut kunnen worden. Ik ben blij dat de Kamer daarover ooit een motie heeft ingediend. We zijn steeds op zoek naar hoe we dat voor elkaar kunnen krijgen. Het idee dat we inmiddels zover zijn dat er met één druk op de knop, met al die decentrale systemen, die allemaal net anders in elkaar zitten, een keurig databonnetje uit rolt, is helaas nog niet zo. Daar moeten we natuurlijk wel naartoe werken. We moeten zorgen dat dit snel gaat en onafhankelijk is. Dat ben ik met u eens en daar we werken we allemaal aan, maar de technologie en de techniek zijn helaas minder simpel dan het lijkt. Het lijkt me wel belangrijk om u te laten weten dat Translink in april met het CBS een intentieverklaring tekent om te gaan samenwerken op dit domein. Ook daar is dus sprake van openheid voor meer publieke data.

Aan de heer Ziengs kan ik toezeggen dat medio dit jaar de evaluatie wordt gestart. Als we die medio dit jaar hadden moeten afronden, hadden we al een paar maanden geleden moeten starten, maar we hadden nog te weinig ervaring om die evaluatie op te starten. Die wordt dus medio dit jaar gestart. Dat kan ik aan de heer Ziengs toezeggen.

Mocht de gewenste data niet beschikbaar komen op basis van vrijwillige samenwerking in de informatiehuishouding, dan is wetgeving een optie. Die laat ik parallel ontwikkelen. We gaan eerst kijken of we er op deze manier komen, maar parallel ontwikkelen we dus ook de wetgeving. Als het niet werkt, zorgen we ervoor dat we ook andere maatregelen kunnen nemen. Dat staat ook verwoordt in het Toekomstbeeld OV 2040, want we

willen dat de fundamenten voor de drempelloze reis en concepten als MaaS en dergelijke gelegd worden.

Ik heb een aantal vragen hiermee beantwoord. De heer Von Martels vroeg nog of bij de nieuwe betaalwijze de gegevens via een centrale backoffice worden opgeslagen. De gegevens zullen gekoppeld worden aan een account in de centrale backoffice van TransLink. Net als bij de chipkaart zullen privacy en mededinging gewaarborgd moeten zijn.

Zowel mevrouw Van Brenk als iemand anders had signalen over veel hogere ov-tarieven door de nieuwe betaalwijze. In die signalen herken ik mij niet. Vervoerders zijn ook niet helemaal vrij in het bepalen van de tarieven. Dat hangt samen met de decentrale concessies. In het regionale ov ligt de tariefvrijheid bij de decentrale overheden. Ook de NS heeft zich te houden aan de tariefbepalingen in de hoofdrailnetconcessie; dat is gewoon gemaximaliseerd. Deze signalen herken ik dus niet.

Mevrouw Kröger vroeg: hoe borgt u dat de reiziger centraal staat bij de ontwikkeling van de nieuwe betaalwijze in het kader van MaaS toegankelijkheid? Dat is het uitgangspunt bij de ontwikkeling van die betaalwijze. Het is dus van belang dat ze direct betrokken zijn bij deze ontwikkelingen. De hele sector is daarbij gebaat, dus dat gebeurt absoluut.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog: heeft u zelf toegang tot de data in de informatiehuishouding? Nee, die hebben we niet zelf. Ook wij moeten een verzoek doen. We hebben overigens zelf ook een informatieverzoek gedaan. Het bleek lastig. Soms gaat er, heb ik begrepen van het NOVB, vrij veel tijd zitten in het specificeren van waar precies naar wordt gevraagd. Je hebt een oneindige hoeveelheid data, dus wat is de specifieke vraag en wat wil je precies hebben? Dat goed definiëren is soms onderdeel van de tijd die het kost.

Dat waren de vragen die ik hier heb liggen.

De voorzitter:

Ik begreep van de heer Van Dijk dat hij zo de bijeenkomst gaat verlaten in verband met een andere afspraak, maar de beantwoording wordt gevolgd. Ik kijk even naar de leden voor openstaande vragen. Mevrouw Van Brenk?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben in ieder geval blij om te horen dat de Staatssecretaris zegt dat het niet uitmaakt welke systemen er komen: de tarieven gaan niet verdubbelen of wat dan ook; daar zit men bovenop en dat kan niet vóórkomen. Ik ben daardoor gerustgesteld. Ik onthoud het ook. Het staat in het verslag. Wij zullen dus niet verrast gaan worden, horen we hier. Ik ben daar heel blij mee. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar mevrouw Kröger voor een openstaande vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil vragen naar het tijdspad van het geheel. De Staatssecretaris zegt: ik ga parallel wetgeving in gang zetten. Ondertussen zitten we in het hier en nu met de situatie dat de informatie niet vrijkomt. Ik vind het best wel bizar om te horen dat het ministerie zelf ook geen toegang heeft, terwijl die informatie me vrij cruciaal lijkt voor bepaalde beleidsanalyses en de inzet. En dan wordt er gezegd: het kost tijd om precies te weten naar welke informatie gevraagd wordt. Maar de overheid maakt ook gebruik van data van het CBS en die komt dan toch ook rap? Er zit dus toch onwelwillendheid om die data te delen. Wat doen we dus op de korte termijn om die data vrij te krijgen en hoe snel kan dat wetstraject lopen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Misschien verraadt deze interruptie wel waar de vraag van mevrouw Kröger vandaan komt. Als zij zegt dat er sprake is van onwelwillendheid, dan snap ik ook dat ze zegt dat het meteen met wetgeving geregeld moet worden. Die constatering, dat er sprake is van onwelwillendheid, doe ik niet, maar wel dat er sprake is van complexiteit. We hebben het het snelst geregeld als we de complexiteit weten aan te pakken en weten om te vormen tot iets wat wel werkt. Want alleen door een wet te maken, is de complexiteit nog niet verdwenen. Wij hebben wel toegang tot die informatie, want net als iedereen kunnen we een aanvraag indienen om die informatie te krijgen. Het zijn gegevens van bedrijven, dus die stromen niet allemaal binnen bij het ministerie. Maar we hebben wel toegang tot die informatie. Overigens krijgen we via de concessies en specifiek via de KPI's rapportages. Die gegevens krijgen we dus allemaal. Mevrouw Kröger refereerde eraan dat we beleidsbeslissingen moeten kunnen nemen: daarvoor hebben we natuurlijk bepaalde rapportages afgesproken.

Mevrouw Kröger vroeg ook wanneer nou wat gebeurt. We maken nog even inzichtelijk aan de Kamer wat de termijnen zijn, zeker als het gaat om een wetstraject. Ik hoor de vraag van mevrouw Kröger als: wanneer gaat u besluiten of er wel of niet een wettelijke verplichting komt? Laten we even zorgvuldig naar die vraag kijken en nog met een antwoord komen aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel graag, het liefst voor een VAO. Het antwoord was dat we al rapportages krijgen in het kader van KPI's, maar het gaat er natuurlijk om dat je op basis van die data veel diepere analyses kan doen van de ontwikkelingen in ov-land. De Staatssecretaris zegt dat een aanvraag netjes wordt behandeld en dat men dan even moet wachten. Maar ik ben wel benieuwd: als het ministerie die data wil hebben, hoeveel aanvragen liggen er en hoelang hebben jullie daarop zitten wachten? Want ik krijg echt alleen maar signalen dat het lang duurt en dat het tegengewerkt wordt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het duurt lang, maar het is ook technisch complex. Ik deel met mevrouw Kröger de ontevredenheid over het feit dat het zo lang duurt. Die hebben wij ook. Maar dat is nog wat anders dan dat je daaraan de conclusie verbindt dat er onwil of tegenwerking is. Ik vind dat we dat niet een-op-een aan elkaar kunnen verbinden. Wel vind ik dat we moeten zorgen dat het sneller gaat lopen, want die data is inderdaad belangrijk, niet alleen voor ons, maar ook voor allerlei bedrijven, die op basis van die data mooie nieuwe diensten kunnen aanbieden en meer keuzes aan de reiziger kunnen bieden. Dat willen we allemaal graag. En dus hebben we er allemaal belang bij om ervoor te zorgen dat toegang tot de data zo snel en zo goed mogelijk geregeld is. Maar het is wel complex. Die complexiteit verdwijnt niet door te constateren dat we dan een wet moeten maken.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar mevrouw Kröger. Zij heeft nog ruimte voor een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag is niet beantwoord. Ik wil een concreet antwoord op de vraag hoelang het ministerie al op data zit te wachten. Over wat voor termijnen hebben we het dan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik geloof dat de aanvraag zes maanden heeft geduurd. Zoals ik net heb gezegd, deel ik met mevrouw Kröger de ontevredenheid over dat dit zo lang duurt. Die delen wij helemaal. Maar met de constatering dat we daar niet tevreden over zijn, is het nog niet opgelost. Het gaat er dus om dat we zoeken naar de juiste oplossing. Als ik echt denk dat wetgeving de enige oplossing is, dan zorgen we daarvoor. Daarom gaan we die parallel voorbereiden. Tegelijkertijd kijken we of er andere manieren zijn om sneller te zorgen dat de complexiteit verminderd wordt. Wij balen ervan dat we er lang op moeten wachten, maar alle andere partijen, die die data ook hebben aangevraagd, moeten ook lang wachten. Dat willen we met elkaar niet. We willen dat versnellen. Daar zetten we ook allemaal op in. Alleen het feit dat we het willen, betekent nog niet dat het daarmee is opgelost. Maar dat willen we wel en daar zetten we ook op in.

De heer **Schonis** (D66):

Als je een nieuwe wet moet maken, kan ik op voorhand zeggen dat dat de boel zeker niet zal versnellen, maar dat terzijde. Ik had de volgende vraag. De Staatssecretaris refereerde aan een convenant dat ze gaat sluiten met het CBS. Kunnen wij een afschrift van dat convenant krijgen? Want ik ben wel benieuwd welke afspraken u dan gaat maken.

De **voorzitter**:

Er wordt even gespiekt, zie ik.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er was even wat verwarring, want de heer Schonis noemde het een convenant. Het is geen convenant, maar een intentieverklaring. Dat maakt niet uit, maar dat leverde hier even wat verwarring op. Translink sluit die intentieverklaring met het CBS, maar daarvan kunnen we zeker een afschrift aan de Kamer doen toekomen.

De **voorzitter**:

Die toezegging heeft u te pakken. Ik kijk even naar de tijd. We hebben nog een halfuur, er komt nog één blokje. Twee nog, hoor ik: toegankelijkheid en overige. Dat zijn twee aparte dingen. We beginnen met toegankelijkheid.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zal toegankelijkheid en overige vragen in één blokje doen, in het kader van de tijd. Over toegankelijkheid waren er maar twee vragen. De heer Von Martels vroeg welke creatieve oplossingen voor de verbetering van de toegankelijkheid er zijn. In de brief ledereen onderweg, die ik samen met de Minister van VWS naar de Kamer heb gestuurd, ga ik in op manieren om drempels voor deelname aan het ov weg te werken. Voorbeelden zijn het geven van betere informatie over toegankelijkheid via reisapps, scans van de stationsomgeving om drempels te identificeren en MaaS-pilots voor mensen met een beperking.

Naast aandacht voor, letterlijk, de fysieke drempels, wil ik overigens ook aandacht hebben voor de gevoelsmatige drempels. Mensen die bijvoorbeeld al lang niet meer met het ov hebben gereisd, kunnen denken: hoe moet ik zo'n ov-chipkaart aanvragen, hoe werkt dat dan, wat als ik daar kom te staan? Daarom ga ik, naar aanleiding van een mooi werkbezoek dat ik in Groningen heb afgelegd met de ov-ambassadeurs, nu een mogelijkheid bieden, een subsidieregeling openen voor andere provincies, om dit soort concepten verder te ontwikkelen, om meer mensen over de drempels om weer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer heen te helpen.

Hoe gaan we de toegankelijkheid waarborgen? Alle concessieverleners zijn verplicht om bij bouw, verbouw en nieuwe inkoop van materieel rekening te houden met de eis van toegankelijkheid. Dat is gewoon een

harde eis. In de concessie van de NS zorg ik daar zelf voor. Decentrale overheden hebben een eigen verantwoordelijkheid, maar ik ben wel voortdurend met hen in overleg over dit soort dingen, bijvoorbeeld in het NOVB.

Dan is er gevraagd naar de bpm-teruggaveregeling voor ov- en taxivervoer. Zoals ik aan de heer Öztürk heb geantwoord, ligt dat helaas niet bij mij. Dat speelt in een ander kader.

Dan heeft de heer Stoffer gevraagd naar de beleidsdoorlichting. Waarom wordt het regionale vervoer niet bij de beleidsdoorlichting betrokken? Het regionaal openbaar vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en zij moeten daarover natuurlijk in hun eigen beleidsdoorlichtingen en beleidsverantwoording verantwoording afleggen. Want de beleidsdoorlichting bestrijkt de rijksuitgaven van het ov-spoorbeleidsterrein. Dat is daarvoor de reden.

De heer Stoffer vroeg om het regionaal vervoer te evalueren met het oog op het Mobiliteitsfonds. Dat is voor een deel hetzelfde onderwerp. Zij moeten dat natuurlijk zelf evalueren, maar wij willen straks met het Mobiliteitsfonds zorgen voor een hele goede aansluiting tussen de investeringen op rijksniveau en de investeringen op regionaal niveau. De reiziger wil gewoon van A naar B en het maakt hem helemaal niet uit wie daarvoor toevallig de investering heeft gedaan of daarvoor de beleidsdoorlichting doet, zolang het maar goed geregeld is. Daarom is er de gebiedsaanpak, waarbij de verschillende spelers niet zeggen: ik doe dit en jij doet dat. We gaan samen kijken wat er nodig is en iedereen moet daarin zijn eigen stuk van die verantwoordelijkheid invullen, maar er moet wel een gezamenlijk plan liggen, zodat de reiziger kan zeggen: ik kan van A naar B en ik zie dat het vervoer in die regio goed op elkaar is afgestemd. Dan had de heer Von Martels nog een vraag over Uber Freight. Daar heeft de Kamer inmiddels een debat met de Minister over aangevraagd. Dat gaat dus over het vrachtvervoer. Ik stel voor dat u daar dan met de Minister over spreekt.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Aalst een interruptie wil. Ik bedoel de heer Laçin, niet de heer Van Aalst, sorry.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij klopt het niet wat de Staatssecretaris zegt. Dat debat zou vandaag aangevraagd worden, maar is niet aangevraagd. De debataanvraag is ingetrokken.

De voorzitter:

Dan zal de Staatssecretaris wellicht nu tot een antwoord proberen te komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kan er wel iets over zeggen, maar dan zeg ik het namens de Minister, dus mocht u er verdere vragen over hebben, dan moet u bij haar zijn. Het ligt wel binnen hetzelfde departement, dus dat is iets makkelijker.

De voorzitter:

De heer Von Martels heeft een aanvullende opmerking.

De heer Von Martels (CDA):

Ik zou willen voorstellen dat er een schriftelijk antwoord komt op deze vraag.

De voorzitter:

Volgens mij is dat de kortste weg.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Laten we dat doen. Ik geleid deze vraag door naar de Minister. Dat lijkt me eigenlijk makkelijker, omdat vervolgvragen dan ook bij haar terecht komen. Dan was er nog de vraag over MaaS, ov-bedrijven en een eerlijk speelveld. We willen een succesvolle en grootschalige toepassing van MaaS mogelijk maken, maar MaaS moet zich nog ontwikkelen. We hebben een aantal pilotprojecten. Die gaan we zorgvuldig monitoren, niet alleen om zicht te houden op de voortgang, maar ook om zicht te krijgen op eventueel zich voordoende obstakels. Dat betekent dat verderop in het ontwikkeltraject van MaaS alsnog besloten kan worden tot de door de ACM voorgestelde regulering om vervoerders te verplichten om hun producten en diensten aan te bieden. Kortom, ook bij die pilotprojecten letten we goed op of er gelijke kansen zijn voor iedereen; anders kijken we waar we daarvoor waarborgen moeten bieden.

Mevrouw Kröger vroeg nog: wat is het plan van de Staatssecretaris om vorm en inhoud te geven aan zero-emissiebusvervoer? De rijksoverheid en het IPO hebben het initiatief genomen voor een roadmap. Het doel is om te groeien naar een rendabele businesscase voor zero-emissiebussen. In het kader van de gezamenlijke roadmap is in het ontwerpklimatekkoord opgenomen dat de rijksoverheid een impuls geeft van circa 10 miljoen euro uit de nationale cofinancieringsinstrumenten.

Volgens mij was er ook een vraag gesteld over de laadinfrastructuur. Daar komen we in de context van het klimaatakkoord verder op terug, maar de nationale laadinfrastructuur is inderdaad een belangrijk onderdeel van het kunnen realiseren van alle ambities.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Kröger over vervoersarmoede. Zoals ik al eerder tegen haar heb gezegd, bestaat armoede uit vele facetten. Vervoersarmoede is er daar een van. Staatssecretaris Van Ark is de eerstverantwoordelijke voor het armoedebeleid. Als lid van het kabinet wil ik natuurlijk wel mijn steentje bijdragen waar het bijvoorbeeld gaat om het toegankelijk maken van het vervoer. Eén specifiek punt wil ik graag onder de aandacht brengen. Er zijn recentelijk middelen beschikbaar gesteld voor de ov-ambassadeurs. Dat betreft misschien niet helemaal dezelfde groep, maar het kan voor een deel wel overlopen. In het kader van de Tour de Forceagenda kan ik zeggen dat de fiets soms een oplossing kan zijn voor vervoersarmoede, al kan dat niet overal. Maar er wordt gekeken wat de ambassadeurs vanuit de Tour de Force kunnen bijdragen. Het gaat vaak om een gemeentelijke aanpak. Verder is het vooral Staatssecretaris Van Ark die daarin het voortouw neemt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit antwoord is vergelijkbaar met dat uit het vorige AO. Het CBS heeft net een indicator gemaakt. Dat vind ik heel interessant. In het vorige AO ging het over de vraag of we grip kunnen krijgen op de omvang van het probleem, omdat dat toch ook het beleid voor het ov voedt. Nu is die indicator er, dus is de Staatssecretaris bereid om, eventueel in overleg met de andere bewindspersoon, de indicator voor vervoersarmoede mee te nemen in het beleid, zodat met een bepaalde blik naar ons beleid voor het ov kan worden gekeken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Bij die indicator wordt gekeken naar vervoermiddelenbezit, inkomen, leeftijd, lichamelijke of geestelijke beperking. Daarvan heb ik aangegeven dat de ov-ambassadeurs op sommige punten een aanknopingspunt vormen. Maar het gaat ook om de afstand tot ov-haltes, exclusief treinstations. Het gaat hier dus echt om het lokale of regionale ov. Het ligt dus gewoon niet binnen mijn macht, ik heb daar de instrumenten niet voor. Ik vind echt dat we moeten bijdragen aan de kennisontwikkeling – dat is prima – waar het raakt aan punten van mijn beleid en als ik er iets mee kan, wil ik er graag aan bijdragen, maar ik vind echt dat het voortouw

hiervoor moet liggen bij Staatssecretaris Van Ark. Dat mevrouw Kröger en de GroenLinksfractie in de debatten met haar ook aandacht vragen voor de vervoersarmoede als onderdeel van het totale armoedebeleid snap ik heel goed, want vervoer is ontzettend belangrijk om maatschappelijk mee te kunnen doen. Maar het aanknopingspunt daarvoor ligt niet primair hier; dat ligt echt primair in de debatten met Staatssecretaris Van Ark.

De voorzitter:

Nog een aanvullende vraag? Nee. Dan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik maakte me even zorgen over ... Ik kreeg maar één antwoord op mijn vraag over de bpm: die hoort niet hier, maar bij Financiën thuis. Ik hoor nu ook als reactie op de vraag van mevrouw Kröger: die hoort niet bij mij, maar bij een ander. Wij maken ons zorgen over het zorgvervoer en die sector en wij vragen ons af of dat wel goed gaat. Dan kunt u zeggen dat dat niet bij u hoort, maar wij zouden graag willen dat deze Staatssecretaris, die over openbaar vervoer gaat, de regie houdt en ziet waar het gebeurt. Als wij een vraag stellen in deze commissie, zouden wij willen dat zij in ieder geval een dusdanige regie heeft dat zij ons antwoord kan geven. Ik zou daar toch een pleidooi voor willen houden. Hoe zit het met de meerkosten voor mensen die afhankelijk zijn van dit vervoer? Misschien kan dat antwoord dan ook schriftelijk komen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik kan het langs twee lijnen aanvliegen. Aan de ene kant ben ik verheugd dat ik zo populair ben bij deze commissie dat zij graag bij mij de regie voor alles zou willen neerleggen. Ik kan het ook aanvliegen langs een andere lijn, namelijk dat we in het kabinet een verdeling van portefeuilles hebben afgesproken en dat ik me daaraan te houden heb. U komt ook sneller tot resultaat als u bij sommige vraagstukken gaat naar degene bij wie het ligt, en daarom geef ik dat ook aan. Het specifieke doelgroepenvervoer is een voorbeeld. De budgetten daarvoor liggen bij het Ministerie van VWS en het beleid wordt daar gemaakt. Als het gaat om zero-emissie bij het doelgroepenvervoer ben ik daarbij betrokken, maar de belastingmaatregelen gekoppeld aan doelgroepenvervoer en de financiering ervan liggen niet bij mij. Het is ook niet aan mij om daar de regie op te voeren. Een ander voorbeeld is het taxivervoer. Ik zal aan collega's in het kabinet vragen om aan te geven wat dat betekent, zodat u daarvan een integraal beeld hebt. Als het gaat om armoedebeleid ligt het zwaartepunt echt bij Staatssecretaris Van Ark, zeg ik tegen mevrouw Kröger. Als zij mij vraagt om input te geven over de punten waarop ik iets kan doen, zal ik die graag aan haar geven. Zo moeten we het een beetje werkbaar houden, want anders kunnen we in elk debat alles bespreken en ik heb de antwoorden daarvoor niet.

De voorzitter:

Ik zie een aanvullende vraag, maar volgens mij is het antwoord van de Staatssecretaris vrij helder.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Het is glashelder maar over datgene waar ze wel antwoord op kan geven, heeft zij dat in ieder geval niet gegeven.

De voorzitter:

Wat is de specifieke vraag?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik had gevraagd om het aanbod van emissievrij en zeer zuinig zorgvervoer te monitoren. Kan de Staatssecretaris hier iets over zeggen?

De voorzitter:

Daar gaat de Staatssecretaris nu eerst even op antwoorden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, daar kan ik wel iets over zeggen. Dat gaat dus niet over de bpm-teruggave en niet over het generieke zorgvervoer, maar specifiek om de motie-Van Weyenberg, en ik kan mij voorstellen dat deze meer ondertekenaars had, gezien de specifieke vragen van mevrouw Van Brenk hierover. Er wordt gevraagd om het aanbod van zeer zuinige en emissievrije voertuigen voor het zorg- en doelgroepenvervoer te monitoren. Naar aanleiding van deze motie zijn er contacten gelegd met onder andere mensen die betrokken zijn bij het bestuursakkoord en het convenant over zero-emissiedoelgroepenvervoer en met de collega van VWS. Monitoring is namelijk een belangrijk onderdeel van het actieplan en het bestuursakkoord. Het gaat daarbij om wat gemeenten vragen in hun aanbestedingen, wat vervoerders aanbieden en met welke voertuigen er daadwerkelijk gereden wordt. De Staatssecretaris van Financiën zal u in de loop van dit jaar een eerste beeld van de ontwikkeling van het aanbod geven. Dat zit dus weer bij Financiën, zoals mevrouw Van Brenk zegt, maar dan heeft u in ieder geval antwoord op de vraag wat er met die motie is gedaan en waar ik een bijdrage heb geleverd, vanuit mijn betrokkenheid bij het stimuleren van zero-emissievervoer. Graag gedaan.

De voorzitter:

Ik kijk even hoeveel punten er nog liggen bij overige. Een paar nog?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, volgens mij ben ik er doorheen.

De voorzitter:

Dan kunnen we naar de tweede termijn, of ligt er nog een interruptie van de heer Van Aalst?

De heer Van Aalst (PVV):

Een kort procedureel punt. Ik vind het een beetje lastig. We krijgen brieven van de Staatssecretaris over het zorgvervoer, dat mevrouw Van Brenk terecht inbracht. We krijgen een actienota over zorgvervoer. Ik hoor de Staatssecretaris weer zeggen dat de regie niet bij haar ligt maar bij anderen. Handhaving ligt dan weer bij Harbers. Het wordt af en toe wat lastig en de tijd is vandaag heel kort. Ik zit even te zoeken naar wat een juiste modus zou kunnen zijn.

De voorzitter:

Ik kan mij voorstellen dat we nu even een tweede ronde doen, van een minuut, en dat we dan kijken hoe we uitkomen met de tijd. Ik vermoed dat er een VAO uitkomt, want dat was al aangekondigd door de heer Van Aalst. Dan kijken we hoe we met de beantwoording uitkomen. De Staatssecretaris kan eventueel schriftelijk beantwoorden wat er in de tweede ronde bij komt. Dat kan ook meegenomen worden richting het VAO. Kunnen we het zo procedureel doen? Dan komen we qua tijd goed uit. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst, voor één minuut.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Zoals gebruikelijk heb ik geen VAO aangekondigd in de eerste termijn, maar ik heb wel laten vallen dat ik een motie in wil dienen, dus bij dezen vraag ik inderdaad om een VAO. Heel kort een paar opmerkingen. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat we pilots doen met gelijke kansen. Dan denk ik gelijk aan de sms-dienst. Als het gaat om gelijke kansen voor iedereen, waarom dan niet bij alle vervoerders en die ook gelijk laten meebetalen? Nu krijgen we de situatie

dat als volgens de NS de sms-dienst toch niet zo goed bevalt, de rest niet eens meer aan bod komt. Juist omdat er een soort samenwerking zou moeten zijn, ook bij de inrichting van die sms-dienst, lijkt het mij handig om iedereen vanaf dag één mee te laten draaien. Gezien de verliezen van NS lijkt me dat financieel best handig en heel welkom, als collega's meebetalen.

Ik heb al een motie aangekondigd over de Wet personenvervoer. Ik begrijp dat we nog wat antwoorden krijgen van de Staatssecretaris over de termijnen waarop dat loopt en dat zij ermee bezig is. Wij vinden dat lang duren. Wij denken dat wij dat heel snel met een motie kunnen gaan regelen, dus dat zit in de pen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik zit hier met een heel erg onvoldaan gevoel. We hebben het vier minuten lang over de taxichauffeurs gehad; de problemen met verzekeringen en het ongelijke speelveld met Uber, ook op arbeidsvoorwaarden. Ik begrijp heel goed dat dit allemaal niet op het terrein van deze Staatssecretaris ligt, maar van andere bewindspersonen, maar taxichauffeurs kunnen niet nog maanden gaan wachten op onze bubbel in Den Haag. Dan moeten we weer een schriftelijk overleg gaan voeren of weer maanden wachten voordat we een debat kunnen voeren. Daarom wil ik een procedureel voorstel doen. Ik weet bij God niet hoe dat werkt, maar ik ga het toch doen. Er is al een VAO aangekondigd, maar ik zou heel graag naar de Kamerleden willen kijken en een derde termijn willen opbrengen, waarvoor we de Minister van Financiën uitnodigen, want ik wil dat de vragen over verzekeringen voor taxichauffeurs beantwoord worden. Ik weet niet hoe dit werkt, maar ik stel het voor en ik hoop dat het kan.

De voorzitter:

Dat kunnen we zelf in een procedurevergadering vaststellen. Ik kijk even naar de griffier wat te doen gebruikelijk is. Het kan, maar het is gebruikelijk om dat nog even neer te leggen bij de procedurevergadering.

De heer Laçin (SP):

Daar ben ik het mee oneens want we hebben pas volgende week een procedurevergadering, dus dan is er weer tijd overheen gegaan. Ik denk dat een derde termijn tijdens een debat aangevraagd wordt, omdat de tweede termijn niet voldoet.

De voorzitter:

Ik ga even een rondje langs de leden, om te kijken of er een meerderheid voor een derde termijn is. Ik kijk allereerst naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Steun, voorzitter.

De heer Von Martels (CDA):

Nee, nog geen steun. Ik wil er eerst nog even over nadenken. De juiste weg is om dat via de procedurevergadering te doen, dus op dit moment geen steun.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Steun, voorzitter.

De heer Stoffler (SGP):

Prima.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Steun.

De heer **Schonis** (D66):
Voor de goede orde, het gaat dus om een derde termijn met de Minister van Financiën, omdat het specifiek gaat over die verzekeringen? Ja, steun.

De heer **Öztürk** (DENK):
Volledige steun.

De **voorzitter**:

Ik zit me even af te vragen, want het wordt nu anders benoemd; het ging eerst om een derde termijn en nu gaat het om een derde termijn met de Minister van Financiën. Oké, ik heb kennelijk niet helemaal goed opgepakt dat er net is gezegd: een derde termijn met de Minister van Financiën. Ik kijk even naar de griffier of procedureel kan wat we nu aan het doen zijn op deze manier. Ik heb even een tussenvoorstel: aanstaande woensdag is er een procedurevergadering. Dan kost het ook niet veel extra tijd. Dan kunnen we in de rondvraag een uitgebreid voorstel neerleggen hoe we dat gaan doen. Volgens mij doen we dat op dat moment meer afgewogen. Dat scheelt drie dagen. Volgens mij is dat niet onoverkomelijk. Ik kijk nog even naar de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

We hebben net geïnventariseerd en er is een meerderheid, dus ik denk dat het gewoon een besluit is. Laten we kijken of we op korte termijn dit debat voort kunnen zetten met de Minister van Financiën, ook al is het een uur, zodat we onze vragen kunnen stellen en antwoord krijgen, want wij kunnen wachten maar die taxichauffeurs kunnen niet wachten, dat is mijn punt.

De **voorzitter**:

De vraag is alleen of er wel een meerderheid is.

De heer **Laçin** (SP):

We hebben nog geen reactie van u als VVD'er.

De **voorzitter**:

Ik ben er zelf voorstander van om het in een procedurevergadering te doen. Dan is het pas woensdag en dan kun je het goed met elkaar afwegen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Maar dan nog is er een meerderheid, voorzitter.

De **voorzitter**:

De griffier is aan het tellen. Ik begrijp dat er geen meerderheid is. We tellen altijd het aantal zetels van degenen die hier aan tafel aanwezig zijn en die ervoor zijn, maar dan komen we toch echt niet op een meerderheid uit.

De heer **Öztürk** (DENK):

In de procedurevergadering tellen wij niet de zetels maar de aanwezige Kamerleden.

De **voorzitter**:

Dan moet het in een procedurevergadering. Ik kijk nog even naar het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, ik heb mijn antwoord gegeven. Ik ben er niet voor.

De **voorzitter**:

Als ik de overige partijen tel, ...

De heer **Laçin** (SP):

Dit is volgens mij echt dat Haagse geneuzel waar ik het net over had.

De **voorzitter**:

Het is heel helder, we kunnen er lang en breed over discussiëren, ...

De heer **Laçin** (SP):

We kunnen het ook gewoon beslissen.

De **voorzitter**:

Als we de procedure hanteren zoals we hebben afgesproken, gaan we dat nu in de procedurevergadering doen. Er is op dit moment geen meerderheid voor, maar die kan woensdag tijdens de procedurevergadering gecreëerd worden. Op die manier hoort het procedureel, daar hebben we afspraken over gemaakt. Zo gaan we dat dan doen. Dat scheelt een paar dagen. Volgens mij vergaat de wereld dan niet.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, volgens mij ook niet, voorzitter, maar dat is dan wel een helder signaal naar de taxichauffeurs die hier zitten en die meekijken. Dat we hier door dit Haags geneuzel hun problemen uitstellen, is heel duidelijk.

De **voorzitter**:

Wat ik al aangaf: die paar dagen doen het «m niet meer. De heer Von Martels?

De heer **Von Martels** (CDA):

Inderdaad, voorzitter, die paar dagen doen er niet meer toe. Dit moet wel op een goede manier gebeuren. Er speelt heel veel in de taximarkt. En ik kan me heel goed voorstellen dat het een lastige rit voor de Staatssecretaris is om te achterhalen wat er echt speelt en waar het wringt. Er is echt geen sprake van een joyride momenteel. Maar ik ben wel heel erg benieuwd naar de antwoorden die zijn weggezet en alle vragen die zijn gesteld.

Een tweede punt is het tijdpad voor de single check-in/check-uit. De Staatssecretaris heeft een antwoord gegeven en heeft daarbij ook het busvervoer betrokken. Het CDA gaat het erom hoe het zit bij het spoor. Wanneer is er een tijdpad en kunnen we zeggen: dan zou het eventueel ingevoerd kunnen worden? Dus puur voor het spoor.

Mijn derde en laatste punt, voorzitter. Er wordt een pilot gestart voor de sms-diensten. Dat doet het Ministerie van IenW samen met de NS. Ik vind het wel heel jammer dat niet ook andere aanbieders al bij aanvang betrokken zouden kunnen worden. Want straks zijn er na zes maanden bepaalde bevindingen gedaan en zullen ook andere aanbieders er graag over meedenken, maar dan is er al een min of meer geïntroduceerd systeem. En dan hebben we een kans gemist.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een punt van orde, voorzitter. Ik wil even weten met welke getallen er wordt gerekend. Het is dus VVD plus CDA versus alle andere partijen die hier zitten, en die het voorstel van de heer Laçin wel steunen. Wij hebben zitten meerekenen.

De **voorzitter**:

We zijn even opnieuw aan het rekenen. Met de hier aanwezigen die voor zijn, moet je een meerderheid hebben van in ieder geval 76 zetels. Ik kom

daar echt niet aan. Hoe je het ook wendt of keert, je komt niet op 76 zetels met degenen op dit moment aan tafel die vóór dit voorstel zijn. Absoluut niet.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik kan dan heel lastig gaan doen en nu een stemming gaan aanvragen in de plenaire zaal, want daar hebben we wel een meerderheid. Weet je, dat is mijn hele punt.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, voorzitter. Procedureel is er volgens mij in ieder geval een unanieme meerderheid voor een derde termijn. Het is dus misschien handig als de Griffie dit nu in ieder geval in werking zet. En dan wachten we de procedurevergadering af voor wat de bewindspersonen betreft, lijkt me.

De **voorzitter**:

Volgens mij is dat een goed tussenvoorstel. Als we het op die manier doen, hebben we geen oponthoud. We werken dan even vooruit richting de procedurevergadering, en dan gaan we het daar neerleggen. Zullen we het zo doen? Dan hebben we het opgelost en is er geen tijdverlies. Het woord is aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Ik wil de heer Van Aalst bedanken voor zijn heel constructief voorstel, want we moeten verder. Ik zou toch graag van de Staatssecretaris wat meer inzicht krijgen, want ze heeft iets te beknopt gereageerd op mijn verzoek om te vertellen hoe zij aankijkt tegen het manifest De reiziger centraal. En als dat niet in tweede termijn kan omdat we eigenlijk al uit de tijd lopen, kan dat misschien kort schriftelijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daar komen we straks waarschijnlijk ook op uit.
De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, twee puntjes. Eén: dank voor alle antwoorden. Als ik kijk naar met name de bereikbaarheid van de regio, dan zijn de Staatssecretaris en ik het wel eens dat het de reiziger niets uitmaakt waar hij instapt en waar hij naartoe gaat en met wie hij dat doet, maar ik heb het gevoel dat het toch wel een versnipperd geheel wordt als het de ene keer decentraal is en de andere keer bij een andere. Dus mijn vraag is: hoe borgen we, zeg maar, dat die reiziger die integrale reis gewoon goed kan maken? Komt er dadelijk niet uit dat het op de hoofdinfrastructuur goed gaat, maar dat het in de rest, de regio's, voor – om het maar heel plat te zeggen – geen ene meter loopt en je wat dat betreft gewoon altijd met de auto moet? Ten tweede had ik een vraag waarop ik volgens mij geen antwoord had gekregen, namelijk over het onderzoek naar btw-vrijstelling voor het ov. Misschien heb ik dat niet heel helder als een vraag gesteld, maar zo had ik het wel bedoeld.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wij zouden ook heel graag nog een echte, meer inhoudelijke reactie krijgen op dat manifest De reiziger centraal. Het is geweldig als dat schriftelijk kan. Ik begrijp dat vervoersarmoede onderdeel

is van een bredere armoedeproblematiek en armoedebeleid. Alleen zou die blik op wat vervoersarmoede met de meest kwetsbare groepen doet ook onderdeel moeten zijn van de afwegingen over het ov-beleid. En dat vraag ik de Staatssecretaris: betrek die indicator bij de afwegingen in je ov-beleid, ook richting het Toekomstbeeld OV.

Dan met betrekking tot de data. Ik ben echt zeer verbaasd dat het ministerie als beleidsverantwoordelijke voor al het ov in Nederland zes maanden moet gaan zitten wachten bij Translink om data te krijgen. Ik wil heel graag meer details over wat daarvoor de obstakels zijn en hoe de communicatie gaat. En of eraan wordt gesleurd, en of Translink dan zegt: ja, jullie moeten maar wachten. Hoe gaat dit? En wat zijn de mogelijkheden? Ik begrijp dat een wetstraject een tijdrovend traject is, maar wat zijn de mogelijkheden om op korte termijn toch druk te zetten op Translink om die data te krijgen? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Natuurlijk dank voor alle antwoorden. Ik heb nog één laatste punt: de toegankelijkheid van het ov. Dat was mijn allerlaatste vraag. Kijk, het is wettelijk geregeld. Dat was ook het antwoord op de vraag van de heer Von Martels. Het is dus wettelijk geregeld, maar de vraag is: hoe gaan we die maatregelen voor toegankelijkheid daadwerkelijk effectueren? Ik merk dat het in de praktijk soms gewoon in kleine dingen zit, maar daar mag wel wat meer aandacht voor zijn. Ik ben daar wel benieuwd naar. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Öztürk.

De heer Öztürk (DENK):

Ja. Als het gaat om de problemen van de taxichauffeurs, dan zie ik dat de Staatssecretaris welwillend is om in kleine stapjes wat voor hen te betekenen. Ze is bezig met onderzoeken en uitzoeken. Dat duurt best wel lang. Het gaat om tienduizenden gezinnen, die echt dag en nacht bezig zijn om in Nederland met taxi's hun boterham te verdienen. Ik denk dat het tijd wordt dat zij duidelijkheid krijgen, en snel, over verzekeringen, boetes, een gelijk speelveld. En ik vond het heel pijnlijk toen de Staatssecretaris zei dat er een gelijk speelveld is, terwijl zij nog heel veel moet uitzoeken. En ik snap dat de macht van Uber groot is en dat de lobby zwaar is, maar dan nog vraag ik de Staatssecretaris om voor die tienduizenden taxichauffeurs op te komen. Dat zijn de gezinnen die Nederland dag in dag uit ondersteunen; niet de multinationals als Uber met hun miljoenenlobby. Ik wil u nogmaals vragen om dat gelijkspeelveldverhaal nu weg te laten en te zeggen: ik ga voor de taxichauffeurs en niet voor de multinationals.

De voorzitter:

Dank u wel. Zelf zal ik geen gebruik maken van de tweede termijn. Ik verwacht overigens dat we in de procedurevergadering wel tot een overeenstemming zullen komen als het gaat om een derde termijn met de Minister van Financiën. Ik stel dus voor dat de Staatssecretaris in ieder geval deze vragen schriftelijk gaat beantwoorden, zodat we in ieder geval het materiaal hebben richting het VAO. Ik zal daarvoor in ieder geval ook nog even de toezeggingen benoemen.

De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ging uit van een beantwoording, waarbij ik misschien ook nog een interruptie zou kunnen doen. Maar als de beantwoording schriftelijk komt ... Mijn tweede termijn werd ook meer een punt van orde. Wat ik heel graag nog in de beantwoording meegenomen zou zien, is de vraag die de PvdA en ook ik hebben gesteld, namelijk wat de Staatssecretaris ervan vindt om de verschillen tussen de bel- en de opstapmarkt te doen verdwijnen, zodat we één markt hebben. Als dat meegenomen kan worden, kunnen we in de derde termijn doorpraten. Die taxichauffeurs hebben dat echt nodig.

De voorzitter:

Ik kijk naar de Staatssecretaris. Die vraag is meegenomen. Ik zal hierbij nog even de toezeggingen vermelden. Er is een VAO aangevraagd door de heer Van Aalst. Hij zal dan ook de eerste spreker zijn. Dan de toezeggingen:

- De Staatssecretaris zegt toe na te gaan welke sancties gelden voor TTO-chauffeurs en welke voor Uberchauffeurs voor welke overtredingen.

Dit was een toezegging aan het lid de heer Van Dijk. Op welke termijn kunnen wij dat verwachten?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij heb ik gezegd dat ik voor de zomer met een brief kom, waarin ik op een heel aantal van dit soort punten terug zal komen. Dan kunnen we gewoon een update geven. Daar komen dus een heel aantal van deze punten in terug.

De heer Öztürk (DENK):

Dit hoeft toch niet tot de zomer te duren?

De voorzitter:

Ik zal de verdere toezeggingen doorgeven.

- Twee. De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor het zomerreces een voortgangsbrief over haar gesprekken met en over de taxibranche.
- Drie. De Staatssecretaris informeert de Kamer over de resultaten van de gesprekken met NS, het OM en de politie over de veiligheid en de bevoegdheden op stations en in winkels op stations.
- Vier. De Staatssecretaris stuurt de Kamer een tijdpad toe voor de aanpak van het ontvangen en delen van reisdata en het eventuele wetgevingstraject ter zake. Dit is een toezegging aan het lid Kröger.
- De vijfde toezegging. De Staatssecretaris stuurt de Kamer een afschrift van de intentieverklaring die Translink en het CBS hebben ondertekend. Dit is een toezegging aan het lid Schonis.
- De zesde is dat de vraag over het gelijke speelveld in verband met de komst van Uber Freight wordt doorgeleid naar de Minister van IenW, die schriftelijk zal antwoorden. Dit is een toezegging aan het lid Von Martels.
- De Staatssecretaris komt in het kader van het klimaatakkoord en de behandeling van de doorrekening terug op de laadinfrastructuur voor elektrische bussen. Dit is een toezegging aan het lid Kröger.

Ik verwijs naar het verslag voor de rest van alle andere toezeggingen die zijn gedaan.

Mevrouw Kröger had hier nog iets over?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Welk tijdpad heeft die laatste toezegging, die over de laadinfrastructuur van de elektrische bussen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Die volgt gewoon het tijdpad van het klimaatakkoord. Ik ga dat niet eerder doen, want dit maakt onderdeel uit van het klimaatakkoord. En volgens mij heeft het kabinet gezegd dat het eind april met een reactie gaat komen, maar dat zeg ik nu even uit mijn hoofd.

De **voorzitter**:

Dat is daarmee duidelijk. Mevrouw Kröger nog?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We hebben nog een AO Duurzaam vervoer. Het zou natuurlijk heel fijn zijn als dit daarbij zou kunnen worden betrokken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik sluit hierbij het algemeen overleg. Ik dank u allen hartelijk voor uw aanwezigheid en wens u een fijne middag en avond toe.

Sluiting 17.02 uur.