

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2020

25 295

Infectieziektenbestrijding

Nr. 112

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 12 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 28 mei 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2020 inzake aanpak infrasector tijdens coronacrisis (Kamerstukken 35 300 A en 25 295, nr. 86);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 april 2020 inzake coronaprotocol Transport en Logistiek (Kamerstukken 35 300 XII en 25 295, nr. 95);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2020 inzake dekking en bereikbaarheid van het openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 715);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2020 inzake aangepaste dienstregeling NS tijdens de situatie inzake COVID-19 (het coronavirus) (Kamerstukken 29 984 en 25 295, nr. 891);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2020 inzake afspraken opschalen openbaar vervoer en ov-protocol (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over de afspraak over tijdelijke lening Friese Waddenveren (Kamerstukken 23 645 en 35 420, nr. 719);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 mei 2020 inzake mobiliteit tijdens de coronacrisis (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 720);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over openbaar vervoer en taxi (Kamerstukken 23 645 en 31 521, nr. 717).**

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: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Bisschop, Van Esch, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Moorlag, Agnes Mulder, Öztürk, Postma, Sazias, Schonis en Ziengs,

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

Aanvang 11.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen, allemaal. Ik open de vergadering. Wij hebben vandaag een notaoverleg Openbaar vervoer, infrastructuur en corona. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de leden, de ambtelijke ondersteuning en diegenen die het debat vanuit huis of elders volgen, van harte welkom. Ik zal even de leden aan u voorstellen: mevrouw Postma van het CDA, de heer Schonis van D66, de heer Laçin van de SP, de heer Van Aalst van de PVV, mevrouw Kröger van GroenLinks, mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren, mevrouw Sazias van 50PLUS, de heer Moorlag van de PvdA, de heer Ziengs van de VVD en de heer Bisschop van de SGP. Ik vind het belangrijk om vooraf ook het volgende mee te geven. Zoals u ziet, zijn ook in de Kamer praktische maatregelen genomen om aan de RIVM-richtlijnen te voldoen. Zo zitten wij op grotere afstand van elkaar, namelijk 2 meter, heeft iedereen bij de ingang van deze zaal gebruik kunnen maken van handreinigers en desinfectiemiddelen en na afloop van deze vergadering zal de zaal ook weer grondig worden gereinigd. Wij gaan zo beginnen met het notaoverleg. De leden hebben per fractie vier minuten spreektijd. Zij mogen vier vragen stellen. Ik heb vier minuten per fractie doorgekregen, maar ik hoor nu allerlei leden zeggen dat het vijf minuten is. Als iedereen zich heeft geprepareerd op vijf, dan gaan we naar vijf. Maar ik ben dan wel strenger bij de vragen, want we hebben natuurlijk een beperkte tijd. U mag allen gewoon uw vijf minuten aanhouden. U geeft het zo breed aan dat ik als voorzitter het niet meer kan maken om dat terug te brengen naar vier. Maar dan heb ik liever bij de interrupties korte vragen en geen hele betogen. Daar ga ik u dan wel een beetje aan houden en ben ik daar wat strenger op vandaag. Dan weet u dat alvast. U heeft dus vier vragen en die mag u stellen op het moment dat u denkt dat het u past en ik u daarvoor het woord geef. Voordat wij overgaan tot het begin van deze vergadering wil ik even de gelegenheid geven aan de Staatssecretaris om enkele woorden tot u te richten.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Vandaag is ook een verdrietige dag. Vanmiddag is in Rheeze nabij Hardenberg de uitvaart van machinist Gerrit-Jan, Gert-Jan voor zijn naasten. Hij is afgelopen vrijdag omgekomen bij het tragische treinongeval nabij Hooghalen. Zeker namens Cora van Nieuwenhuizen en mijzelf, maar ook breder namens het kabinet, wil ik op deze plek zijn vrouw, zijn kinderen, zijn kleinkinderen en alle andere familie en vrienden veel kracht en sterkte toewensen. Dat wens ik uiteraard ook iedereen toe uit de hechte NS- en ProRail-familie. Het raakt iedereen echt diep. Ik wil er vandaag uit respect voor de machinist en zijn familie verder niet te diep op ingaan, maar ik wil u wel zeggen dat ook het onderzoek naar dit zeer ernstige ongeval in volle gang is. Ook ik vind het uiteraard heel belangrijk dat er snel duidelijkheid komt over de precieze toedracht van de aanrijding. Ik denk dat dat ook voor de familie heel erg belangrijk is. Het leek mij passend om daar vandaag aan het begin van ons overleg even bij stil te staan.

Hartelijk dank.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik denk dat ik ook mede namens de leden spreek, als ik zeg dat wij ook in gedachten bij hen aanwezig zijn en wij ons kunnen aansluiten bij de woorden die u hierover zojuist heeft gesproken. Dan gaan we nu verder met de vergadering. Ik begin bij mevrouw Postma van het CDA voor haar vijf minuten.

Mevrouw Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Het is goed om iedereen weer te zien en op deze manier met elkaar te vergaderen.

Het vervoer begint weer langzaam op gang te komen, maar op een andere manier dan voor de coronacrisis. Ik ben heel blij te lezen dat de Minister op Kamervragen van het CDA aangeeft met verschillende scenario's aan de slag te gaan qua verwachte vervoersstromen en dat zij heeft toegezegd die voor de zomer met de Kamer te delen. Klopt het dat het advies van de planbureaus per 1 juni beschikbaar is? Wordt dat dan ook meteen naar de Kamer gestuurd, inclusief een appreciatie?

Dan het thuiswerken. Werknemers zijn afhankelijk van hun werkgever of spits mijden en zo veel mogelijk thuiswerken kan. Werkgevers moeten zich de vraag stellen hoe de reis naar het kantoor zo slim en zo coronaproof mogelijk kan. Dat betekent dat zij, naast het inrichten van het kantoor, ook kritisch kijken waar en wanneer werknemers fysiek aanwezig moeten zijn. Dat vergt aanpassingen. Neem bijvoorbeeld die klassieke teammeeting. Bijna elk kantoor heeft die op maandagochtend. Pak de mogelijkheid om deze ook deels virtueel te blijven doen en laat het aan werknemers over of zij thuis aansluiten bij een videoconferentie, of naar kantoor komen. Plan bijvoorbeeld geen fysieke vergadering meer in de middag, maar blijf die inbeloptie geven. Zo geef je de werknemers de mogelijkheid om meer buiten de spits te reizen, een soort venstertijd voor werknemers.

Als we dit niet doen, is het CDA bang dat die avondspitsen en ochtendspitsen weer in groten getale zullen toenemen, ook al staan we één of twee thuiswerkdagen toe. Als werkende moeder weet ik hoeveel stress het geeft om niet tijdig aanwezig te kunnen zijn op de crèche om je kinderen te halen als die sluit. Het CDA doet daarom een dringend beroep op werkgevers én op de Minister om te kijken naar de mogelijkheid van die venstertijden en om in gesprek te gaan met de werkgevers, zodat er niet alleen wordt gekeken naar de inrichting van het kantoor maar ook naar wanneer je fysiek aanwezig moet zijn. Kan de Minister aangeven hoe het staat met de gesprekken die ze al heeft met werkgevers over dit onderwerp? Kan ze aangeven of dit ook aan bod komt? Kan de Minister aangeven wanneer concrete afspraken verwacht worden? Kan ze die aan ons terugkoppelen?

Voorzitter. We zien een sterke toename in de verkoop van snorfietzen. Voor snorfietzen geldt nog steeds geen helmplicht, want die wet ligt er nog niet, terwijl we in deze groep wel heel veel ongevallen en hoofdletsel zien. Met de toename aan snorfietzen neemt wat ons betreft ook de urgentie van een helmplicht toe. Kan de Minister toezeggen dat de wet voor de zomer naar de Kamer komt?

Ook kleine elektrische voertuigen zoals de e-step komen nu weer in beeld. Hoe leuk die steps ook zijn, juist in deze tijd kan het een risico voor de verkeersveiligheid zijn als plots de fietspaden volstromen met een nieuw type voertuig. Kan de Minister toezeggen dat ze zeer zorgvuldig blijft in het proces rond mogelijke legalisering en toelating van kleine elektrische voertuigen zoals de e-step?

Voorzitter. Dan het CBR. Volgende week loopt de coronacoulanceregeling af. We weten dat er regelgeving vanuit Europa komt die ook verlichting

geeft, maar wanneer komt die? Als die er niet voor 1 juni is, is de Minister dan bereid de coronacoulancemaatregel te verlengen?
Dan gaan we naar het ov. Vanaf 1 juni rijdt het ov weer de normale dienstregeling. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij ervoor wil zorgen dat het niet te druk wordt in het ov? Welke scenario's liggen er bijvoorbeeld klaar, indien blijkt dat het opeens wel te druk wordt? Worden mensen dan geweigerd? Waar moeten die heen? Hoe weten zij wanneer zij de volgende trein kunnen nemen, en of die dan ook niet te druk is? Hoe gaat de Minister daarmee om, samen met NS en de vervoerders?
Het CDA vindt het verstandig dat het beleid is om studenten het ov en specifiek de spits zo veel mogelijk te laten mijden tijdens de coronacrisis. Het CDA pleit er al langer voor om werk te maken van de spreiding van starttijden van opleidingen om zo de spits te ontlasten, mede vanwege de succesvolle proef in de regio Arnhem-Nijmegen. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij dit moment aangrijpt om dit structureel beter te regelen, zodat de spits ook na de coronacrisis minder wordt belast?
Dan de toegankelijkheid van het ov. Rick Brink, de Minister van Gehandicapenzaken, zei terecht: we moeten niet alleen maar achteraan in de rij staan, maar ook een keer vooraan. Kan de Staatssecretaris aangeven op welke manier de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een beperking wordt gewaarborgd?
Dan het ov en de mondkapjes. Kan de Staatssecretaris aangeven of het mogelijk is om op elk station een mondkapje te kopen, tegen kostprijs? En, dan gaan we even naar de veerdiensten: is er voldoende eenduidig beleid rond mondkapjes bij veerboten en veerdiensten? Is het daar duidelijk wanneer die nodig zijn en wanneer niet?

De **voorzitter**:
En uw slotzin is?

Mevrouw **Postma** (CDA):
Bij dezen.

De **voorzitter**:
Perfekte timing. Er is een vraag voor u van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik hoor het CDA een heleboel vragen stellen en die vragen leven ook bij de PVV. Anderzijds mis ik eigenlijk wat het CDA nu precies wil. Wat wil het CDA? Moet iedereen thuis blijven werken? Moet iedereen weer naar school? Mag iedereen weer in het openbaar vervoer? Wat wil het CDA zelf? Ik hoor dat u nu de bal bij de bewindspersonen neerlegt en het is ook belangrijk dat zij het beleid gaan uitvoeren. Maar het lijkt met toch handig, vooral voor u als coalitiepartij, dat u toch ook wat richting geeft en zegt wat u zelf wilt. Kan het CDA mij vertellen wat ze zelf willen?

Mevrouw **Postma** (CDA):
Ik denk dat we daarin verschillende fases moeten gaan onderscheiden. De eerste fase is de fase die er nu aankomt, waarbij we zien dat mensen zo veel mogelijk thuiswerken, maar dat het ook weer nodig is dat mensen zich wat meer gaan bewegen richting kantoor of richting scholen. Wat het CDA wil, is dat dát op zo'n veilig mogelijke manier gebeurt en dat we ruimte geven aan de richting die mensen op willen gaan, met inachtneming van die 1,5 meter en van de regels voor een veilig gebruik van het ov bijvoorbeeld.

De **voorzitter**:
Vervolgvraag van meneer Van Aalst en daarna de heer Laçin.

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

Wat we constateren met elkaar, is volgens mij dat we een heel beperkte capaciteit in het openbaar vervoer krijgen. Dat betekent dat heel veel mensen waarschijnlijk – die kans is vrij groot – gebruik gaan maken van de weg, omdat dat toch een vrij snelle en eenvoudige vervoerswijze is. Heel veel ondernemers – bouwvakkers, timmermannen, loodgieters et cetera – komen zo meteen allemaal weer op gang en gaan kiezen voor het asfalt. Kan de PVV dan het CDA aan haar zijde vinden als het tijd wordt om die asfaltprojecten naar voren te halen en om daar zo snel mogelijk werk van te maken, zodat de bereikbaarheid zo meteen niet volledig gaat vastlopen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter, nu begrijp ik waar de PVV naartoe wil. Het CDA vindt het absoluut belangrijk dat wij heel goed naar die doorstroming kijken. Wij zien als CDA ook dat er heel veel gekozen wordt en waarschijnlijk gaat worden voor individueel vervoer. Als er dus asfaltprojecten, wegenprojecten of projecten ter uitbreiding van infrastructuur zijn die naar voren gehaald kunnen worden – met name projecten die de verkeersveiligheid ten goede komen – dan moeten we daar absoluut naar kijken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor mevrouw Postma van het CDA praten over de e-steps bijvoorbeeld. Juist nu het ov beperkte capaciteit heeft en we ook niet willen dat iedereen straks de auto pakt, lijken de licht elektrische voertuigen ons een middel om duurzaam vervoer vooral binnenstedelijk te stimuleren, als alternatief voor het ov en de auto. Dat moet uiteraard op een veilige manier. Dat hebben wij ook altijd benadrukt. Is het CDA het met ons eens dat bijvoorbeeld de e-steps zo snel mogelijk toegelaten moeten kunnen worden, mits dat op een veilige manier gaat?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Daarbij is het woord «veiligheid» voor het CDA wel echt het allerbelangrijkste, en dan niet alleen de veiligheid van de steps zelf, maar ook het kijken naar wat er op dat fietspad gebeurt of op de stoep waarop die dan terechtkomt. Het CDA verwacht namelijk dat de komende tijd, juist in tijden van corona, waarin veel meer mensen willen fietsen of met de auto willen gaan, daar enorme congestie en drukte gaan krijgen. Daar hebben we wel wat angst voor. Vandaar dat ik ook aan de Minister heb gevraagd om absoluut te kijken naar het veilig toelaten van deze vervoermiddelen.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is de oplossing voor die drukte niet per se het weren van nieuwe duurzame vervoermiddelen. Maar we zien dat er in verschillende gemeenten op gemeentelijk niveau het initiatief wordt genomen om meer ruimte te bieden aan de fietsers en de voetgangers. Dat kan een oplossing zijn. Maar ik hoor gelukkig ook het CDA zeggen «als het veilig gebeurt», dus dat de verkeersveiligheid geborgd moet worden en dat het dan eventueel zou kunnen. Daar ben ik blij om. Kan mevrouw Postma dat bevestigen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Zoals ik in mijn inbreng al zei: de e-stepjes zijn gewoon een leuk, mooi vervoermiddel, maar de veiligheid is belangrijk. Als dus die veiligheid geborgd is, dan ja.

De **voorzitter**:

Er is ook nog een vraag van de heer Schonis, D66.

De heer **Schonis** (D66):

Wij werken aan een nieuw toetsingskader voor de LEV's, de light electric vehicles en de elektrische scooters, maar dat hele toetsingskader is naar achteren geschoven, heeft de Minister onlangs gemeld. Nu ben ik, gehoord wat mevrouw Postma net zei, toch benieuwd of het CDA net als D66 wil dat we op korte termijn dat toetsingskader kunnen krijgen. Want daar begint of valt het mee.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Die vraag vind ik wat lastiger en die wil ik ook meer bij de Minister leggen. Dat heeft ermee te maken dat wij in het verleden weleens iets te snel zijn gegaan. Wat het CDA betreft is veiligheid het allerbelangrijkste, dus het moet gewoon secuur gebeuren. Als de reden waarom het naar achteren is geschoven, is dat er nog meer wordt gekeken naar de veiligheid, dan is dat wat het is. Maar als er een andere reden is, dan zou het eerder kunnen komen.

De **voorzitter**:

Er is ook een vervolgvraag van mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik sloeg aan op de veiligheid die mevrouw Postma noemde. Wat betreft de veiligheid voor fietsers: er wordt aangegeven dat er binnenstedelijk nu meer mensen een fiets gebruiken. Het is natuurlijk fijn dat dat het geval is, maar we hebben wel te weinig fietscapaciteit wat betreft wegen, dus er zullen misschien toch wegen moeten worden afgesloten voor ander verkeer, zodat we de fietser en de wandelaar de ruimte kunnen geven. Ik ben benieuwd of het CDA het eens is met de Partij voor de Dieren dat een van de oplossingen zou kunnen zijn om binnenstedelijk bijvoorbeeld hele fietsstraten te maken, zodat we het zo goed en veilig mogelijk voor de fietser kunnen maken.

De **voorzitter**:

Voordat mevrouw Postma het woord krijgt, wil ik echt aan de leden vragen om de vragen iets bondiger te stellen. Dank u wel. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ook hierbij is veiligheid belangrijk. Als dit een oplossing is om zowel de auto als de fiets op een veilige manier door de stad of het dorp te laten bewegen, dan is dit prima. Maar dit ligt in eerste instantie bij de gemeenten zelf. Dit is ontzettend veel maatwerk. Dat moeten wij ons wel beseffen, want je hebt te maken met allemaal verschillende inrichtingen van infrastructuur, in een stad of in een dorp. Dat is allemaal anders. Ik wil ervoor waken dat wij hier vanuit de Tweede Kamer gaan zeggen: het moet op deze manier en dat moet iedereen gaan toepassen. Maar het signaal moet wel zijn dat we verwachten dat veel meer mensen met de fiets, de snorfiets of de auto zullen gaan en dat er dus ruimte moet zijn. De verkeersveiligheid moet absoluut boven aan de agenda staan van alle gemeenten die daarmee bezig zijn.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Heel kort en bondig nog een paar zinnen. Ik ben het daarmee eens, maar volgens mij is het heel belangrijk om vanuit hier richting de steden een signaal af te geven. Er zijn natuurlijk een aantal steden die nu al heel druk zijn met fietsers en die alleen nog maar meer drukte gaan krijgen. Volgens mij is het een goed signaal als we die gemeentes vanuit hier supporten en als we aangeven dat we vanuit hier meedenken om het zo veilig mogelijk op te kunnen lossen.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Daar wil ik wel een extra nuance aan toevoegen. We moeten niet naïef zijn als het gaat om de vervoersbewegingen die met de auto plaatsvinden. Er zijn ook mensen die geen gebruik kunnen maken van de fiets, bijvoorbeeld omdat ze tot de coronariscogroep behoren. Die moeten met de auto kunnen gaan. Ik denk ook dat er andere mensen zijn die bijvoorbeeld helemaal geen fiets hebben of die geen ruimte hebben om een fiets te stallen, en die dus wel een auto nodig hebben. We moeten niet naïef zijn. De autobewegingen in de stad moeten ook ruimte hebben. Juist die afweging, tussen zowel auto als fiets, moet maatwerk zijn. Dat moeten wij hier niet gaan bepalen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Van Esch haar derde vraag wil stellen.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Daar haak ik natuurlijk wel op aan, want de Partij voor de Dieren pleit niet voor het feit dat iedereen per se alleen maar op de fiets zou moeten kunnen. Helemaal niet. Als je dat niet kan wegens mobiliteitsproblemen... Maar het is natuurlijk wel belangrijk om ook vanuit hier een landelijk signaal af te geven dat fietsen nog steeds... We zien dat het fietsgebruik toeneemt en we zien ook dat dat in steden tot problemen leidt. Het leidde al tot problemen. Volgens mij is het juist heel goed om steden vanuit hier te kunnen supporten door te zeggen: we willen zeker meedenken om het zo goed mogelijk te maken. Ik zou het zonde vinden om die kans hier niet te benutten.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Meedenken kan natuurlijk altijd, maar naast de bewegingen van die kwetsbare groep, die met de auto wil, hebben we ook te maken met mensen die vaak tussen steden reizen en die nu niet meer voor de trein kiezen. Dat betekent dat die mensen niet van locatie A naar B in een stad moeten en 10 kilometer moeten fietsen, maar dat ze vaak een reis van 50 kilometer moeten maken. Dat redden de meesten nou eenmaal niet op de fiets. Dus die moet je ook de ruimte geven om met de auto te gaan. Daar moet je ook gewoon realistisch in zijn. Nogmaals, ik denk daarom dat maatwerk per stad verschrikkelijk belangrijk is, omdat die steden veel beter inzicht hebben in hoe de vervoersbewegingen in hun stad zijn opgebouwd.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van de inbreng van het CDA. Dan kom ik bij de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. De coronacrisis maakt alles anders. Alle Kamerleden die hier vandaag aanwezig zijn, hebben de afgelopen weken net als veel Nederlanders vanuit huis moeten werken. We werden allemaal in één klap huiskamerlid. Ik zal vandaag als het gaat om mobiliteit ingaan op drie thema's: het openbaar vervoer, automobiliteit en ten slotte de lichtpuntjes uit deze crisis die we wellicht kunnen gebruiken voor de toekomst. Zoals gezegd, eerst het openbaar vervoer. Ik wil beginnen met een groot compliment te maken aan alle vervoersbedrijven voor het in stand houden van de basisdienstregeling de afgelopen twee maanden. Zorgmedewerkers konden zo naar hun werk blijven gaan. Het goede nieuws is dat vanaf 1 juni de dienstregeling weer van start gaat, maar daarover heb ik wel een paar kritische vragen. Het is voor D66 erg belangrijk dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen gewaarborgd blijft, juist ook voor mensen met bijvoorbeeld een lichamelijke beperking die voor hun mobiliteit volledig op het ov zijn aangewezen.

Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de toegankelijkheid van het ov als geheel wordt gewaarborgd voor mensen met een lichamelijke beperking? Vanaf 1 juni wordt bovendien het dragen van een mondkapje in bus, trein en tram verplicht. Op zich een begrijpelijke maatregel. Je kan immers niet overal 1,5 meter afstand van elkaar houden, maar deze maatregel roept ook veel vragen op. Mondkapjes worden nu overal verkocht zonder duidelijk kwaliteitskeurmerk. Ik ben jurist en geen medicus, maar heb inmiddels wel begrepen dat het ene mondkapje het andere mondkapje niet is. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat in het ov in principe ieder soort mondkapje voldoende is? Klopt het dat conducteurs en buschauffeurs op het dragen van mondkapjes moeten gaan handhaven? Kan de Staatssecretaris ook bevestigen dat ov-personeel goed wordt beschermd tegen mogelijke nieuwe vormen van agressie? We kennen helaas inmiddels al wat voorbeelden van coronahoesters.

Een andere maatregel is dat straks geen fietsen meer mee mogen in de trein. Dat kan lastig zijn voor het voor- en natransport. Ziet de Staatssecretaris kans om de fiets toch toe te laten, bijvoorbeeld buiten de spits? Klopt het dat deze regel niet geldt voor vouwfietsen?

Voorzitter. Dan het openbaar vervoer en het onderwijs. D66 snapt dat er afspraken gemaakt moeten worden over het spreiden van reizigers tijdens de spits, maar afspraken hierover tussen vervoerders en onderwijsinstellingen moeten wel goed worden afgestemd. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat lesroosters op dit moment worden afgestemd met vervoerders? Leerlingen worden ook aangemoedigd om naar school te fietsen als zij binnen een straal van 8 kilometer wonen. Op zich is dat natuurlijk een harstikke goed idee, maar wat moeten kinderen doen die op grotere afstand van school wonen? Hebben onderwijsinstellingen en vervoerders hierover al voldoende afspraken gemaakt? Hoe worden leerlingen die hierdoor niet naar school lijken te kunnen gaan, toch geholpen?

Voorzitter. Tot slot wat betreft het openbaar vervoer. Vorige week meldde het Algemeen Dagblad dat straks een kwart van de reizigers niet meer met het ov wil reizen. Ook de Nederlandse Spoorwegen schetste afgelopen week een somber toekomstbeeld. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat na de coronacrisis de reizigers aantallen niet massaal afnemen? Kan de Staatssecretaris aangeven op welke wijze het kabinet de vervoersbedrijven gaat helpen om door deze moeilijke tijd heen te komen? Dan de vraag over wat we in deze tijd van corona doen met onze automobilititeit. Wanneer het openbaar vervoer minder personen kan vervoeren, is de verleiding voor veel mensen groot om toch de auto te pakken. Gaat het kabinet bijvoorbeeld versneld aan de slag met het uitvoeren van het Klimaatakkoord? Welke concrete maatregelen uit het Klimaatakkoord kan het kabinet juist nu versnellen om Nederland op een duurzame wijze toch mobiel te houden?

En wat te denken van de fiets? Dat is toch een prima alternatief voor de auto en, ook niet onbelangrijk in deze tijden van pandemie, het is ontzettend gezond. Is het kabinet in overleg met gemeenten om meer ruimte te creëren voor fietsers? Dit een beetje in aanvulling op het debat van zonet.

Tot slot, voorzitter. Hoe kunnen we deze crisis gebruiken om de paar lichtpuntjes die we zien, vast te houden en mogelijk ook door te zetten? Net als mijn collega van het CDA denk ik dan aan thuiswerken. Natuurlijk, alleen achter je laptopje of tablet, dag in, dag uit, als enige middel om contact te houden met je collega's is niet fijn. Maar we lijken met z'n allen toch prima productief te kunnen werken vanuit huis. Dan hebben we geen files meer. En werkgevers geven aan dat het ziekteverzuim nu veel lager is dan voor de crisis.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

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

Ja, voorzitter, dat klopt inderdaad. Ik sloeg aan op het woord «fiets». Dat hoor ik natuurlijk heel vaak van D66; er is ook vaak over gediscussieerd met collega Sienot van D66. Maar mijn vraag is de volgende. We hebben natuurlijk allemaal de stukken van de Algemene Rekenkamer gezien. De Rekenkamer constateert dat er ondanks alle investeringen die het Rijk heeft gedaan, niet meer gebruik wordt gemaakt van de fiets. Alle fietspaden die we nu aangelegd hebben, waren zonder onze hulp ook allemaal gewoon aangelegd. Wat vindt D66 ervan dat het rijksbeleid eigenlijk totaal niet heeft bijgedragen aan extra fietsen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik denk dat de heer Van Aalst doelt op de verantwoordingsstukken van afgelopen jaar. Maar ja, er zijn in ieder geval meer fietspaden aangelegd en er wordt meer gebruikgemaakt van fietsen. We hebben het net in een debat gezien: nu we door corona 1,5 meter afstand moeten houden, zal er in de openbare ruimte juist meer ruimte moeten zijn, juist ook voor fietsers. In de verantwoordingsstukken kijk je natuurlijk terug op de afgelopen jaren, maar ja, ik ben mijn inleiding niet voor niks begonnen met «corona maakt alles anders». Wat de heer Van Aalst zegt, was misschien de situatie van voorheen, maar ik denk dat we heel blij zijn dat we nu zo veel fietspaden hebben en dat we die openbare ruimte zo goed kunnen benutten voor die fietsers.

De **voorzitter**:

Laatste interruptie, de heer Van Aalst.

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

Ja, dat klopt, voorzitter. Ik ben blij dat mijn collega van D66 op basis van de verantwoordingsstukken constateert dat het geld dat we het afgelopen jaar in het fietsen hebben geïnvesteerd, dus eigenlijk niets heeft bijgedragen. Mijn volgende vraag aan D66 is: bent u het met mij eens dat, ondanks alles wat in de hele coronacrisis speelt, fietsen niet bovenaan het prioriteitenlijstje moet staan, dat er heel veel andere dingen zijn waar we het geld nu aan moeten besteden en dat de fietspaden in de gemeentes wel op een lager pitje gezet kunnen worden? Is de collega van D66 dat met mij eens?

De heer **Schonis** (D66):

Volmondig nee. Dat is het antwoord, mevrouw de voorzitter, want u zei dat ik heel kort moest antwoorden. Ik kan het wel even kort toelichten, als u mij toestaat. Ik denk dat juist de coronacrisis laat zien dat de overheid moet gaan investeren in dingen waarmee meerdere doelen in één keer kunnen worden bereikt. Meer investeren in fietsen betekent dat mensen meer kunnen bewegen, dat ze gezonder zijn. Ik denk dat dat juist een reden is om meer te investeren en niet minder.

De **voorzitter**:

En dan gaat u verder met uw betoog. U heeft nog een halve minuut. 30 seconden! De heer Schonis, het woord is aan u.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik zal afronden.

In tijden van crisis leren we weer wat van waarde is. In de ruim twee maanden dat ik in de wereldwijde lockdown huiskamerlid was, heb ik geleerd hoe belangrijk het is om dicht bij mijn familie en vrienden te kunnen zijn, maar ook hoe fijn en belangrijk het is om vrij te kunnen

reizen. Ik kan me indenken dat dit voor veel Nederlanders ook zo is. Ik hoop dat het kabinet die les in het achterhoofd houdt bij het uitvoeren van verdere maatregelen op het gebied van mobiliteit in deze tijden van corona.
Dank u wel.

De voorzitter:

Mooie timing. Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger, want zij heeft een vraag voor de heer Schonis.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, ik heb een vraag over het feit dat ov-bedrijven per 1 juni weer maximaal volgens de dienstregeling moeten gaan rijden. Maar eigenlijk is er nog helemaal geen zicht op hoe dat nou financieel moet. Deelt de heer Schonis mijn verbazing c.q. mijn verbijstering dat wij vandaag dit debat hebben, maar dat er nog geen stukken zijn die duidelijkheid geven over die financiële onzekerheden?

De heer Schonis (D66):

Ik heb net aan de Staatssecretaris de vraag gesteld hoe zij de vervoersbedrijven de komende tijd door helpt. Ik kan me heel goed voorstellen – ik weet niet of dat het delen van verbazing is – dat dat een heel ingewikkelde legpuzzel is. Maar dat hoor ik graag van de Staatssecretaris. Ik heb net wel gezegd dat je in tijden van crisis weer leert wat van waarde is, en openbaar vervoer is een waardevol bezit. Dus ik kan me voorstellen dat de Staatssecretaris dat ook zo vindt, hoop ik, en dat we zo te horen krijgen hoe zij dat de komende tijd gaat redden.

De voorzitter:

En daarmee komen we bij de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. De impact van de coronacrisis is enorm en dwingt ons om na te denken over de toekomst. Nu al geven veel mensen aan minder te willen vliegen, minder vaak de auto te pakken en vaker thuis te werken. Ik hoor graag van de bewindspersonen op welke manier zij rekening houden met deze vooruitzichten en welke plek het duurzame ov daarin heeft.

De afgelopen maanden hebben zorgverleners, supermarktmedewerkers, schoonmakers en werknemers in het ov en het transport het land draaiende gehouden. Vaak verdienen deze mensen niet veel meer dan het minimumloon. Die mensen zijn cruciaal en onmisbaar, zo vinden we nu met z'n allen. Daarom vindt de SP dat de rekening van deze crisis niet bij deze mensen mag komen te liggen. Deze werknemers verdienen naast waardering en applaus ook een zeker contract, een uurloon van minimaal € 14 en veilig werk, dus ook voldoende beschermingsmiddelen in het ov. Zijn de bewindspersonen dat met mij eens en wat doen zij om dit voor elkaar te krijgen?

Voorzitter. Goed openbaar vervoer is voor de SP een basisvoorziening die niet alleen duurzaam is, maar die ook belangrijk is voor de leefbaarheid in en de verbondenheid tussen dorpen en steden. De overheid heeft de ov-bedrijven gevraagd om tijdens de crisis door te blijven rijden opdat mensen met cruciale beroepen vervoerd kunnen worden. En dat is ook gebeurd. In de tussentijd hebben de vervoerders hun inkomsten wel zien verdwijnen. De NS verwacht de komende vijf jaar bijna 5 miljard aan inkomsten te verliezen, maar zegt tegelijkertijd wel dat de krimp vorm moet krijgen zonder ontslagen. Wordt daarin dan ook het vervangen van mensen die met pensioen gaan meegenomen? Zo niet, dan blijven er straks toch veel minder werknemers over en dan stijgt de werkdruk. En hoe staan andere vervoerders ervoor?

Er lopen gesprekken over een steunpakket, maar wij weten nog niets en het is maandag al 1 juni. Is duidelijk hoe groot dat pakket moet zijn? En worden ook voorwaarden gesteld aan staatssteun? We zien dat in andere landen bijvoorbeeld de zorg en de spoorwegen genationaliseerd worden. Met meer zeggenschap en minder marktwerking voorkomen we ook dat bedrijven hun boekje te buiten gaan om concessies te winnen, zoals Keolis dat heeft gedaan in de concessie IJssel-Vecht. Kan de Staatssecretaris reageren op deze situatie? Ziet de Staatssecretaris het belang in van meer zeggenschap over ons ov? Is zij bereid om meer zeggenschap voor overheden te eisen bij eventuele staatssteun en om onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van een nationalisatie van ons ov? Als de schuldeisers van de HEMA het kunnen, waarom de rijksoverheid dan niet, zou ik zeggen.

Die zeggenschap is nodig als het gaat om een goede en landelijke dekking van het ov. De Staatssecretaris heeft naar aanleiding van een aangenomen motie van mij en mevrouw Kröger onderzoek gedaan naar vervoersarmoede en concludeert dat er eigenlijk weinig mis is. Maar net als de SP concludeert ook de OV ombudsman dat er steeds meer buslijnen verdwijnen en dat steeds meer mensen geïsoleerd raken. We kunnen niet concluderen dat het ov-netwerk prima is omdat we rondjes van 500 meter of 3 kilometer kunnen tekenen. Het is van belang te weten hoe ver mensen binnen een bepaald tijdsbestek met het ov kunnen komen. Is de Staatssecretaris bereid dit nader te onderzoeken? Kan zij reageren op de bevindingen van de OV ombudsman op dit punt zoals vermeld in de laatste kwartaalrapportage van 2019?

Voorzitter. Het ov moet er voor iedereen zijn. De toegankelijkheid is daarom in de hele ov-keten van groot belang. Hoe kan iemand met een visuele beperking weten waar hij kan gaan zitten als er met groene en rode stickers wordt gewerkt? Klappen de buschauffeurs de plank nog wel uit? En hoe kunnen mensen die door een medische aandoening geen mondkapje op kunnen doen, toch gebruikmaken van het ov? Allemaal vragen waar ov-breed een antwoord op moet komen. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Dan de toegankelijkheid en de fiets. De fiets kan nu niet mee de trein in, terwijl die onderdeel uitmaakt van noodzakelijke reizen. Is de Staatssecretaris bereid om met de NS en andere vervoerders in gesprek te gaan om oplossingen hiervoor te vinden? Ik noem bijvoorbeeld het van tevoren aanmelden van een fiets voor een treinreis, zoals gebeurt bij assistentieverlening, of het tijdelijk gratis maken van de ov-fiets.

Dan de verplichting met ingang van 1 juni om in het ov een mondkapje te dragen en de versoepeling van de coronamaatregelen. Ov-werknemers geven in groten getale aan dat de mondkapjesplicht hen niet geruststelt. Wordt er gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals gelaatsschermen of spatschermen? En wanneer kunnen die ingevoerd worden? Waarom geldt de mondkapjesplicht niet op perrons en haltes, waar soms grote groepen tegelijk staan te wachten of grote groepen uitstappen?

De verwachting is dat het na 1 juni in het ov steeds drukker gaat worden en dat door de coronamaatregelen ook de agressie kan toenemen. Hoe moet het ov-personeel hiermee omgaan? Wanneer is een bus te vol, en wat moet een chauffeur dan doen? Wat moeten chauffeurs en conducteurs doen als mensen zonder mondkapje toch instappen? Eén ding is duidelijk: het ov-personeel staat er vaak alleen voor en moet niet in een positie worden gebracht waarin het beslissingen moet nemen die veiligheidsrisico's kunnen vergroten. Welke maatregelen zijn genomen om hen voldoende te beschermen en de handhaving op orde te hebben? Graag een reactie.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, meneer Laçin. Dan gaan we door naar de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

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

Dank u wel, voorzitter. De coronacrisis raakt het openbaar vervoer in ons land hard. De lege stations, treinen en bussen geven een tekenend beeld van de impact van deze crisis op ons openbare leven. Laten we hier allereerst stilstaan bij al die ov-medewerkers in Nederland die tijdens deze crisis niet hebben thuisgewerkt, maar 's ochtends de huisdeur achter zich dichttrokken om te zorgen dat ons vervoer kon doorgaan, zodat dokters, verplegers en zorgmedewerkers naar hun werk konden.

Voorzitter. De PVV was dan ook woedend toen wij van ov-medewerkers berichten kregen dat zij tijdens hun werk werden lastiggevallen. Een medewerker berichtte ons dat ze was bespuugd door een reiziger. De impact die dit heeft, kan niet in woorden worden uitgedrukt. Hoewel zij er vreselijk aan toe was, stapte ze de volgende dag toch weer op de bus om haar werk te doen. Het zijn deze gewone Nederlanders die dit land draaiende houden ondanks alle ellende in dit land, en daar hebben wij als PVV het grootste respect voor.

Voorzitter. Wij hameren hier vandaag dan ook op veiligheid, veiligheid en nog eens veiligheid. Het tuig dat onze ov-medewerkers zo laag durft te behandelen, moet keihard worden aangepakt. Ons personeel mag nooit het idee hebben dat het er alleen voor staat. Deze mensen moeten tijdens hun dienst ook kunnen beschikken over voldoende bescherming. We roepen de regering daar vandaag dan ook met een motie toe op.

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het is goed dat ook de PVV waardering uitsprekt voor al die mensen die ons land draaiende hebben gehouden tijdens de crisis, maar zoals ik net ook zei: waardering en applaus voldoen wat ons betreft niet. Daarom pleit de SP voor een minimumuurloon van € 14 voor die mensen, voor zekere contracten en veilig werk. Ik zou graag van de PVV willen horen of de PVV ook deze eisen, deze wensen van de SP, kan ondersteunen, bijvoorbeeld die voor een hoger minimumloon.

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

In deze commissie gaan we volgens mij niet over het minimumloon, maar de SP weet heel goed dat de PVV staat voor goede arbeidsomstandigheden. Zij weet ook dat, juist als je het hebt over veiligheid voor al die medewerkers, wij vooroplopen. Volgens mij hebben wij elkaar in de afgelopen periode voor wat betreft die veiligheid ook gesteund. Ja, en om dan nu even kort over een minimumuurloon te beginnen in het openbaar vervoer... Volgens mij zijn daar gewoon heel duidelijke afspraken over gemaakt. Een andere discussie die ik wel heel vaak met SP'ers heb gevoerd, gaat over het feit dat bij decentrale aanbestedingen andere eisen gesteld worden. En dat is kwalijk, en dat mag zeker niet ten koste gaan van de arbeidsomstandigheden. Dus daar zijn we het eens.

De **voorzitter**:

Laatste vraag, de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, over dat laatste zijn we het inderdaad eens, maar ik vind het toch wel jammer dat de PVV niet thuis geeft als het bijvoorbeeld om een hoger minimumuurloon gaat. Daarnaast stemt de PVV ook vaak voor flexibilisering van het werk, breed. Dat zijn twee aspecten waarover de SP zegt: nee, mensen moet een zeker contract hebben, mensen moeten een hoger

minimumuurloon hebben. Dat geldt vooral voor de mensen die cruciale beroepen uitoefenen.

De voorzitter:
En uw vraag is?

De heer **Laçin** (SP):
Ik zou de PVV dus willen vragen om daarin mee te gaan en die mensen daarin te steunen.

De heer **Van Aalst** (PVV):
De PVV steunt altijd de mensen in het ov, als het gaat om veiligheid, beloning et cetera. Ik kom zo in mijn betoog nog even terug op het belonen van die mensen. Ik kan nu alvast verklappen dat de SP blij gaat worden. We moeten de mensen op de arbeidsvloer belonen en we moeten andere mensen iets gaan korten, maar daar kom ik zo op terug.

De voorzitter:
Nou, daar mag u dan nu meer verdergaan, want volgens mij zijn er op dit moment verder geen vragen voor u.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Ik ga verder, voorzitter. In tweede termijn roepen wij dan ook in een motie op om die medewerkers te beschermen.
Voorzitter. Het is wel goed om te zien dat de sms-alert in de trein – het was een voorstel van de PVV om dat in te voeren – goed werkt. We zien dan ook graag dat deze breed ingezet wordt, bij alle vervoerders, om het ov-tuig zo snel mogelijk aan te kunnen pakken. Veiligheid op één, wat de PVV betreft.

Voorzitter. Langzaamaan wordt het werkende leven weer opgestart. Zo meteen kan je weer een biertje drinken op het terras en gaan steeds meer mensen weer aan het werk. Dat betekent dat het in ons openbaar vervoer drukker gaat worden. Daar moeten we op voorbereid zijn, vooral omdat we zien dat zo meteen maar 40% van de capaciteit kan worden gebruikt. Daar hebben we nogal wat vragen over. Hoe gaan we dat bijvoorbeeld controleren? Staat bij elke deur een conducteur koppen te tellen? En wat als je een coupé inloopt die vol blijkt te zitten? Moet je dan weer uit de trein stappen en je baas maar vertellen dat je vandaag niet op het werk verschijnt? Of worden straks weer treinen stilgezet om mensen eruit te halen, zoals eerder gebeurde? Dat kan volgens de PVV niet de bedoeling zijn. Graag een reactie.

Voorzitter. Hoe ga je in dit zogenaamde nieuwe normaal nog je overstap halen met al deze dingen? Wat doen we als de passagiers de trein verlaten? Worden de coupés dan tussendoor telkens schoongemaakt, of doen we daar niet aan? En hoe is het met de staat van onze ventilatiesystemen? Schone lucht is belangrijk, maar nu in veel treinen de ramen niet meer open kunnen, zijn we volledig afhankelijk van deze apparaten. Eén kapot of slechtwerkend systeem en de gevolgen zijn niet te overzien. Ook hier graag een reactie op.

Voorzitter. Er speelt natuurlijk meer op het spoor. We zijn bezig met een gigantisch ERTMS-veiligheidsproject waar miljarden in gaan zitten. Is dat op dit moment nog wel te rechtvaardigen? Moeten we dit niet uitstellen? Moeten we niet gewoon nog gebruik blijven maken van het huidige systeem? En waarom is het nog steeds een puinhoop op het spoor voor ons goederenvervoer? De sector trekt aan de bel over de stijgende kosten. Wanneer gooien we de gebruikersvergoeding in deze tijden van crisis nu eens omlaag? En wanneer heeft ProRail nu eens zijn zaken op orde, zodat de sector niet telkens op zijn gat ligt? Het is toch schandalig dat deze

Staatssecretaris telkens maar aangeeft dat zij de verantwoordelijkheid aan de sector overlaat en zich vooral druk maakt over haar eigen bakfietspolitiek?

En, o, hadden we nu maar meer in asfalt geïnvesteerd! In deze tijden waarin ons ov zo weinig capaciteit kan bieden, is de auto het allerbeste alternatief: in je eigen ruimte, met je eigen muziek en zonder een mondkapje naar je werk rijden is de beste manier van vervoer. Maar dit kabinet had maar één dogma, en dat was de reiziger de auto uit jagen en in de overvolle coupé proppen. Desastreus, blijkt nu. We hopen dat deze bewindspersonen daarom eens gaan stoppen met hun autohaat, de motorrijtuigenbelasting omlaaggooien, de accijnzen en btw op brandstof verlagen en eens werk maken van meer asfalt, zodat autorijden weer loont. Zoals wel duidelijk is geworden uit de maatregelen van deze regering, moeten minder mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, en de auto is daar hét middel voor. Kunnen we in dat licht niet kijken of we de spitsstroken nu eindelijk eens voorgoed kunnen openstellen als rijbaan? Nu we toch nog maar die vreselijke 100 mogen rijden, valt een argument daartegen namelijk weg. Graag commentaar van de Minister dus.

Voorzitter, tot slot. Ons openbaar vervoer gaat onzekere tijden tegemoet. We moeten ons uiterste best gaan doen om banenverlies te voorkomen. Daarom is het wat de PVV betreft onbestaanbaar dat NS-bobo's zoals de nu zittende D66-directeur een dikke vier ton aan salaris binnenharken terwijl het personeel in onzekerheid zit. In tweede termijn zullen wij in een motie ertoe oproepen hier zo snel mogelijk een einde aan te maken. Ook verwachten we een einde aan al die onbetaalbare duurzaamheidswaanzen in het ov. In deze tijden moeten we alle zeilen bijzetten om de basis op orde te houden. Daarom is er geen tijd en geld voor linkse hobby's. Dank u wel.

De voorzitter:

Ook bedankt. Dan gaan we door met mevrouw Kröger van GroenLinks. O, er is nog een vraag. Sorry, ik had u even niet gezien. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik hoor de heer Van Aalst net over allerlei hobby's praten. Ik zal die kwalificatie maar even voor hem laten. Hij was ook erg fan, zo weet ik, van de Wet gedeeltelijk verbod gezichtsbedekkende kleding. Dat kennen we ook wel als het boerkaverbod. Nou staat in die wet de bepaling dat je niet met gezichtsbedekkende kleding de trein in mag. Daarop is één uitzondering: als je de gezichtsbedekkende kleding draagt in verband met de volksgezondheid. Nou, een mondkapje is duidelijk gezichtsbedekkend, en heeft ook duidelijk volksgezondheid als doel. Is de heer Van Aalst het met mij eens dat wij deze wet nu maar in moeten trekken, in ieder geval gedurende de coronatijd? Want, ja, die is hiermee natuurlijk volslagen onuitvoerbaar geworden. Is hij dat met mij eens?

De heer Van Aalst (PVV):

Nee. Het probleem met de uitvoering van het boerkaverbod dat ik heb gezien, is dat de wet niet werd gehandhaafd, terwijl het gewoon een wet is die gewoon uitgevoerd moet worden. Dus, in dat opzicht: als je het hebt over handhaven in verband met gezondheid, lijkt het mij goed dat we in ieder geval beginnen met daar te handhaven. Dat lijkt me een heel goed plan. Ik zie uw punt niet zo goed. Waar zit nu het probleem met het mondkapje en gezichtsbedekkende... Volgens mij is dat geen issue, maar als het wel een issue is, hoor ik het graag van de Staatssecretaris.

De heer Schonis (D66):

Ik heb net al gezegd dat ik geen medicus ben en niet zo heel veel verstand heb van mondkapjes, maar ik ben wel jurist en ik heb wel verstand van

wetgeving. Er staat letterlijk in het eerste lid «indien dat noodzakelijk is ter bescherming van het lichaam in verband met de gezondheid en de veiligheid». Dan is het verbod niet van toepassing. U kunt dat toch eigenlijk niet anders uitleggen dan ik, namelijk dat deze wet op dit moment gewoon letterlijk een dode letter is en dat we die wet dan maar samen moeten gaan intrekken?

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

Ik begrijp het punt niet. Ik vind het mooi dat deze collega jurist is, maar het punt is volgens mij dat wij een verbod hebben op gezichtsbedekkende kledij. Nou, dat is prima. Dat boerkaverbod moeten we ook keihard en keihard handhaven. Dat gebeurt wat ons betreft veel te weinig. Een mondkapje voor de gezondheid... Ik zie niet wat het probleem is voor wat betreft deze wet. Volgens mij is de wet heel duidelijk: gezichtsbedekkende kleding. Ik zie niet wat het probleem is.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu door naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Het openbaar vervoer is een publieke dienst waar normaliter miljoenen mensen dagelijks gebruik van maken. Het is dan ook verbazingwekkend dat het in de huidige coronacrisis zo lang duurt voordat er een duidelijk plan ligt waaruit blijkt hoe het ov die vitale functie kan blijven vervullen. De luchtvaart zat op dag één van de crisis al aan tafel met maar liefst twee Ministers, maar er is nog steeds onduidelijkheid over hoe de ov-bedrijven, die grote verliezen lijden maar wel per 1 juni de maximale dienstregeling gaan draaien, zullen worden ondersteund.

Wat GroenLinks betreft moet het kabinet duidelijk zijn. Het doel is om het ov voor zo veel mogelijk mensen beschikbaar te houden, voor mensen met vitale beroepen, voor studenten, voor mensen met een beperking en voor mensen voor wie het ov de enige optie is. Toen de premier het afkeurend had over «pretreizigers», was dat toch pijnlijk voor al die mensen die om welke reden dan ook geen rijbewijs of geen auto hebben. Ik snap echt dat er in het diepst van de crisis scherpe keuzes gemaakt moesten worden om het ov vooral beschikbaar te houden voor mensen met vitale beroepen die naar hun werk moesten. Maar wat is het perspectief voor de komende maanden en wellicht jaren? Voor mensen die om welke reden dan ook niet autorijden, is het van vitaal belang dat zij gebruik kunnen maken van het ov. Wat GroenLinks betreft is het openbaar vervoer een publieke dienst en de ruggengraat van ons vervoerssysteem. Anders ontstaat er een tweedeling in de maatschappij. Erkent de Staatssecretaris dit?

Dan: wat moet er gebeuren? We ondersteunen de ov-bedrijven, zodat zij zo veel mogelijk capaciteit kunnen inzetten. Hoe gaat die steun eruitzien? De ov-bedrijven lijden nu zware verliezen. Volgens de prognoses zijn die alleen al voor de NS 5 miljard. Om zo veel mogelijk mensen in het ov te kunnen bergen, is het juist nodig om de maximale capaciteit in te zetten. En dat kost wellicht nog veel meer geld. De Staatssecretaris kan hierbij ook denken aan bijvoorbeeld de inzet van touringcars. Is zij bereid om in kaart te brengen hoe de inzet van de ov-bedrijven kan worden gemaximeerd en welke kosten daarbij komen kijken en om de Kamer daarover snel te informeren? De stations en overstapplaatsen zijn net zo goed een probleem als de treinen en bussen zelf. Hoe zorgen we voor goede reizigersstromen, voorkomen we drukte en spreiden we mensen?

Dan de afspraken met werkgevers om zo veel mogelijk reizigers te spreiden en spitsdruktes te voorkomen. De rijksoverheid is zelf natuurlijk een heel grote werkgever, maar hierbij kan bijvoorbeeld juist ook de coalitie Anders Reizen betrokken worden. Wat zijn de duidelijke afspraken over thuiswerken en aangepaste werktijden? Welke concrete stappen gaat

de Staatssecretaris hierop zetten? Is het mogelijk om ook veel proactiever informatie over drukte in treinen en bussen te delen, zodat mensen er bijvoorbeeld voor kunnen kiezen om op een ander tijdstip te reizen? Ik durf het bijna niet te zeggen, maar wellicht kun je die informatie over bepaalde trajecten die je zelf vaak reist, via een app krijgen. Wil de Staatssecretaris die mogelijkheid verkennen?

Wat ons betreft is het derde belangrijk punt dat we het schoonste en veiligste alternatief, de fiets, maximaal faciliteren. Nederland is natuurlijk koploper op fietsgebied. Dat weten we. Maar de afgelopen weken leken we wel links ingehaald te worden door Italiaanse en Duitse steden. Als meer mensen de fiets pakken, ontlasten we het ov. Zo simpel is het. Maar dat betekent wel dat we de fiets echt ruim baan moeten geven, bijvoorbeeld door het uitbreiden van de 30 kilometerzones in steden, het versneld uitrollen van fietsinfra, een gratis ov-fiets bij een studentenkaart of treinabonnement of door het weer mogelijk te maken om de fiets mee de trein in te nemen. Deelt de Staatssecretaris deze ambitie? Ik kan mij bijna niet voorstellen dat dit niet het geval zou zijn. Is zij bereid om nog voor de zomer met een concreet actieplan te komen?

Bij dit alles – anderen hebben dit ook al aangekaart – mogen mensen met een beperking natuurlijk niet de dupe worden. Zij hebben meer ruimte nodig, meer begeleiding en meer tijd. En dat is soms lastig te organiseren, maar wij zijn een overheid voor iedereen. Dus ook graag de garantie dat niemand achterblijft. Zo is de samenreiskorting afgeschaft, begrijp ik, wat juist voor deze groep een extra probleem oplevert. Graag een reactie. Tot slot. Dit is een moment om juist te kiezen voor meer investeringen in het ov en om echt in te zetten op een groen, duurzaam mobiliteitssysteem voor de toekomst. De komende jaren moeten een aantal concessies aanbesteed worden. Dat is op dit moment natuurlijk uitermate onzeker. Niemand weet hoe de markt zich gaat ontwikkelen. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar wat de mogelijkheden zijn om aanbestedingen uit te stellen? Wat zou er op Europees niveau voor nodig zijn om dat voor elkaar te krijgen? Wat zouden de voor- en nadelen daarvan zijn? Heel graag een reactie van de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we naar mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren. Nee, iemand zit nog te zwaaien. Excuus. Dat is mevrouw Postma. Iedereen zit wat verder weg dan ik gewend ben. Mevrouw Postma, aan u is het woord voor het stellen van een vraag aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Postma (CDA):

Het is even wennen zo. Ik hoor mevrouw Kröger gepassioneerd praten over de fiets als vervoermiddel. Dat is ook een fantastisch vervoermiddel. Zij heeft het over 30 kilometerzones in steden. De ervaring is dat je van 50 kilometerwegen geen 30 kilometerwegen kunt maken door gewoon van bordje te veranderen, omdat dat wat onwennig is en mensen zich daar niet altijd aan houden. Daar hoort een infrastructurele maatregel bij om ervoor te zorgen dat automobilisten en alle anderen ook echt met die snelheid gaan rijden. Tegelijkertijd hoor ik mevrouw Kröger praten over veel meer investeren in ov. We hebben het nu al over miljoenen en miljarden die beide kanten op moeten. Als mevrouw Kröger een keuze zou maken, zou zij er dan voor gaan die steden zo in te richten dat de fiets en de auto goede mogelijkheden krijgen, of zou zij voor het ov gaan?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mevrouw Postma schetst hier de keuze tussen twee opties, maar noemt eigenlijk niet de derde optie. We hebben een aantal heel grote snelwegplannen op de plank liggen. Daar zijn miljarden voor gereserveerd. Ik denk aan de A27: 1,2 miljard voor een project dat volstrekt onnodig is. Als ik, als GroenLinks, de keus moet maken, dan gaan wij zie zeven

MIRT-projecten, die zeven grote snelwegprojecten, niet doen en investeren we dat geld in zowel ov als in het goed toegankelijk maken van onze steden voor de fiets en in de snelfietspaden tussen steden.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (CDA):

Laten we even naar die A27 gaan. Dat is een heel mooi project dat juist nu belangrijk is, omdat het gaat over de verplaatsing op de lange afstand. Wat je gaat zien als je weer te veel files krijgt, als mensen weer met de auto gaan, is dat de uitstoot, waarvan het volgens mij zo belangrijk is om die naar beneden te krijgen, ontzettend gaat toenemen. Is het GroenLinks het niet met het CDA eens dat juist zo'n project als de A27, waarbij je veel verder kijkt en kijkt naar een goede doorstroming, ontzettend belangrijk is om klimaatwinst te halen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb de milieueffectrapportage van het A27-project eens goed bekeken. Er zitten ongelooflijk veel onzekerheden in op de langetermijneffecten voor zowel de habitat en het ecosysteem lokaal als op luchtkwaliteit en klimaat. Ik denk dat de A27 een typisch voorbeeld is. Waar de provincie Utrecht, de regio om schreeuwt, zijn investeringen in goed ov om juist die snelwegen te ontlasten. Wat uit alternatieve studies blijkt, is dat je met een snelheidsverlaging eigenlijk binnen de bak het probleem al zou kunnen oplossen. Er moet wel asfaltgeld richting dat project, maar niet die 1,2 miljard die er nu voor gereserveerd staat. Dan blijven er honderden miljoenen over voor fiets- en ov-investeringen. Dat zou mijn keuze als GroenLinkser zijn.

De voorzitter:

Ik kijk nog even rond. Dan gaan we naar mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Ja, nu echt. Goed dat we hier bijeen zijn vandaag, want ook in het ov is veel gebeurd de afgelopen tijd. Ondanks dat er ontzettend veel goed is gegaan en er veel werk is verzet – ook namens de Partij voor de Dieren dank aan alle mensen die de afgelopen tijd hun deur uit zijn gegaan en dat werk hebben verzet in het ov – zijn er ook bij ons nog veel vragen. De belangrijkste vraag die wij hebben, is hoe we ervoor zorgen dat die treinen niet te vol gaan raken, helemaal als je ook weer vanochtend in het nieuws leest dat het coronavirus zich misschien door kleinere druppels veel sneller kan verspreiden en dat ventilatie essentieel is. Er werd aangegeven dat dat ook in treinen zeer belangrijk is. Hoe gaan we dat dan doen? Het is nu 28 mei en 1 juni komt er dus al heel snel aan.

Ik lees dat de Staatssecretaris afspraken wil maken met publieke werkgevers, instellingen en publiekstrekkers, maar hoe zorgt zij ervoor dat het bedrijfsleven zich hier ook aan gaat houden? Ons bereiken namelijk al wel degelijk signalen dat bedrijven hun werknemers weer gewoon gaan verplichten om naar kantoor te komen, terwijl daar volgens die werknemers vaak helemaal geen noodzaak toe is. Deelt de Minister de mening dat dit niet de bedoeling is? Kan zij het bedrijfsleven bijvoorbeeld nogmaals oproepen om alsjeblieft ook hun werknemers gewoon thuis te laten werken indien dat mogelijk is?

We gaan het ov, zo wordt gezegd, alleen beschikbaar stellen voor noodzakelijke reizen, maar het blijft lastig om te bepalen wat noodzakelijk is. Is een familiebezoek dat uiteindelijk toch, een bezoek aan je vader of moeder in een verpleegtehuis? Is een museumbezoek dat, nu de musea weer open kunnen? Gaan we dat toch als noodzakelijke reis beschouwen? Als iemand een fiets mee moet nemen, is het dan plotseling geen

noodzakelijke reis meer, aangezien die persoon dat niet meer kan? Hoe gaan we deze afwegingen maken? Laten we het dan toch over aan mensen zelf of iets noodzakelijk is of niet? Als je die beslissing aan de mensen zelf overlaat, gaat er dan ook niet op gehandhaafd worden? Hoe gaan we dat sowieso handhaven? Gaan we dat mensen vragen? Op basis van welke regels zou dat dan zijn?

We lezen dat er op dit moment wel degelijk een beperkt vrachtvervoer is op het spoor. Biedt dat dan niet mogelijkheden om meer personentreinen te laten rijden, zodat we de capaciteit verder zouden kunnen vergroten? De 40% van de capaciteit die beschikbaar is, is dat op basis van de stoelen in de normale dienstregeling of is dat 40% van de hoeveelheid mensen die normaal in een trein reizen, wat er toch vaak meer zijn dan de stoelen die bezet zijn? Kunnen we kijken naar de inzet van extra materieel? Kunnen we ook kijken naar het opheffen van de eerste en tweede klas, zodat er meer mogelijkheden zijn voor mensen? Ik ben toch wel benieuwd of er nog meer mogelijkheden zijn om echt te voorkomen dat we te volle treinen gaan krijgen.

Een aantal partijen had het er al over. De berichtgeving van de NS heeft ook ons bereikt. We zien dat zij aangeven dat zij de aankomende vijf jaar verlies gaan draaien en zullen moeten krimpen. Tot het moment van de coronacrisis maakten we ons juist zorgen over een tekort aan capaciteit bij de NS. In de nabije toekomst zouden we in 2027 of zelfs in 2025 de maximale capaciteit al hebben bereikt. Hoe kan het dan dat we nu het gevoel hebben dat we gaan krimpen, terwijl we tot nu toe altijd een onderschatting hebben gemaakt van het aantal reizigers? Is de inschatting van de financiële directeur van de NS vooral een financiële inschatting? Wij zijn dus benieuwd naar de politieke inschatting van de Staatssecretaris. We willen namelijk echt voorkomen dat de NS straks moet gaan krimpen en we net zo'n crisis als in de woningmarkt gaan zien, namelijk dat er allemaal investeringen worden teruggetrokken, personeel wordt ontslagen en we uiteindelijk met een megaprobleem zitten.

Dan over naar de fiets. We lezen dat de druk op het fietsnetwerk enorm toeneemt, vooral in stedelijk gebied. We zien dat er over de hele wereld wegen worden afgesloten om de toegenomen hoeveelheid fietsers en wandelaars meer ruimte te geven. Wat de Partij voor de Dieren betreft, zou dat ook in Nederland het geval moeten zijn. Is daar al sprake van? Kunnen we daarnaar kijken? Wat zijn de mogelijkheden die we daarvoor kunnen bieden? Ik hoor een aantal partijen zeggen dat we moeten kijken hoe we een aantal infrastructuurprojecten nu een soort van kunnen doordrukken. We hopen van harte dat we in deze crisis dit soort zaken absoluut niet gaan doen.

Dan kom ik kort op de monitoring van de drukte in het ov. Welke data gaat de Minister gebruiken voor die monitoring? In de updates over het coronavirus die we ontvingen, lasen we eerder dat er gebruikgemaakt wordt van data van Google. Maar bijvoorbeeld de Minister van VWS wil gebruikmaken van telecomdata, maar dat is iets wat helemaal niet kan volgens de Autoriteit Persoonsgegevens. Ook in de presentatie van 8 april van de heer Van Dissel lasen we dat er Facebookgegevens worden gebruikt om de mobiliteit in kaart te brengen. Aangezien ik toevallig ook de woordvoerder privacy ben, zeg ik dat we ons wel zorgen maken over dit soort ontwikkelingen. Wij zijn benieuwd hoe deze Staatssecretaris de druk in het ov gaat monitoren en wat zij daarvoor gaat gebruiken.

Dan nog kort iets over de monitoring. We gaan monitoren, maar aan welke knoppen kunnen we uiteindelijk draaien als we aan het monitoren zijn en op hoeveel plekken? Wat gaan we doen op het moment dat te veel treinen op heel veel plekken te druk zijn?

De voorzitter:

En uw slotzin is...

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

De slotzin is dat ik benieuwd ben of de Staatssecretaris opnieuw even kan benadrukken in welke vuilnisbakken de mondkapjes en handschoentjes horen die we straks allemaal gaan gebruiken in het ov. Volgens mij is het belangrijk om dat eventjes bij iedereen goed in de oren te knopen. Dat was 'm, dank je wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk eerst even rond. Dan is het woord aan mevrouw Sazias van 50PLUS.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter. Veiligheid voor alles. De volksgezondheid staat op één. Dat is de afgelopen maanden het credo geweest en dat is maar goed ook, volgens 50PLUS.

Vanaf 1 juni zijn mensen verplicht om een mondkapje te gebruiken tijdens hun reis op straffe van een boete. Maar het mag geen medisch mondkapje zijn. Een eigen gemaakt kapje mag wel of een kapje van een oude sok. Welke afwegingen zijn hier gemaakt? De geleerden verschillen echt van mening over het nut hiervan. Geeft dit geen schijnveiligheid? Worden mensen niet juist onvoorzichtiger? Worden reizigers én ov-personeel zo niet juist in gevaar gebracht? Graag een reactie.

Ieder(in) heeft zeer terecht opmerkingen gemaakt bij het protocol. In het protocol wordt niet duidelijk gemaakt hoe het ov toegankelijk blijft voor mensen met een beperking en wat het effect op hen is van dit protocol. Hoe worden de maatregelen gecommuniceerd? Hoe werkt routebegeleiding of plaatsing in een trein of tram van mensen met een visuele beperking? Wat als het dragen van een mondkapje moeilijk is voor mensen met een medische beperking? En hoe zit het met reisbegeleiding? Inmiddels zijn gesprekken hierover gestart en dat is positief. Maar het risico bestaat dat toegankelijkheidsmaatregelen verschillend uitgevoerd zullen worden per vervoerder. Dat zou een slechte zaak zijn. Hoe gaat de Minister dit voorkomen? Het is immers van belang dat de hele ov-keten voor iedereen toegankelijk blijft.

Voorlopig kan het ov een stuk minder mensen vervoeren dan tijdens het vroegere normaal. We moeten ook maar afwachten hoe dat gaat uitpakken, ondanks alle pogingen tot een goede spreiding. Handhaving vindt plaats door boa's, waar nodig ondersteund door politie. Reizen die politie en die boa's standaard mee of moeten ze eerst nog opgeroepen in geval van problemen?

Wat gebeurt er als de trein te vol raakt en er te weinig mensen bereid zijn om uit te stappen? Vertrekt deze dan gewoon niet of wordt die stilgezet, zoals laatst een keer gebeurde? Het zou irritatie kunnen opleveren als mensen een trein later moeten nemen, omdat er geen ruimte meer is. Wat gebeurt er als er structureel meer reizigers zijn dan plaatsen? De meeste treinen reizen per halfuur, dus dat scheelt nogal.

Zoals ook in het NRC te lezen viel, wordt het ov eigenlijk één groot experiment. Er is nu op straat, in de parken en in de supermarkt te merken dat de bereidheid om zich aan de regels te houden, afneemt. Nederlanders staan, zoals in het artikel treffend wordt opgemerkt, niet bepaald bekend om hun groepsdiscipline. Graag een reactie van de Minister. Hoe wordt dit in goede banen geleid? Liggen alle voorbereidingen en acties die genoemd worden in het protocol, op schema: de werkinstructies, de instapzones bij stations en haltes en de mondkapjes voor medewerkers? Voorzitter. Een grote zorg is de liquiditeitspositie van ov-bedrijven. De NS is een staatsdeelneming en heeft dus een specifieke positie. De NS heeft bevroering van drie maanden voor het gebruik van het spoor gevraagd en heeft die hopelijk inmiddels gekregen. Verder lopen de inkomsten natuurlijk danig terug. Ik krijg graag meer duidelijkheid over hoe de ov-bedrijven, met name de NS, worden ondersteund in hun liquiditeitspo-

sitie. Dit geldt ook voor tram- en busvervoer. Er zijn al veel te veel buslijnen geschrapt. Ze houden dit natuurlijk niet eeuwig vol. Het gaat ook om een vitale sector.

Er werd lange tijd gesproken over een reserveringssysteem voor een plek in een bepaald vervoermiddel op een bepaalde tijd. Is dat nog steeds onderwerp van gesprek? Dat geeft duidelijkheid en zou ook kunnen helpen bij de monitoring van het aantal reizigers versus de capaciteit. Graag een reactie.

Tot slot is er al een aantal dingen genoemd waarbij ik me zou willen aansluiten, zoals de ventilatie in treinen en bussen. Ook ben ik benieuwd naar de schoonmaak tussendoor in het openbaar vervoer.

Ik eindig met een compliment en een bedankje. Fijn dat ouderen tot het einde van het jaar gebruik mogen maken van hun keuzedagen bij de NS. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan gaan we naar de heer Moorlag van de PvdA.

De heer Moorlag (PvdA):

Voorzitter. Openbaar vervoer is voor velen een basisbehoefte. Heel veel mensen kunnen niet uitwijken naar de auto. Er zijn mensen met beperkingen en mensen met lage inkomens die erop aangewezen zijn. Het openbaar vervoer staat op zijn grondvesten te schudden, zowel qua exploitatie, want de miljarden vliegen de deur uit, als qua wezenskenmerken van het openbaar vervoer, namelijk dat het voorspelbaar en betrouwbaar is. De scores waren de afgelopen jaren steeds beter. Dat staat nu op het spel, want we gaan het openbaar vervoer nu weer op gang brengen, maar de capaciteit is beperkt. Er wordt gezegd: alleen voor noodzakelijke reizen. Maar wat zijn die noodzakelijke reizen? Wat gaat er gebeuren als er een capaciteitsbeperking is? Hoe gaan we er dan bijvoorbeeld voor zorgen dat mensen in vitale beroepen op tijd op hun werk zijn? Wat gebeurt er als de capaciteit is bereikt? Je kunt dan zeggen: u mag niet meer mee, u wacht maar op de volgende trein. Als er zes treinen per uur gaan, kan dat wel. Maar als je op het platteland woont en de volgende bus komt twee uur later, wat gaan we dan doen? Wat gaan we mensen met beperkingen helpen? Je zal maar moeten overstappen op hetzelfde perron in Amersfoort als je een visuele beperking hebt. Is het dan: wie het eerst komt, het eerst maalt? Is die het eerste aan de overkant en blijf jij dan achter op het perron? En stel je nou voor dat dat de laatste trein is?

Voorzitter. Ik heb het protocol gezien, maar ik maak me grote zorgen dat de toeloop in het openbaar vervoer groter wordt dan geprognosticeerd. Hoe gaan we de knelpunten oplossen? De PvdA wil drie zaken borgen. In de eerste plaats moeten mensen in vitale beroepen in de gelegenheid zijn om op hun werk te komen. Mijn vraag is of daarin kan worden voorzien. Kunnen verpleegkundigen bij een capaciteitsprobleem in de eerste klas meereizen? Het tweede wat we willen, is dat problemen tijdig worden geïdentificeerd. Ik wil dus dat er een meldpunt komt voor zowel reizigers als het personeel. Eerlijk gezegd zit het personeel ook tussen hamer en aambeeld. Het wordt blootgesteld aan gezondheidsrisico's en veiligheidsrisico's. Wij zitten hier heel geprivilegieerd, met hele strenge hygiënevoorwaarden. Het lijkt wel alsof hygiënebescherming een soort privilege is voor thuiswerkers. Al die supermarktmedewerkers en al die mensen in het openbaar vervoer stellen wij bloot aan risico's. Ik wil dus dat er een meldpunt komt voor het personeel, zodat wij tijdig de problemen en knelpunten kunnen identificeren. Ook wil ik dat er met de koepelorganisaties voor mensen met een beperking afspraken worden gemaakt. We hebben VN-verdragen waarin staat dat mensen met een beperking volwaardig aan de samenleving moeten kunnen deelnemen. Hoe gaan we dat borgen, is mijn vraag aan de bewindslieden.

Voorzitter. Dan de exploitatie. De miljarden vliegen de deur uit. Wordt dat straks verhaald op het personeel? Zijn de sociale voorwaarden en de arbeidsvoorwaarden voor het personeel voldoende geborgd, ook op langere termijn? Wat gaan we in de toekomst doen met aanbestedingen? Zijn er überhaupt wel partijen die willen inschrijven, met een verliesgevend exploitatiemodel? Wat gaan wij doen met de buitenlandse deelnemingen van de Nederlandse Spoorwegen? Wat is de financiële blootstelling?

Ik kijk even naar mijn boodschappenlijstje. Ik maak mij ook zorgen over de veerdiensten naar de Waddeneilanden. Straks zit de veerboot vol. Hoe gaan wij waarborgen dat de scholieren die van de eilanden naar de vaste wal gaan, ook mee terug kunnen?

Op al die vragen zie ik geen antwoord in het protocol. Het is een lijvig protocol, maar daar maak ik me ook zorgen over. Hoe uitlegbaar is dit verhaal aan reizigers? Een aantal leden heeft hier al de vraag gesteld wat noodzakelijke reizen zijn. Dit is niet in simpele instructies te vatten.

Kortom, ik maak mij grote zorgen en ik vraag mij af hoe de bewindslieden de gaten in deze gatenkaas gaan vullen. Het mag een groot experiment zijn, maar ik vraag mij ook af of de vragen die ik hier verzin, ook op het ministerie bedacht zijn. Graag een reflectie van de bewindslieden daarop. Ten slotte nog iets over de privatisering van het openbaar vervoer. De komende jaren zijn er plannen om misschien een verdere privatisering door te gaan voeren. Moeten we die niet on hold zetten of opschorten? Dat is mijn slotvraag aan beide bewindslieden.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan gaan we nu naar de heer Ziengs van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De Staatssecretaris betoonde ook namens de Minister haar medeleven als het gaat om het ongeval dat heeft plaatsgevonden. Ik kom zelf uit die omgeving en ik wil daar slechts één puntje aan wijden, met name dat er commotie is ontstaan in de lokale media, omdat daar al heel lang gewacht wordt op een oplossing voor die overgangen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris wat de stand van zaken is, maar dat mag ook later in een brief. Dat speelt daar wel een enorme rol in de media, heb ik gemerkt, want ik kom daar zelf vandaan.

Dan kom ik bij de agenda. Mijn fractie steunt de Minister in haar lijn om zo veel mogelijk door te werken aan infraprojecten. Dat is ook door andere partijen ingebracht. Er is op dit moment nog minder hinder van verkeer, moet ik zeggen, maar op de snelweg merk ik dat het alweer drukker wordt. Daardoor kunnen grote projecten sneller ter hand worden genomen. Het is ook goed dat die projecten op de A1 en de A12 naar voren zijn gehaald. Een ander mooi fenomeen is dat opdrachtnemers sneller betaald worden. Het impuls pakket van 100 miljoen en 165 miljoen is versneld, heb ik begrepen. Zet de Minister deze lijn door, is mijn vraag. Ik gaf net al aan dat het weer drukker wordt op de weg. Ziet de Minister ook kansen om afspraken te maken met koepels van werkgevers om ook op langere termijn mensen vaker thuis te laten werken, of om deze mensen juist niet in de spits te laten reizen en toch de productiviteit in stand te houden? Dan zijn er minder files door gebruik van gezond boerenverstand. Dat is werkbaar en redelijk. Hoe zijn daar afspraken over te maken? Ik denk dat de Minister daar wel een gedachte bij heeft. Dan het coronaprotocol en de logistiek. Het is goed om te constateren dat er goede samenwerking is tussen de branches in de logistiek en de vakbonden om te komen tot een werkbaar protocol voor gezond en veilig werken in deze sector. Dat is belangrijk. Het voorkomen van omzet- en daardoor banenverlies benoem ik specifiek als belangrijk. Waar liggen hier nog knelpunten en wat moet er op korte termijn nog gebeuren?

Dan de aangepaste dienstregeling van onze Spoorwegen. Allereerst complimenten voor de NS en andere vervoerders die in de afgelopen maanden in staat zijn geweest om het openbaar vervoer gaande te houden. Maar de tijd is nu rijp om zo veel mogelijk over te gaan tot de normale dienstregeling, met inachtneming van de aangekondigde maatregelen.

Onze fractie maakt zich net als andere fracties grote zorgen over het verwachte percentage capaciteit dat beschikbaar is. Is dat genoemde percentage inderdaad het maximale of zijn er meer maatregelen mogelijk, waardoor er meer reizigers mee kunnen? Hoe denkt de Staatssecretaris om te gaan met een teveel aan reizigers? Hoe worden die uit de treinen en bussen gehouden? Is er menskracht genoeg om reizigers die de regels aan de laars lappen, want dat zien we ook volop, te weren, zonder dat er vertraging in de dienstregelingen ontstaat?

Scholen moeten meestal overgaan tot het inzetten van busjes om leerlingen op te halen, zo hebben we begrepen. In Friesland hoorde ik dat er een aantal van duizend stuks wordt genoemd om te gaan vervoeren voor de scholen. Voor het coronatijdperk reden er in sommige regio's al heel veel bussen buiten de spits die alleen gevuld waren met lucht, zoals vaker is genoemd. Er zou overleg geweest zijn met de onderwijssector. Ik wijs ook op de opties van de touringcarbedrijven die al heel vaak samenwerken met scholen voor vervoer. Kan de Staatssecretaris actie ondernemen om juist maatwerk te adviseren in plaats van een dergelijke generieke maatregel?

Het ov voor de Waddeneilanden werd door andere collega's ook al genoemd en dat punt baart onze fractie ook grote zorgen. De eilanden, bewoners en ondernemers, zijn afhankelijk van het toerisme. Inmiddels begrijp ik dat een rederij extra schepen gaat inzetten om meer mensen te kunnen vervoeren. Zijn er ook andere mogelijkheden om meer passagiers te vervoeren?

Uiteraard hebben de nieuwe regels gevolgen voor de opbrengsten van vervoerders. De Staatssecretaris voert overleg met vervoerders over vergoedingen. Hier zal ook sprake moeten zijn van maatwerk, omdat niet iedere concessie hetzelfde is. Hoever is de Staatssecretaris met deze besprekingen?

We vernemen uit de media dat er al berekeningen zijn van de Nederlandse Spoorwegen over de te verwachten verliezen. Wanneer deelt de Staatssecretaris informatie over tekorten bij de diverse vervoerders van passagiers? Kan zij al een inschatting geven van alle kosten die daar verwacht worden?

De Staatssecretaris is in gesprek met ov-bedrijven over de beschikbaarheidsvergoeding. Wanneer verwacht ze daar uitsluitsel over? Snelheid is namelijk absoluut geboden. Ze is ook in gesprek geweest met de Waddeneilanden, zo hebben wij begrepen. Hoe is dit gesprek verlopen en wat zijn de uitkomsten daarvan? Op welke termijn is er duidelijkheid over de ingestelde taskforce, met name over de gastvrijheidseconomie?

Texels Eigen Stoombootonderneming, TESO, kan gebruikmaken van de steunmaatregelen, net als andere ondernemers in Nederland. Kan ik hieruit opmaken dat zij geen aanspraak kan maken op de beschikbaarheidsvergoeding? Is de reden daarvoor dat er geen concessierelatie is tussen het Rijk en de TESO? Deelt u de mening dat er voor het ov één lijn moet worden getrokken voor alle Waddeneilanden?

Volgens mij ben ik aan het eind van mijn tijd, voorzitter, dus dan laat ik het hierbij. Ik sluit mij aan bij andere opmerkingen over duidelijke signaleringen als het gaat om toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Dank u.

De voorzitter:

U ook bedankt, maar er zijn nog wel twee vragenstellers. De eerste is mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoorde inderdaad de vraag wanneer er duidelijkheid komt over de beschikbaarheidsvergoeding en dat de VVD zich daarover ook zorgen maakt. In aansluiting op de vraag of we met meer maatregelen wellicht de capaciteit van het ov kunnen verhogen, dat zou waarschijnlijk ook geld kosten. Is de heer Ziengs het met mij eens dat we bij de financiële verkenning ook een plaatje zouden moeten krijgen of we met extra inzet van capaciteit meer dan die 40% kunnen vervoeren?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik denk dat we alles op alles moeten zetten om de stroom van reizigers iets te kunnen bieden, want die reiziger staat ook bij ons centraal. Mijn vraag was eigenlijk meer om te kijken of je met de beschikbare middelen, bijvoorbeeld met bandjes van plexiglas et cetera meer gebruik kunt maken van de beschikbare capaciteit. Maar goed, ik ben het eens met mevrouw Kröger dat we alles op alles moeten zetten om de stroom van reizigers op een keurige, nette en veilige wijze te kunnen vervolmaken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Deelt de heer Ziengs mijn verbazing dat de ov-bedrijven vanaf maandag worden geacht met maximale capaciteit te gaan rijden, maar dat er volstrekt geen duidelijkheid is over hoe het financiële plaatje eruit moet zien? Dat brengt heel veel onzekerheid teweeg in de sector. En daarnaast zouden we eigenlijk nog meer capaciteit willen inzetten. Het is ook voor ons als Kamer een wat eigenaardige situatie, aangezien we nu dit debat hebben. Deelt de heer Ziengs deze observatie?

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij heb ik net in mijn inbreng ook aangegeven dat haast geboden is. Ik heb complimenten uitgedeeld aan de vervoersbedrijven, die in feite nu al allerlei dingen in gang zetten om die mensen te kunnen vervoeren. Chapeau daarvoor. Uiteraard moeten we zo snel mogelijk helderheid en duidelijkheid krijgen voor die partijen, zodat zij ook weten waarvoor zij het doen en straks niet voor een voldongen feit worden gezet dat die middelen er plotseling niet zijn. Duidelijkheid is geboden, absoluut.

De **voorzitter**:

De heer Moorlag had ook een vraag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik hoor de heer Ziengs veel vragen stellen en zorgen uiten, maar betrekkelijk weinig standpunten innemen. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de heer Ziengs over de mensen in vitale beroepen bij capaciteitsproblemen. Deelt de heer Ziengs de opvatting dat we daarvoor een voorziening moeten maken, bijvoorbeeld door een pasjessysteem te introduceren, zodat zij met voorrang mee kunnen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik vond het wel grappig om te constateren dat de heer Moorlag vaststelde dat ik veel vragen stelde en weinig standpunten had. Ik had ongeveer hetzelfde idee bij zijn inbreng. Volgens mij zitten wij hier uiteindelijk om tot helderheid en duidelijkheid te komen.

Als het gaat om zijn specifieke vraag, over die vitale beroepen hebben we gezegd dat het in die tussenfase heel belangrijk was dat die in ieder geval vervoerd werden. Dat zal ook voor de toekomst van belang zijn. Of dat nou een pasjessysteem is of een ander systeem, daar heb ik niet direct een invulling in. Volgens mij is het voldoende dat ik zeg dat vitale beroepen altijd vooraan moeten staan als het gaat om vervoer. Als ik een keuze zou moeten maken tussen iemand met een vitaal beroep of iemand

die een dagje uit gaat, dan zal helder zijn dat wij gaan voor de vitale beroepen.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik maak daaruit op dat mensen in vitale beroepen ook naar het oordeel van de VVD bij voorrang vervoerd moeten worden.

Dan mijn tweede vraag. Er zijn heel veel steunmaatregelen voor het bedrijfsleven en de ov-bedrijven hebben te kampen met geweldige exploitatieverliezen. Vindt de VVD dat het personeel ook op langere termijn niet de dupe mag worden van die tekorten? We applaudisseren nu voor de mensen in de zorg en spreken waarderende woorden uit voor mensen in het ov, maar deelt de heer Ziengs de opvatting dat die mensen niet de dupe mogen worden in hun arbeidsvoorwaarden en hun werkgelegenheid, als gevolg van de verliezen die de ov-bedrijven nu lijden?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik denk dat we ov-bedrijven net zo moeten behandelen als bedrijven in het algemeen. Dat betekent dat je kijkt naar het verdienmodel en de kosten. Je moet ook altijd kijken of je een bedrijf gezond houdt. Ik snap waar de heer Moorlag op doelt, als we zien waar de PvdA voor staat richting bedrijven. Bij een ov-bedrijf kun je er niet heel snel de stekker uittrekken, want vaak wordt er door de overheid wel geld bij ingedrukt. Als het gaat om het bedrijfsleven krijgen we straks misschien de situatie dat bedrijven de stekker eruit gaan trekken, heel simpel, omdat ze zeggen: als we boetes moeten gaan betalen of dingen in stand moeten houden voor de werkgelegenheid, terwijl je daarmee de werkgelegenheid van anderen in gevaar brengt, dan denk ik dat we juist het paard achter de wagen spannen. Je zult uiteindelijk moeten kijken naar een gezonde exploitatie en niet altijd per se moeten zeggen dat iedereen aan moet blijven. Men noemt dat «de dupe» maar je kunt ook kiezen voor bijvoorbeeld omscholing et cetera. Dat is mijn antwoord, vrij lang, op een korte vraag, sorry, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de heer Schonis; die heeft ook een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoorde de heer Ziengs net tot mijn verrassing allemaal projecten noemen die hij wil versnellen in het kader van het bestrijden van de economische crisis. Ik hoorde allemaal prachtige snelwegprojecten, maar ik miste een heel belangrijk spoorproject dat hij toch ook omarmd heeft, in mijn beleving, en dat is de Lelylijn. Ik ben toch wel benieuwd hoe de VVD daartegen aankijkt, of de Lelylijn niet ook een prachtig project zou zijn om anticyclisch in te investeren in deze tijden van economische crisis.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij ben ik daar altijd volstrekt helder in geweest. Overigens is het standpunt van Drenthe nog steeds dat men wil kijken naar de bestaande lijnen, zoals de heer Schonis weet. Voor het hele noorden is van belang dat er inderdaad een snelle verbinding komt. Dat blijft overeind staan, maar volgens mij zijn er onderzoeken gaande. Als de resultaten daarvan bekend zijn, kunnen we kijken wanneer we daarover besluiten gaan nemen.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we bij de heer Bisschop.

De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Aangezien collega Stoffer elders in het complex bezig is het vaderland te redden mag ik hem hier vervangen. Dat is een

bijzondere vreugde, te midden van zo veel collega's. In deze tijd van contacthonger is het een voorrecht om hier aanwezig te zijn. Mevrouw de voorzitter. Lege stations en geen files op normale werkdagen, dat had niemand een paar maanden geleden kunnen bedenken. De mobiliteitssector wordt flink door elkaar geschud. Het is goed om vandaag een debat te voeren over de aanpak in de komende maanden.

Ik richt mij op een paar punten: allereerst het ov. Er is sprake van een verschuiving van het gebruik van het ov naar de fiets en de auto. Tegelijkertijd zijn er door de capaciteitsbeperkingen in het ov mogelijk meer ov-voertuigen nodig. Hoe dan ook is het belangrijk dat het reizen meer gespreid wordt over de dag en dat de spits ontlast wordt. Willen de bewindslieden, in lijn met het eerdere programma Beter Benutten, werk maken van structurele afspraken met onder meer werkgevers? Daar kan een tandje bij, zouden wij zeggen. Willen zij dit op korte termijn oppakken en hier zo nodig extra geld voor uittrekken?

Dan de beschikbaarheid van extra voertuigen ten behoeve van het ov. Veel tourbussen staan nu stil omdat vakantiereizen niet doorgaan. Die sector is zwaar getroffen door de coronacrisis. Kunnen die tourbussen niet worden ingezet om de ov-capaciteit gericht uit te breiden voor specifieke trajecten of doelgroepen? Ik denk bijvoorbeeld aan het vervoer van studenten en scholieren. Zij mogen tijdens de spits geen gebruik maken van het ov en hebben te maken met onderwijs tussen 11.00 uur en 15.00 uur en na 20.00 uur. Dat is in de Randstad goed te doen, zoals een van de collega's al opmerkte, maar als je die reis buiten de Randstad moet maken, in het landelijke gebied waar buiten de spitsuren veel minder bussen rijden, waardoor de reistijd bovendien ook nog eens langer is, dan is dat een stuk lastiger. Ik vraag het kabinet om op dit punt aan te sturen op regionale afspraken. Is het kabinet daartoe bereid?

Voorzitter. Ik had op dit punt ook wat aantekeningen met betrekking tot de fiets in de trein, maar collega Schonis van D66 heeft dit tot mijn verrassing zo scherp verwoord dat ik me daar naadloos bij aansluit, alsmede bij enkele andere collega's. Ja, ik maak me ongerust als ik het eens ben met D66! U snapt het wel. Dat is meer een plaagstootje, sorry. Ik had ook een vraag over vervoersbedrijven die in zwaar weer zitten en omzetverliezen lijden, naast de NS. Ik sluit me aan bij de vragen van collega's hoe het kabinet die bedrijven tegemoet zou kunnen komen. Voorzitter. Dan het punt van de mensen met een beperking. Dan denk ik met name aan blinden en slechtzienden die afhankelijk zijn van het ov. Een deel van de aanwijzingen zal aan hen voorbijgaan en hun lastige positie komt in het ov-protocol niet naar voren. Ik begrijp dat nu alleen de NS aanvullende actie heeft ondernomen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is zij bereid om hierover contact op te nemen met de andere vervoerders, om tot bindende afspraken op dit punt te komen ten behoeve van deze doelgroep?

Voorzitter. Dan de infraprojecten. Bouw- en infrabedrijven zien een zwaar jaar aankomen met uitstel van nieuwe projecten. Het is heel goed dat bepaalde projecten naar voren gehaald worden, maar ik wil ook graag het belang onderstrepen om als Rijk met name onderhoudsprojecten naar voren te halen. Daarbij denk ik ook aan fietsinfrastructuur. Dat zijn niet altijd onderhoudsprojecten, maar soms ook nieuwe projecten. Mensen pakken vaker de fiets. De infrastructuur daarvoor is op verschillende plaatsen nog niet toereikend. Ik denk ook aan relatief eenvoudige investeringen in verkeersveiligheid. Er liggen nog honderden als onveilig geïdentificeerde knelpunten in het rijkswegennet te wachten. Vanuit de bouw zijn ook concrete voorstellen gedaan. Ik ben benieuwd hoe de Minister dit gaat oppakken en hoor haar toelichting gaarne. We moeten er met elkaar voor zorgen dat deze bouwbedrijven aan de slag kunnen blijven. Er is genoeg te doen, ook lokaal.

Tot slot mijn laatste punt. Lidstaten hanteren verschillende tijdelijke normen als het gaat om rij- en rusttijden. Voor chauffeurs is dat niet altijd goed te volgen. Ze kunnen daarbij snel tegen de lamp lopen, terwijl het overmacht is of gewoon een gevolg van onduidelijkheid in de communicatie daarover. Mijn vraag aan de Minister is om zich hierbij in te zetten voor coulance op handhaving. U verbaast zich misschien een beetje dat de SGP pleit voor coulance in handhaving, want regel is toch regel? Ja, maar je moet er wel met verstand mee omgaan. In dat licht moet u dit verzoek ook zien.
Voorzitter, ik dank u zeer.

De voorzitter:

Ik u ook. Er is een vraag van de heer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Het idee dat de heer Bisschop hier neerlegt om de touringcarsector te gaan inzetten, vind ik interessant. In heel veel landen waar scholieren lange afstanden moeten afleggen naar scholen, hebben ze een systeem van schoolvervoer. Deelt de heer Bisschop mijn opvatting dat er, zeker als deze situatie wat langer aanhoudt en zeker in de plattelandsgebieden, waar er in de ochtend- en avondspits vaak een cumulatie is van scholieren, een flankerend systeem voor schoolvervoer opgezet moet worden? Als hij die opvatting deelt, wil hij dat dan ook aan de Minister vragen?

De voorzitter:

Daarvoor heeft hij bijna geen tijd meer, hè?

De heer Bisschop (SGP):

Maar dat is het voordeel van een interruptie! Ik heb dat punt niet verder uitgewerkt, maar het is voor ons zeker bespreekbaar. Ik vind in ieder geval op voorhand niet dat als er een systeem van busvervoer opgezet zou moeten worden vanwege ontoereikendheid van het openbaar vervoer, de lasten daarvan ten laste van de scholen zouden moeten komen. Ik vind dat creatief gezocht moet worden naar een effectieve ondersteuning van de vervoersbedrijven – dat realiseer je op die manier – en een effectieve aanpak van het vervoer. Hoe je dat precies doet? Daar maak ik me niet zo veel zorgen over. Ik denk dat het bedrijfsleven uitstekend in staat is om daar een adequaat pakket voor te ontwikkelen. Dat zal zeker tot voldoende aanbod leiden. Is de Minister daartoe bereid? Nog even op verzoek van de PvdA deze vraag.

De voorzitter:

Die is genoteerd. De heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ik vond dit ook de ultieme gelegenheid om het punt dat ik net inbracht... Want ik begon over de touringcarbedrijven en de opties, waarvan de heer Moorlag zelfs dacht dat ik geen standpunt had ingenomen. Volgens mij had ik dat hier wel gedaan, dus ik geef dat gelijk weer even terug. Ja, ik denk: dan krijg je 'm terug! Richting de heer Bisschop zeg ik, zonder de boodschap af te geven dat hij onmiddellijk weer een vraag moet stellen aan de Minister: die touringcarbedrijven worden op dit moment ook wel gebruikt voor bijvoorbeeld de vleesverwerkende bedrijven. Vanmorgen was dat op het nieuws. Dan zie je dat daar toch ook wel weer kansen liggen. Ik vraag de heer Bisschop of hij wellicht signalen heeft opgevangen van andere provincies, want ik kreeg ze voornamelijk uit Friesland, dat touringcarbedrijven daar vaker voor ingezet kunnen worden.

De heer **Bisschop** (SGP):

Wij hebben met verschillende bedrijven contacten gehad. Je ziet dat de coronacrisis onder de touringcarbedrijven inderdaad een enorme kaalslag teweegbrengt, omdat alle vakantie-reizen, in dit stadium nog vaak van senioren, massief weggevallen zijn. Inderdaad is het heel goed dat ze ingezet worden bij de vleesverwerkende industrie om daar de werknemers te vervoeren, alleen staan die aantallen naar mijn idee niet echt in verhouding tot de aantallen leerlingen die vanuit buitengebieden over grotere afstanden vervoerd moeten worden. Die sector kan dat vervoer van leerlingen of studenten naar instellingen er uitstekend bij hebben. Dat zou de sector vitaliseren, op een gezonde manier sterker maken.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik denk dat de heer Bisschop en ik het volledig eens zijn.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar mevrouw Sazias, die ook een vraag heeft.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Ik vind het ook een heel goed idee van de heer Bisschop om touringcars in te zetten. Ik zie bijvoorbeeld in Hilversum hoeveel studenten in de ochtend tegelijkertijd uitstappen bij het roc, zij het dan bij het oude normaal. Dat zijn er echt zo ontzettend veel. Dat kan ook in het nieuwe normaal straks echt niet met de trein. Ik vind het dus helemaal niet zo'n gek idee. Alleen zei de heer Bisschop daarbij dat de kosten daarvoor bij de scholen zouden moeten liggen. Dat lijkt mij niet zo'n goed idee, maar ik zie de heer Bisschop knikken dat hij dat anders bedoeld heeft.

De heer **Bisschop** (SGP):

U ziet hem zelfs heftig schudden. Nee, want mijn stelling in antwoord op de heer Moorlag was de volgende. Er moet iets geregeld worden. Dat scholen dan zelf iets regelen met touringcars of bussen is prima, alleen vind ik niet dat de rekening daarvan bij scholen terecht moet komen. Dat is in elk geval wat ik heb bedoeld te zeggen.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Ik begreep precies het tegenovergestelde, maar dan ben ik het eens met de heer Bisschop.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even rond. We gaan naar de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Laat ik beginnen met iedereen te bedanken die de afgelopen tijd het openbaar vervoer draaiende heeft gehouden. Met name voor de vitale beroepen was dat zeer essentieel. Het openbaar vervoer is hard getroffen tijdens de crisis, maar zal ook na de crisis zien te moeten overleven. De plotselinge afname van de mobiliteit laat dit blijken. In het ov zijn er nu 80% tot 90% minder reizigers. In het postcoronatijdperk moet er ruimte worden gemaakt voor nieuwe maatregelen, zoals het hanteren van de 1,5 meter afstand in combinatie met een mondkapje, en alleen noodzakelijke reizen. Dit is een enorme uitdaging. DENK is zich ervan bewust dat de sector door een moeilijke tijd gaat. Wij vragen de Minister hen te ondersteunen waar het kan.

Voor vele Nederlanders is het gebruik van het mondkapje onduidelijk. Eerst werd men er keihard op gewezen dat het gebruik ervan nutteloos is. Sterker nog, Minister Hugo de Jonge sprak van schijnveiligheid. Nu wordt men verplicht een mondkapje te dragen in het openbaar vervoer. Als je dat niet doet, krijg je € 95 boete. Waarom nu opeens wel? Waarom krijgen de mensen geen gratis mondkapjes?

Hier houdt de tegenstrijdigheid van dit kabinet niet op. Op 1 augustus 2019 is de Wet gedeeltelijk verbod gezichtsbedekkende kleding in werking getreden. Met gefronste wenkbrauwen keek de wereld naar het Nederlandse kabinet, dat burgerrechten ging schenden. Dit deed het kabinet echter niet van gedachten veranderen. Nu de noodzaak van de mondkapjes in beeld komt, denkt het kabinet er toch iets anders over. Het volk wordt nu verplicht zijn gezicht te bedekken. Ik heb hier twee foto's. Dit is verplicht, en dit mag niet. Dit mag wel en dit mag niet. Snapt u het nog, Minister? De mensen in het land niet, en de handhavers ook niet. Wie gaat dit handhaven? Hoe gaan we dit aan mensen uitleggen, aan duizenden mensen? De tegenstrijdigheid van dit kabinet doet DENK keer op keer verbazen en maakt opnieuw duidelijk dat de Wet gedeeltelijk verbod gezichtsbedekkende kleding enkel symboolpolitiek blijkt te zijn. Kan de Minister bezien of deze wet zo snel mogelijk kan worden ingetrokken? Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter, een ander punt. De werkloosheid stijgt in recordtempo. De financiële toestand van vele Nederlanders is in het geding, ook van degenen die wel werken. Reizen met het openbaar vervoer is voor een enkeling niet weg te denken. Thuiswerken is geen optie voor zorgmedewerkers, docenten of medewerkers in andere sectoren. Werknemers zonder auto moeten gewoon gebruikmaken van het openbaar vervoer. Alleen: de prijzen gaan omhoog. Ook lokaal zie je dat gemeenten en lokale vervoerders de prijzen laten stijgen. Daarom is het belangrijk dat we alles eraan doen om de prijzen van het openbaar vervoer toch niet laten stijgen, zodat we mensen die verplicht met het openbaar vervoer moeten reizen, toch kunnen laten reizen.

De coronamaatregelen hebben ook een enorme impact gehad op de taxibranche. Wij hebben de afgelopen tijd heel veel taxichauffeurs gesproken. Zij gaven aan dat het op dit moment niet goed gaat en dat de vooruitzichten ook al niet te best zijn. Er komen geen toeristen meer. De zakelijke reizigers blijven weg. Conferenties en festivals zijn afgelast. Dit maakt het ontzettend lastig voor de duizenden taxichauffeurs die keihard werken. Op dit moment maakt een deel van de taxichauffeurs van de Tozo-regeling. Zodra deze regeling voorbij is, zullen we zien dat er heel veel faillissementen zullen komen, omdat heel veel taxichauffeurs leasecontracten hebben en afspraken hebben gemaakt die ze op dit moment niet na kunnen komen. En ik noem de verhoogde verzekeringspremies – dat weet u ook allemaal. Wat gaat de Minister doen om de taxibranche te beschermen? Is het kabinet bereid om geld vrij te maken om de taxichauffeurs zekerheid te bieden? Graag een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord nu aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ook ik wil aansluiten bij de woorden die de Staatssecretaris aan het begin van deze vergadering heeft gesproken en het medeleven dat zij heeft betuigd aan de nabestaanden en de collega's van de omgekomen machinist bij het ongeluk in Hooghalen. Het is heel wrang dat ook deze spoorwegovergang al was aangewezen als gevaarlijk en aangepakt zou worden. Ik heb hier ook schriftelijke vragen over. Ik hoop dat die beantwoord kunnen worden voor het volgende schriftelijke overleg dat wij over spoorveiligheid zouden gaan voeren. Voorzitter. De coronacrisis heeft grote gevolgen voor het ov. Nederland gaat nu ook langzaam weer open. Ik ben heel erg benieuwd en kijk met enige spanning uit naar volgende week, als de mensen weer in de treinen zullen gaan stappen. Kunnen we dan voldoende afstand houden? Wat gaan werkgevers doen? Gaan ze thuiswerken stimuleren of niet? Willen er

niet te veel mensen op pad? Worden de treinen en de bussen niet te vol? Ik ben benieuwd naar een reactie van de Minister en de Staatssecretaris op dit punt. Hoe kijken zij naar volgende week uit en zijn er voldoende voorbereidingsmaatregelen getroffen?

Over de verplichting tot het dragen van mondkapjes wil ik graag de vraag stellen wat daar nu de juridische grondslag voor is, omdat er een noodwet was aangekondigd en die er nog niet is. Ik krijg hierop graag een reactie van de bewindspersonen.

Het spreiden van reizigers ook buiten de spits was altijd al een uitdaging die aangepakt moest worden, maar is nu urgenter dan ooit. Ik ben blij dat de Minister en de Staatssecretaris in overleg zijn met verschillende partijen om tot een plan te komen. Toch bereiken mijn fractie berichten dat onderwijsinstellingen zich niet gehoord voelen, en zich niet gebonden voelen aan de gemaakte afspraken. Ik vraag me af hoe dat mogelijk is. Hoe voorkomen we daarnaast dat het capaciteitsvraagstuk op het bordje van de scholen wordt neergelegd? Scholen geven bij mij aan dat ze het gevoel hebben dat ze als een soort reisbureau moeten optreden. Dat geldt met name voor scholen die leerlingen hebben die uit verre streken afkomstig zijn en naar de school moeten. Graag een reactie daarop van de bewindspersonen.

Voorzitter. Ook ik begin over de fiets in de trein. Voor noodzakelijke reizen in de trein is de fiets soms gewoon nodig, maar we zien nu dat dat in ieder geval bij de NS in geen enkel geval is toegestaan. Mensen die een fiets nodig hebben, worden daardoor extra en ernstig belemmerd in hun bewegingsvrijheid en in hun dagelijks leven. Ook voor noodzakelijke, vitale beroepen en mantelzorgers biedt dat echt veel zorgen. Collega's vroegen er ook al naar. Ik vind deze maatregel gewoon niet proportioneel op dit moment. Kan het kabinet ervoor zorgen dat de fiets zo snel mogelijk weer mee mag in de trein? Ik overweeg op dit punt samen met collega's een motie in te dienen in de tweede termijn.

Voorzitter. Als ik het protocol voor een veilig ov lees, mis ik daarin de aandacht voor de mensen met een beperking. Wij vinden het van belang dat het ov toegankelijk is voor iedereen, ook onder de huidige omstandigheden. We lezen dat de impact voor reizigers met een beperking later in beeld wordt gebracht en er waar nodig aanvullende maatregelen zullen worden overwogen. Maar juist voor mensen met een visuele of een lichamelijke beperking is een veilig en voorspelbaar ov-systeem zo van belang, omdat zij daar ook vaak afhankelijk van zijn. Daarom zou ik de Staatssecretaris willen vragen wanneer we dan die extra maatregelen die voor deze mensen nodig zijn, tegemoet kunnen zien. En in hoeverre wordt er nu al rekening gehouden met mensen met een beperking? Hoe werkt de routegeleiding op de stations? Blijven de rolstoelplekken straks nog beschikbaar? Hoe ziet de reisassistentie eruit? En wat als iemand door zijn of haar beperking geen mondkapje kan dragen of niet kan zien welke stoelen afgeschermd zijn? Het huidige protocol biedt gewoon geen antwoord op al deze vragen.

Daarnaast is het voor reizigers met een beperking ook van belang dat zij in elke bus of trein dezelfde maatregelen kunnen verwachten, ongeacht de vervoerder waarmee zij reizen. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om uniformiteit op dit punt te waarborgen? En hoe kunnen we ervoor zorgen dat de hele ov-keten toegankelijk blijft voor alle reizigers? Ik vraag daarop een reactie van de Staatssecretaris en ik overweeg ook om in tweede termijn samen met de collega's een motie in te dienen op dit punt.

Voorzitter. De gevolgen van de anderhalvemetersamenleving zijn groot voor onze vervoerbedrijven. We kunnen concluderen dat het ov in de anderhalvemetersamenleving simpelweg geen goede businesscase lijkt te hebben om winstgevend of gewoon levensvatbaar te kunnen zijn. Maar dat betekent niet dat we de cruciale functie van het openbaar vervoer kunnen missen. Als de samenleving straks weer helemaal opengaat, moeten de NS en ook andere vervoerders nog steeds volgens de beste

nieuwe standaarden kunnen functioneren om hun rol in ons Nederlandse systeem te kunnen blijven vervullen.

De voorzitter:
En uw slotzin is?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
O, ben ik al aan de tijd? Nou, ik vraag in ieder geval naar het steunpakket. Mag ik dan enige coulance om twee laatste zinnen te formuleren?

De voorzitter:
Nee, helaas, want u zit al op vijfenhalve minuut en dat is echt langer dan collega's. Ik geef wel de heer Moorlag de gelegenheid om een vraag aan u te stellen. Wellicht kunt u die nog heel handig beantwoorden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik ga kijken.

De heer **Moorlag** (PvdA):
Het gaat wel over een punt dat mevrouw Van der Graaf in het midden van haar bijdrage maakte, namelijk haar zorg over de mensen met een beperking. Ik heb die zorg ook uitgesproken. Deelt mevrouw Van der Graaf de opvatting dat er met de koepelorganisaties van mensen met een beperking en met de vertegenwoordigers van de reizigersorganisaties in kaart moet worden gebracht welke aanvullende voorzieningen en maatregelen er nodig zijn, en dat wij daar als Kamer over moeten worden geïnformeerd?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik kan het houden bij een kort antwoord: ik deel die opvatting volledig.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik ben eigenlijk wel heel erg benieuwd naar dat een na laatste punt van mevrouw Van der Graaf. Misschien dat ze daar iets over kan zeggen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik had nog vragen willen stellen over twee zaken. Hoe gaat het op dit moment met chauffeurs en de maatregelen die zij tegenkomen? Ik weet dat de Minister daar aandacht voor heeft gevraagd. Ik had ook bij de Minister het punt onder de aandacht willen brengen dat rijinstructeurs tussen wal en schip lijken te vallen op het moment dat ze het examen voor de verlenging van hun rijinstructiebewijs niet kunnen afleggen. Dat lijkt mij een punt dat de heer Ziengs misschien ook heel belangrijk zou vinden. Dat lijkt mij gewoon zo'n onrechtvaardige uitkomst van deze tijd waar we mee te maken hebben. Ik vraag de Minister of we kunnen voorkomen dat mensen die zeventien jaar les hebben gegeven nu een volledige nieuwe rijopleiding moeten doen omdat ze hun examen niet kunnen doen.
Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Er is zelfs nog een vervolgvraag.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik denk: ik maak ze even vol. Ik begrijp dat dat niet hoeft, voorzitter. Ik was benieuwd wat mevrouw Van der Graaf zou inbrengen op het eind, al had ik daar al lichte vermoedens van. Daarom gaf ik haar daarvoor de gelegenheid. Dank voor de beantwoording aan mevrouw Van der Graaf.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan komen we aan het eind van deze eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering tot 13.25 uur. We zitten vandaag een beetje op de tijd, dus vandaar deze specifieke tijd die ik met u wil delen. Om 13.25 uur gaan we door met de vergadering in deze zaal.

De vergadering wordt van 12.39 uur tot 13.25 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef de Minister graag als eerste het woord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik van mijn kant noemen, zoals een aantal Kamerleden al gedaan hebben, dat het toch wel weer heel plezierig is om elkaar ook in de ogen te kunnen kijken en hier weer met elkaar te kunnen debatteren. We hebben een breed onderwerp vandaag, eigenlijk de hele mobiliteit in het licht van corona. Ik wil ook nog even herhalen wat bijna alle Kamerleden al gedaan hebben, en dat is starten met de waardering uit te spreken voor alle mensen in de vitale beroepen. Dat geldt natuurlijk voor het openbaar vervoer, maar ik zou ook nog even alle andere mensen willen memoreren; de heer Laçin noemde ze ook: in de transportsector, de supermarktmedewerkers en uiteraard de mensen in de zorg. Maar laten we de mensen niet vergeten die ook gewoon doorgevoerd hebben, bijvoorbeeld bij de waterschappen om te zorgen dat wij droge voeten hielden, bij de rioolwater- en afvalwaterzuiveringen om te zorgen dat ons water werd gezuiverd et cetera. Laten we ook de mensen niet vergeten op de vliegvelden die in de cargo hebben gewerkt, want daar hebben ze het juist extra druk gehad met de mondkapjes en andere medische spullen vanuit de hele wereld. Ik ben bij distributiecentra geweest voor de supermarkten waar ze zeiden: het is hier alle dagen kerst. Het beeld is dus heel wisselend. In sommige delen van de economie is het juist extreem druk, terwijl je helemaal niets meer te doen hebt als je voor de horeca rijdt. De sierteelt viel helemaal weg. Maar de mensen die de supermarkt bevoorraden, moesten juist ontzettend hard werken. We hebben ook kunnen constateren dat heel Nederland thuis aan het fitnessen is. Van een transporteur die vooral werkzaam was in het thuisbezorgen van dat soort artikelen kreeg ik te horen dat hij 20% meer omzet had, omdat iedereen fitnessmatjes en weet ik wat allemaal aangeschaft heeft. Misschien worden we er met elkaar ook een stuk fitter en gezonder van. Het is een heel wisselend beeld, maar laten we alle mensen die daar zo hard aan gewerkt hebben vooral danken. Daar wil ik graag bij aansluiten.

Dan is er iets wat eigenlijk alle Kamerleden hebben ingebracht. We hebben nu noodgedwongen veel leren thuiswerken. Ik vond het huiskamerlid van de heer Schonis wel een mooie vondst, maar je zou daar ook het thuishuiskamerlid van kunnen maken. Dat geldt ook voor ons. Op het ministerie hebben we meteen gevonden dat juist wij het goede voorbeeld zouden moeten geven. We trekken dat ook door. De hele rijksoverheid heeft gezegd: wij gaan maximaal thuiswerken, in ieder geval tot 1 september. De ervaring is... Wij hadden het er nog even over dat de stukkenstroom bij ons bepaald niet minder is geworden. In het verleden dachten werkgevers nog weleens: gaat de productiviteit niet drastisch naar beneden als mensen thuiswerken? Heel veel werkgevers merken nu dat dat dus niet zo is. Mensen werken thuis minstens even hard. Wij kunnen in ieder geval vanuit ons ministerie beamen dat dat echt zo doorgaat. Hoe gaan we daar nu mee om? Hoe maken we gebruik van dit momentum?

We hebben daar twee belangrijke adviesaanvragen voor gedaan. De eerste heeft betrekking op – laat ik het maar even oneerbiedig zeggen – de denktank rondom de SER onder aanvoering van Mariëtte Hamer. Daar hebben we de vraag breed neergelegd: wat kunnen werkgevers hier nu

aan doen? Wat kun je van werkgevers vragen om maximaal te blijven inzetten op thuiswerken en op het spreiden van het werk over de dag? Daar komen natuurlijk zaken bij tevoorschijn die bijvoorbeeld ook te maken hebben met de thuissituatie. Wat voor faciliteiten hebben mensen dan nodig? Heb je een goede stoel thuis om op te zitten? Ik heb zelf ook een paar maanden lang gedraaid op mijn bed gezeten. Dat is niet echt heel lang vol te houden. Dat geldt voor een heleboel mensen. Kijk nou echt naar de relatie werkgever-werknemer. Hoe kunnen we dit maximaal faciliteren? Wat kun je aan werkgevers vragen? Zij gaan die vragen voor de korte termijn beantwoorden: hoe komen we de zomer door? Waarschijnlijk zullen we direct na Pinksteren het eerste advies krijgen, maar dat is natuurlijk heel erg kort. We willen natuurlijk ook structureel hiervan gebruik kunnen blijven maken, dus ze gaan daar later nog op terugkomen. We krijgen ergens na Pinksteren een advies: hoe komen we de zomer door? Daarna gaan ze verder aan de slag met de lange termijn. Het tweede belangrijke advies dat we hebben gevraagd, is aan de combinatie van de planbureaus. We hebben er breder naar willen kijken: als je maximaal gebruik wil maken van het thuiswerken en het spreiden over de dag, wat kun je dan van mensen vragen? Wij zeiden net ook tegen elkaar: het is toch wel fijn om elkaar ook weer fysiek te ontmoeten. Mevrouw Postma hield er ook een warm pleidooi voor: je kunt tegen mensen met een kantoorbaan ook niet zeggen dat ze tot in de eeuwigheid alleen maar thuis blijven zitten. Dat gaat ook niet. De volgende vraag hebben we vooral ook bij de planbureaus neergelegd: wat doet het sociaal met mensen? Wat kun je van mensen vragen? Wat is een optimum wat je op langere termijn van mensen kunt vragen? Is dat één of twee dagen thuiswerken? Is het beter om 's ochtends een paar uur thuis te werken en dan om 11.00 uur pas naar kantoor te vertrekken? Dat is onze brede adviesvraag: wat doet het sociaal met mensen? Want wij zijn ook allemaal sociale dieren. Je wilt elkaar toch ook wel af en toe ontmoeten. Voor dat advies geldt hetzelfde. Voor de korte periode, voor de zomer, krijgen we dat na Pinksteren. Maar ook daarbij hebben we gezegd: kijk naar het langetermijnperspectief. Al die werkgevers zien nu dat het echt kan. Laten we daar gebruik van maken.

Het volgende hebben we nog toegevoegd bij de planbureaus. Een groot deel van de mobiliteit is natuurlijk helemaal niet woon-werkgerelateerd, maar is gewoon vrije tijd, is recreatief, gewoon voor het sociale contact. Wat kunnen we daar doen? Hoe kun je mensen verleiden, nudgen, om ook dan niet in die spits te rijden en onnodige reizen te maken? Want – de Staatssecretaris zal daar straks natuurlijk nog uitgebreid en detail op ingaan – we zien dat de capaciteit van het openbaar vervoer in ieder geval voor de korte termijn ernstig is teruggebracht. De heer Bisschop heeft ernaar gevraagd, dus ik zal straks nog wel iets in detail op de cijfers ingaan. Dus vreest u niet; uw antwoord komt nog.

In het begin was alle vervoer natuurlijk totaal ingestort, maar we zien in elk geval dat het op de weg alweer bijna op het niveau is van voor de coronacrisis, terwijl nog lang niet iedereen aan het werk is. We zullen ook daar moeten afwachten hoe zich dat precies gaat ontwikkelen. Gaan mensen inderdaad... Je kunt niet meer allemaal in het openbaar vervoer. We stimuleren breed – daar gaan we met alle medeoverheden en bedrijven op inzetten – om zo veel mogelijk te proberen om in je eigen omgeving alles te voet te doen. Mevrouw Kröger heeft er vaker aandacht voor gevraagd. Dus niet alleen in de schoolomgeving, maar probeer sowieso, waar het kan, dingen te voet te doen. De volgende stap, als dat toch te ver is, is om de fiets te pakken. Is het nog wat verder, pak dan misschien een elektrische fiets als je die hebt. Die kan natuurlijk ook niet iedereen zich veroorloven, maar degenen die wel een elektrische fiets hebben, kunnen die pakken. Ga dan, als volgende stap, pas met de auto. Dat is echt de volgorde die we blijven propageren. Dus houd dat

thuiswerken zo veel mogelijk vast. Daar krijgen we dus adviezen over. En probeer ook de spits te mijden.

Velen van u hebben ook gevraagd naar afspraken met de werkgevers. Het is natuurlijk mooi dat we er twee adviezen over krijgen, maar we moeten vooral met de werkgevers spijkers met koppen slaan. We hebben er al overleg over gehad met VNO-NCW, het mkb en verschillende koepels. Ook bij werkgevers is dat momentum nu echt aanwezig. Er is een bereidheid om er echt afspraken over te maken. In bijna alle sectoren, of misschien inmiddels wel alle sectoren, zijn protocollen gemaakt voor hoe veilig te werken in de anderhalvemetersamenleving. We willen eigenlijk aan al die protocollen een soort paragraafje toevoegen, gericht op het beperken van de mobiliteit. In dezelfde sfeer als bij de protocollen gaan we dus werken aan vuistregels, aan handreikingen voor werkgevers, zodat iedere werkgever ook kan inschatten wat hij daar met zijn bedrijf aan kan bijdragen.

Daarbij kijken we natuurlijk naar verschillende soorten sectoren. Het maakt natuurlijk al wat uit of je veel mensen in een kantooromgeving hebt of niet. De Staatssecretaris is al heel hard bezig geweest om afspraken te maken met het onderwijs, en is daar al goed in geslaagd. Daar zal ze straks zelf nog wel iets meer over vertellen, denk ik. Maar we kijken echt breed naar alle soorten werkgevers. Als je bijvoorbeeld een bedrijf in de maakindustrie hebt dat volcontinu draait met drie ploegendiensten, kan het misschien al wat helpen als die ploegendiensten een uurtje eerder of later starten als er toevallig een grote scholengemeenschap of iets anders in de buurt is. We kijken ook naar het goederenvervoer, want we hebben met elkaar in de Kamer, en zeker ook in het kabinet, afspraken gemaakt over de modal shift. We willen graag zo veel mogelijk vrachtwagens van de weg naar het water en het spoor. Ook dat nemen we in de afspraken met de werkgevers mee. Als het heel druk gaat worden op de weg omdat mensen nu eenmaal niet allemaal in het ov terecht kunnen en weinig alternatieven hebben, moeten we toch zorgen dat er niet onnodig verkeer op die snelwegen is. We willen geen toestanden met enorme files: dus thuiswerken en spreiden. Maar iedere vrachtwagen die we ertussenuit kunnen halen, is ook weer mooi meegenomen. Dat past overigens ook in onze duurzaamheidsambities, want u weet dat de binnenvaart en het spoor een geringere voetafdruk hebben dan het vrachtverkeer op de weg, zeker als dat, zoals mevrouw Postma noemde, in de file komt te staan. Dan is de uitstoot natuurlijk helemaal slecht.

Dan nog een laatste punt dat hoort bij dit blokje: wat maken we voor afspraken? Ik heb het nu gehad over de adviesaanvragen en over de werkgevers, waarmee we concrete afspraken maken. Dat doen we ook met de medeoverheden. We hebben het Mobiliteitsoverleg, waarin we met VNG, met IPO en met de metropoolregio's, de stadsregio's, allemaal gezamenlijk om tafel zitten. We kijken ook hoe we daarin gezamenlijk kunnen optrekken. Er is al gesproken over het protocol in de steden. De Staatssecretaris kan daar straks meer over vertellen. Een aantal van u noemden het ook al: gemeenten gaan daar a priori zelf over, maar wij kunnen wel degelijk helpen. Dat doen we ook, natuurlijk met de goeie voorbeelden, een soort vuistregels. Het protocol stedelijke mobiliteit is daar een mooi voorbeeld van. Ook daarin trekken we samen op. Ik kan meteen doorgaan met het blokje infra, maar laten we eerst de algemene inleiding even hiertoe beperken.

De voorzitter:

Ja, want er is een vraag van u, niet alleen van mevrouw Van Esch, maar ook van mevrouw Van der Graaf, die ik al eerder zag. Ik geef haar daarom als eerste het woord.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank aan de Minister. Ik hoor de Minister spreken over de modal shift. Wat is haar visie op dit moment op de omgekeerde modal shift? We ontkomen er niet aan om mensen te adviseren om op dit moment niet in het ov te stappen vanwege risico's van verspreiding van het virus, maar hoe voorkomen we dat mensen in de toekomst in plaats van voor het openbaar vervoer voor de auto kiezen? Daar hebben we toch ambities voor. Ik ben heel benieuwd naar de visie van de Minister daarop.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil daar niet helemaal in treden omdat dit ligt op het terrein van de Staatssecretaris. Zij gaat vooral over het openbaar vervoer. Ik kan wel zeggen dat wij natuurlijk samen kijken hoe we het netwerk zo goed mogelijk proberen te gebruiken. Ervoor zorgen dat er geen onnodige druk op het openbaar vervoer ontstaat en het niet overbelast raakt, is nu juist de belangrijkste bijdrage die je kunt leveren aan een goed openbaar vervoer. Daar begint het mee. Daar probeer ik heel erg aan bij te dragen door, samen met de Staatssecretaris overigens, die goeie afspraken te maken met werkgevers, zodat mensen niet onnodig in de trein gaan zitten en al helemaal niet op verkeerde tijden. Je moet dus het thuiswerken stimuleren. Het begint met het ontlasten van het ov, want de eerste hobbel die je weg moet nemen is dat het ov belast wordt door mensen die er eigenlijk niet in hoeven te zitten. Op het openbaar vervoer zelf kan de Staatssecretaris beter ingaan.

Voorzitter. Er was nog wel wat verwarring – die begrijp ik wel – omdat ik ook een tijdje de portefeuille openbaar vervoer heb gehad. U ziet nu allemaal nog brieven waarbij de ene van mij is en de andere van de Staatssecretaris. Ik begrijp heel goed dat dit een beetje door elkaar loopt. Ik kan ook wel zeggen dat het allereerste moment waarop we met de coronacrisis geconfronteerd werden, eind maart was. We hebben dat net nog uitgezocht. Toen hebben we al met de hele sector bij elkaar gezeten. Maar ik heb de fase meegemaakt dat we in die eerste angstige weken het openbaar vervoer gingen afschalen. Vanaf het moment dat de Staatssecretaris die portefeuille weer heeft, omdat collega Ollongren weer terug is, zijn we juist vanuit dat dal weer aan het opschalen. De primaire verantwoordelijkheid ligt inmiddels dus weer bij de Staatssecretaris, maar we kijken echt samen naar het hele systeem. Bijvoorbeeld de volgorde van lopen, fiets en dan pas ov bepalen we echt in gezamenlijkheid.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vervolgvraag. Alle leden mogen in totaal vier vragen stellen. Het is aan jullie hoe jullie die besteden. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

We hebben een enorme ambitie op het gebied van het openbaar vervoer. Dat is het onderliggende punt waar ik natuurlijk aandacht voor vroeg. We stimuleren mensen om te kiezen voor de trein en de bus in plaats van voor de auto. Gedrag veranderen we gewoon niet zo snel. We zien dat dit in deze tijd natuurlijk ingewikkelder is gemaakt. Het wordt best wel een lastig punt om ervoor te zorgen dat mensen straks, als het allemaal weer zou mogen, toch blijven kiezen voor het openbaar vervoer boven de auto. Ziet de Minister dit risico ook? Als het nu nog te vroeg is om daarover na te denken, zou ik toch de opdracht mee willen geven om daar wel echt serieus aandacht voor te hebben. Dat verzoek zou ik graag neerleggen bij de bewindspersonen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard hebben we daar serieus aandacht voor. Ik geef mevrouw Van der Graaf graag toe dat dat belangrijk is. Die aandacht daarvoor hebben we dus. Maar wil je dat openbaar vervoer ook op langere termijn

aantrekkelijk houden, dan zal je er ook voor moeten zorgen dat het op korte termijn niet tot al te veel problemen gaat leiden, want dan wordt het een onaantrekkelijk product. Voor de coronacrisis was het overal megadruk. Al die mensen die voor de crisis massaal in de trein zaten, moeten straks, als het in de toekomst allemaal weer kan, met hetzelfde plezier naar dat openbaar vervoer teruggaan. Ik begrijp uw punt heel goed; je wilt die klanten niet voorgoed kwijtraken.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Er werd in het begin gesproken over de adviezen van het planbureau en van de SER, die nog komen. Het is op zich goed dat dat onderzoek uitgezet is en dat het komt, maar het voelt wel licht laat. Ik snap dat het misschien niet eerder kan, maar wellicht hadden we het verzoek eerder moeten uitzetten. Op 1 juni worden we immers al geconfronteerd met wijzigingen in het ov, en zullen waarschijnlijk ook al weer meer mensen het ov gaan pakken. Wat gaan we doen met die adviezen als die na 1 juni komen? Gaan we bijvoorbeeld naar aanleiding daarvan de protocollen nog aanpassen? Is er al over nagedacht wat we dan nog kunnen als die adviezen volgende week ter beschikking komen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wellicht even ter verduidelijking: we hebben die adviezen niet vandaag aangevraagd, en de planbureaus en de SER hebben natuurlijk ook gewoon wat tijd nodig om dat zorgvuldig te doen. Dit is niet iets wat ze even in een weekje in elkaar draaien. Anders hadden we die adviezen ook niet al kunnen krijgen in het pinksterweekend, of kort daarna; ze zullen niet in het weekend komen. Het is ook niet zo dat we wachten op die adviezen en in de tussentijd niks doen. We zijn nu ook al in gesprek met onder andere VNO, met werkgevers om afspraken te maken en om een soort aanvulling op al die protocollen te maken. Afhankelijk van hoe die adviezen eruitzien, gaan wij natuurlijk kijken hoe we een en ander zo snel mogelijk kunnen verwerken.

Ik stel mij voor dat wij zo snel mogelijk nadat we de adviezen hebben ontvangen, met een appreciatie ervan naar uw Kamer komen, afhankelijk van hoe lijk en gedetailleerd die adviezen zijn. We gaan er natuurlijk ons uiterste best voor doen om zo snel mogelijk met zo'n appreciatie te komen, want nogmaals, wij willen allebei ook echt dit momentum gebruiken dat er nu is.

De **voorzitter**:

Ik ga naar mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ben heel blij om te horen dat de Minister in overleg is met de werkgevers om te kijken hoe we thuiswerken mogelijk kunnen maken en de werktijden zo veel mogelijk gespreid kunnen houden. De Minister noemde een aantal voorbeelden. Die komen met name van bedrijven die te maken hebben met transport, zoals de maakindustrie. Die bedrijven snappen dus heel goed het belang van die filereductie die we nodig hebben. De Minister zei ook al: de auto-intensiteit ligt eigenlijk weer op hetzelfde niveau als voor de crisis. Dus de zorgen zijn wel heel groot. Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat juist de werkgevers in de dienstverlening of in andere sectoren die grote kantoren hebben, ook echt gemotiveerd zijn om hieraan hun bijdrage te leveren? Deze werkgevers hebben minder direct te maken met transport of wegcapaciteit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Gelukkig zie ik bij veel van die bedrijven zelf ook heel veel enthousiasme. Er zijn ook goede voorbeelden. De rijksoverheid gaat natuurlijk zelf ook het goede voorbeeld geven. En ook wordt het gesprek hierover gevoerd

met de medeoverheden. Als je dat erbij optelt, gaat het natuurlijk echt al om heel grote aantallen. We geven zelf dus het voorbeeld, want in ieder geval in de zomer, tot 1 september en zolang we nog niet die gedetailleerde adviezen hebben, blijven we sowieso zo veel mogelijk thuiswerken. We moeten kijken hoe we dat daarna dan precies gaan vormgeven, maar we nemen die adviezen daar dus in mee.

Er zijn ook echt goede voorbeelden. Ik geloof dat mevrouw Kröger het over Anders Reizen had. In die coalitie zitten ook heel veel bedrijven, in allerlei soorten en maten, die ook heel enthousiast hierover zijn. Zij willen hiermee de boer op om medeondernemers ook aan te sporen om dit te gaan doen. Ik heb er dus echt vertrouwen in dat wij hier niet met z'n tweeën een uphill battle aan het voeren zijn. Ik denk dat we nu eindelijk een beetje wind in de rug hebben, omdat mensen gewoon zien dat thuiswerken prima kan. Nogmaals, dat geldt niet voor iedereen. Je kunt niet altijd, forever, je hele leven thuis naar een scherm kijken. Dat gaat ook niet. We zullen daar een goede balans in moeten vinden, maar het momentum is er wel echt.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik denk ook niet dat we hier een uphill battle aan het voeren zijn, maar ik ben toch een beetje verbaasd dat de Minister de planbureaus hier nog naar laat kijken. Als ik het Klimaatakkoord op bladzijde 71 opensla, dan staat daar keurig netjes in het kader van Anders Reizen, de coalitie die de Minister net noemde, een tienpuntenlijstje met de doelstelling dat minimaal 1.000 werkgevers, waaronder de rijksoverheid, dat in 2030 doen. De rijksoverheid als werkgever gaat hierbij dus voorop om die doelstelling te halen en om die tien punten uit te voeren. Ik ben eigenlijk wel benieuwd naar wat u nu tegenhoudt om die tien punten zo snel mogelijk uit te voeren. Oké, bij punt 1 staat: een dagje thuiswerken. Dat is de afgelopen maanden wat langer geweest. Maar voor de rest kan ik toch weinig beperkingen zien. Ik ben dus wel benieuwd naar het antwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We proberen natuurlijk tot concrete handvatten te komen. We gaan al die punten zo snel mogelijk uitvoeren, maar een van de belangrijke adviezen die we vragen, gaat bijvoorbeeld over een vraag als: wat zijn de ideale omstandigheden voor mensen om thuis te werken? Dat maakt natuurlijk toch wel uit. Hoeveel kun je dan echt van iemand vragen? Dat is echt iets wat nog onvoldoende scherp op het netvlies staat. U vraagt specifiek naar de planbureaus. Daarmee kijken we verder dan alleen de werkgever en de werknemer. We kijken ook naar de vrije tijd. Wat kunnen we daar nog doen? Hoe kunnen we mensen bijvoorbeeld «nudgen» om voor een familiebezoek of wat dan ook net niet in de spits te gaan rijden? We kijken dus echt breed naar de vraag wat je kunt doen om het spreiden te bevorderen. Wat kun je sociaal-maatschappelijk? Wat kan iemand aan? Wat heb je nodig aan fysiek contact? Wat is nou eigenlijk de basisbehoefte waarin je als werkgever moet voorzien? Bij de SER gaat het ook om de vraag wat mensen dan thuis nodig hebben. De werkgever-werknemer-aspecten zitten daar ook heel sterk in. Wat doet dat bijvoorbeeld in uren? Nou ja, er zijn allerlei praktische vragen waar de sociale partners toch ook nu graag over doorpraten, merken wij.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft een vervolgvraag.

De heer Schonis (D66):

Niet zozeer een vraag, maar een conclusie. Ik ben blij om te horen dat u aan de slag gaat met die tien punten uit het Klimaatakkoord. Dat zijn hele concrete punten. Volgens mij hoeven we daar niet lang mee te wachten en kunnen we die gewoon gaan uitvoeren. Daar ben ik blij mee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Sterker nog, we gaan daar niet mee aan de slag; we zijn daar al mee aan de slag. Daar wordt dus hard aan gewerkt.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer Van Aalst en daarna naar mevrouw Kröger.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn vraag sluit een beetje aan bij een eerdere vraag van de ChristenUnie. Ik was even nieuwsgierig naar het volgende. Het kan volgens mij toch niet de bedoeling zijn dat deze VVD-Minister ervoor pleit om mensen uit de auto weer in het ov te krijgen. Het ov gebruiken is toch geen doel op zich? Het is prima als iemand het ov wil gebruiken, maar om mensen nu uit de auto te halen... Het was altijd al zo dat de meerderheid koos voor de auto, maar als we nu constateren dat die groep nog groter wordt, dan moet deze Minister er volgens mij voor zorgen dat er een ideale situatie is, zodat iedereen kan doorgaan en mobiel en bereikbaar blijft. Is de Minister dat met mij eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Deze Minister is er alles aan gelegen om het mobiliteitssysteem dat we hebben en alle vervoersvormen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. We hebben een goed openbaarvervoersysteem in Nederland, dat nu ergens beperkt wordt. Waar mevrouw Van der Graaf, denk ik, terecht op doelde, is dat je niet tot in de eeuwigheid met maar 40% capaciteit kunt doorgaan. We hopen dat we weer terug kunnen naar een volledige capaciteit van het openbaar vervoer als er een vaccin of een goede behandeling komt. Het zou heel erg jammer zijn als je daar dan een heleboel mensen uit hebt gejaagd, want dan hebben we straks ook gewoon exploitatieproblemen. Dus ik wil niemand ergens uit jagen, maar je ziet nu dat er in het openbaar vervoer weinig capaciteit is en wij willen voorkomen – volgens mij hebt u mij daar in het verleden ook vaker op aangesproken – dat we in ernstige fileproblematiek terechtkomen. Vandaar dat het ook echt noodzaak is om in te zetten op dat thuiswerken en het spreiden, want anders... Als die 60% die nu niet met het openbaar vervoer kan, allemaal de weg op gaat, dan komen we echt in de problemen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is precies het punt dat ik wilde maken. Wie thuis kan werken, zal thuiswerken en de rest gaat toch de weg op. Is de Minister het met mij eens dat we daar in ieder geval alle ruimte en een ideale situatie voor moeten gaan organiseren? En is de Minister het met mij eens dat het openbaar vervoer op dit moment voor heel veel mensen niet meer ideaal of mogelijk is, waardoor die mensen gewoon met de auto gaan? Het kan toch niet waar zijn dat we op een of andere manier mensen toch proberen te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer? Want volgens mij is het regeringsbeleid momenteel om mensen te ontmoedigen om met het openbaar vervoer te gaan en om de ruimte in het ov vrij te laten voor vitale beroepen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op dit moment is het inderdaad zo dat we steeds hebben gezegd: vooral voor de vitale beroepen, want die mensen hebben geen alternatief, we hebben ze keihard nodig en die moeten dus met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat blijft zo. Verschillende mensen zeiden ook: als het nou

ergens goed geregeld moet zijn, dan natuurlijk voor die vitale beroepen. Die moeten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Maar straks komt – de Staatssecretaris zal daar meer over zeggen – de volledige dienstregelen weer terug en dan is er wel degelijk meer ruimte dan alleen voor de vitale beroepen, wat we nu hebben. Anders zou dat betekenen dat nu heel veel mensen met vitale beroepen niet naar hun werk zouden kunnen. Dat is niet zo. Die mensen hebben kunnen doorwerken. Er komt dus extra ruimte, maar nogmaals, we zetten breed in op het thuiswerken en op het spreiden. Kun je lopen, ga lopen. Is het verder weg, ga je op de fiets. Is het nog weer verder, pak je de elektrische fiets als je die hebt. En pas dan ga je de wegen belasten, want die hebben we natuurlijk ook al nodig voor het vrachtvervoer. We hebben gezien dat dat een klein beetje is ingezakt, maar gelukkig hebben dat in het kader van de Europese green lanes voor het goederenvervoer allemaal door kunnen laten gaan. Dat is immers ook ontzettend hard nodig voor de bevoorradings van Nederland, maar ook om onze maakindustrie aan de gang te houden, om de bouw aan de gang te houden et cetera. Het is van groot belang dat het vrachtvervoer ook ongestoord door kan gaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is vreemd maar ook goed, denk ik, om te horen dat er een coronacrisis voor nodig was om die volgorde – zo veel mogelijk thuiswerken, zo veel mogelijk lopen, fietsen, allemaal aanbevelingen uit het Klimaatakkoord – nu echt gewoon prioriteit worden voor het kabinet. Maar goed, daar zijn we nu. Als ik dan die volgorde hoor, dat trappetje van thuiswerken, lopen, fietsen, elektrische fiets, dan is eigenlijk mijn vraag aan de Minister of zij voorziet dat ook het MIRT, waar wij binnenkort weer overleg over hebben, in lijn is met die prioritering die de Minister net aangaf. Welke kansen ziet zij in termen van gelden naar voren halen, versneld kunnen uitgeven, investeringen kunnen doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Bij het MIRT spreek je over de hele grote projecten. Daar hebben we met elkaar geldende regels voor afgesproken. We hebben een NMCA-systematiek et cetera. Je hebt te maken met grote knelpunten. Wij zien ook dat die knelpunten op de wegen op korte termijn niet kleiner zullen worden, maar we hebben het er in die gesprekken met gemeenten – daar heb ik geloof ik nog niets over gezegd – wel over gehad. Waar kun je, ook in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waar we 50 miljoen per jaar voor hebben vrijgemaakt, maatregelen nemen die én voor de coronaomstandigheden én voor de verkeersveiligheid goed zijn? Ik noem bijvoorbeeld de fiets. De Staatssecretaris zal daar straks nog wel meer over zeggen, maar het kan voor de verkeersveiligheid bijvoorbeeld heel interessant zijn om ergens een vrijliggend fietspad te hebben. Daar kun je in dit geval meerdere doelen mee dienen. Het kan gaan om heel simpele zaken en om het naar voren halen van zo veel mogelijk werk, ook om de mensen in de bouw aan het werk te houden. Dat is ook weer heel belangrijk en ik zal er straks meer over zeggen als we het over de infra hebben. Soms kun je met heel kleine maatregelen – paaltjes weghalen uit een weg – fietsen makkelijker maken, en is het ook voor de verkeersveiligheid goed. De hoekige stoepranden vervangen door schuine stoepranden, zodat het niet meteen heel ernstig is als iemand daar, al dan op leeftijd, met een elektrische fiets tegenaan fietst.

Al dat soort zaken kunnen gemeenten ook indienen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We hebben daar echt naar gekeken, juist ook om ten aanzien van verkeersveiligheid te zorgen dat de eerste tranche ook echt uitgegeven kan worden. We hebben gemeenten echt uitgedaagd om aan te geven waar ze behoefte aan hebben. We maken een soort cafetariamodel. Er is ons alles aan gelegen om er in het belang van

verkeersveiligheid en het belang van de stedelijke mobiliteit voor te zorgen dat we daar de middelen voor benutten.

De voorzitter:

Ik zie dat er op dit moment verder geen vragen zijn voor de Minister. Dan gaat ze door. Ze heeft een blokje infrastructuur. Hoeveel blokjes heeft zij? Dat vraag ik ook voor de vragen van de leden, zodat ze daar rekening mee kunnen houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is redelijk overzichtelijk. Het blokje versnellingen infra dus, een blokje over transport en goederen, maar daar heb ik net ook al iets over gezegd, en dan een blokje overig. Dus volgens mij valt het wel mee.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Die is aan u, voorzitter. U zegt dat iedereen vier vragen heeft, maar ik hoor dat de Minister al vier blokjes heeft. Ik kan me voorstellen dat de Staatssecretaris ook een paar blokjes heeft. Is het vier per persoon of vier per bewindspersoon?

De voorzitter:

U smokkelt mooi, ook voor uw collega's! Dat siert u. Misschien kunnen we hier nu een afspraak maken. We hebben in principe tot 16.00 uur deze zaal, maar we kunnen deze zaal nog ietsje langer gebruiken, want ik denk dat we het niet gaan redden binnen de tijd. Maar dat lukt de Staatssecretaris niet, zie ik in ieder geval al.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook een andere afspraak staan vrij snel hierna.

De voorzitter:

Dan houden we het bij vier in totaal. Dan weet u dat alvast.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal proberen om het een beetje snel te doen. Misschien helpt dat. Het vierde punt dat ik heb vergeten te noemen ten aanzien van wat we in het algemeen aan het doen zijn, is dat wij heel sterk inzetten op monitoring. Ik geloof dat mevrouw Postma vroeg naar scenario's. We proberen, met alle wetenschappelijke ondersteuning die we daarbij hebben, met de Data Task Force en de medeoverheden, zo snel mogelijk ontwikkelingen te zien en daarop in te spelen en te anticiperen.

Dan kom ik op het blokje van versnellingen in de infrastructuur. Ik heb er net al iets over gezegd in het kader van verkeersveiligheid, waar we dat natuurlijk ook proberen te doen. Het zal u ook niet ontgaan zijn dat de grond-, weg- en waterbouwsector al langere tijd de noodklok luidt. Na een nieuwe uitdaging met stikstof dan wel pfas komt daar nu de coronacrisis nog bovenop. Dat maakt het voor hen heel moeilijk. Ze maken zich zorgen. We zijn ook al geruime tijd met hen in overleg om te kijken waar we ze kunnen helpen met stikstof en met pfas. We hebben ook in beide gevallen taskforces opgezet. We zitten met CEO's en met koepels om de tafel om te kijken waar we kunnen helpen. Het Ministerie van LNV sluit ook aan waar het om stikstof gaat. Ook pleiten we daarvoor bij de collega-overheden, want ProRail en RWS zijn natuurlijk hele belangrijke spelers in de markt, maar bepalen niet alles. Veel van de investeringen komen natuurlijk ook van provincies en gemeenten. Ook daar hebben wij onze hulp toegezegd, net zoals we dat bij verkeersveiligheid doen met die

expertteams, die door veel gemeenten met graagte worden ingezet om mee te analyseren wat er moet gebeuren. We hebben specifiek voor de grond-, weg- en waterbouw met Rijkswaterstaat een taskforce ingezet die alle projecten nog eens aan het doorvlooien is om te kijken wat we naar voren kunnen halen. We hebben daar een paar lijnen bij. De eerste is: wat juist nu? We hebben een aantal projecten in het begin naar voren kunnen halen, juist omdat het heel rustig was op de weg. Dan konden we dus dingen sneller doen. Waar je anders bij wijze van spreken een paar weekendafsluitingen voor nodig had, kon je nu in één keer doen, omdat de ruimte ervoor was. Zo is in april de Schipholtunnel al versneld gedaan en de Willemsspoortunnel. We hebben ook bij de wegen de A10 Noord-binnenring kunnen versnellen. Dat doen we op allerlei mogelijk manieren ook met het vervangen van ledverlichting, zoals op het Prins Clausplein. We legden ook stil asfalt op de A16/N3 en op de A1 Hoevelaken.

We proberen dit dus echt overal te doen. Wat kun je juist nu? Wat kun je naar voren halen? Ik geloof dat de heer Bisschop een vraag stelde over beheer en onderhoud. Daarbij heb je geen probleem met stikstof en daar waren we eigenlijk al op aan het inzetten. Afgelopen zomer hebben we Rijkswaterstaat al gevraagd: kijk nou wat we bij beheer en onderhoud naar voren kunnen halen. We hebben immers bij een aantal grote projecten wel degelijk nog een stikstofuitdaging die we moeten oplossen. Op die manier kunnen we de bouwsector aan het werk houden. We kijken daarbij ook naar vervanging en renovatie. Als je de ene brug vervangt door een andere, doet dat niks voor de stikstofuitstoot van het verkeer dat eroverheen rijdt, maar het is vaak wel een heel groot project. Ik noem als voorbeeld de Van Brienenoordbrug. De vervanging daarvan is echt wel een monsterproject. Ja, ik zie dat de heer Laçin dat ook interessant vindt. Maar het is ook een project dat gewoon moet gebeuren, want we willen in Nederland geen ellende meemaken als met de Morandibrug.

We bekijken dit dus trapsgewijs. Wat kun je juist nu vanwege het feit dat er minder hinder is? Wat kun je bij beheer en onderhoud? Wat kun je vervolgens bij vervanging en renovatie? En we kijken daarnaast ook naar de grote projecten die nieuwe aanleg betreffen. We hebben over een zevental projecten natuurlijk afspraken gemaakt, maar we kijken ook in brede zin. Dat doet de Staatssecretaris natuurlijk ook met ProRail. Van klein tot groot bouwen het op: wat kunnen we naar voren halen? Want dit is echt van belang bij dit economisch zwaar weer waar we met elkaar in terechtkomen. We moeten daarbij in ieder geval ook proberen om de bouwsector aan het werk te houden. Ik heb dat bijvoorbeeld met eigen ogen kunnen zien bij de Blankenburgverbinding. Daar is men ook echt heel serieus aan de slag met de anderhalvemetersamenleving op de bouw. In de rijen wastafels zijn er steeds twee afgeplakt en een niet, en in de schafketen gaat het in ploegen. Het is toch verbazingwekkend hoe snel overal sectoren zich hierop hebben ingesteld.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het CDA is blij om te horen dat er zo veel mogelijk projecten naar voren worden gehaald, dat er goed wordt gekeken naar achterstallig onderhoud, naar onderhoud dat echt nodig is, en dat er ook goed wordt gekeken naar verkeersveiligheid. Van Bouwend Nederland krijgen we het signaal dat het ook nodig is dat we bij Rijkswaterstaat voldoende capaciteit hebben. De begeleiding door Rijkswaterstaat van al die projecten die nu naar voren worden gehaald, moet optimaal kunnen zijn. Heeft de Minister voldoende capaciteit bij Rijkswaterstaat om dit allemaal uit te voeren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik mevrouw Postma zeggen dat de Staatssecretaris en ik daar uitdrukkelijk naar kijken richting de begroting. Met de mensen die we nu hebben, weet je wat je kunt, maar als je extra dingen wilt kunnen, zal je

ook extra mensen nodig hebben. Daar kijken we dus echt naar. Wat zouden wij kunnen maken en hoeveel menskracht zou daar dan voor nodig zijn? Precies daar kijken we naar.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst vraagt natuurlijk, als vanouds, naar de spitsstroken. Ik had niet anders van hem verwacht. Hij weet dat de spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan vaker wordt geopend als de verkeersintensiteit dat toelaat. We zullen dus ook wat betreft de spitsstrook heel goed moeten bekijken hoe de drukte op de weg zich gaat ontwikkelen. Want als het weer net zo wordt als vanouds, dan is het beleid ook als vanouds. En slagen we erin om het wat rustiger te krijgen, dan biedt dat ook weer meer mogelijkheden. De heer Van Aalst weet ook dat een spitsstrook in de meeste gevallen niet zo breed is als een normale strook. Als je die spitsstrook dan toch permanent opent, geeft dat een verhoogd risico op ongevallen. Dat willen we natuurlijk ook niet. Het CDA en de SGP vroegen naar de impuls voor verkeersveiligheid. Ik heb denk ik al aangegeven dat we daar maximaal op inzetten, in de eerste plaats in het belang van de verkeersveiligheid, maar in de tweede plaats ook omdat hierbij het mes vaak aan twee kanten kan snijden, bijvoorbeeld als het om fietsinfrastructuur gaat. Voorzitter, dat was het blokje infra.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik op het blokje transport en goederen. Ik zei net eigenlijk ook al dat het vrachtverkeer gelukkig grotendeels door heeft kunnen gaan, want het is natuurlijk ook ontzettend belangrijk om onze productie op peil te houden, en dat onze supermarkten en wat dies meer zij bevoorraad blijven. Het is toch wel met 5% tot 10% afgenomen. Dat komt bijvoorbeeld doordat de horeca gesloten is. Dan wordt er natuurlijk iets minder gereden in die sector. Dat is logisch. TLN rapporteert uit eigen onderzoek bijvoorbeeld wel dat 70% van de transportbedrijven wel degelijk omzetverlies ziet. Maar dat betreft ook weer dat hele wisselende beeld: in de sierteelt is het in één keer naar nul gegaan, maar als je toevallig rijdt met fitnessapparatuur of voor de supermarkten, dan zie je een enorme toename. We merken zelf in onze weegapparatuur, die we links en rechts in de wegen hebben verstopt, dat het gewicht afgenomen is. Er rijden dus ook vrachtwagens rond waar gewoon wat minder in zit.

De heer Ziengs vroeg nog naar het coronaprotocol en de logistiek: waar liggen daar de knelpunten? Ik ben er heel blij mee dat... Het was een van de eerste sectoren die een protocol hebben opgesteld. Dat is ook niet onbegrijpelijk. Zij moesten ook door, dus ze wilden heel snel die 1,5 meter goed invullen, ook voor alle werknemers. Ik heb daarbij nu niet direct knelpunten op het netvlies. Mocht u die wel hebben, dan hoor ik dat graag. Inmiddels is de intensiteit iets afgeschaald, maar ik had met alle sectoren iedere week een call over de knelpunten, dus ook met de wegtransportsector, met evofenedex, VERN en TLN. Ik denk dus dat ze echt wel op de lijn komen als er nieuwe problemen zijn. We blijven namelijk goed overleg houden met de sectoren.

Dan was er nog een vraag over de rij- en rusttijden. Het is voor chauffeurs natuurlijk lastig als die veranderen, zeker als dat leidt tot verschillen tussen landen. We hebben daar in de Europese Transportraad ook over gesproken. Wij hebben als Nederland aangesloten bij wat daar Europees over is geadviseerd. Maar het staat ieder land natuurlijk wel vrij om daar

binnen de Europese bandbreedte een eigen invulling aan te geven. Wij proberen daar dus zo veel mogelijk bij aan te sluiten, juist in het belang van die green lanes, oftewel het ongestoorde goederenvervoer, ook grensoverschrijdend.

Ik kan u wel al zeggen dat de tijdelijke derogatie, oftewel de verruiming daarvan, geldt tot 1 juni aanstaande, en dat wij niet voornemens zijn om die te verlengen. Dat was in het begin echt nodig vanwege de acute bevoorrading. Het lijkt nu alweer lang geleden dat mensen toch massaal dachten dat het nodig was om toiletrollen in te slaan enzovoort. Je kunt je dat nu bijna niet meer voorstellen, maar in die periode was dat echt even noodzakelijk, om te zorgen dat mensen niet nog meer in hamstergedrag zouden komen te vervallen omdat bepaalde producten er niet zouden zijn of zo. Ik denk dus dat we goed door die fase heen zijn gekomen.

Er is door de heer Bisschop nog gevraagd naar de coulance met betrekking tot de rij- en rusttijden. Daarvan heb ik net gezegd dat dat ook liep tot 1 juni. Wij gaan ervan uit dat niet alleen in Nederland maar ook in de meeste andere landen de hamsterwoede inmiddels wel redelijk achterhaald is. Ik verwacht dus dat meer landen dat niet zullen gaan verlengen. De Commissie stelt dat ook niet meer voor.

Tot zover dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dan komt u nu volgens mij bij het blokje overig.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik inderdaad bij het blokje overig.

Er zijn nog vragen gesteld over de e-step. Mevrouw Postma begon erover. Zij benadrukte de verkeersveiligheid ervan. Ik moest niet zomaar versneld allerlei apparaten gaan toestaan en daarbij de verkeersveiligheid uit het oog verliezen. De heer Laçin zei: u gaat vanwege de verkeersveiligheid toch niet onnodig innovaties tegenhouden? Misschien heb ik dat verkeerd begrepen. Volgens mij kwam u uiteindelijk tot elkaar door te zeggen: we gaan gewoon die dingen toestaan, mits het veilig kan. Dat is ook precies de lijn waar ik me in kan vinden. Het enige misverstand dat ik hieruit weg wil nemen, is dat we het wat vertraagd hebben om verder te werken aan dit nieuwe kader, waarbij het erom gaat hoe je dat nou doet met mensen, omgeving en techniek. Hoe vind je nou de goede combinatie? Dat zit hem niet zozeer in de inhoud, maar dat heeft echt te maken met corona. We hadden daar een hackaton in gedachten en allerlei bijeenkomsten waarin mensen hierover met elkaar over zouden filosoferen, samen met allerlei organisaties. We hebben gewoon heel veel van die bijeenkomsten moeten cancelen. Dat wordt allemaal wel weer opgepakt, maar dat heeft wel voor een maand of drie aan vertraging veroorzaakt. Dus ernstiger dan dat is het ook niet. Er wordt gewoon hard aan doorgewerkt, maar zoals heel veel zaken die fysiek gepland waren, kon dit niet doorgaan.

Overigens is dat nog een belangrijk punt, dat ik nog maar even terugpak in het hele kader van infra versnellen. Overal, bij al onze projecten, loop je er tegenaan dat er inspraak- en participatiebijeenkomsten zijn. Het is natuurlijk ontzettend belangrijk om dat zorgvuldig met mensen te doen, maar iedereen begrijpt ook dat je nu niet met heel veel mensen in een zaaltje toelichtingen kunt geven. Dus daar zijn we echt naar aan het zoeken. Dat heb ik ook nog aan de collega van BZK gevraagd: denk daarin mee, hoe kunnen we daar nou op een goede manier én burgers recht doen, én organisaties die willen inspreken en meedenken, en tegelijkertijd niet de hele boel met al die projecten eindeloos on hold zetten?

We hebben dat bijvoorbeeld bij de Gaasperdammertunnel met een webinar gedaan met maar liefst 300 participanten. Dus ik denk dat er echt wel alternatieven zijn, maar dat is ook wel een punt waarin we gewoon een omschakeling moeten maken van fysiek in zaaltjes naar wat er digitaal kan.

Wat de helmplicht voor de snorfietzen betreft, heb ik in de brief van februari over de start van de internetconsultatie ook aangegeven dat er nog een verdiepend onderzoek uitgevoerd wordt, juist vanwege de verkeersveiligheidseffecten. Wij verwachten dat het nog net voor de zomer of in de zomer zal zijn afgerond. Dan verwerken we dat in het ontwerpbesluit en dat krijgt u kort na het zomerreces. Dan kunt u dat van ons verwachten via de gebruikelijke voorhang. Dus dat ligt nog op schema.

Coulance ten aanzien van de rijbewijzen, was ook een vraag van mevrouw Postma. De Europese Commissie heeft besloten om de geldigheid van alle EU-rijbewijzen die in de periode vanaf 1 februari tot en met 31 augustus van dit jaar verlopen op basis van een noodverordening met zeven maanden te verlengen. Door deze tijdelijke regeling kunnen de mensen dan vanaf de dag dat hun rijbewijs verloopt dus nog zeven maanden daarmee door blijven rijden. Als het goed is, gaat die verordening vandaag in werking en is die dus ook nog op tijd. Er is een brief naar u onderweg, laat ik het zo formuleren. Die komt eraan.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw Postma, zie ik.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Nou ja, geen vraag eigenlijk, ik ben hier gewoon ontzettend blij mee. Dit betekent dat een heleboel mensen die nu hun rijbewijs nodig hebben juist in deze tijd ook echt door kunnen rijden. Veel dank voor allen die zich daarvoor hebben ingezet.

De voorzitter:

De Minister gaat verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De reden waarom die brief er nu niet is, is dat we inmiddels een heel pakket hebben aan coulance, omdat er zoveel regelingen zijn, met certificaten en diploma's. Dat zetten we allemaal in één keer in één grote brief aan u. Dus dat krijgt u dan allemaal in één keer in een totaaloverzicht.

In dat kader wil ik ook meteen de vraag van mevrouw Van der Graaf noemen. Zij had het over de rijinstructrice in het kader van het herintredingstraject. Uiteraard willen we ook in dit geval dat mensen niet door corona onnodig in problemen komen. Vandaar ook de coulance ten aanzien van de rijbewijzen zoals we net hebben benoemd. Aan het IBKI heb ik al in het begin van de coronacrisis aangegeven dat zij ook ruimte kunnen gebruiken, dus coulance kunnen toepassen als het specifiek door corona komt. Dus in dit geval zou dat ook door het IBKI kunnen worden toegepast.

De heer Bisschop heeft nog gevraagd hoe het precies zit met de ontwikkeling van de cijfers. Ik kan het nog wel iets meer kwantificeren. In het begin was dus de vraag naar automobilititeit helemaal ingestort. Bij het ov was het – 90% en bij de automobilititeit – 40%. Inmiddels zitten we weer op 80% tot 90% van het oude niveau. Dat monitoren we continu. We kijken daarbij overigens ook naar verschillen per regio. Je ziet dat het in het noorden van het land echt weer bijna helemaal op orde is en dat het in het zuiden nog wat achterblijft. Dat heeft waarschijnlijk ook te maken met het feit dat de grens met België nog dicht is. Als die open is, zal het daar ook wel weer gaan aantrekken. Ik ben er dan ook wel weer bezorgd over wat dat gaat betekenen voor de files op de A58, de A67 en noem ze allemaal maar op.

Voorzitter, volgens mij waren dat de antwoorden op de gestelde vragen.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. Wil er nog iemand een vraag aan de Minister stellen? Ik zie dat dat niet het geval is. Dan gaan we gauw door naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een aantal blokjes. In het eerste blokje wil ik ingaan op de drukte. Daarbij kom ik ook op de scholieren, op de lange termijn en op alle vragen die daarmee te maken hebben. Daarna wil ik even ingaan op financiën, daaraan gerelateerd. Dan kom ik op het ov-protocol en met name op de toegankelijkheid. Veel van de leden hebben daar vragen over gesteld. Daarna is er een blokje over de fiets. Daarna kom ik op mondkapjes, handhaving, veiligheid. En dan is er nog een blokje met een paar overige vragen.

Het eerste blokje gaat dus over de drukte. Laat ik eerst, net als veel leden hebben gedaan, echt complimenten uitdelen aan al die mensen die de afgelopen maanden het openbaar vervoer in de lucht hebben gehouden. De Minister schetste het net al: zij heeft inderdaad tot op de dag precies, geloof ik, de afschaling gedaan. En de eerste dag dat ik weer volledig verantwoordelijk werd voor dit dossier, begon de discussie over de opschaling.

Ik heb dus elke week een call met alle ov-bedrijven. Dit is echt een team, dit is echt een publiek-privaat ov-team. We leggen die puzzel echt samen. Want er zijn zó veel uitvoeringsvraagstukken dat je ook niet moet proberen om die allemaal vanuit Den Haag aan te sturen. Dat moet je niet willen. Je moet ook vertrouwen op de professionaliteit van de bedrijven, en op het feit dat zij binnen hun vervoersbedrijf ook weten hoe je aan de algemene uitgangspunten die we met elkaar afspreken, praktisch handen en voeten kunt geven. Dat is dus echt teamwork en dat gaat gelukkig heel erg goed. Het leek mij belangrijk om dat aan het begin even te schetsen. Dit is namelijk tegelijkertijd ook voor een deel een antwoord op een aantal van de vragen die u heeft gesteld.

Het heropenen van de economie, en de vraag hoe je dat dan op een goede manier in het openbaar vervoer doet, is echt best wel een breinbreker. Daarbij moet je dus bedenken: hoe doen we dat op een manier die ook past bij Nederland? Dat hebben we op verschillende manieren gedaan. In de breedte kiest Nederland een aanpak waarin we er ook vertrouwen in hebben dat mensen zelf bereid zullen zijn om bepaalde regels na te leven, met natuurlijk als vangnet een boete als er echt regels worden overtreden. Maar Nederland is niet een land waar je alle mensen aan een touwtje kunt houden. Dat willen we met elkaar ook niet en dat zou ook zo'n enorme inzet van handhaving vragen dat dat weer allerlei andere vraagstukken met zich mee zou brengen.

Dus hebben wij eigenlijk in belangrijke mate gekozen voor een tactiek van organiseren en van heldere regels. Bij «organiseren» heb ik het eigenlijk met name over het mijden van de spits. De cijfers van het openbaar vervoer in Nederland zien er namelijk eigenlijk gewoon uit als een grafiek met twee pieken. Je ziet een hele duidelijke hoofdpiek in de ochtend. In de ochtend zaten we tot nu toe eigenlijk boven de 100% van de capaciteit die we hebben. We kennen allemaal die beelden van die overvolle bussen, van die overvolle trams, van die overvolle metro's. Dat zijn beelden uit de spits. Dan zitten we eigenlijk boven de 100% van de capaciteit die we beschikbaar hebben. In de avond zie je ook zo'n soort piek. Maar daartussen zit echt een dal. Daar is dus capaciteit beschikbaar. Die is er maar die wordt niet benut. Dit geldt allemaal voor de situatie vóór corona. We hebben met elkaar geprobeerd te kijken of we inderdaad een deel van die spitscapaciteit naar het dal kunnen verplaatsen. Daarbij gaan we niemand verbieden om in het openbaar vervoer te reizen. Op geen enkel moment is dat verboden, ook niet voor studenten. Het is niet verboden om in de spits te reizen en het recht om te reizen wordt niet ingeperkt. Maar we hebben wel samen met de scholen gezegd: laten we kijken of het

mogelijk is om die lessen aan te bieden in de daluren, want dan is er geen noodzaak om in de spits te reizen en dan maken we het met elkaar mogelijk om meer sectoren te openen. Dus het is echt een organisatievraagstuk. We proberen de capaciteit die we om volksgezondheidsredenen beschikbaar kunnen maken in het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk met elkaar te benutten. Daar zijn alle gesprekken heel erg op gericht geweest.

Heel veel vragen die u hebt gesteld over handhaving zijn daarmee voor een deel beantwoord, in die zin dat we niet iedereen aan een touwtje gaan houden. Wat een noodzakelijke reis is – ik kom er zo meteen op terug – zal ook een kwestie zijn van «we doen dit met elkaar», zoals we het in Nederland in de brede corona-aanpak met elkaar doen. Het alternatief van «iedereen een pasje» gaat gewoon niet werken. Je kunt niet bij elke metro-ingang, bij elke bushalte en bij elk station iemand neerzetten die gaat zeggen «jij mag er wel in en jij mag er niet in».

Op die manier hebben we dus ook gekeken naar de uitvoerbaarheid. Het was een hele puzzel en we hebben dat in nauw overleg met al die ov-bedrijven gedaan. We zijn dus uitgekomen op een stap-voor-stapbenadering, waarbij we proberen te sturen op spreiding, bijvoorbeeld door een paar grote groepen uit de spits te halen, en door thuiswerken. De Minister heeft daar al veel over gezegd; ik zal het in verband met de tijd niet herhalen. Maar thuiswerken is dus een hele belangrijke maatregel om de spitsdruk te verlagen. Daarnaast blijken de studenten een hele grote groep te zijn; zo'n 30% in de trein in de ochtendspits. Als je die naar het dal verplaatst, kun je de capaciteit beter benutten. Ik heb u allemaal gehoord: die mensen met dat vitale beroep moeten gewoon in de trein kunnen zitten. Op het moment dat zij klaar zijn met hun shift, moeten ze gewoon een plek hebben in het openbaar vervoer.

Dat is de redenering van waaruit wij als kabinet hebben gewerkt om ervoor te zorgen dat we dit zo goed mogelijk organiseren. Want dat willen wij ook en dat kunnen we denk ik het best verzekeren door ervoor te zorgen dat iedereen zo veel mogelijk thuiswerkt. Laten wij die oproep met elkaar zo veel mogelijk en zo vaak mogelijk doen. Daar kunt u ook nog weer een rol bij hebben: werk als het even kan thuis. De Minister heeft al gezegd: de oproepen van de planbureaus zijn ook belangrijk voor het langeretermijnperspectief, maar dat is dus onderdeel van het proberen te spreiden.

Daarnaast zijn er de onderwijsafspraken. Dat is overigens ook de reden waarom ik geen uitlopmogelijkheid heb. Ik heb hierna een overleg met de Minister van Onderwijs en alle grote onderwijskoepels om te kijken naar de stappen die we in het vervolg kunnen nemen, richting september. Dus we denken ook vooruit, ook in het openbaar vervoer. We hebben nu een pakket dat start per 1 juni. We zitten wekelijks bij elkaar en bekijken steeds wat er meer kan. Ook richting september gaan we natuurlijk nadenken. Als de cijfers meer ruimte bieden, gaan we steeds kijken of we die ruimte ook kunnen benutten in het openbaar vervoer. Nogmaals, we doen dat steeds met al die ov-partijen samen. Zo pakken we dat aan.

De voorzitter:

Over de pasjes is er denk ik een vraag, want ik zag de heer Moorlag aanslaan.

De heer Moorlag (PvdA):

In zijn algemeenheid ben ik er trots op dat wij in Nederland niet de repressieve aanpak kennen die een aantal andere landen wel kennen. Maar er moet 60% van de capaciteit af. Natuurlijk moet je gaan thuiswerken, maar een lasser thuis laten lassen, kan niet. Een schoonmaker die thuis schoonmaakt, kan wel, maar daar verdient je je brood niet mee. Ik ben opgevoed met het idee dat de mens van nature goed is, maar soms een beetje tot het kwade geneigd. Wat gaan wij doen als er straks wel

knelpunten ontstaan? Blijven die lassers dan op het station staan? Blijven die schoonmakers op het stations staan? Blijven die verpleegkundigen op het station staan? Hoe zorgen wij ervoor dat zij in ieder geval een plek hebben?

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

We hebben een paar basisspelregels, die we met de vervoerders hebben besproken. Als die spelregels goed worden nageleefd, zou het moeten passen. We hebben niet nul capaciteit; we hebben 40% van de normale capaciteit bij 100% van de inzet. Dat wil zeggen dat er voor die lasser gewoon plek zou moeten zijn in de trein. Kunnen we garanderen dat het nooit ergens een keer te druk zal zijn? Nee. Net als in de winkelstraten zal het af en toe gebeuren dat het ergens te druk is. Ook in het verleden waren er incidenten in het openbaar vervoer. We zullen niet kunnen garanderen dat die er vanaf nu miraculeus niet meer zullen zijn. Nogmaals, ik vind de samenwerking met de vervoerpartijen heel belangrijk. We hebben gezamenlijk het vertrouwen uitgesproken dat het op deze manier zou moeten kunnen.

We gaan natuurlijk ook heel goed de vinger aan de pols houden. Als blijkt dat het op de een of andere manier ergens toch te veel knelt, zijn er twee dingen. Als het specifiek knelt op lijn 23 – die lijn noem ik altijd – en de bus op zekere dag veel te vol is, heeft de vervoerder de mogelijkheid om die bus stil te zetten. Die mogelijkheid heeft hij nu ook al. Het geldt ook voor de trein. De vervoerder kan dan mensen vragen om het voertuig te verlaten. Die bevoegdheden zijn er. Die zijn in het verleden ook al eens gebruikt, precorona. Die zijn nu ook in te zetten, maar dat wil je natuurlijk liever niet. Je wil dat daar zo min mogelijk van gebruik hoeft te worden gemaakt, want het levert op zo'n moment eigenlijk voor iedereen een probleem op.

Als het op bepaalde dagen structureel te druk is op lijn 23, hebben we de afspraak dat in de lokale driehoek – in bijvoorbeeld Rotterdam is de RET een van de partijen – wordt gekeken naar de reizigersstroom. Waarom is het daar te druk? Dan kunnen we daar reservematerieel extra inzetten om die lijn wat te ontlasten. Is het een structurele drukte, welke afspraken kunnen we dan maken met de partijen die op die lijn zitten om de lijn te verstevigen? We hebben dus een soort piramidebouwwerk, we hebben een paar helder regels en we organiseren een aantal stromen weg. Je hebt het lokale maatwerk als sluitstuk. Daarbij houden we steeds de vinger aan de pols: hoe werkt dit systeem?

De **voorzitter:**

Mevrouw Postma, daarna mevrouw Sazias en tot slot de heer Ziengs.

Mevrouw **Postma** (CDA):

We hebben het net over een pasjessysteem gehad, maar heel eerlijk gezegd ziet het CDA veel meer in het goed kunnen plannen van de reis. Stel dat je thuis al weet dat je een bepaalde bus of trein wilt hebben. Hoe vol zou die zijn, is dan de vraag. In een land als Japan kun je van tevoren reserveren. Daar is het goed geregeld. Hoe kunnen we daarvan leren? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat we dat hier ook gaan toepassen, zodat er zo min mogelijk wachtrijen zijn op stations of bij een bushalte en mensen er vertrouwen in hebben dat als zij om 10.30 uur een trein willen hebben, ze daar ook in kunnen?

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

We zijn heel veel dingen tegelijkertijd aan het doen. We moeten het hele systeem voor de heropstart organiseren. De basis moesten we eerst regelen. Tegelijkertijd denken we natuurlijk ook na over wat andere zaken kunnen zijn waar we nog naar kunnen kijken. Het was al in het nieuws dat NS nadenkt over een reserveringsapp; mevrouw Kröger vroeg daarnaar.

Het is hartstikke goed om daarover na te denken, maar zo'n oplossing is er niet binnen een paar weken. Mevrouw Postma vraagt of er een soort drukte-indicator kan komen. Ik ben heel graag bereid om daarover met de vervoerders te spreken. Wat hebben we al aan informatie en hoe kunnen we dat beschikbaar maken om reizigers te helpen bij het goed plannen van hun reis? Maar je moet eerst de basis goed georganiseerd hebben en daarna kun je kijken naar verbeteringen en optimalisatie. Ik ben graag bereid om dat te bespreken in het openbaarvervoerberaad dat we wekelijks hebben. Over zo'n reserveringsapp wordt door de NS verder nagedacht. We hebben al eerder met de Kamer gesproken over MaaS-pilots. Ook daar werken we volop aan. Maar dat zijn allemaal dingen die je niet binnen een paar weken kunt organiseren en dat was wel de opgave: het ov moest per 1 juni kunnen opschalen. Het was een hele klus om dat te organiseren.

We zullen zeker kijken naar al dit soort dingen. We willen reizigers zo veel mogelijk ondersteunen in een vlekkeloze reis, ook in deze moeilijke omstandigheden.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

De Staatssecretaris zegt dat lijn 23 vol kan zitten en dat de buschauffeur de bus dan stil kan zetten. Ik probeer me dat voor te stellen. Lijn 23 stopt en de buschauffeur zegt «dames en heren, er moeten zoveel mensen uit» of «dames en heren, gaat u er allemaal maar uit». Hoe stelt u zich dat voor? Is het niet makkelijker om gewoon te tellen en zodra de bus vol zit, te zeggen «vol» en door te rijden?

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

Er zijn natuurlijk heel veel casussen te bedenken, maar een te vol voertuig is wel een situatie waar we tegenaan kunnen lopen. Als het net over de grens is van het aantal dat de bestuurder het liefst had gehad, gaat hij zo'n voertuig niet meteen stilzetten. Zo gaat het echt niet. Maar als het echt zo vol is dat het gevaarlijk wordt om te gaan rijden, dan kan er zo'n situatie ontstaan. Dat was precorona ook al zo. De NS heeft een paar keer een trein stil moeten zetten omdat het echt te vol was. Eerst heeft de conducteur toen aan een aantal mensen verzocht om de trein te verlaten; «het is te vol, we kunnen zo niet verder». Uiteindelijk is de politie gekomen en is de trein leeggeruimd. Achteraf bleek dat de omroepinstallatie wellicht niet goed gewerkt heeft; dat is een beetje onduidelijk. Het is dus niet altijd zo dat mensen gewoon echt niet willen.

Maar in situaties waarin het echt veel te druk wordt, moeten we ook een beroep doen op elkaar om het doorgaan van het ov mogelijk te maken. Dit is iets wat we samen doen. We proberen het aan de voorkant natuurlijk zo goed mogelijk te organiseren, zodat die situaties niet ontstaan. In de werkinstructie spreken de ov-bedrijven met hun personeel heel goed af hoe ze met dit soort situaties omgaan. We zullen dat niet voor elke casuïstiek met een schaartje kunnen knippen, maar we hebben het wel heel duidelijk besproken. Het is duidelijk onderdeel van de werkinstructies aan het personeel. Ook hierin houden we met elkaar echt de vinger aan de pols. De beste garantie is dat iedereen zich houdt aan de algemene afspraken die we met elkaar hebben gemaakt. Dat is de enige garantie die we met elkaar kunnen geven.

Een van die afspraken is: gebruik het ov alleen voor noodzakelijke reizen. Het is ook niet zo dat er niemand in het ov mag zitten, maar we hebben maar een beperkte capaciteit. Daarom gaat het dus om de noodzakelijke reizen. Wat is dan een noodzakelijke reis? Ook dat kun je niet met een schaartje knippen. Het wordt heel moeilijk om een dagje naar het strand onder de noodzakelijke reizen te laten vallen, maar als jouw moeder eenzaam is en je geen auto hebt, en het ov de enige manier is om daar te komen, dan kan ik me heel goed voorstellen dat jij bij jezelf denkt: ja, dit is wel echt een noodzakelijke reis. Het gaat om het maken van die afweging.

Hou er rekening mee dat de capaciteit heel beperkt is. Dit moeten we dus samen doen. «Mijd de spits zo veel mogelijk» is in ieder geval iets wat je altijd kunt doen. Hou daar dus rekening mee. Met dat soort afspraken zullen we het met elkaar moeten organiseren, omdat we niet het alternatief hebben van iedereen aan een touwtje. Dat is ook de realiteit.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Ik zou er veel eerder voor kiezen om bij de ingang te tellen en te zeggen: tot hier en niet verder. Aan de andere kant heb je dan het probleem dat de mensen met vitale beroepen net aan de verkeerde kant kunnen staan. Dat is dus toch een knelpunt.

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

Mevrouw Sazias schetst heel helder waarom die aanpak ook weer allemaal knelpunten met zich mee brengt, want dan moet je bij elke bushalte iemand gaan neerzetten die telt hoeveel mensen er nog in mogen. Die moet dan ter plekke onderscheid gaan maken tussen de reizigers: wiens reis is het meest noodzakelijk? Je kunt allerlei manieren bedenken, maar die hebben allemaal ook heel veel nadelen. Daarom zijn we samen met de vervoerders uitgekomen op een aantal heldere hoofdlijnen, zoals proberen reizigers weg te organiseren op de momenten waarop de kans op drukte het grootst is, namelijk in de spits. Werk daarom dus thuis en organiseer het lesaanbod voor studenten op een ander moment. Dat is 70% van de reizigers in de trein op een normale werkdag: woon-werkverkeer en scholieren zijn bij elkaar 70%. Als mensen veel thuis werken en als we de scholieren uit de spits halen, creëren we daarmee toch echt wel een bandbreedte waarmee je kunt werken. Omdat die andere manieren ook zo veel nadelen hebben, hebben we voor deze algemene manier gekozen, met lokaal maatwerk als sluitstuk: als lijn 23 toch altijd drukker blijkt, dan moeten er blijkbaar gewoon bussen bij. Zo hebben we dat met de vervoerbedrijven en de veiligheidsregio's afgesproken.

De heer **Öztürk** (DENK):

We hebben het constant over de drukte, want die zorgt, zeg maar, ook voor heel veel ademhaling. Ik heb gelezen dat de Universiteit van Amsterdam een onderzoek heeft gedaan waaruit blijkt dat ventilatie heel belangrijk is. Kunnen er misschien nog meer mensen in de trein of de bus als we beter ventileren? Als we het ventilatieprobleem oplossen, kunnen we misschien iets meer capaciteit in ons openbaar vervoer regelen. Wat vindt de Staatssecretaris van dat idee?

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

We zullen steeds kijken naar de ontwikkelingen en nieuwe inzichten in de gezondheidssituatie: hoe bieden die ons ruimte om meer van de originele capaciteit van het openbaar vervoer beschikbaar te maken? We zullen ook niet stoppen bij de 40% met het idee: nu zijn we er; nu zijn we klaar. We gaan steeds met de openbaarvervoerbedrijven kijken welke mogelijkheden er zijn. Dat zal natuurlijk steeds gebaseerd moeten zijn op een inschatting van de gezondheidssituatie en de ontwikkeling van de risico's. Daarbij zullen we zeker de inzichten op technisch gebied betrekken. Wat werkt? Hoe zijn de risico-inschattingen? We leren met elkaar wereldwijd steeds meer over het coronavirus. Daarbij vertrouw ik wel op de adviezen van het OMT, want zij houden dat geheel aan inzichten voor ons bij. Maar het is zeker een continue zoektocht naar het beschikbaar maken van zo veel mogelijk capaciteit. Daar hebben we allemaal belang bij. Ik merk dat een aantal vragen terugkomen die ik al in mijn mapje had zitten, dus ik zal daar snel doorheen gaan. Er is sprake van 40% van de capaciteit. Gaat het daarbij over de stoelen of de mensen, is er gevraagd. We gaan 100% van het materieel weer inzetten, maar we kunnen daarmee

eigenlijk maar 40% van het aantal reizigers een plek bieden, dus 40% van het aantal reizigers dat voorheen op zo'n zelfde moment in het openbaar vervoer kon zitten. Het gaat dus om het aantal reizigers.

Mevrouw Kröger had het over het reserveringssysteem. Daar heb ik net iets over gezegd.

De heer Ziengs vroeg terecht aandacht voor de Waddenveren. Ook daar is bij het bepalen van de beschikbare capaciteit veiligheid voor personeel en reizigers het uitgangspunt. We moeten ook zorgen dat het niet te druk wordt op de eilanden. U heeft ook al gerefereerd aan de werkgroep daarover die is opgestart. Er is inderdaad een vraag gekomen om inzet van extra schepen. Daar heb ik als concessiehouder inmiddels akkoord op gegeven, omdat we nu ook even de toets met de veiligheidsregio hebben gedaan. We hebben de veiligheidsregio gevraagd of de extra toevloed waar die schepen voor nodig zijn, te managen zou zijn. Dus ja, daar worden extra schepen ingezet.

Hoe kunnen we bij drukte waarborgen dat scholieren ook weer terug kunnen? We hebben met de rederijen afgesproken dat recreatief vervoer niet ten koste mag gaan van het vervoer van mensen voor wie het ov toegankelijk moet blijven. De rederijen houden dus absoluut rekening met de belangen van de eilandbewoners. Voor die Waddenveren heb je natuurlijk wel vaak een reserveringssysteem. Je kunt daarmee dus wat makkelijker aangeven dat het op een gegeven moment vol is.

Meneer Schonis van D66 vroeg naar het lesrooster van het voortgezet onderwijs. Is dat voldoende afgestemd? We hebben inderdaad een heel nauw contact met het Ministerie van OCW over de verschillende stappen van de opening van het onderwijs. Je ziet dat er ook verschillende mobiliteitspatronen zijn. Leerlingen in het voortgezet onderwijs, dus «de middelbare school», wonen gemiddeld toch vaak dichterbij school dan leerlingen in het mbo, dat weer bovenregionaal is. Dat laatste geldt voor het hbo en de universiteit in nog grotere mate. Zo maken we steeds afspraken die ook passen bij die mobiliteitspatronen.

Een aantal van u heeft ook nog de vraag gesteld hoe het vervoer wordt geregeld als er niet gefietst kan worden. Meneer Moorlag of meneer Ziengs zei: in Friesland zijn de afstanden misschien langer. De afspraak is dat er zo veel mogelijk wordt gefietst. Dat is ook hartstikke gezond en daar zijn we allemaal voor. Maar soms kan het gewoon niet. Waar het gewoon niet kan, wordt in eerste instantie met het regionale vervoersbedrijf gekeken naar een oplossing. En als daar echt knelpunten uit zouden komen, dan houd ik daar ook de vinger aan de pols. Maar dat is de trap hierbij. Moet de school een ov-bureau worden? Nee. En moeten de scholen de kosten daarvan betalen? Nee. In principe zou dit via het lokale vervoersbedrijf moeten gaan. Uitgangspunt is namelijk dat dit gewoon plaatsvindt binnen de regionale concessie waar die leerlingen anders ook gebruik van zouden maken.

De heer **Laçin** (SP):

Ons zijn hierover signalen bekend, bijvoorbeeld uit Amsterdam. Een scholier woont daar op 18 kilometer van school. Zij heeft van haar school te horen gekregen dat ze moet fietsen en dat dat passend vervoer is. Dat lukt haar niet. Is het dan voor die persoon wel mogelijk om gewoon gebruik te maken van het ov? Want er is volgens mij geen verbod voor leerlingen op het ov.

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

Er is voor niemand een verbod op het ov, maar we proberen met elkaar het onnodig reizen met het ov eruit te halen. Daarom hebben we met de scholen afgesproken dat in principe iedereen die op 8 kilometer of minder van school woont, gewoon op de fiets komt. Scholen hebben natuurlijk wel heel goed inzicht in waar de leerlingen wonen. Zij zien waar kinderen

bijvoorbeeld niet kunnen worden afgezet en waar er nog een resterende problematiek is. Dan kijkt men hoe men dat dan oplost. De SGP en de VVD vroegen nog naar de tourbussen. Ik heb inderdaad een aanbod gehad van de tourbusmaatschappijen. Ik heb hun gezegd dat ik dat bij de regionale vervoersmaatschappijen onder de aandacht zou brengen, want zij optimaliseren op regionaal niveau, en zij kijken waar er capaciteit te kort is en waar er extra capaciteit nodig is. Ik heb dit dus gedeeld met de leden van het NOVVB, zodat de ov-bedrijven dit aanbod mee kunnen nemen in hun planvorming.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Bisschop van de SGP.

De heer Bisschop (SGP):

Laat er geen misverstand over zijn dat ik de wijze waarop de Staatssecretaris dit proces insteekt, waarbij geappelleerd wordt aan ieders verantwoordelijkheid en mogelijkheden, zeer waardeer. Maar ik kan mij ook wel voorstellen dat er toch iets meer regie en coördinatie mogelijk is, zeker als het gaat om specifieke doelgroepen die vanwege specifieke omstandigheden een specifiek aanbod nodig hebben. Ik heb hierover een motie achter de hand, maar ik kan ook heel goed leven met een toezegging van de Staatssecretaris. Mijn vraag aan haar is of zij bereid is om dat scherp te monitoren en te zorgen dat dit daadwerkelijk tot stand komt, zodat er een min of meer dekkend aanbod komt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik vind inderdaad dat de landelijke regie heel belangrijk is, want het ov-systeem is één systeem. Dat hangt ook allemaal aan elkaar. Tegelijkertijd zie je dat sommige vervoersvragen toch echt heel lokaal zijn en een kwestie zijn van lokaal maatwerk. Ik probeer die twee met elkaar te verbinden. Daarom zit ik elke week om tafel met die zestien partijen in het Nationaal OV Beraad. Ook is er elke week een directeurenoverleg. We hebben echt heel nauw die coördinatie met elkaar, juist om de regie goed te kunnen voeren. Daarbij worden de hoofdlijnen gezamenlijk vastgesteld en spreken we af wat de kaders zijn voor het regionale maatwerk. Daarnaast hebben we de afspraak dat als zo'n kader lokaal of regionaal blijkt te knellen, we dat terugbrengen en met elkaar bespreken hoe we daarmee moeten omgaan. Dat monitoren we absoluut. Ik ben graag bereid om de Kamer voor de zomer inzicht hierin te geven, want deze grote opstart per 1 juni gaat toch weer een heel aantal vragen met zich meebrengen. Daar zullen vast knelpunten uit naar voren komen. Ik ben graag bereid, als dat een toezegging aan de heer Bisschop kan zijn, om dat te monitoren en om voor de zomer nog even in een brief aan te geven hoe het werkt. De regierol pak ik heel nadrukkelijk.

De heer Schonis (D66):

De heer Bisschop was daarstraks een beetje bezorgd omdat hij het zo vaak met een D66'er eens is, maar nu moet ik mij zelf zorgen gaan maken dat ik het zo vaak met de heer Bisschop eens ben. Ik ben erg blij met de toezegging van de Staatssecretaris. Even voor mijn helderheid. We hebben nu een opstartfase van 1 juni tot aan de zomervakantie en daarna de fase na de zomervakantie, wanneer de scholen hopelijk weer normaal kunnen werken. Wat is de inschatting van wanneer we daar een nieuw besluit over krijgen? Is daar al wat over te zeggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De voorzitter zag mij net bij het verzoek om wat uitloop heel moeilijk kijken. Dat is omdat ik direct na dit overleg een overleg heb met de Minister van OCW en alle onderwijskoepels om weer na te denken over de volgende stap. We hopen u daar voor de zomer verder over te berichten.

We kijken steeds heel nadrukkelijk naar wat we nu moeten doen, maar we kijken ook al vooruit omdat het tijd kost om alles te organiseren. Dat is zo voor de onderwijskoepels, maar ook voor de ov-partijen. We kijken steeds naar het hier en nu én vooruit.

Mevrouw Van Esch vroeg of we data gaan monitoren en sprak haar zorgen uit over de privacy. Ja, we moeten monitoren en ja, we moeten zorgen dat dit allemaal past binnen de regels van de privacywetgeving. In het ov-protocol hebben we met alle sectorpartijen afgesproken dat we de situatie in het ov nauwgezet gaan monitoren en dat we waar mogelijk aanpassingen afspreken. Hierbij maken we bijvoorbeeld gebruik van ov-chipkaartgegevens of meldingen van vervoerders over incidenten. Ook daarbij gaan we natuurlijk goed de vinger aan de pols houden met elkaar in verband met het personeel. De data die we ontvangen zijn conform alle privacyvoorschriften. Uiteraard houden we dat goed in de gaten.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik ben van nature een optimist, maar eerlijk gezegd heb ik toch wel wat aarzelingen. Er is een nieuw normaal, maar hoe betrouwbaar is het openbaar vervoer en hoe voorspelbaar is het dat je mee kunt? Ik vind het belangrijk dat zowel medewerkers in het openbaar vervoer als reizigers een centraal meldpunt hebben waar zij hun klachten of ideeën kwijt kunnen. Het zal je maar gebeuren dat de bus eraan komt, maar de buschauffeur doorrijdt omdat de bus helaas vol zit. Ik woon op het platteland. Daar duurt het twee uur voordat de volgende bus komt. Het zal maar een onderwijzer zijn die naar zijn school moet reizen. Dus ik wil dat die knelpunten heel goed geïdentificeerd worden. Mijn vraag is of de Staatssecretaris ook bereid is om meldpunten in te stellen voor passagiers en voor werknemers.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We zitten in een situatie die zich nog niet eerder heeft voorgedaan en waarin we toch weer een weg moeten zien te vinden en dan is het vinger aan de pols houden extra belangrijk. Ik hoor dat de heer Moorlag dat ook belangrijk vindt en dan kan hij honderd verschillende casuïstieken bedenken. Hij zegt eigenlijk dat als er iets misgaat, het belangrijk is dat een reiziger dan ergens met zijn klacht terecht kan. Ik denk ook dat dat belangrijk is. Er zijn ook meldpunten bij allerlei vervoerders.

Laat ik de heer Moorlag het volgende toezeggen. Ik zal met de vervoerders bespreken hoe we het beste of op een goede manier kunnen omgaan met die klachten, zodat de reizigers weten waar zij terecht kunnen als zij zoiets meemaken en wij ook echt het gevoel hebben hoe dat in de praktijk werkt, niet alleen vanuit het perspectief van de vervoerders, maar ook van de reizigers.

De voorzitter:

Dan was mevrouw Van Esch nog.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

Dank voor het antwoord. Fijn om te horen dat met de gegevens die gebruikt worden, de privacy van mensen niet wordt geschonden. Ik ben toch nog wel benieuwd, want in een technische briefing over corona, op 8 april, gaf de heer Van Dissel van het RIVM aan dat er wel degelijk gebruik wordt gemaakt van Facebook om mobiliteit in kaart te brengen. U kijkt alsof u de mobiliteit niet op die manier in kaart brengt. Dat zou mij wel geruststellen, want ik zet wel vraagtekens bij de privacy bij het gebruik van gegevens van Facebook of van Google. Ik hoor graag een

bevestiging dat Facebook en Google absoluut uitgesloten zijn van die mobiliteit.

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

Ik weet niet precies waar mevrouw Van Esch aan refereert, dus dan is het ook moeilijk om er heel concreet iets over te zeggen. Laat ik het zo zeggen: het resultaat moet zijn dat wij te allen tijde conform het vangnet van de privacy werken. Daar moeten wij ons aan houden: dat wij altijd conform alle voorschriften van de privacywetgeving werken. Daar staan de Minister en ik gezamenlijk voor. We zullen nog even nazoeken waar deze opmerking betrekking op had, maar die waarborg staat.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Extra hierbij: we merken de afgelopen weken dat er door het Ministerie van VWS wel degelijk aan een telecomdatawet wordt gewerkt, waarbij wij ons afvragen of die voldoet aan de huidige privacywetgeving. Ik benadruk nogmaals dat wij ook als het gaat om het in kaart brengen van mobiliteit zeker willen weten dat er alleen gebruik wordt gemaakt van gegevens van mensen die geanonimiseerd zijn. Facebook en Google staan in dat opzicht niet heel erg goed bekend, om daar op die manier gebruik van te kunnen maken.

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

Dat zal dan ook vast aan de orde komen bij de behandeling van die wet, maar ik begrijp uw punt goed. Wij zullen altijd zorgen dat we binnen alle privacyvoorschriften werken.

Dan nog twee vragen, ter afronding van dit vrij algemene blok over drukte. Het gaat niet alleen over drukte nu, maar ook over perspectief. Daar is aandacht voor gevraagd door mevrouw Kröger. Hoe zorgen we ervoor dat het ov ook in de toekomst weer beschikbaar is? De ChristenUnie en D66 vroegen daar ook aandacht voor. Ik deel die zorg. Daarom zeg ik ook dat we steeds vooruit moeten kijken; niet alleen naar het hier en nu, maar ook naar volgende stappen.

Voor nu: we hebben geen andere mogelijkheid dan vanuit gezondheids-perspectief zeggen dat maar 40% van de reizigers mee kan in het openbaar vervoer. Dat is nu zoals het is. Nog geen halfjaar geleden hadden wij een discussie over de groeicijfers, die zo groot waren. De vraag was toen: hoe gaan wij dat met elkaar managen? Ik denk dat we inderdaad moeten kijken of we ook de goede dingen kunnen vasthouden van een aantal maatregelen die we nu moeten nemen vanuit gezondheids-perspectief, namelijk het spreiden, voor de periode daarna. Dat is zeker ook zoals wij daarnaar kijken.

Het openbaar vervoer zal een belangrijke rol moeten blijven spelen in de binnenstedelijke mobiliteit, als je alleen al kijkt naar ruimtevraagstukken. Niet voor niks hebben wij in onze mobiliteitsschets, in het Mobiliteitsfonds, in de lange lijnen die we hebben getrokken, ook steeds de link tussen woningbouw en bouwen bij ov-knooppunten benadrukt. Al dat soort lange lijnen blijven natuurlijk ook staan. De opgave van de Minister en mij gezamenlijk is om het hele mobiliteitssysteem zo goed mogelijk te laten werken. Dat is inclusief dus een volwaardig ov.

Dan kom ik bij...

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat heeft mevrouw Van Esch haar laatste vraag.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik heb het gevoel dat ik een aantal antwoorden gemist heb. Daarom doe ik ze nu. Ze horen volgens mij bij dit blokje. Ik heb een aantal suggesties gedaan om de capaciteit op het spoor te vergroten, waaronder de inzet van personentreinen in plaats van het goederenvervoer per spoor, omdat

dat nu minder is. Ik noemde de mogelijkheid om het klassereizen op te heffen als het te druk mocht zijn in de tweede klasse. Kunnen we toch nog extra materieel inzetten om treinen te vergroten? Die drie suggesties hebben wij gedaan. Ik heb daar nog geen antwoord op.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We gaan nu weer rijden volgens een volledige dienstregeling. Dat wil zeggen dat er niet veel capaciteit over is op het spoor. We hopen natuurlijk juist ook dat het spoorgoederenvervoer weer zo snel mogelijk volledig rijdt. Dus daar zie ik niet zoveel ruimte. Of er een specifiek knelpunt in de tweede klasse versus de eerste klasse en wat daar de mogelijkheden zijn, neem ik mee als suggestie. Dat zullen we in de gaten houden. We gaan opschalen per 1 juni. We zullen dan ook dit soort knelpunten, als die zich voordoen, met elkaar kunnen bespreken. Wat het extra materieel betreft: we gaan nu eigenlijk gewoon al het materieel inzetten. Daarmee zitten we weer op 100% van de inzet van het materieel, waarmee we dan 40% van de reizigers kunnen vervoeren.

Voorzitter. Dan ga ik door naar de vragen over de financiën. Daar zijn best wel veel vragen over gesteld. Daar kan ik heel lang of heel kort het antwoord op geven. Het is een ingewikkelde puzzel, maar we zijn met deze bedrijven in goed gesprek. We hopen binnenkort tot een afronding te komen. Het mooiste was natuurlijk geweest om dat voor 1 juni al te doen. Het is bijna 1 juni. Misschien halen we dat nog, misschien net niet, maar we zijn echt in een gesprek. Ik heb heel duidelijk van u allemaal gehoord dat u onderschrijft hoe belangrijk het is dat deze bedrijven ook hun werk kunnen blijven doen. Dat kan natuurlijk niet met de verliezen die ze op dit moment maken doordat ze maar zo weinig reizigers mee mogen nemen. Dan komt natuurlijk de vraag op wat dan een reële vergoeding is. Dat is precies het gesprek dat we voeren. We voeren het gesprek over een beschikbaarheidsvergoeding. Dat doe ik samen met de Minister van Financiën.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is natuurlijk wel een heel kort antwoord. Op 1 juni gaan ook de scholen weer volledig open. Hoe zou het zijn als we tegen leraren zouden zeggen «40% van uw salaris komt eraan»? Het is natuurlijk een hele gekke situatie dat we voor 1 juni iets vragen van die bedrijven en dat er volstrekt geen duidelijkheid is over het financieel kader. Ik vind dat merkwaardig, met name omdat we aan de andere kant wel zeggen: ze gaan naar 100%, maar we willen kijken of het nog meer zou kunnen zijn. We hebben het over die tourbussen, waar wij ook als GroenLinks vragen over gesteld hebben. Dat kost ook geld. Wat je natuurlijk wil is inzichtelijk hebben wat die bedrijven allemaal kunnen doen om maximaal te leveren, zodat ze zo veel mogelijk mensen mee kunnen nemen in het ov, en hoeveel geld daarvoor nodig is. Dat zou informatie zijn die wij als Kamer zouden moeten hebben. Als dat per 1 juni ingaat, is het natuurlijk merkwaardig dat wij op de donderdag ervoor nog geen enkel zicht op info hebben.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Op één punt ben ik het niet met mevrouw Kröger eens en dat is dat de Kamer alle bedrijfsinformatie zou moeten hebben, want het is voor een deel ook gewoon bedrijfsvertrouwelijke informatie. Maar ik begrijp uit haar non-verbale communicatie dat ze dat niet probeert te zeggen. Ik snap heel goed dat ze heel graag voor het debat van vandaag de financiële oplossing had gehad. Dat snap ik heel goed. Ik had die ook graag al gehad. We werken er echt keihard aan met alle bedrijven. We hopen echt snel tot een afronding te komen. We delen breed in de Kamer het inzicht in de noodzaak. Ik wil het echt graag nog voor 1 juni afronden. Dat is het nog niet. Er wordt nog keihard aan gewerkt. Misschien lukt het net wel nog voor 1 juni of misschien is het net erna. Ik had het ook liever voor

1 juni gehad. Dat deel ik met mevrouw Kröger. Ik had het liever hier bij u neergelegd, zodat u er nu kennis van had kunnen nemen en we er nu over hadden kunnen spreken. Het is helaas nog niet zo ver. Maar we werken er echt heel hard aan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik geloof graag dat de Staatssecretaris er op dit moment hard aan werkt. Ik vraag me wel af hoe het kan dat we in deze situatie terecht zijn gekomen. De luchtvaartsector zat op dag één van de crisis om de tafel met twee Ministers. Bij de ov-sector, waar miljoenen mensen dagelijks gebruik van maken en waar ze veelal van afhankelijk zijn, is vier dagen voordat ze 100% capaciteit moeten rijden volstrekt onduidelijk waar de financiën vandaan komen. Hoe zijn we in deze situatie terechtgekomen? Hoe wordt de Kamer voor de rest betrokken bij het verdere verloop?

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

Ik heb de tijdlijn ook nog even bekeken en volgens mij heeft collega Van Nieuwenhuizen al op 26 maart met de vervoerders om tafel gezeten. Die hebben dus ook meteen met een bewindspersoon om tafel gezeten. Het is een complexe puzzel. Het is een goed gesprek, maar het is ook een complexe puzzel. Het zijn zeer verschillende bedrijven met zeer verschillende financiële stromen. Tegelijkertijd moet je iedereen recht doen en op zoek gaan naar een generieke regeling. Ik hoop echt dat we binnenkort tot een afronding zullen komen. We zullen de Kamer daar ook over informeren. Nogmaals, ik deel uw gevoel helemaal; het was heel fijn geweest als we het vandaag al hadden kunnen bespreken. Ik constateer alleen dat het nog niet helemaal zo ver is. We zijn wel echt een heel eind op streek met de gesprekken, maar het is gewoon een ingewikkeld gesprek, omdat het een ingewikkelde puzzel is.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Het is ingewikkeld. Ik denk aan de zinsnede «het is een uitdagende functie», zoals die in het functieprofiel van menigeeen heeft gestaan. Dat is dezer dagen wel heel erg werkelijkheid geworden. In mijn bijdrage heb ik ook gevraagd om een aantal randvoorwaarden, zoals stoppen met privatiseren en de buitenlandse deelnemingen van de NS afbouwen. Ik heb gevraagd naar de blootstelling. Ik heb gevraagd om ook sociale voorwaarden te verbinden aan steun. Dan vind ik het antwoord van de Staatssecretaris gewoon te kort, want daar wordt helemaal niet op ingegaan. Ik snap wel dat de gesprekken lopen, maar er moet wel klare wijn worden geschonken.

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

Met het oog op de tijd en alle onderwerpen die we behandelen, dacht ik: geef ik het korte of het lange antwoord? U wilt met elkaar toch het lange antwoord. Daar heeft u ook recht op. Dan zal ik nog op een paar wat meer specifieke punten ingaan.

De PVV had nog gevraagd naar ERTMS; maar goed, daar kom ik dan zo meteen wel op.

Laat ik dan misschien eerst even naar de specifieke punten over deze voorwaarden gaan. Kijken we ook naar bepaalde randvoorwaarden? We hebben natuurlijk duidelijk gezegd: open boeken, geen bonussen, geen dividenduitkeringen. Dat soort randvoorwaarden geldt ook voor het vaststellen van zo'n beschikbaarheidsvergoeding. Daar zitten dus wel degelijk randvoorwaarden aan. Je kunt er ook eindeloos veel voorwaarden aan hangen. Dat betekent dat aan de andere kant het gesprek ingewikkelder wordt en het langer duurt voordat je bepaalde zaken kunt afronden.

Dan kom ik op uw vraag over de buitenlandse deelnemingen van de NS. Als het gaat om Abellio, is dat aan de Minister van Financiën als aandeel-

houder van de NS. Dat is dus niet iets wat we als onderdeel van de beschikbaarheidsvergoeding met elkaar bespreken. Het zegt natuurlijk wel iets over de positie van de NS en de financiële positie van de NS in de breedte, maar niet zozeer iets over de beschikbaarheidsvergoeding. Mevrouw Kröger vroeg nog of er een mogelijkheid is om aanbestedingen, zeker die dit jaar plaatsvinden, uit te stellen. Volgens mij refereerde de heer Moorlag daar ook aan. Daar hebben we inderdaad gesprekken over met alle partijen. Er bestaan mogelijkheden, maar dat is maatwerk en niet altijd nodig. Dat kan via verlenging van de huidige concessie of via tijdelijke gunning van een noodconcessie. De Europese Commissie heeft ook een guideline gemaakt over wanneer hiervan gebruikgemaakt kan worden, speciaal toegespitst op de COVID 19-situatie. Dat hebben we dus in kaart gebracht. Maar we voeren ook het gesprek met alle concessieverleners, om te kijken of er reden is om hier gezamenlijk een lijn in te trekken. Dus ook dat gesprek loopt. Dit zijn bijzondere omstandigheden en daar wil je zorgvuldig mee omgaan.

De heer Moorlag stelde nog de vraag, die hier eigenlijk bij hoort, of we dat niet on hold moeten zetten. Dat is eigenlijk meer een vraag die past bij het debat over de spoorordering. Daar gaan we binnenkort ook nog met uw Kamer over spreken. Ik informeer u op korte termijn over mijn integrale besluit over de spoorordering en dan hebben we op 29 juni dat debat. Vragen over marktwerking in den brede en privatisering passen dus eigenlijk bij dat gesprek.

Dan vroeg de heer Ziengs nog naar TESO. Hij vroeg of er niet één lijn voor alle eilanden getrokken moet worden. Zoals ik aan uw Kamer heb gemeld, ben ik in gesprek met de ov-bedrijven en de Friese Waddenveren over een beschikbaarheidsvergoeding. Er is geen concessierelatie tussen TESO en het Rijk of de decentrale overheden, maar uiteraard houden we ook de bereikbaarheid van Texel natuurlijk goed in het oog. Ook wat dat betreft kan het niet waar zijn dat daar een discontinuïteit zou ontstaan. Dus ook daar houden we de vinger aan de pols.

Dan had de PVV nog een vraag over investeringen in ERTMS. Net als het verloop van de coronacrisis is ook het verloop van de mobiliteitsvraag lastig te voorspellen. Maar we hebben binnenkort ook nog weer een debat met elkaar specifiek over ERTMS. Hier zit ook geen link met de beschikbaarheidsvergoeding. Dat even voor dit moment.

Dan ga ik over naar het volgende blokje: het ov-protocol, met name de toegankelijkheid.

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat, is er nog een interruptie van de heer Van Aalst. Maar als het echt over iets gaat wat we in het volgende debat zouden kunnen behandelen, dan is dat aan te raden.

De heer Van Aalst (PVV):

Er staan volgens mij nog twee vragen over financiën open. De eerste betreft de vergoeding aan een 100%-staatsdeelneming, in dit geval NS. Ik heb al aangekondigd om daarover met een motie te komen. De tweede vraag betreft de gebruikersvergoeding voor het spoorgoederenvervoer, om dat juist te stimuleren.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben de specifieke vraag van de heer Van Aalst over de vergoeding voor de NS even kwijt. Wat betreft de gebruikersvergoeding voor het spoorgoederenvervoer: ook daar houden we, net zoals we dat doen voor alle bedrijven, goed in de gaten wat de afnemende opbrengsten zijn, of er juist toegenomen parkeerkosten zijn en dergelijke. Er is op dit moment geen aanleiding tot wijzigingen op basis van de cijfers zoals het spoorgoederenvervoer die op dit moment laat zien. De heer Van Aalst heeft ook

een paar opmerkingen gemaakt over Kijfhoek, maar die passen eigenlijk beter in een ander debat. Ik deel wel zijn zorgen over die situatie daar.

De voorzitter:

De heer Van Aalst kan zijn vraag nog even verduidelijken.

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

De vraag over de WNT-norm was of het aan de buitenwereld en aan al die hardwerkende mensen in het ov uit te leggen is dat een directeur 4 ton verdient en dat wij zo meteen steun aan dat soort bedrijven geven. Ik vind het prima dat we die bedrijven overeind houden, dat die banen gegarandeerd zijn, maar vindt de Staatssecretaris niet met de PVV dat zo'n vergoeding dan niet acceptabel is?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij is de lijn: geen bonussen en geen dividend. Het punt van verdere specifieke arbeidsvoorwaarden binnen een bedrijf is ook echt iets wat aan de aandeelhouder, dus Financiën, is.

De voorzitter:

Ik zag ook de heer Laçin nog.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb in mijn bijdrage een aantal aanvullende voorwaarden aan staatssteun gesteld die voor de SP belangrijk zijn, zoals meer zeggenschap. Ik heb ook onderzoek naar nationalisatie genoemd, wat ook door het kabinet is genoemd als uiterste redmiddel. Ik ben dus wel benieuwd welke aanvullende voorwaarden, zoals we die bijvoorbeeld ook aan KLM hebben gesteld, de Staatssecretaris samen met de Minister van Financiën denkt te kunnen stellen aan ov-bedrijven op het moment dat er specifieke steun komt voor de sector of voor bedrijven. Meer zeggenschap, minder marktwerking en geen ontslagen zijn voor de SP essentiële punten. Kan de Staatssecretaris daar wat meer over zeggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik schetste al dat het een heel diverse sector is. Bij één bedrijf zijn wij als Staat gewoon 100% aandeelhouder. Dus hoeveel zeggenschap wil je hebben, zou ik zeggen. Daarnaast rijden veel van de andere bedrijven natuurlijk in concessie van een decentrale overheid. Dan gaat het over de decentrale overheden. Dan is het dus ook geen zeggenschap die je als Rijk zou hebben. De wijze waarop zij dan willen omgaan met hun concessiegunning of -aanbesteding, is natuurlijk aan hen. Maar nogmaals, dat zijn meer vragen voor het debat over de spoorordering. Die zie ik in ieder geval niet zo gerelateerd aan de bereikbaarheidsvergoeding. Ik wil overgaan naar het volgende blokje. Dat gaat over het ov-protocol, met name toegankelijkheid. Maar ik zie dat de heer Laçin nog iets wil zeggen.

De voorzitter:

Ja, hij heeft nog een vervolgvraag. Ik was even aan het luisteren naar de griffier.

De heer **Laçin** (SP):

Onze griffier is ook altijd heel interessant om naar te luisteren, dat weet ik. Er is natuurlijk nog wel een vervolgvraag. Ik weet dat er bij de NS sprake is van 100% staatsdeelname, dus dat zit in ieder geval goed. Maar bij het stads- en streekvervoer is de provincie concessieverlener. Maar dat is wat anders dan aandeelhouder van een bedrijf zijn. Want we gaan nu wel staatssteun verlenen aan bedrijven, denk ik zo. De vraag is welke aanvullende voorwaarden de Staatssecretaris en de Minister van

Financiën daaraan willen verbinden. Spoorordering is vooral spoor, maar we hebben het hier ook over ov-bedrijven. Dus ik zou, wat dat betreft, van de Staatssecretaris toch wat meer informatie willen. Als ze die nu heeft.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

In die laatste zin zit de crux. Ik zal u natuurlijk kunnen informeren over de voorwaarden wanneer we de volledige regeling hebben vastgesteld. Ik heb wel een paar voor ons belangrijke randvoorwaarden genoemd. De heer Laçin noemde het punt van het personeel. Ik denk we aan de andere kant ook wel zorgen hebben over te weinig personeel, met ook een vergrijzende beroepsbevolking in het openbaar vervoer. Daar zit op dit moment dus niet mijn grootste zorg. We hebben die mensen keihard nodig om het ov te laten draaien.

Voorzitter. Mevrouw Sazias had het over uniforme maatregelen bij alle vervoerders. Dat gaat eigenlijk om de vraag: is het voor reizigers straks helder? Ook Rover heeft het belang daarvan nog eens een keer benadrukt. Het is belangrijk dat reizigers overal in het openbaar vervoer weten aan welke regels ze zich dan moeten houden, op elke plek waar ze in dat openbaar vervoer stappen. Rover is in dat NOVB ook betrokken geweest bij alle discussies daarover. Daar onderstreept Rover met recht het belang ervan. Maar in alle gesprekken zijn we daar juist mee bezig geweest. De ov-partijen hebben dat echt met elkaar heel goed afgestemd. Hierover hebben we met de ov-partijen zelfs ook nog weer een mediacampagne afgestemd, die vanaf volgende week gaat lopen. Daarin worden die heldere boodschappen gegeven. Daarnaast is er gekozen voor eenduidige bordjes, bijvoorbeeld voor het mondkapje. Ik kan u verklappen dat er zelfs is besloten kleuren te gebruiken die geen van de vervoerders als company colours had. Dus tot op dat niveau zijn wij met elkaar aan de slag geweest. En tegelijkertijd is een metro natuurlijk niet hetzelfde als een bus, dus zal in de praktijk de aanwijzing in de metro net iets anders zijn dan in de bus. Dus ook daar zoeken we de juiste mix. We proberen echt de regie te voeren waar het nodig is om het voor de reiziger overzichtelijk en helder te maken, maar we moeten ook ruimte laten voor de uitwerking en de professionaliteit binnen de bedrijven zelf. Daarin zoeken we met elkaar de balans. En daarom ook hebben we een wekelijks overleg, want het is allemaal best veel werk. Er zijn ook allerlei werkgroepen die daarmee aan de slag zijn. Dus hieraan wordt echt gezamenlijk gewerkt door de vervoerders. En ik zeg nogmaals: ook dit gaat echt in goede samenhang en ook dit zullen we goed gaan monitoren. Zijn er dingen onduidelijk, dan komt dat weer op tafel bij het NOVB.

Een heel belangrijke vraag die velen van u hebben gesteld, gaat over mensen met een beperking. Ook daarop heb ik een kort en een lang antwoord. Het korte antwoord is: ik zet erop in om het serviceniveau voor mensen met een beperking terug te brengen naar het niveau van voor de coronacrisis. Want ja, het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn. Voor mensen met een beperking zijn het extra uitdagende tijden. Dus ja, we gaan daarvoor zorgen, niet alleen bij de NS, maar ook bij de andere vervoerders. Er komt voor de zomer hierover ook nog een brief. Je komt natuurlijk voor allerlei nieuwe vraagstukken te staan, bijvoorbeeld inderdaad bij de plaatsaanduiding. Hoe maak je het ook voor mensen met een visuele beperking helder? Kortom, dit biedt nieuwe uitdagingen bij allerlei vraagstukken, maar bij iedereen is er de intentie om dat serviceniveau voor mensen met een beperking terug te brengen naar het niveau van voor de coronacrisis. Daar wordt nu door iedereen gezamenlijk aan gewerkt. Dus ja, de buschauffeurs gaan weer klaptredes bedienen en er zal weer reisassistentie zijn. Op die manier gaan we het dus voor mensen met een beperking mogelijk maken. Het is terecht dat u daar allemaal aandacht voor hebt gevraagd.

De voorzitter:

Volgens mij bent u klaar met het blokje over mondkapjes, maar...

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

Nee, het blokje over mondkapjes heb ik nog niet gehad.

De **voorzitter:**

Oké. Ik dacht dat omdat u het bijvoorbeeld over de kleuren had.

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

Nee, voor de mondkapjes gaan we geen kleur voorschrijven, voorzitter.

(Hilariteit)

De **voorzitter:**

Maar voordat u het daar uitgebreid over had, zei u dat het in het overleg met de vervoerders ging tot over de vraag wat de kleur moest zijn. Ik was niet de enige die daarover in verwarring was, want ook Öztürk sloeg even aan. Maar gaat u verder.

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

Oké. Bij die kleuren gingen over de bordjes. Laat mij die verwarring dus snel even wegnemen. Bij die kleur ging het over het bordje dat op verschillende plaatsen in het ov zal worden gehangen en waarop staat: denkt u aan het mondkapje. Daarvoor is er een uniforme stijl gekozen. Het gaat dus om een uniforme stijl van de bordjes, en niet over de stijl van de mondkapjes zelf. Over de kleur van de bordjes hebben de vervoerders met elkaar overeenstemming. Hieruit blijkt maar weer: een misverstand zit in een klein hoekje. Fijn dat u dat helpt ophelderen, voorzitter.

De **voorzitter:**

Maar over dit punt is er nog wel een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker, namelijk over de toegankelijkheid. De Staatssecretaris zegt: die moet terug naar het niveau van voor corona. Maar volgens mij is dat op dit moment niet voldoende. We gaan met gekleurde stickers werken. Hoe zit het met routegeleiding op stations voor mensen met een visuele beperking? Volgens mij moet daar dus nog een tandje bij, juist in deze tijd. Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris zegt dat dit breder geldt dan alleen voor NS, dat het voor de hele ov-keten moet gelden. Maar kan de Staatssecretaris dan ook duiden hoe het straks, vanaf 1 juni, bijvoorbeeld met die stickers en met die routegeleiding gaat werken voor mensen met een visuele beperking, voor blinden, voor hulpbehoevenden?

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

Ik heb volgens mij zelf benadrukt dat deze periode ook nieuwe uitdagingen met zich meebrengt. Daarmee doel ik onder andere op deze. Ik was al blij dat ik u tot in de details kon vertellen hoe we het gaan doen, tot aan de kleuren van de bordjes toe. Op dit punt kan ik het nog niet precies vertellen, maar we gaan er wel snel duidelijkheid over proberen te geven. Dat gaat in eerste instantie ook via de organisaties van mensen met een beperking, om te zorgen dat zij het weten, maar we zullen ook de Kamer daarover informeren. Er vinden ook goede gesprekken over plaats. Overigens krijg je geen boete als je op een verkeerde stoel zit. Daar worden geen boetes voor uitgedeeld. Voor een deel kunnen mensen in het openbaar vervoer ook door de servicemedewerkers geholpen worden om een goede plaats te vinden, net zoals ze worden geholpen met instappen. Dat wordt allemaal uitgewerkt tussen de vervoerders en het personeel en de organisaties van mensen met een beperking, maar het is terecht dat uw Kamer daar zo aandacht voor vraagt.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Heel fijn om te horen wat de ambities zijn van de Staatssecretaris. Ik wil haar vragen of dit ook tot die ambities behoort. In eerste termijn heb ik er aandacht voor gevraagd dat het voor mensen met een beperking heel belangrijk is dat zij in elke bus of trein dezelfde maatregelen kunnen verwachten, ongeacht het onderscheid tussen de vervoerder. Is dat ook de ambitie van de Staatssecretaris?

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

Een bus is niet hetzelfde als een trein en daarmee wordt het al moeilijk om hier ja op te zeggen. Daarom houd ik het liever bij de ambitie zoals ik die net heb geformuleerd: om gewoon terug te gaan naar het serviceniveau dat we voor corona hadden, zowel in de trein als in de bus als in de metro, zodat mensen weer weten waar ze op kunnen rekenen. Dat is eigenlijk de vraag die mevrouw Van der Graaf stelt: geldt dat voor alle modaliteiten, dat je zowel in de bus als in de trein weet dat je de hulp krijgt die nodig is als je reist? Daar zeg ik heel graag ja op, want dat is echt de ambitie van de vervoerders gezamenlijk. Of dat overall 100% precies hetzelfde zal zijn, dan zit ik weer op die balans tussen wat je op hoofdlijnen met elkaar afspreekt en wat het maatwerk is bij de individuele vervoerder, zoals dat ook voor de coronacrisis was.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dan is het toch goed om hier nog even op door te gaan. Voor de coronacrisis was er ook verschil tussen vervoerders en binnen de verschillende vervoersmodaliteiten. Niet elke busmaatschappij had dezelfde eisen. Niet elke treinvervoerder had dezelfde eisen. Ik denk dat het in dit geval, in deze bijzondere tijden, heel belangrijk is om per vervoersmodaliteit wel dezelfde eisen neer te leggen en dat dat ook de ambitie is van deze Staatssecretaris. Ik hoop ook echt dat ze hierover in gesprek gaat met de organisaties. Dat is een van de belangrijkste boodschappen van de organisaties, dat weet ik, maar ik hecht er wel aan dat de inzet bij de gesprekken is om in deze tijden tot aanpassingen te komen.

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

Het is goed om hier inderdaad even op door te gaan, want we vragen heel veel van de vervoerders om te doen. Ik kan gewoon niet overzien wat ik zeg als ik tegen mevrouw Van der Graaf zeg: ja, we gaan ervoor zorgen dat het overall precies hetzelfde wordt, dus ik wil er voorzichtig mee zijn om iets te beloven wat ik niet kan waarmaken. Maar ik snap wel haar intentie. Ik snap ook dat zij die wens overbrengt. Een van de voordelen – tussen aanhalingstekens – van deze situatie is dat we heel intensief met heel veel partijen contact hebben, dat we steeds kijken hoe we dingen mogelijk maken en hoe we de dingen goed regelen, nu we die toch opnieuw moeten gaan inregelen. Ik zal dat verzoek om zo veel mogelijk uniformiteit, zoals geformuleerd door mevrouw Van der Graaf, meenemen naar de vervoerders, om te kijken of we dat mogelijk kunnen maken. Voorzitter. Dan ook een gemeenschappelijk punt, letterlijk rond de tafel, want de Minister heeft er ook al veel over gezegd: de fiets. Ik ben vandaag ook weer op de fiets gekomen, dus u kent mijn voorliefde voor dat praktische, schone, snelle vervoermiddel.

Het is belangrijk dat er duidelijkheid is voor de reiziger over de fiets in het ov. In alle eerlijkheid, in die hele aanpak doen we het stap voor stap. Bij de eerste stap, vanaf juni, hebben we gezegd dat de fiets niet mee kan in het ov. Denk er maar aan dat je instapt bij de ene deur en uitstapt bij de andere deur, dan zou dat betekenen dat je die fiets door de hele coupee mee moet nemen, of dat je tegen de instaprichting in gaat. We hebben met de vervoerders afgesproken dat de fiets bij deze eerste stap niet meegaat in de trein. Maar we hebben ook afgesproken dat we in de maand juni, als we zijn opgestart, gaan kijken hoe dat werkt en of we wel

de mogelijkheid vinden om de fiets alsnog weer toe te laten in de trein. Daarnaast – dat was ook een expliciete vraag – zijn vouwfietsen nog steeds toegelaten in de trein, dus daar is sowieso geen probleem. Op allerlei stations zijn er ook ov-fietsen bij geplaatst, juist om die combinatie van fiets en trein mogelijk te maken. Maar we zitten gewoon met een bijzondere, beperkende situatie, dus ik vraag begrip. Ik snap dat het voor sommige reizigers echt ingewikkeld is. Ik zal er echt alles aan doen om zo snel mogelijk die combinatie van fiets en trein weer te normaliseren. Maar we moeten dit stap voor stap doen, dus ik vraag ook uw geduld om in ieder geval even in de maand juni te zien hoe het gaat. Dan zullen we ook het punt van de fiets evalueren.

Het is denk ik belangrijk om ook duidelijk te maken dat er in dat algemene verbod een uitzondering is voor vervoer over water. De waterbus en de pontjes zijn al ingericht voor het meenemen van de fiets. Dat is wat anders dan de bus of de metro, waar dat in principe wat minder het geval is. Voor waterbus en pontjes geldt dat het materieel hier in hoge mate voor is ingericht en dat het veilig kan zonder dat dit verarring oplevert bij de reiziger. We houden echt de komende maand de vinger aan de pols. Ik hoor duidelijk Kamerbreed dat u graag wil dat de fiets snel weer normaal meekan in de trein. Die wens deel ik zeker, maar we moeten even kijken of dat ook in te passen is.

Wat de fiets in de breedte betreft zijn wij – de Minister heeft daar een aantal dingen over gezegd – vanuit die trapsgewijze voorkeursvolgorde voor mobiliteit in gesprek met allerlei partijen over het praktisch gezien ruimte bieden aan de fiets. In de gesprekken met de gemeenten hebben wij ertoe opgeroepen om ruimte te maken voor de fiets. Dat is dan natuurlijk aan de gemeenten. Je loopt soms ook tegen praktische zaken aan, bijvoorbeeld dat je, als je een rijbaan beschikbaar wilt maken voor de fiets, een verkeersonveilige situatie kunt krijgen als er rechts van die rijbaan parkeerplaatsen zijn. Dus ook als je meer ruimte wilt maken voor de fiets, is het in de stedelijke omgeving soms best wel een puzzel hoe je dat op een goede manier kunt doen. Dat moeten we echt aan de gemeenten laten, maar we zitten wel steeds met hen om tafel. De Minister heeft ook al iets gezegd over de manier waarop we dit financieel proberen te ondersteunen. Daarnaast spreken we in de coalitie Anders Reizen met de werkgevers ook heel nadrukkelijk over de inzet van de fiets, om het openbaar vervoer en in de breedte de mobiliteit te ontlasten. Dat staat dus absoluut prominent op de agenda van het ministerie in de breedte. Voorzitter, dat waren mijn vragen over de fiets.

De heer **Ziengs** (VVD):

Als het gaat over vormen van vervoer, heeft de Staatssecretaris het of over de fiets of, in een eerder stadium, over de auto. Maar we hebben natuurlijk ook nog speedpedelecs. We hebben elektrische scooters. Er is tegenwoordig van alles waarmee je je kunt voortbewegen. Ik vind wel dat de Staatssecretaris zich heel erg alleen focust op die onderwerpen, omdat ze het kennelijk zelf zo fijn vindt om op zo'n fiets te zitten, maar er zijn ook hele andere dingen waar je heel goed op kunt rijden. Heeft de Staatssecretaris ook opties bekeken waarmee dat makkelijker wordt?

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

Het zal de heer Ziengs misschien verbazen waar ik inmiddels allemaal op heb gezeten. Dat is veel meer dan alleen de traditionele fiets. Natuurlijk moeten we ook kijken naar de andere mogelijkheden. De heer Ziengs noemde al de speedpedelec. Dat is inderdaad een bijzondere vorm van een elektrische fiets, waarmee je heel grote afstanden snel kunt afleggen. Dus natuurlijk kijken we breder. De fiets staat denk ik in deze zin model voor de snelle lokale of interlokale verplaatsing, maar uiteraard zijn er veel meer mogelijkheden. De heer Ziengs noemde ook de scooters. Het gaat erom dat we de wegen en het openbaar vervoer, waar de druk al snel

groot wordt, proberen te ontlasten door die reizen die niet per se met de auto of het ov hoeven, op andere manieren te doen. De heer Ziengs mag «de fiets» wel wat breder lezen, als hem dat geruststelt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet dat de Staatssecretaris een warm hart voor de fiets heeft en dat er ook op allerlei manieren dingen bij elkaar gehaald worden. Ik maak me er een beetje zorgen over dat het toch wel heel erg wordt overgelaten aan gemeenten, die op dit moment natuurlijk al... Een onderzoek gaf deze week al aan dat 40% van de gemeenten zegt dat ze, als ze in de knel komen, als eerste gaan bezuinigen op beheer en onderhoud. En ze komen in de knel. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is welke kansen er zijn vanuit het klimaat, vanuit de stikstofaanpak en vanuit de verkeersveiligheid, om gemeenten echt te ondersteunen om ruimte voor de fiets te creëren. Denk aan het naar voren halen van bepaalde infrastructuurmaatregelen. Er zijn allerlei dingen te verzinnen, maar ik denk wel dat die gemeenten daar hulp bij nodig hebben.

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

Ja. We kijken ook naar alle mogelijkheden en benutten die waar mogelijk. Uiteindelijk slaat het neer in de gemeenten en is het de bevoegdheid van de gemeenten om het te doen. Die bevoegdheid ligt daar, dus zij zullen het uiteindelijk moeten doen. Wij kijken echt in de breedte waar we kunnen ondersteunen. Het is misschien goed om in de volgende brief die we aan de Kamer sturen – we zijn volop in actie – nog eens even wat meer informatie te geven over welke mogelijkheden we zien.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Een heel korte, praktische oproep. Ik begrijp dat er nu in treinen wordt omgeroepen dat vouwfietsen niet mee mogen worden genomen. Ik hoor dat van meerdere mensen. Volgens mij zijn er nauwe en op dit moment misschien nog nauwere contacten tussen de vervoerders, dus ik zou bij dezen even de oproep willen doen om dat te verduidelijken. Het wordt wel degelijk aangegeven dat dit niet zou kunnen.

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

Het meldpunt van de heer Moorlag in actie. We zullen zorgen dat het meteen even wordt doorgegeven, want dit is inderdaad niet de bedoeling. De vouwfiets mag mee. Het heropstarten op deze manier is iets we nog nooit eerder hebben gedaan. Het is belangrijk dat dit soort signalen snel doorkomen en dat we dan actie kunnen ondernemen. Er mag geen onduidelijkheid over zijn dat de vouwfiets mee mag.

Voorzitter. Dan de mondkapjes. Daar is al eerder veel over gezegd. Om de kans op besmetting en verspreiding van het coronavirus via het ov te minimaliseren, is besloten dat in het ov het dragen van niet-medische neus- en mondbescherming per 1 juni verplicht zal zijn voor iedereen van 13 jaar en ouder. Dit gebeurt op advies van het RIVM en op verzoek van de ov-partijen. Een aantal van u, volgens mij ook de heer Öztürk, vroegen naar ventilatie. Het is een aanvulling op algemene hygiënemaatregelen. Er wordt gekeken naar schoonmaken et cetera en of de ventilatie voldoende is. Het is een aanvulling op de algemene hygiënemaatregelen. De vuistregel blijft dat medische mondkapjes zijn bestemd voor als je met zieken werkt, want die beschermen de arts en de patiënt. Niet-medische kapjes beschermen de omgeving en beperken het risico dat je je medezijger besmet als je het virus bij je draagt maar misschien niet weet dat je ziek bent. Want als je wel weet dat je ziek bent, blijf je thuis. Dat moet voor iedereen heel helder zijn.

Welke mondkapjes moet je hebben? Het gaat dus over de niet-medische mondkapjes. Die worden niet door de overheid verstrekt, maar we hebben wel de btw op de mondkapjes geschrapt. Sjaal- en sokvarianten zijn niet

toegestaan. Het gaat erom dat ze mond en neus goed bedekken en goed aansluiten. Het NEN heeft ook een specificatie gepubliceerd voor de productie van mondkapjes, zodat men weet hoe men het moet doen, aangezien er nog geen Europese norm is vastgesteld.

Waar zijn de mondkapjes allemaal beschikbaar? Op die vraag heb ik een best uitgebreid antwoord. In principe zullen ze op elk station gekocht kunnen worden bij alle vestigingen van Kiosk, AKO, Albert Heijn, HEMA en Etos en in de snoepautomaten op de perrons. Ook de drie servicepoint-winkels verkopen niet-medische mondkapjes. Er hoeft geen btw te worden betaald; voor mondkapjes geldt het 0%-tarief.

Zijn de regels met betrekking tot de mondkapjes voor de veerponten voldoende duidelijk, vroeg mevrouw Postma ook. De verplichting voor een mondkapje is voor het openbaar vervoer en de Waddenveren. Daarvoor is de verplichting juridisch verankerd. Ook hier is het niet altijd mogelijk om een afstand van 1,5 meter te houden. Voor de overige veren geldt een mondkapje als advies. Er zijn er 150, variërend van een klein fietspontje tot grotere. Die vallen niet onder de wettelijke verplichting, maar daar is het wel het advies. Je krijgt geen boete als je dat niet hebt. De veerdiensten zijn wel gevraagd om het protocol zo veel mogelijk te volgen en geven hun maatregelen duidelijk aan op hun website. Ook zijn er natuurlijk borden en stickers op de veren zelf. Ook hier houden we het in de gaten. Als we echt denken «er loopt iets mis», kunnen we altijd nog wat aanpassen.

De heer Van Aalst had een vraag over het schoonmaken. De vervoerders geven aan aanvullend schoon te maken. Hoe vaak en hoe precies verschilt per aanbieder en per modaliteit. Ik was bij de NS op bezoek op Den Haag Centraal en sprak daar met een van de schoonmaaksters. Zij zei: we hebben een hele instructie gekregen van waar mensen het meeste de trein aanraken. Ze hebben dus een aanvullende instructie gekregen waar ze precies moeten schoonmaken. Op allerlei manieren wordt ervoor gezorgd dat de treinen goed worden schoongemaakt.

Dan een belangrijk punt, waar volgens mij mevrouw Van Esch naar vroeg. Waar moeten mondkapjes worden weggegooid? Voor alle duidelijkheid: mondkapjes zijn restafval en horen dus in de grijze bak. Gooi mondkapjes in de grijze bak. De vouwfiets mag mee. Gooi mondkapjes in de grijze bak. Twee heldere berichten, denk ik.

De PVV vroeg naar het sms-alert. Dat werkt inderdaad goed. Er is een pilot mee gedaan en die was zo succesvol dat de NS al heeft besloten tot opschalen. Het is belangrijk dat reizigers zich veilig voelen in de trein. Andere vervoerders zijn bij de evaluatie betrokken en kunnen daar ook mee aan de slag. Daarover komen we ook nog met elkaar in overleg, absoluut.

Dan was er een vraag over het boerkaverbod en mondkapjes. Er zit een uitzondering in de wet van het boerkaverbod, die zegt: als het om veiligheidsredenen noodzakelijk is, dan mag het. Daarom past het mondkapje dus ook bij de wettelijke bepaling.

Hoe worden de medewerkers in het ov beschermd?

De voorzitter:

Ik krijg de indruk dat de heer Öztürk daar nog een vraag over wilde stellen, dus voordat u verder gaat naar het volgende punt, de heer Öztürk.

De heer Öztürk (DENK):

Het ideale moment. De Staatssecretaris zegt dus: dit mag wel en hiervoor wordt geen boete opgelegd.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kan het vanaf deze afstand niet beoordelen en ik wil er ook voor oppassen op casuïstiek in te gaan. De wet over het boerkaverbod bevat een uitzondering. Een mondkapje moet goed aansluiten op neus en mond

en dat past binnen de uitzondering die binnen de wet al is voorzien: wanneer het nodig is voor de veiligheid, dan mag zo'n bescherming worden gedragen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Het gaat om de handhaving. Hoe gaat u dit handhaven? Wie gaat het handhaven? Gaan we hiervoor een boete opleggen van € 90 of iemand uit de trein halen? Of gaan we hiervoor geen boete opleggen? Dat is nu onduidelijk en ik denk dat het goed is, juist in deze tijden van onduidelijkheid, dat we elkaar ergens vinden. Die tegenstrijdigheid moet ervan af. Ik denk dat de afgelopen twee maanden heel veel mensen, ook bij de PVV, zich zijn gaan bezinnen op dat boerkaverbod. Ik denk dat wij elkaar de afgelopen twee maanden ook hebben kunnen aankijken, van: wat hebben we elkaar de afgelopen twee jaar aangedaan? Misschien is het nu tijd om dit te verbinden en allebei geen boete op te leggen. Bent u bereid om in deze tijden met de handhavers in gesprek te gaan en mensen met een boerka niet te gaan beboeten?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de Staatssecretaris.

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

Dit is een stuk wetgeving van mijn collega van BZK. Als we het al hebben over dingen bij elkaar brengen, dan lijkt dit mij een punt om bij elkaar te brengen met de Minister van BZK die over deze wet gaat. Ik kreeg een vraag over hoe dat past in de juridische systematiek van die wet. Dat heb ik u uitgelegd. Verder heb ik, als het erom gaat dingen bij elkaar te brengen en vertrouwen te hebben in de handhavers, er ook wel vertrouwen in dat zij daar op een goede manier mee om zullen gaan.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb ook een vraag over de handhaving, niet per se over dit punt. We hebben een hele discussie gehad over welke mondkapjes nou wel of niet zijn toegelaten in het ov. De Staatssecretaris zegt: draag niet-medische mondkapjes, maar uit ervaringen van mijn fractiegenoten bij de SP weet ik dat bij heel veel winkels – ik zal geen namen noemen – ook gewoon mondkapjes worden verkocht mét keurmerken. Als ik die vrij kan kopen, dan lijkt het mij heel raar dat ik daarvoor een boete zou kunnen krijgen in het ov. En het verlengde daarvan is natuurlijk dat wij van conducteurs of van buschauffeurs niet gaan verwachten dat zij gaan controleren of er een keurmerk op een mondkapje zit, ja of nee. Dus kan de Staatssecretaris daar iets meer informatie over geven?

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

Een mondkapje in het ov is verplicht. Daarop kan worden gehandhaafd. Er zal echter niet worden gehandhaafd op het soort mondkapje dat je draagt, want het zou inderdaad, precies zoals de heer Laçin schetst, ondoenlijk zijn om met een loepje overal het CE-keurmerk te gaan detecteren. Dat gaan we echt niet doen. Dus een mondkapje is verplicht. We hebben de keuze gemaakt om expliciet op te roepen niet-medische mondkapjes te dragen, omdat we willen voorkomen dat er een concurrentie met de zorg ontstaat. Daarom hebben we dat willen expliciteren, maar je krijgt geen boete als je een medisch mondkapje draagt, al is de oproep echt: doe dat niet. De mondkapjes in het ov zijn bedoeld om anderen te beschermen en daarvoor volstaan niet-medische mondkapjes. Het is goed om dit te verhelderen.

De **voorzitter**:

De heer Schonis heeft een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Dank, voorzitter. De vraag van de heer Laçin was in grote lijnen ook mijn vraag. Goed om te horen dat daar niet op gehandhaafd wordt. In het verlengde daarvan heb ik ook gevraagd naar de beschermingsmiddelen voor mensen die in het ov werken. Maar misschien komt dat antwoord nog. Zo te zien wel, ja.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar mevrouw Sazias.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Ik had gehoopt dat de Staatssecretaris nog zou ingaan op mijn vraag. Ik heb gevraagd: wat als je om medische redenen geen mondkapje kunt dragen?

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

Soms wordt er gerappelleerd over een vraag die nog in mijn stapel zit. De eerstvolgende vraag was namelijk: wat als iemand geen mondkapje kan dragen door een beperking? Voor sommige problemen dringt een oplossing zich niet meteen op, maar hierover hebben we nauw contact met belangenbehartigers en vervoerders. We gaan kijken hoe we dat aanpakken. We moeten met de vervoerders bedenken hoe we dat oplossen. Hoe zorgen we voor goede werkinstructies voor het personeel, zodat zij weten hoe ze daarmee om moeten gaan? Dit zijn allemaal de uitzoekvragen in verband met de nieuwe situatie. We proberen uiteraard daarover zo snel mogelijk helderheid te hebben.

Dan de vraag van D66, de SP en de PVV naar de werknemers in het openbaar vervoer. Bij het nadenken over het systeem dat ik u aan het begin uitlegde, hebben we steeds nagedacht over de vraag hoe we het werkbaar houden voor het personeel. Dan weet je dat te veel leunen op handhaving heel veel problemen gaat opleveren. Daarom werken we met algemene gedragsregels en organiseren we het werk zo dat we de druk op het personeel zo veel mogelijk verlagen. Volgens mij zei de heer Van Aalst dat we nieuwe vormen van agressiviteit zien, zoals coronahoesters et cetera. Dat is de realiteit. Ook dat hebben we meegenomen in het nadenken over de vraag hoe om te gaan met de bescherming van het personeel. Bij het stapsgewijs mogelijk maken van meer mobiliteit staan ook de veiligheid en de gezondheid van het ov-personeel en de reiziger voorop. We hebben met alle partijen eenduidige afspraken gemaakt door dezelfde uitgangspunten te hanteren en de samenwerking te optimaliseren. We hebben een protocol naar de Kamer gestuurd. Dat is een protocol op hoofdlijnen dat verder uitgewerkt dient te worden in de werkinstructies. Voor ov-medewerkers zijn er niet-medische mondkapjes. Ook heeft men de mogelijkheid een spatkap te benutten. De boa's, dus degenen die echt binnen 1,5 meter van iemand moeten komen, namelijk de medewerkers van Veiligheid en Service op de stations, krijgen net als de politie wel een medisch mondkapje in een noodkitje. Dat kunnen ze dan opzetten op het moment dat het nodig is. Zo werkt het bij de politie ook. De veiligheid- en servicemedewerkers in het openbaar vervoer worden dus op dezelfde manier uitgerust. Ze hoeven er niet de hele dag mee rond te lopen, maar moeten ze naar een situatie toe waarvan de inschatting is dat je binnen die 1,5 meter moet komen, dan kunnen ze het mondkapje opzetten om vervolgens goed beschermd in de situatie in te grijpen.

Ook hier spreken we wekelijks met de hele sector. We houden goed de vinger aan de pols om te zien of er eventueel verdere maatregelen nodig zijn.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de Staatssecretaris dit blokje even afmaakt. Dan geef ik daarna de heer Van Aalst het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Van Aalst had het over agressief gedragen, zwartrijden en spugen. Wat doen we daaraan? Gelukkig houdt de meerderheid van de reizigers zich aan de gemaakte afspraken. Men houdt ook rekening met elkaar. Ook dit is iets wat we samen moeten doen. Laten we de reiziger ook een compliment maken, want tot nu toe gaat het eigenlijk heel goed. Maar er zijn ook reizigers die zich er niet aan houden. Dat gedrag is niet acceptabel en wordt ook niet getolereerd door de handhavers in het openbaar vervoer en door de politie. Reizigers riskeren bij onbehoorlijk gedrag ook een boete die kan oplopen tot € 400. Dat gaat dus verder dan de € 95 voor zwartrijden of het niet dragen van een mondkapje. Je kunt dus een boete krijgen van € 400. Bij een spuugincident of kuchen binnen 1,5 meter onder verbale bedreiging of uiting van besmetting wordt direct gehandeld. Hiervan zal met de politie een proces-verbaal van geweld tegen een medewerker met een publieke taak worden opgemaakt. Ook kan de dader via de noodwet worden verplicht tot een test om vast te stellen of deze persoon corona heeft. Uiteraard is er ook een mogelijkheid voor de ov-medewerker om zich direct te laten testen. Geweldsincidenten worden in die zin dus echt hoog opgenomen.

Er werd ook gevraagd waarin een en ander verankerd is. De juridische basis is nu in de noodverordeningen verankerd. Straks komt het in de wet. Dan handhaving en boete. Vervoerders hebben dus de mogelijkheid om handhavend op te treden. Primair is dat de ov-boa. Zoals nu ook al gebeurt, gaan zij eerst de-escalerend te werk. Een reiziger die geen mondkapje draagt, wordt hier eerst op aangesproken en krijgt de gelegenheid om alsnog een kapje op te zetten of anders bij de volgende halte het voertuig te verlaten om een kapje aan te schaffen. Wordt daaraan geen gehoor gegeven, dan is het net als in andere situaties. Je kunt een boete van € 95 krijgen als je met je voeten op de stoel zit. Dat gebeurt ook niet altijd, maar als je er echt in persisteert en de conducteur uitscheldt, dan kan hij je een boete geven. Het vertrouwen in de professionaliteit in dat soort gevallen moeten we hier ook hebben.

In het openbaar vervoer geldt de verplichting om een niet-medisch mondkapje te gebruiken alleen in het voertuig zelf, dus niet in het station, niet op het perron en niet bij haltes. Want daar kun je gewoon de regel van 1,5 meter handhaven. Anders krijg je ook daar hele moeilijke overgangssituaties: een stoep gaat over in een tramhalte en die gaat weer over in een stoep. Op een bepaalde plek zou je dan wel een mondkapje op moeten hebben, terwijl dat dan weer niet nodig is als je er net naast gaat staan. Daarom hebben we gezegd: de plicht om een mondkapje te dragen geldt in het openbaar vervoer, dus in het voertuig. Maar zet het kapje wel tijdig op, om te voorkomen dat je dringsituaties krijgt. Buiten het voertuig mag je zelf weten of je een mondkapje draagt of niet.

De Waddenveren hebben geen boa's in dienst. Voor de Waddenveren worden in overleg met de veiligheidsregio's afspraken gemaakt over toepassing en handhaving van de verplichting om een mondkapje te dragen.

Er reizen niet standaard boa's mee. Daarnaast is door 50PLUS gevraagd. Als je daarvoor zou kiezen, zou je op elke bus een tweede persoon moeten inzetten. Maar je ziet hier in Den Haag bijvoorbeeld al dat de teams van boa's weer her en der in de tram stappen. Dit gebeurt voor voldoende pakkans. En sowieso kan het personeel natuurlijk altijd aan de bel trekken als er zich een situatie voordoet. Dan komt ook de politie. Dat hebben we ook nog een keer besproken met de Minister van Justitie in de veiligheidsafspraken die we daarover gemaakt hebben. Ook vakbonden en dergelijke waren daarbij aanwezig. Dus dat hebben we ook aan de juridische kant goed met elkaar doorgesproken.

Ik heb nog een nabrander. De NS bevestigt dat de vouwfiets mag. Er wordt omgeroepen dat er geen fiets vervoerd mag worden. Zo staat het ook op de website. Dat krijg ik terug op het meldpunt. Voorzitter. Dit was in principe de laatste vraag die ik heb genoteerd.

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

Ik kom toch even op het ov-tuig. De theorie is mooi, maar ik heb twee concrete voorbeelden waar ik me achter de schermen continu hard voor heb gemaakt en die ik toch nu ook wil noemen. In het ene geval gaat het om een conducteur die in elkaar is geslagen. In het tweede geval gaat het om de mevrouw die ik ook in mijn spreektekst noemde. Zij is buschauffeur. Zij is bespuugd. En in beide gevallen is er eigenlijk vrij weinig tot niets gedaan met de aangifte. Voor de PVV is dit echt onacceptabel. Dit soort mensen moeten we echt bij kop en kont uit die bus of die trein pleuren en er nooit meer in laten. Als je dat soort vieze, smerige dingen doet, moet je geen boete van € 400 krijgen; dan heb je wat mij betreft gewoon geen recht meer op openbaar vervoer. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

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

Ik ben het totaal met de heer Van Aalst eens dat dit soort gedrag onacceptabel is. Daarom is er een boete van bijna € 400, en je krijgt ook een aantekening op je strafblad. Onder de huidige omstandigheden worden geweldsincidenten ook extra zwaar opgenomen. Dat blijkt ook uit de aanpak van het Openbaar Ministerie in volgens mij een van de twee zaken die de heer Van Aalst noemt, namelijk in de zaak van het bespugen van een buschauffeur in Maastricht. In die zaak is snelrecht toegepast en is een straf van acht weken onvoorwaardelijk uitgesproken. Want we moeten heel duidelijk het signaal afgeven dat dit echt niet kan. Het is belangrijk dat we aan het personeel die spatkappen ter beschikking stellen, zodat we voorkomen dat ze per ongeluk in zo'n situatie terechtkomen. Het moet ook heel helder zijn dat het onacceptabel is als je op zo'n manier met ons personeel omgaat, dat er is voor ons allemaal. En het is ook prima om dat ook hier, vandaag in dit debat, op deze manier nog een keer te benadrukken.

De **voorzitter**:

Ik geef zo het woord aan mevrouw Sazias, maar ik wil de leden alvast het volgende in overweging geven. Als wij straks de tweede termijn in anderhalve minuut zouden kunnen doen, zou dat mooi zijn. U hebt echter gerekend op twee minuten spreektijd. Dus u heeft in principe twee minuten spreektijd, maar we gaan dan wel over de beschikbare tijd heen.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Ik was nog benieuwd naar het antwoord op de volgende vraag. Misschien heb ik het antwoord gemist. We hebben het gehad over het schoonmaken van de vervoermiddelen, maar ook de ventilatie is ontzettend belangrijk. Meneer Van Aalst zei al: de ramen kunnen niet meer open. Ik zie aan de Staatssecretaris dat zij de vraag daarover al beantwoord heeft. Dan heb ik dat gemist. Misschien kan zij het antwoord nog even kort herhalen?

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

Ook ventilatie is een belangrijk onderdeel en ook daarover hebben we met de vervoerders afspraken gemaakt. Ik heb tegen de heer Öztürk ook gezegd: we nemen ook alle nieuwe inzichten steeds mee. Die bespreken we ook steeds met de vervoerders. Dus: ja.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder, met haar laatste blokje. Daarin zitten de overige vragen.

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

Hier zit de vraag van mevrouw Van Esch over vrachtvervoer op het spoor en meer personenvervoer. Maar daar heb ik al op geantwoord.

Mevrouw Kröger vroeg nog wat we kunnen doen voor reizigers die niet meer met de samenreiskorting kunnen reizen. Dat kan inderdaad gewoon tijdelijk niet. Reizigers worden immers opgeroepen om zo veel mogelijk alleen te reizen, ook omdat het over noodzakelijke reizen gaat. Dus ik begrijp deze keuze voor dit moment, maar die zal op enig moment ook weer tegen het licht gehouden moeten worden.

De vraag van de heer Van Aalst over spoorgoederenvervoer heb ik ook al beantwoord.

De heer Öztürk heeft nog een vraag gesteld over de taxi's. Naast de genoemde financiële ondersteuningsmaatregelen kunnen taxiondernemers op verschillende manieren hun lasten tijdelijk verminderen. Ik noem het bijzonder uitstel van betaling bij de Belastingdienst. Bij de RDW is het mogelijk om voertuigen tijdelijk te schorsen, zodat ondernemers geen kosten hoeven te maken voor de naleving van voertuigverplichtingen. Daarnaast wordt ook vanuit de branche gezocht naar mogelijkheden voor coulanceregelingen met leasebedrijven en verzekeraars. En ik ben me er ook van bewust dat dit pakket aan maatregelen en regelingen niet voor alle ondernemers toereikend zal zijn. In de breedte zien we dat natuurlijk in de economie, maar ik ben wel blij dat we in ieder geval deze maatregelen hebben en ik ga ervan uit dat dit voor de meeste ondernemers voldoende houvast zal bieden om in de nabije toekomst hun activiteiten weer voort te kunnen zetten. Dat is wat ik hierover kan melden.

De **voorzitter**:

De laatste vraag, meneer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Zou de Staatssecretaris ook iets willen zeggen over de verzekeringskwestie, waar ze al een aantal maanden mee bezig is? En wil ze ook iets zeggen over de effecten van Uber waar de vrije taxi's mee worstelen?

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

Op die twee punten heb ik geen nadere ontwikkelingen te melden. Dit zijn inderdaad langlopende dossiers, die voor een deel ook bij de Minister van Financiën liggen. Ik heb daarover nu niet zo direct nieuwe ontwikkelingen te melden.

De **voorzitter**:

De Minister gaat door met het blokje «overige».

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

Voorzitter. Dit was het in dat blokje, en daarmee ben ik ook gekomen aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de tweede termijn. Ik verzoek de leden om moties op de kop op tafel te leggen. Op die manier houden we de juiste volgorde aan. Onze bodes pakken de moties dan van uw tafel af. Ze pakken ze allemaal tegelijk. Het woord is aan mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Dank. Ik wil beginnen met nogmaals mijn blijdschap uit te spreken over de Europese regeling die gaat komen waardoor rijbewijzen die in coronatijd verlopen zijn, nog zeven maanden geldig zijn. Dat betekent als ik het goed heb ook dat die rijbewijzen geldig zijn in alle landen van de Europese Unie. Dat betekent dus dat ik een mailtje kan sturen naar de meneer in Spanje die in paniek was en die zei: ik kan niet meer autorijden, want mijn

rijbewijs is verlopen en hoe moet ik dat verlengen? Dat betekent dat ik ook een mailtje kan sturen naar een meneer die mij in een mail zei: ik wil zo graag op visite bij mijn familie in Duitsland en ik wil dat op een manier doen die coronaproof is. Dus volgens mij is dit echt een fantastische uitkomst van de verlenging.

Ik ben ook heel erg blij dat we hier met elkaar hebben gesproken over de vervoerbewegingen die komen gaan. Ik ben heel benieuwd hoe het zich gaat ontwikkelen. Ik hoor van zowel de Minister als de Staatssecretaris dat de Kamer daar goed in meegenomen wordt, door alle scenario's die eraan komen.

Over één ding wil ik nog een motie indienen. Die zal ik vervolgens netjes op z'n kop op het tafeltje leggen. Die motie gaat over de helmplicht voor de snorfietzers. Voor onze fractie is het heel belangrijk dat daar echt druk op blijft staan en dat we dit zo snel mogelijk regelen. Dus zie deze motie als een aanmoediging.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de verkoop van snorfietzen enorm is gestegen, mede door de coronacrisis;

constaterende dat de Kamer in januari 2019 de motie-Von Martels c.s. (29 398, nr. 652) heeft aangenomen en daarin de regering verzoekt om spoedig een wetsvoorstel voor te leggen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietzers;

overwegende dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdens het AO Verkeersveiligheid op 5 februari 2020 heeft aangegeven dat het verdiepende onderzoek echt los kan worden gezien van het ontwerpbesluit, waardoor er geen enkele vertraging door zal optreden;

overwegende dat er veel ernstige ongevallen met snorfietzen plaatsvinden, waardoor elke maand telt;

verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen dat het ontwerpbesluit helmplicht snorfietz uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer wordt gezonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Schonis, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 97 (35 300-XII).

We gaan heel gauw verder met de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vele vragen. Ik ben erg blij om te horen dat we bij het ov in eerste instantie uitgaan van het gezond verstand van mensen. Ik heb in de aanloop naar dit debat en eerder al wat tweets voorbij zien komen over of je niet meer moet met apps. Ik weet dat ze bij het CDA erg enthousiast kunnen doen over apps – daar heb ik verschillende geluiden over gehoord – maar ik denk dat het verstandig is om te kijken hoe het

uitpakt als we met z'n allen gewoon ons gezond verstand gebruiken. Ik ben erg blij om dat te horen. Ik vind het erg belangrijk om te benadrukken dat het ov voor iedereen toegankelijk blijft en moet blijven. Daarom hebben we nog een motie. Ook die is misschien meer ter aanmoediging dan omdat ik het niet zou vertrouwen, maar ik wil de motie toch even indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat momenteel 1,5 meter afstand moet worden gehouden in het openbaar vervoer als gevolg van de coronacrisis;

overwegende dat de anderhalvemetermaatregel niet altijd uitvoerbaar is voor mensen met een lichamelijke beperking;

overwegende dat mogelijke veranderingen in de fysieke omgeving van het openbaar vervoer wellicht niet duidelijk zijn voor mensen met een visuele beperking en eventueel hun hulp- of assistentiehond;

overwegende dat veel mensen met een lichamelijke beperking afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en dat het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor iedereen met een noodzakelijke reis;

verzoekt de regering maatregelen te nemen zodat mensen met een lichamelijke beperking gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, ook tijdens de crisis,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 98 (35 300-XII).

De heer Schonis (D66):

Voorzitter, ik weet niet of ik nog veel tijd heb; ik had nog één opmerking, want de heer Ziengs had het er net over waar de Staatssecretaris al dan niet allemaal in zou zitten. Volgens mij was het punt dat de Staatssecretaris zei dat je je fiets wel of niet meeneemt in de trein, maar ineens kwam de heer Ziengs met een auto aanzetten, op dat moment. Dat vond ik zo'n bijzonder moment. Dat wou ik nog even markeren. Voor de rest dank voor de tijd, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, maar als het korter kan, leden, mag dat ook altijd. Dus ik ga snel naar de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik heb drie moties, dus die ga ik meteen voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de overheid door de coronacrisis veel geld overmaakt naar bedrijven om werkgelegenheid te behouden;

overwegende dat er aanvullende voorwaarden gesteld kunnen worden aan sector- of bedrijfsspecifieke steun;

overwegende dat meer zeggenschap in of nationalisatie van bedrijven op lange termijn voordelig kan zijn;

van mening dat het ov van cruciaal belang is voor de Nederlandse werkgelegenheid en economie en daarnaast onmisbaar is voor veel mensen die er dagelijks gebruik van maken;

verzoekt de regering meer zeggenschap over het ov en ov-bedrijven op te nemen als voorwaarde bij eventuele staatssteun;

verzoekt de regering tevens om het ov op te nemen in het onderzoek naar nationalisatie van bedrijven als uiterste redmiddel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 99 (35 300-XII).

Tweede motie, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel hulpbehoevenden en mensen met een beperking afhankelijk zijn van het ov;

overwegende dat de genomen coronamaatregelen niet eenduidig zijn;

van mening dat het ov voor iedereen toegankelijk moet zijn en blijven;

verzoekt de regering om zo snel als mogelijk met uniforme maatregelen te komen, waarbij de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en hulpbehoevenden in de hele ov-keten wordt gewaarborgd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Van Esch, Kröger, Moorlag en Sazias.

Zij krijgt nr. 100 (35 300-XII).

De derde motie.

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vanaf 1 juni 2020 een mondkapjesplicht geldt in het ov;

overwegende dat veel ov-werknemers niet het gevoel hebben dat ze hierdoor hun werk veilig kunnen doen;

overwegende dat aanvullende maatregelen en beschermingsmiddelen nodig zijn;

verzoekt de regering onderzoek te doen naar aanvullende beschermingsmiddelen zoals gelaats- en spatschermen en het gebruik hiervan, en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 101 (35 300-XII).

De heer **Laçin** (SP):

ik heb ook nog inbreng geleverd over de fiets in combinatie met het ov. Een motie van mevrouw Van der Graaf die straks wordt ingediend, hebben wij ook ondertekend.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. De heer Van Aalst, PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik de interruptie die ik net niet meer kreeg, toch nog even gebruiken. Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat we ov-tuig keihard moeten straffen. Die acht weken onvoorwaardelijk is inderdaad een gepaste straf en dat lijkt mij ook een hele goede straf. Misschien is het nog wel te weinig, maar het is in ieder geval beter dan een geldboete. Dat is in de beide gevallen die ik net noemde, niet gebeurd. Allebei zijn ze ermee weggekomen. Dat vind ik heel erg jammer; dat zou niet de bedoeling moeten zijn.

Ik dien kort twee moties in, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ov-personeel in heel Nederland de kans loopt besmet te raken tijdens hun werkzaamheden;

van mening dat dit absoluut voorkomen moet worden;

verzoekt de regering de veiligheid van het ov-personeel in Nederland te waarborgen door ov-bedrijven te laten voorzien in voldoende beschermingsmiddelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 102 (35 300-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. De tweede motie heeft te maken met de steun die er ongetwijfeld zal komen voor de vervoerders die het momenteel heel lastig hebben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS een miljardenverlies verwacht voor de komende jaren, dit ingrijpende gevolgen gaat hebben voor de bedrijfsvoering en het personeel, en de directeur van de NS nog steeds een bovenmatige beloning krijgt;

van mening dat dit in deze tijden niet uit te leggen is;

verzoekt de regering vanwege het verwachte miljardenverlies voor de NS de vergoedingen voor bestuurders gelijk te stellen aan de Wet normering topinkomens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 103 (35 300-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

Heel kort. Ik ga ervan uit dat de Minister stuurt op een meerderheid van de automobilisten of de mobiliteitsgebruikers, dat zij daar ook op anticipeert en zorgt dat er voldoende asfalt is, zodat we zo meteen niet vastlopen. Verder ben ik blij met de opmerking van de Staatssecretaris over het boerkaverbod: de mondkapjes die nu ingevoerd zijn leveren geen enkel probleem op voor de handhaving. Dat scheelt ook voor de heer Schonis. Hij zal vannacht weer goed kunnen slapen.

De voorzitter:

Er is een verhelderende vraag van mevrouw Kröger voor u, maar ik wil de leden vragen om heel terughoudend te zijn met vragen stellen in deze tweede termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké, een hele korte vraag dan. De motie is breder, voor alle vervoersbedrijven. Klopt dat? Ik wil het even scherp hebben.

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

De motie ziet eigenlijk voornamelijk op de NS. Dat heeft ermee te maken dat de NS een 100%-staatsdeelneming is. Dat is het grote verschil. Omdat het een 100%-staatsdeelneming is, vind ik het niet uit te leggen dat daar een bestuurder rondloopt die meer dan 4 ton verdient.

De **voorzitter**:

Dan is het nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ik heb een aantal vragen en een motie. Ik zal als eerste de motie doen. Die gaat over de fiets.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de mobiliteit in de komende periode weer toe gaat nemen en dat veel verplaatsingen dicht bij huis zijn;

overwegende dat de meeste verplaatsingen minder dan 7,5 kilometer zijn en dat hierin de reguliere modal split in vrijwel gelijke delen tussen auto, ov en fiets is verdeeld;

constaterende dat steden niet meer ruimte voor auto's hebben en de capaciteit van het ov slechts 40% bedraagt en daarmee het belang van de fiets flink toe zal nemen;

overwegende dat, om de verkeersveiligheid in de anderhalvemetersamenleving te borgen, er voldoende ruimte voor de fiets moet zijn;

verzoekt de regering om voor 1 juli met een actieplan fiets te komen met daarin de mogelijkheden om, ook vanuit verkeersveiligheid en klimaatbeleid, te investeren in fietsinfrastructuur en maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 104 (35 300-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil me heel graag aansluiten bij de vraag over de helmplicht: dat wil ik ook zo snel mogelijk naar de Kamer krijgen.

Ik heb echt zorgen over de financiële ondersteuning van de ov-bedrijven, als ik hoor dat al op 28 maart de gesprekken begonnen zijn. We zijn twee maanden verder. Klopt dat? Ja. We hebben nog steeds geen pakket. Vanaf maandag moeten ze op 100% capaciteit gaan rijden. Wat is daar nou gebeurd? Is de inzet van het kabinet om het gat dat er gaat vallen, te dichten? Is dat de inzet? Daar wil ik heel graag een duidelijk antwoord op.

Ik heb ook een vraag over het vergroten van de capaciteit in het ov door de inzet van tourbussen. Ik zou dat niet graag aan iedereen overlaten; daar moet regie op gevoerd worden. Welke regiemogelijkheden heeft de Staatssecretaris daarvoor?

Ten slotte heb ik nog één vraag over de fiets in de trein. Is het mogelijk om dat in sprinters wel toe te staan? Is daarin meer mogelijk, al op korte termijn?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u, voorzitter. Ik heb nog twee moties. De ene motie gaat toch over de privacyzaak die wij hebben aangekaart. Wij blijven namelijk toch het gevoel hebben dat er in de updates rondom het coronavirus, en ook in de presentatie van 8 april, wel degelijk wordt aangegeven dat er gebruik wordt gemaakt van Google en Facebook, of dat in ieder geval de mogelijkheid daartoe bestaat. Wij hebben dus alsnog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering aangeeft de drukte in het verkeer te willen monitoren en het erop lijkt dat men data van Google en Facebook gebruikt;

van mening dat het gebruik van deze data een inbreuk op de privacy kan betekenen en inzicht in welke data er gebruikt wordt noodzakelijk is voor het waarborgen van de privacy;

verzoekt de regering inzichtelijk te maken welke data en databronnen gebruikt worden om de mobiliteit te monitoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 105 (35 300-XII).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dan ga ik snel door naar mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS aangeeft dat zij de komende vijf jaar een krimp verwacht in het aantal reizigers en dat een krimp van de organisatie onvermijdelijk is;

constaterende dat voor de coronacrisis juist nog verwacht werd dat het spoor in 2027 of zelfs al in 2025 zijn maximale capaciteit bereikt zou hebben;

van mening dat het spoor als duurzame vervoersmodaliteit een belangrijke rol speelt en moet blijven spelen in ons vervoerssysteem;

spreekt uit dat voorkomen moet worden dat deze crisis hetzelfde effect heeft in het openbaar vervoer als de vorige crisis had op de woningmarkt, namelijk het stilzetten van noodzakelijke investeringen, het vertrek van personeel en een paar jaar later ernstige tekorten;

verzoekt de regering te voorkomen dat de crisis en krimp in reizigersaantallen op de korte termijn een negatief effect hebben op de noodzakelijke capaciteitsgroei op de lange termijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 106 (35 300-XII).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Sazias.

Mevrouw **Sazias** (50PLUS):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb twee moties voor me liggen. De eerste gaat over de spreiding van reizigers over de dag. Daar heeft zowel de Minister als de Staatssecretaris heel veel over gezegd. Daar wordt op ingezet, dus deze motie ga ik niet indienen.

De tweede motie gaat over de duidelijkheid en de uniformiteit van de maatregelen. Daarover heeft de heer Laçin al een hele mooie motie ingediend. Die heb ik medeondertekend, dus deze motie dien ik ook niet in.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Sazias. Het woord is aan de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor de beantwoording. Mijn eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering te waarborgen dat mensen die een vitaal beroep uitoefenen, met voorrang gebruik kunnen maken van het ov;

verzoekt de regering tevens met de NS te regelen dat mensen met een vitaal beroep daarvoor ook gebruik kunnen maken van de eerste klas,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Moorlag en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 107 (35 300-XII).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dan mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de coronacrisis aantoont dat de NS zich met buitenlandse deelnemingen aan grote risico's blootstelt;

verzoekt de regering scenario's te ontwikkelen om de deelnemingen af te bouwen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 108 (35 300-XII).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dan mijn derde motie. De Staatssecretaris heeft daar goede dingen over gezegd, maar ik dien de motie toch in. Ik zal haar graag intrekken als ik een goede toezegging krijg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het snel identificeren van problemen, knelpunten en risico's van belang is voor de volksgezondheid en voor de veiligheid van reizigers en werknemers in het ov;

verzoekt de regering daartoe meldpunten in te stellen voor reizigers en werknemers in het ov,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 111 (35 300-XII).

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik zou die laatste motie graag intrekken, want de Staatssecretaris heeft er goede dingen over gezegd. Als zij kan toezeggen dat ze ons informeert

over de wijze waarop die knelpunten worden geïnventariseerd en als zij ook wil toezeggen om, naar analogie van wat er bij Sociale Zaken gebeurt, periodiek overleg te voeren met vertegenwoordigers van werknemers, van de mensen met beperkingen en van ouderenorganisaties, ben ik heel graag bereid om die motie in te trekken.

De voorzitter:

Volgens mij had ik die toezegging al genoteerd.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Maar ik zeg het graag nog een keer toe. Ik zal dit bespreken met de openbaarvervoerbedrijven. We zullen in de brief voor de zomer terugkomen op de vraag waar reizigers hun punten dan kunnen melden, zodat er een overzicht van de meldpunten is, zoals de heer Moorlag vraagt. Dat kunnen we in die brief meenemen. En het periodieke overleg hebben we. Die toezegging kan ik dus bevestigen.

De heer Moorlag (PvdA):

Dan trek ik de motie in.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Moorlag (35 300-XII, nr. 111) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Het is vrij ongebruikelijk dat we zo heen en weer gaan, maar goed. Ik ga nu door naar de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter. Zowel de Staatssecretaris als de Minister schetste het beeld dat aan het begin van de coronacrisis het gebruik van het openbaar vervoer procentueel enorm afnam, evenals het autogebruik, het weggebruik, et cetera. Ik had gehoopt dat dat ook het geval zou zijn met het aantal ingediende moties. In het begin zag ik daarin ook een enorme daling, maar nu zie ik het weer heel snel stijgen. Ik hoop dat we straks kunnen noteren dat het percentage voor het openbaar vervoer in hetzelfde tempo meegaat.

Ik heb slechts één opmerking en één vraag aan de Minister. Ik zag wat berichtgeving over de RAI, die voorstelde om net als in dertien andere landen de eisen voor een motorrijexamen wat te verlichten, bijvoorbeeld door het theorie-examen te laten vervallen; het praktijkexamen blijft dus wel. Dat zou misschien ook wat extra ruimte kunnen geven op het asfalt. Ik geef het alleen maar mee aan de Minister. Wellicht heeft zij daar gedachten over. Ik hoor het graag.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Bisschop, SGP.

De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter. Ik heb drie opmerkingen. Allereerst dank aan de Minister en de Staatssecretaris voor de uitvoerige en gedegen beantwoording van de vragen. Mijn tweede opmerking: ik heb vertrouwen in de integrale aanpak van de beide bewindspersonen, als het gaat om het uitwerken van coronagerelateerde maatregelen die worden gestoeld op gestructureerd periodiek overleg. Ik denk dat dat de sleutel is om tot goed beleid te komen.

Dan mijn derde opmerking. Ik had een motie voorbereid, maar ik vraag nog even een bevestiging van de Staatssecretaris. In die motie vroeg ik aan de regering om aandacht voor en om rekening te houden met de positie van studenten uit landelijk gebied en aan te sturen op regionale afspraken en maatwerk. Ik heb haar dat eigenlijk horen toezeggen en ik

heb besloten om die motie niet in te dienen in het volste vertrouwen in deze toezegging, die ik graag bevestigd zie. Dat was het.

De voorzitter:

Die toezegging heb ik hier ook genoteerd, dus ik kan bevestigen dat dat net is gebeurd.

De heer **Bisschop** (SGP):

Dan hoeft de Staatssecretaris dat zelfs niet te bevestigen.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter. Vooral in deze tijden moeten we onduidelijkheid en zaken die heel moeilijk te handhaven zijn proberen weg te nemen. Er is een tegenstrijdigheid. Aan de ene kant hebben we een wet met een verbod op gezichtsbedekkende kleding, aan de andere kant is er een verplichting tot mondkapjes. Ik kom met een motie om die weg te nemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat per 1 augustus 2019 de Wet gedeeltelijk verbod gezichtsbedekkende kleding in werking is getreden;

constaterende dat per 1 juni 2020 er een verplichting is om mondkapjes te dragen in het openbaar vervoer;

overwegende dat dit onduidelijkheid en een tegenstrijdige situatie oplevert;

verzoekt de regering om geen boetes op te leggen voor het dragen van gezichtsbedekkende kleding in het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Öztürk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 109 (35 300-XII).

Dan gaan we naar mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Mevrouw de voorzitter. Ik dank ook de Minister en de Staatssecretaris voor hun uitgebreide beantwoording en ik wens hun heel veel succes en wijsheid in deze tijd, om samen met de vervoersbedrijven de beste oplossingen op maat te vinden voor alle reizigers. Daarbij denk ik ook aan de opmerkingen die de Staatssecretaris heeft gemaakt over het toegankelijk maken van het ov voor alle reizigers. Ik blijf dat ook graag volgen. Ik heb nog één motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat noodzakelijke reizen in de trein soms ook met een fiets gemaakt moeten worden;

constaterende dat de NS vanwege coronamaatregelen tijdelijk het beleid voert dat er wel vouwfietsen en hulpmiddelen voor mensen met een beperking toegestaan zijn, maar andere fietsen niet meegenomen mogen worden in de trein;

overwegende dat hiermee mensen in cruciale beroepen of mantelzorgers ernstig belemmerd kunnen worden in hun reis;

verzoekt de regering in overleg te treden met de NS om ook reizen met een fiets in de trein in noodzakelijke gevallen toe te staan en alle mogelijkheden in kaart te brengen om zo snel mogelijk fietsen wel weer in de trein mee te kunnen nemen;

verzoekt de regering tevens om samen met de NS en andere ov-vervoerders tot een oplossing te komen waardoor de fiets onderdeel kan blijven van noodzakelijke reizen, bijvoorbeeld door de OV-fiets tijdelijk kosteloos beschikbaar te stellen of het hanteren van een aanmeldsysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Kröger, Laçin, Schonis en Van Esch.

Zij krijgt nr. 110 (35 300-XII).

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Daar had ik nog één toevoeging bij, waar mevrouw Kröger zojuist ook op wees. De Staatssecretaris gaf aan dat het soms lastig is om de fiets mee te nemen in de trein, omdat je bij de ene deur moet instappen en dan bij een andere deur zou moeten uitstappen, zodat de fiets niet mee kan in de trein. Sprinters hebben het voordeel dat je aan beide kanten zou kunnen in- en uitstappen, dus daar is dat geen probleem. Kan daar ruimte voor worden gevonden? Graag een reactie.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan de bodes voor ons alle moties kopiëren, maar het is 16.00 uur, stel ik vast. Ik kijk even naar beide bewindspersonen hoe we dit gaan oplossen.

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

Als ik heel erg opschiet, zou ik nog een kwartiertje uitloop hebben. Misschien kunnen we nu alvast beginnen met het beantwoorden van de vragen die nog gesteld zijn. Dan kunnen we zo meteen, wanneer we de tekst van de moties voor ons hebben, doorgaan met de moties. Ik ben graag bereid om alvast een paar vragen te beantwoorden.

De voorzitter:

Dan beginnen we als eerste, zoals gebruikelijk is, met de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Volgens mij zijn er niet heel veel vragen gesteld. De heer Ziengs vroeg nog naar het theorie-examen voor motorrijden. Het verzoek van de RAI heeft mij ook bereikt. We hebben gekeken wat precies de verschillen zijn. Het is natuurlijk heel belangrijk dat een motor een totaal ander voertuig is dan een auto. Dat zit hem vooral in de praktijk. Het is een balansvoertuig; daar speelt heel veel bij. Ik heb het toch ook belangrijk gevonden om even bij SWOV, het instituut dat ons adviseert over verkeersveiligheid, na te gaan waar het verschil zit in het theorie-examen, vooral qua verkeersveiligheid. Dat wil ik even afwachten. Het feit dat heel veel andere landen het ook doen, is voor mij geen aanleiding om te zeggen dat wij het dan ook moeten doen. Dat moeten we echt even in het kader van de verkeersveiligheid zorgvuldig bekijken. Dat zullen we doen. Ik kan overigens al commentaar geven op de motie van mevrouw Postma op stuk nr. 97, ook al heb ik die tekst nog niet helemaal gezien. Ik moet nog even een slag om de arm houden of er niet toch iets heel geks op papier staat, maar ik vertrouw erop dat dat niet zo is. De aansporing heeft te maken met de helmplicht voor de snorfiets. Zij vraagt of ik me tot het uiterste wil inspannen om dat zo snel mogelijk te doen. Nou, daar zou ik van willen zeggen «dat zit wat mij betreft wel snor», als ik een beetje flauw mag zijn. Die motie zou ik oordeel Kamer kunnen geven. Ik kan mij tot het uiterste inspannen. Meer kan ik ook niet doen natuurlijk. U verwoordde het dan ook als een aansporing.

Voorzitter. Tot slot vond ik het ontzettend grappig dat de Staatssecretaris nou uitgerekend lijn 23 in Rotterdam als voorbeeld nam, want de heer Laçin weet ook dat die bij De Kuip stopt. Als fervent gebruiker van die lijn sprak mij dat zeer aan.

Dank u wel.

De voorzitter:

Goed, dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal niet net doen alsof ik daar elke week in zit, maar ik heb wel een zoon die graag in die lijn met die bestemming zit. Er waren nog een aantal vragen die ik heb genoteerd.

In reactie op mevrouw Kröger het volgende. Zij bedoelt het vast niet zo, maar ze schetst nu eigenlijk een beetje het beeld alsof we twee maanden lang eigenlijk niks hebben gedaan met die ov-bedrijven, terwijl in die twee maanden heel hard is gewerkt aan het zorgvuldig afschalen en daarna aan het zorgvuldig opschalen. De heer Bisschop, meen ik, had het over de functieomschrijving met daarin «uitdaginge functie». Nou, het was echt een hele uitdaging om dit te doen met het hele ov. Tegelijkertijd hebben we ons ook gerealiseerd dat daar een beschikbaarheidsvergoeding bij hoort. Het is terecht dat u daar allemaal naar gevraagd heeft, maar ik zou het niet helemaal reëel vinden als de indruk zou blijven bestaan dat er die twee maanden niks is gebeurd. Nogmaals, ik had heel graag de oplossing vandaag al bij u neer willen leggen en ik deel ook het belang van zo'n vergoeding om het ov, ook letterlijk, beschikbaar te houden. Daarom heet het ook een beschikbaarheidsvergoeding. Er wordt dus echt aan gewerkt om dat mogelijk te maken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik realiseer me dat er heel veel is gebeurd, maar de vraag was: wanneer was duidelijk voor de, toen nog, Minister dat er een beschikbaarheidsvergoeding nodig was en hoe kan het dat die nu nog niet gerealiseerd is, terwijl ze over vier dagen op maximale capaciteit moeten rijden? Wanneer was dat inzicht er en waarom duurt het zo ongelooflijk lang?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als je van 100% naar 10% gaat, dan zie je dat er een gat valt. Zo'n gat kun je nog wel opvangen als het maar kort duurt, maar naarmate het langer duurt, wordt dat alweer lastiger. Het inzicht in wat nodig is, ontwikkelt zich natuurlijk ook met de tijd. Het feit dat het allemaal langer duurde en we nu ook het perspectief hebben dat we voor langere tijd wellicht nog niet op 100% van het ov zitten, maakt dat vraagstuk ook groter. Het is voor een deel inherent aan de ontwikkeling van de situatie dat je er niet vanaf dag één een beeld van hebt. Nogmaals, ik deel met u dat ik het nu al graag had gehad en dat ik het graag al met u besproken had. Ik snap ook dat u dat graag wilt, dus daar vinden we elkaar.

Dan de vraag over de fiets in de trein en de sprinter. Die vraag is eigenlijk ook gesteld door de ChristenUnie. De complexiteit in het organiseren van het openbaar vervoer is dat het voor de reiziger helder moet zijn. Als je met je fiets wel in de sprinter mag, maar niet in de aansluitende intercity, dan sta je daar op het perron met je fiets. Het feit dat het ergens misschien technisch wel kan maar op een andere plek technisch niet, maakt het eigenlijk geen boodschap aan de reiziger. Het onderscheid tussen de fiets en de vouwfiets leidt al tot verwarring als we niet oppassen. Ik heb wel heel goed heb gehoord dat u echt graag wil dat we de fiets meenemen zo snel mogelijk weer mogelijk maken. Dat wil ik ook graag. We moeten dingen stap voor stap doen. Ik kom daar zo meteen bij de beoordeling van de motie nog even op terug, maar dat is een reden waarom we geen onderscheid hebben gemaakt tussen de sprinter en de intercity. Anders is het op een gegeven moment voor reizigers te ingewikkeld: kan het nou wel of kan het nou niet? Dat leidt dan weer tot incidenten en problemen, en daar willen we nou juist het personeel weer tegen beschermen. Het is niet optimaal, maar we proberen er in die zin het beste van te maken voor de reiziger en het personeel, ook in deze moeilijke periode.

Ik kijk even of de moties er al zijn. Misschien kan de Minister dan doorgaan met de moties. Daarna ga ik ook in op de moties.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb de motie van mevrouw Postma nog steeds niet gezien, maar ik ga ervan uit dat die oordeel Kamer is.

Dan heb ik de motie op stuk nr. 105 van mevrouw Van Esch: verzoekt de regering inzichtelijk te maken welke data en databronnen gebruikt worden om mobiliteit te monitoren. Zoals de Staatssecretaris ook al aangaf, willen wij natuurlijk alles keurig volgens de regels doen: AVG, NIS Directive en noem het maar op. Om iedere twijfel die daarover mocht zijn weg te nemen, zou ik deze motie oordeel Kamer willen geven.

De voorzitter:

Op dit moment komen de pakketten met de moties binnen. Die gaan als eerste naar de Minister en de Staatssecretaris en dan ook naar de leden, want dan kunnen we het allemaal goed noteren. De motie op stuk nr. 97 van mevrouw Postma heeft oordeel Kamer. De motie op stuk nr. 105 van mevrouw Van Esch van de Partij voor de Dieren heeft ook oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb 'm nu net gezien en het blijft hetzelfde. Verder had ik geen moties, dacht ik. Ik denk dat de rest voor de Staatssecretaris is.

De voorzitter:

Nou, dan gaan we direct door met de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik was nog een beetje aan het lezen, dus misschien heb ik af en toe nog een leesmomentje nodig.

De motie op stuk nr. 98 van de heer Schonis en mevrouw Van der Graaf vraagt de regering om maatregelen te nemen, zodat mensen met een lichamelijke beperking gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, ook tijdens de coronacrisis. We zijn het er met elkaar over eens dat dat zo veel mogelijk moet kunnen, dus ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 98 heeft oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 99 van de heer Laçin verzoekt de regering om voorwaarden op te nemen bij eventuele staatssteun aan bedrijven. Dit loopt echt vooruit op de regeling die ik nog bij u neer ga leggen, dus ik ontraad deze motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 99 is ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 100 van de heer Laçin en anderen verzoekt de regering om zo snel mogelijk met uniforme maatregelen te komen waarbij de toegankelijkheid voor mensen met een beperking wordt gewaarborgd. Als ik de motie mag lezen als «zo veel mogelijk uniform» – dat was de discussie die we net hadden – dan bekijken we samen met de vertegenwoordigers van mensen met een beperking en vervoerders wat er nog nodig is en kan ik de motie oordeel Kamer laten. Ik zie aan de heer Laçin dat dat mag.

De voorzitter:

Even via de microfoon: is de heer Laçin daarmee akkoord?

De heer Laçin (SP):

Zeker.

De voorzitter:

Dan heeft de motie op stuk nr. 100 oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 101 is denk ik gebaseerd op een misverstand, want we hebben al met de vervoerders gesproken over de spatschermen en gelaatsschermen. Die zijn al beschikbaar en dit is verder onderwerp van gesprek tussen de werkgever en de werknemers. Ik moet deze motie ontraden, want we hebben dit al geregeld.

De heer Laçin (SP):

Ik heb die twee voorbeelden opgenomen in de motie, maar het kan natuurlijk gaan om meerdere beschermingsmiddelen. Het punt van deze motie is eigenlijk dat de mondkapjesplicht in het ov niet voor geruststelling zorgt bij de werknemers, omdat er aanvullende middelen nodig zijn. Die twee zijn voorbeelden, maar er kunnen natuurlijk ook andere voorbeelden zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er zijn niet zomaar... We zijn tot deze afspraken gekomen, ook op basis van het OMT-advies. Het OMT-advies spreekt over niet-medische mondkapjes en eventueel aanvullend daarop gelaats- of spatschermen. We hebben het OMT-advies daarin gevolgd. Ook over de gelaats- en spatschermen zijn afspraken gemaakt als zijnde mogelijk voor het personeel. Dat zou misschien onduidelijkheid creëren ten opzichte van het

OMT-advies, maar dat volgen we. Daarom ontraad ik deze motie, maar dan snapt de heer Laçin ook waarom ik dat doe.

De heer **Laçin** (SP):

Dan houd ik de motie aan en zoek het zelf even uit. Ik trek de motie later misschien nog wel in, maar dat laat ik dan nog weten. Zij is nu aangehouden.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (35 300-XII, nr. 101) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

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

De motie op stuk nr. 102 verzoekt de regering de veiligheid van het personeel te waarborgen door de werkgever te laten voorzien in voldoende beschermingsmiddelen. Misschien kan die worden aangepast. Want het is niet het Rijk dat rechtstreeks de middelen verschaft aan de werknemer. We hebben afgesproken dat de werkgever daarvoor zorgt. Als de heer Van Aalst de motie zo bedoelt of zo heeft geformuleerd, dan kan ik het oordeel aan de Kamer laten.

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

Zo heb ik de formulering wel bedoeld. Ik snap dat het ov-bedrijf het doet. Het gaat mij erom dat de Staatssecretaris waarborgt dat ze dat doen, en dat de Staatssecretaris, op het moment dat ze dat niet doen, zegt: hallo, wat gebeurt hier? In mijn optiek staat het er zo, maar ik wil het aanpassen als het nodig is. Maar het is wel de intentie van mijn motie dat dat er staat.

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

We hebben daar afspraken over gemaakt met werkgevers. Ik hoor de heer Van Aalst zeggen: het gaat erom dat de werkgevers dat moeten doen. Dan laat ik het oordeel aan de Kamer.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 102 heeft oordeel Kamer. Zou de Staatssecretaris misschien – ik weet dat het wat lastig is – tussendoor even de microfoon uit willen zetten, ook vanwege het volgen van het debat thuis?

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

Uiteraard, voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 103. Die gaat over het bezoldigingsbeleid. Het bezoldigingsbeleid van de NS ligt bij de aandeelhouder, dus deze motie ontraad ik.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 103 wordt ontraden.

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

Dan de motie op stuk nr. 104 over een actieplan fiets. Ik zei al tegen mevrouw Kröger en de heer Schonis, de beide indieners van deze motie: we zijn volop in actie voor de fiets. Ik zou dus willen vragen of u deze motie wil aanhouden totdat we met de brief komen. Dan kunnen we altijd nog kijken of er aanvullend wat nodig is. Aan de andere kant, als u zegt: nou, u mag het ook invullen via de brief waarin u aangeeft dat... We gaan niet een heel apart actieplan maken, maar ik ben graag bereid om de acties in de brief op een rijtje te zetten. Op die manier kan ik de motie oordeel Kamer geven. Maar ik heb graag even helderheid van mevrouw

Kröger of het goed is dat wij de acties in de brief opnemen in plaats van in een apart actieplan, want dat gaat nu even niet lukken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het gaat me om de acties en niet om de woorden, dus in welke vorm dan ook: als er acties voor de fiets komen, dan zien we die graag voor 1 juli tegemoet.

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

Hartstikke goed. We gaan we ervoor zorgen dat we die acties voor de zomer in de brief opnemen. Dan geef ik de motie oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Dan stel ik vast dat met die uitleg de motie op stuk nr. 104 oordeel Kamer heeft.

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

Mevrouw Van Esch vraagt: laten we met de keuzes die we nu maken, voorkomen dat we lange lijnen doorkruisen. Zo interpreteer ik de motie. Op de langere termijn hebben we een grote opgave om Nederland bereikbaar te houden, en daar horen dus ook lange lijnen in investerings-trajecten en dergelijke bij. Als ik dat zo mag interpreteren, dan laat ik de motie oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van mevrouw Van Esch. Mevrouw Kröger, ik zit even te kijken. Is het helder? We spreken nu over de motie op stuk nr. 105. Nr. 106! De motie op stuk nr. 105 had jij al gedaan, sorry, had u al gedaan, dus... Fijn Cora! De motie op stuk nr. 106 kreeg oordeel Kamer. Dat heb ik goed begrepen? Dan stellen we dat bij dezen vast. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 107.

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

De heer Moorlag vraagt om een totaal andere aanpak, namelijk bijna via een soort pasjessysteem. Ik heb net aangegeven waarom wij kiezen voor een aanpak die gebaseerd is op organisatie, dus ik moet deze motie ontraden. Wel zeg ik tegen de heer Moorlag: we zullen goed de vinger aan de pols houden, want wij willen geen van beiden dat er knelpunten ontstaan voor mensen in vitale beroepen. Dus mochten daar signalen over zijn, dan ga ik graag met de heer Moorlag nog eens een keer nadenken over hoe we daar een oplossing voor zouden kunnen vinden. Maar voor nu ontraad ik deze motie.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 107 krijgt het oordeel ontraden.

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

De motie op stuk nr. 108 gaat over scenario's ontwikkelen voor de afbouw van buitenlandse deelnemingen van de NS. Dat is aan de Minister van Financiën. Dit is echt staatsdeelnemingenbeleid. Dat hoort niet in mijn portefeuille, dus daarom moet ik deze motie ontraden.

De **voorzitter**:

Daar is een vraag over van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

We kunnen wel zeggen dat dit aan de Minister van Financiën is, maar dit gaat impact krijgen op de Nederlandse Spoorwegen; de Nederlandse Spoorwegen zijn aandeelhouder. Financiële impact. Dit heeft gewoon gevolgen voor het openbaar vervoer in Nederland en voor de reizigers.

Het is een verzoek aan de regering om scenario's te ontwikkelen, dus niet om het te doen. Het is een feite een informatieverzoek.

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

Ik zal aan de collega van Financiën, die is namelijk aandeelhouder, vragen of hij bereid is om daar scenario's voor te ontwikkelen, want dit gaat echt over scenario's voor de afbouw van een bepaald bedrijf. Daar ga ik gewoon niet over. Ik snap waarom de heer Moorlag het vraagt. Als je het zou afbouwen, dan heeft dat wellicht effect op het ov in Nederland. Ik begrijp de invalshoek van zijn vraag. Ik kan daar alleen geen antwoord op geven, maar ik zal de Minister van Financiën vragen om met een antwoord hierop te komen.

De **voorzitter:**

Maar vooralsnog?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Als toegezegd kan worden dat ik een schriftelijke reactie daarop krijg, dan ben ik bereid om de motie aan te houden.

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

Dit is gewoon niet mijn portefeuille. De reactie kan ook zijn dat de Minister van Financiën niet bereid is om dat te doen. Maar als we dat met elkaar over eens... hebben, dan eh... Ik ben natuurlijk graag bereid om de vraag door te geleiden. Zeker.

De **voorzitter:**

Houdt u de motie dan aan, meneer Moorlag, totdat die reactie er is?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Dat aanbod was gekoppeld aan het verzoek dat ik daar een brief over zou krijgen. Dat kan niet worden toegezegd, dus dan vraag ik de collega's toch maar om hier een oordeel over uit te spreken.

De **voorzitter:**

Dan is het oordeel ontraden.

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

Ja, want ik kan niet op het terrein van een collega een toezegging doen. Ik ben graag bereid om de vraag door te geleiden en dan krijgt u daar natuurlijk een antwoord op, maar verder dan dit kan ik niet gaan. Dan was er een motie over de meldpunten. Daar heeft de heer Moorlag een heldere toezegging op gehad. Die staat ook helder geregistreerd. Dus deze motie is daarbij vervallen.

De **voorzitter:**

Die is überhaupt niet ingediend.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Die heb ik ingetrokken.

De **voorzitter:**

Die is ingetrokken.

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

Die motie is ingetrokken maar zat nog wel in mijn stapel.

De heer Öztürk zegt: geen boete voor gezichtsbedekkende kleding. Dit is ook een wetsvoorstel dat niet bij mij ligt. Ook deze vraag zal ik doorgeleiden naar BZK om met een reactie te komen. Ik kan niet zomaar in de...

De heer **Öztürk** (DENK):
Dus oordeel Kamer, zeg maar.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
... systematiek van de wetgeving van een collega treden.

De **voorzitter**:
Het oordeel is dan ontraden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja, de collega kan er een oordeel over geven. Totdat dat oordeel er is, is zij volgens mij ontraden. Want ik kan niet iets toezeggen wat op het terrein van een collega ligt, maar ik zal vragen of BZK een oordeel over deze motie naar de Kamer kan zenden. Daar heeft u misschien meer aan dan aan het oordeel van nu.

De **voorzitter**:
Houdt u dan de motie aan, meneer Öztürk?

De heer **Öztürk** (DENK):
Jazeker.

De **voorzitter**:
Dan is bij dezen de motie op stuk nr. 109 aangehouden.

De heer **Öztürk** (DENK):
Hè, nee. Wacht, wacht. Sorry. Ik wil eerst natuurlijk het oordeel van BZK zien en dan pas kan ik aangeven of zij in stemming komt of niet.

De **voorzitter**:
Maar u heeft haar nu ingediend. U moet nu aangeven of u haar aanhoudt, want dan krijgt u eerst het oordeel en kunt u haar daarna in stemming brengen.

De heer **Öztürk** (DENK):
Dan blijft zij ingediend en laat ik haar in stemming brengen.

De **voorzitter**:
Dan laat u haar nu in stemming brengen, maar dat betekent dat het oordeel over deze motie op dit moment ontraden is.

De heer **Öztürk** (DENK):
Prima.

De **voorzitter**:
Begrijp ik het verkeerd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter, volgens mij gaat er hier iets mis, hè. Dit is een motie die niet op mijn terrein ligt, dus waar ik gewoon geen oordeel over wil geven. Daarom vraag ik om een schriftelijk oordeel van de bewindspersoon die daarover gaat. Dan zou ik logischerwijs tegen de heer Öztürk zeggen: ik weet niet of dat oordeel kan komen voor de eerstvolgende stemmingen, dus dan zou het logisch zijn dat u de motie aanhoudt totdat dat oordeel er is en dan brengt u haar in stemming. Dat kunt u op elk moment doen, zelfs bij de eerstvolgende stemmingen, mocht het wel op tijd zijn. Dat is gewoon de systematiek van hoe het werkt.

De heer **Öztürk** (DENK):

Oké, met deze toevoeging wil ik haar voorlopig aanhouden. Ik hoop dat BZK z'n best zal doen om snel een oordeel te vormen over de motie. Er zijn bij BZK ambtenaren die dat snel kunnen en ook de Staatssecretaris en de Minister, dus ik houd haar voorlopig aan.

De voorzitter:

Helder. Dank voor deze helderheid.

Op verzoek van de heer Öztürk stel ik voor zijn motie (35 300-XII, nr. 109) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Waarom kan deze weg niet bewandeld worden met de motie die ik zo-even heb ingediend, die ook op een ander beleidsterrein ligt?

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

Volgens mij was dat precies wat ik u voorstelde, maar dan hebben we elkaar misschien verkeerd begrepen.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Als er wordt toegezegd dat ik voor de stemmingen een oordeel van de Minister van Financiën kan krijgen over de motie die ik heb ingediend, dan ben ik bereid om de motie aan te houden.

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

Ik heb gezegd dat ik inderdaad bereid ben om uw vraag door te geleiden, dus dan kunnen we aan de Minister van Financiën vragen of hij een oordeel wil geven over de motie. Of dat voor de eerstvolgende stemmingen is ja of nee, daar ga ik even niet over, maar dat kan via dezelfde constructie. Ik kan aan de Minister van Financiën vragen om deze motie te beoordelen. Dan kunt u haar aanhouden. Als u de reactie heeft, kunt u haar in stemming brengen, ofwel bij de eerstvolgende stemmingen of eentje later, net wanneer u die reactie krijgt.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Daar zit wel wat licht tussen, want in het geval van de heer Öztürk wordt het gewoon toegezegd.

De voorzitter:

Meneer Moorlag, u hebt dezelfde optie: de motie op stuk nr. 108 zou u nu kunnen aanhouden in afwachting van de reactie van de collega van mevrouw Van Veldhoven. Als u daartoe bereid bent, dan kunt u haar nu aanhouden. Anders wordt de motie op dit moment ontraden. Er moet nu een besluit worden genomen over deze motie. Wat gaat u doen?

De heer **Moorlag** (PvdA):

Ik houd haar aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Moorlag stel ik voor zijn motie (35 300-XII, nr. 108) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Die op stuk nr. 109 is overigens ook aangehouden. Dan komen we bij de motie op stuk nr. 110 van mevrouw Van der Graaf.

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

Nee, die op stuk nr. 110 heb ik hier. Die was van de heer Öztürk. Dat was de voorlaatste die ik had. Overigens zeg ik tegen de heer Moorlag: u bent mij precies even lief als de heer Öztürk. Aan u doe ik exact hetzelfde aanbod. Ik ben blij dat u er op dezelfde manier gebruik van heeft gemaakt. Ik heb alleen nog de motie op stuk nr. 111. Dat is een verzoek van de indieners om in overleg te treden met de NS om ook reizen met een fiets in noodzakelijke gevallen toe te staan, om tot een oplossing te komen en eigenlijk om dat zo snel mogelijk – «op termijn» hoorde ik mevrouw Van der Graaf duidelijk zeggen – te doen. Ik kan deze motie oordeel Kamer geven. Daarbij teken ik wel aan dat de ov-fiets tijdelijk kosteloos beschikbaar stellen een voorbeeld is dat u noemt. Dat kan ik natuurlijk bespreken, maar ik kan niet toezeggen dat de ov-fiets kosteloos wordt, maar de voorbeelden zullen we ook graag bespreken. Met die kanttekening is het oordeel Kamer. Dat is de laatste motie die ik had.

De **voorzitter:**

Ja, en dat is de motie op stuk nr. 110 voor de helderheid. Die is dus van mevrouw Van der Graaf. Zij lijkt geen aanvullende vraag op de uitleg van de Staatssecretaris te hebben, maar dat heeft mevrouw Kröger wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een hoop eigenlijk. Het is inderdaad een voorbeeld en zo zijn er andere voorbeelden. Kan waar deze motie om vraagt in de brief worden meegenomen die al naar aanleiding van een andere motie zou komen voor 1 juli, namelijk een actieplan fiets? Kunnen wij hier op korte termijn iets over horen?

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

Ik had u al aangegeven dat we komende maand zeker al het gesprek aangaan met de vervoerders over hoe wij het ov zien ontwikkelen en of wij ruimte zien. Dat heb ik al met ze afgesproken deze week. Dus als het even kan, zal ik proberen dit in de brief voor de zomer mee te nemen. We willen het allemaal zo snel mogelijk, maar we willen het ook voorzichtig, stap voor stap, doen om geen moeilijke situaties voor het personeel te creëren. Dus als het kan, nemen we het mee. Als het net ietsje later wordt, dan hebben we daar een goede reden voor. Maar als het kan, doen we het zo snel mogelijk.

De **voorzitter:**

Met deze uitleg heeft de motie op stuk nr. 110 oordeel Kamer. Dan gaan we nu door naar de toezeggingen, waar nog tot het allerlaatst aan is geschreven, dus ik hoop dat het er nu allemaal goed staat. Collega's, toezeggingen. De eerste toezegging.

De Minister zegt toe het ontwerpbesluit ter invoering van de helmplicht voor snorfietsen voor de zomer naar de Kamer te sturen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nee. Hahaha. Ik heb nu juist een motie oordeel Kamer gegeven waarin van mij een uiterste inspanning of zoiets wordt gevraagd om dat te doen. Dus die motie krijgt oordeel Kamer, maar dat is geen aparte toezegging dat het dus nu op voorhand al lukt, want dan zou die motie ook overbodig zijn.

De **voorzitter:**

Nou, zo stond die hier prachtig genoteerd, maar de motie is net oordeel Kamer gegeven, dus dan houden we het daarbij. Ik kijk ook even naar mevrouw Postma. Die bevestigt dit. Dan gaan we door naar de tweede toezegging, die nu dus de eerste toezegging wordt.

De Staatssecretaris gaat met de vervoerders in gesprek over een meldpunt voor knelpunten in het ov voor zowel de reizigers als het personeel en komt daarop terug voor de zomer in een brief. Dat was een toezegging aan de heer Moorlag waardoor hij zijn derde motie niet indiende. Dat klopt.

- De Staatssecretaris zal de Kamer in juni informeren naar aanleiding van het monitoren van het ov over het regionale maatwerk en het verder openstellen van onderwijsinstellingen. Dat was een toezegging aan de heer Bisschop, die daardoor ook zijn motie niet had ingediend. Ik krijg de bevestiging dat het zo klopt.

De Staatssecretaris stuurt voor de zomer een brief over de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een beperking. Dat was een breed gedragen punt.

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

Voorzitter, mag ik wel het voorstel doen dat we proberen al die onderwerpen samen te nemen in één brief? Anders krijgt u er wel heel veel van ons.

De **voorzitter:**

Als de Kamer maar geïnformeerd wordt.

- De Staatssecretaris zegt aan mevrouw Kröger toe dat zij voor de zomer een brief stuurt over de plannen voor de fiets. Het ging dan over de fietsacties in het ov.

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

Ja, voorzitter. In dezelfde brief zal ik de acties voor de fiets opnemen die de Minister en ik overigens samen hebben gepland.

De **voorzitter:**

Dan komen we aan het eind van de beraadslaging. Ik kijk even rond om te zien of er nog openstaande vragen zijn. Ja, er is een vraag van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Helemaal aan het begin van het debat heb ik naar het volgende gevraagd. Ik ben nog van plan om Kamervragen in te dienen over de onbewaakte overwegen. Kunnen die vragen beantwoord worden voor het SO Spoorveiligheid?

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

Ja, we doen uiteraard ons best om die vragen zo snel mogelijk te beantwoorden.

De **voorzitter:**

Ik zie dat er geen openstaande vragen meer zijn. Ik dank de leden voor hun inbreng en de bewindspersonen voor hun beantwoording. Ik sluit deze vergadering en ik wens u allen nog een gezegende dag. Dank u wel.

Sluiting 16.26 uur.