

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 799

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 maart 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 22 februari 2023 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de toegankelijkheid in het openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 770);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 oktober 2022 inzake instemmen vervoerplannen 2023 Friese Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 781);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake transitievangnet ov 2023 en vernieuwing Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr. 782);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake reactie op de motie van het lid Van Baarle over blijvende aandacht voor de financiële situatie van taxichauffeurs (Kamerstuk 23 645, nr. 776) (Kamerstuk 31 521, nr. 131);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2022 inzake eindversie Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2032 (Kamerstuk 23 645, nr. 783);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake ov-tarieven (Kamerstuk 23 645, nr. 784);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 december 2022 inzake stand van zaken toegankelijkheid openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 785);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake evaluatie taxiwetgeving en onderzoek taxiongevallen (Kamerstuk 31 521, nr. 135);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 januari 2023 inzake uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2022 (Kamerstuk 23 645, nr. 786);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2023 inzake derde monitorsrapportage**

Transitie OV 2023 en doorkijk conferenties en herijking TBOV (Kamerstuk 23 645, nr. 787);

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 februari 2023 inzake Stationsagenda – Visie voor 2040 (Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1088);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2023 inzake resultaten van de Nationaal OV Beraad (NOVB)-conferentie d.d. 16 februari 2023 (Kamerstuk 23 645, nr. 788).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Van Ginneken, Van der Graaf, Graus, De Hoop, Krul, Madlener en Minhas,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Welkom allemaal. Ik heet de mensen op de publieke tribune van harte welkom. Ik heet de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal van harte welkom. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en haar team van harte welkom. Een gedeelte daarvan zit achter andere deuren. Ik heet ook de leden der Staten-Generaal van harte welkom.

Het gaat vandaag om een commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is openbaar vervoer en taxi. Ik stel voor een spreektijd van vier minuten per fractie te hanteren. Ik stel vier losse interrupties voor. Kan iedereen zich daarin vinden? Ja? Dank u wel.

Ik krijg meteen een huishoudelijke mededeling door. Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie zou graag als derde willen spreken. Dat gaan we regelen. Nummer drie, dat is een bijzonder getal. Dat is niet een of ander heilig getal of zoiets? Nee? Oké. We gaan dat regelen.

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. We hebben het er vaak over gehad: het openbaar vervoer is onmisbaar voor onze samenleving. Het verbindt mensen letterlijk met hun werk, familie, school en alles wat ertoe doet. Maar helaas is ons openbaar vervoer onder het bewind van de VVD onder druk komen te staan. Rechts rotbeleid heeft ervoor gezorgd dat buslijnen verdwijnen, dienstregelingen worden versoerd en kaartjes onbetaalbaar dreigen te worden. De personeelstekorten lopen daarnaast gigantisch op.

U heeft vast meegekregen dat de Partij van de Arbeid en GroenLinks af willen van het rendementsdenken van de VVD, en juist willen investeren in het openbaar vervoer. We willen investeren in openbaar vervoer dat er voor mensen is. Het openbaar vervoer moet in dienst staan van de samenleving. Dat willen we doen door het ov goedkoper te maken. We willen kijken of we het op termijn ook gratis kunnen maken, door te kiezen voor eerlijk loon en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden voor ov-personeel. Daarvoor hebben we een aantal plannen.

De voorzitter:

Voordat u met die plannen begint, meneer De Hoop, heeft u nog een interruptie van meneer Minhas, VVD.

De heer Minhas (VVD):

Normaal is de hardwerkende Nederlander de sjaak bij de Partij van de Arbeid, maar vandaag is het de VVD. Dat kan natuurlijk. De heer De Hoop beweert namens de Partij van de Arbeid dat het de VVD is die schuldig is aan de situatie in ov-land. Hij noemt daarbij specifiek bussen. Ik ben benieuwd of hij weet dat het openbaar vervoer, met name het decentrale openbaar vervoer, wordt geregeld door de provincies, de gemeentes en de vervoerregio's. In bijna al die regio's – denk aan de provincie waar de heer De Hoop zelf woont: Friesland – is de Partij van de Arbeid verantwoordelijk als bestuurspartij. Waarom kijkt hij de VVD dan aan?

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ten eerste is het grappig dat juist in mijn provincie de gedeputeerde van de VVD over het openbaar vervoer gaat. Het zou echter een beetje flauw zijn als ik alleen dat als antwoord zou geven. Los van dat dit al niet klopte is het natuurlijk zo dat juist de VVD de afgelopen vier kabinetten heeft gestuurd op rendement in het openbaar vervoer. Heel veel partijen in deze Kamercommissie zeggen dat openbaar vervoer een basisrecht zou moeten zijn. Dat zegt de partij van de Staatssecretaris, het CDA, ook sinds kort. Daar heb ik echt een prachtige visie van gelezen. Dus alle partijen die vandaag aan tafel zitten – dat zijn GroenLinks, D66, het CDA, de ChristenUnie en de SP – zeggen dat openbaar vervoer een basisrecht moet worden en dat het rendement eruit moet gaan. Eén partij zegt dat echter niet, en dat is de partij van de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):

Het is maar goed ook dat de heer De Hoop niet zegt dat de VVD dat zou willen, omdat de gedeputeerde in de provincie Friesland toevallig een VVD'er is. De staatssecretarissen op de ov-portefeuille waren de afgelopen twaalf jaar – daar refereerde u aan – namelijk geen VVD'ers. Laten we dat spelletje dus niet spelen. Laten we hier vooral redeneren vanuit het belang van de reiziger. De reiziger heeft er niets aan als wij lege bussen heen en weer laten rijden. De reiziger heeft er vooral veel aan als wij het openbaar vervoer toegankelijker, goedkoper, beter en sneller maken. Gratis openbaar vervoer draagt daar niet aan bij. Dat blijkt uit allerlei onderzoeken. Ik vraag de heer De Hoop: waar is zijn visie op gebaseerd? Wetenschappers onderbouwen die namelijk niet.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Het verbaast me niet dat de heer Minhas opnieuw een karikatuur maakt van lege bussen die door dorpen rijden. Als één ding op dit moment duidelijk is, dan is het dat mensen in de regio zich niet gehoord voelen. Ze zien dat die voorzieningen constant versralen. Het afgelopen jaar is het openbaar vervoer daar het grootste voorbeeld van. Een op de drie buslijnen in de regio's dreigt te verdwijnen. Als de heer Minhas dit zegt – ik heb dat al eerder gezegd – dan bevestigt hij voor mij het beeld dat Fred Teeven waarschijnlijk de enige VVD'er is die een bus vanbinnen heeft gezien. Dit is gewoon niet zoals het gevoeld wordt in de regio. Ik zou graag dan ook nu onze plannen toelichten, voorzitter, tenzij de heer Minhas nog een interruptie zou willen plegen.

De **voorzitter**:

Nou, u heeft niet zozeer een interruptie van de heer Minhas, maar u heeft er wel een van de heer Alkaya, Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Die zogenaamde strijd tussen de VVD en de PvdA enzovoort, begint wel echt potsierlijke vormen aan te nemen. Iedereen ziet natuurlijk dat dat alles met de campagne te maken heeft. Maar het is natuurlijk wel zo dat er inhoudelijk ook verschillen zijn. Alleen, volgens mij waren zowel de VVD als de PvdA voor marktwerking in het openbaar vervoer. Zij waren voor de Wet personenvervoer 2000 heeft die marktwerking heeft die geïntroduceerd in het streekvervoer, waar nu wordt gestaakt. Maar kan ik dan concluderen dat ik de PvdA nu aan mijn zijde heb als we de Staatssecretaris oproepen om de provincies straks de mogelijkheid te laten krijgen om zelf, met eigen bedrijven, hun streekvervoer te organiseren? GVB, RET en HTM kunnen dat in de grote steden al doen. Het gaat er dus om dat elke provincie die mogelijkheid moet krijgen en dat die Wet personenvervoer 2000 veranderd moet worden.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik denk dat de heer Alkaya mij al twee jaar lang aan zijn zijde heeft op het gebied van openbaar vervoer. Het is natuurlijk zo dat er in het begin van deze eeuw voor gekozen is om het openbaar vervoer meer aan de markt te laten. Dat is achteraf gewoon een fout geweest. Wij zeggen al een aantal jaren lang – volgens mij zeg ik dat ook al de hele periode waarin ik in de Kamer zit – dat het openbaar vervoer meer een basisrecht zou moeten worden. Ik vind het voorbeeld dat de heer Alkaya aanstipt echt interessant. Een aantal concessies lopen in die provincies nog een tijd, dus ik denk dat het juridisch niet mogelijk is om daar iets mee te doen. Maar ik vind inderdaad dat je wanneer zo'n concessie afloopt, misschien zou moeten kijken of die provincies dan zelf niet de mogelijkheid moeten krijgen om aanspraak te maken op hun eigen concessie en dat zelf te regelen. We zien dan misschien ook dat de buitenlandse bedrijven, die toch vaak dat regionale vervoer doen, dan niet meer die regeling treffen. Daardoor wordt er minder gestuurd op marktwerking, wordt ov meer een basisrecht en is het niet meer zo dat de lasten vooral bij de werknemers komen te liggen en de vruchten vooral bij de grotere bedrijven. Dus ik vind dat een goed idee en ik zou daar zeker naar willen kijken.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is goed om te horen. Ik heb geen enkele twijfel over de goede intenties van de heer De Hoop. Maar de heer De Hoop heeft de PvdA alleen nog maar meegemaakt in de oppositie. Ik heb de PvdA ook meegemaakt in de coalitie en dan gaat het soms anders. Maar als we straks, na die Provinciale Statenverkiezing, op het moment dat er bij provincies concessies aflopen en opnieuw aanbesteed zouden moeten worden, samen kunnen optrekken, dan ben ik daar heel erg blij mee. Dan kunnen ze inderdaad een eigen bedrijf oprichten in publieke handen en moet daardoor dus ook die Wet personenvervoer 2000 veranderd worden. Ik hoop dat dat ook geldt voor de andere partijen, bijvoorbeeld voor GroenLinks, maar die was destijds ook al tegen die wet. Dan kunnen we echt samen een linkse vuist vormen.

De **voorzitter**:

Ik zeg er even bij dat de laatste drie-uursdebatten die ik heb moeten voorzitten, vrijwel allemaal geen tweede termijn konden halen vanwege de lange interrupties en antwoorden. Dus let er alstublieft een beetje op dat het korter en puntiger wordt, anders gaat uw eigen tweede termijn eraan. De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

De heer Alkaya heeft mij aan zijn zijde. Volgens mij is dat kort genoeg, voorzitter.

De **voorzitter**:

Kijk, dat is nog eens een goed antwoord, meneer De Hoop. Mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb ook met belangstelling het plan over het ov van de Partij van de Arbeid en GroenLinks bekeken. Maar ik heb aan collega De Hoop toch nog wel een vraag, want ik hoor hem spreken over «het openbaar vervoer», verwijzend naar het klassieke systeem zoals we dat nu kennen. Maar is de heer De Hoop het, ondanks dat hij zo ageert tegen rendementsdenken, met mij eens over het volgende? Als het gaat om openbaar vervoer – een belangrijke voorziening die we, zeker met alle aandacht die we hiervoor hebben, een goede toekomst moeten geven – blijft het wel belangrijk dat we met het publieke geld ook echt de reiziger van A naar B brengen en dat dat niet terechtkomt bij lege bussen. Dus is de heer De Hoop het met me eens dat we af moeten van het klassieke ov-denken en naar publieke

mobiliteit moeten gaan kijken, waarbij we verschillende manieren van vervoeren combineren om reizigers op het juiste moment betaalbaar van A naar B te krijgen? Ik zal daar later in mijn eigen inbreng ook nog iets over zeggen, maar ik ben even benieuwd naar de reactie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik zit even te zoeken, want volgens mij is hetgeen mevrouw Van Ginneken op aanslaat het punt over het basisrecht dat wij in ons plan voor openbaar vervoer hebben staan. Daarin zeggen we dat je in elke regio binnen 45 minuten met het ov op je werk of in het ziekenhuis moet kunnen komen. Ik vind dat ook echt. Wij hebben nadrukkelijk in ons plan gezet dat we eigenlijk willen dat dat in ieder geval voor 95% dekkend is. Maar je hebt natuurlijk plekken waarbij het wel heel veel vraagt van het openbaar vervoer als je daar overal nog een bus laat rijden. Ik ben dus benieuwd hoe we initiatieven met betrekking tot mobiliteitshubs juist daar een plek kunnen geven. In Groningen en Drenthe zie je daar mooie voorbeelden van. Maar ik wil niet dat dat de norm wordt. Dus waar dat kan, wil ik er wel zo veel mogelijk voor zorgen dat mensen echt op een toegankelijke manier met die bus kunnen gaan. In de meest onrendabele ritten zit meestal de student die 's avonds laat terugkomt van school of de zorgmedewerker die 's ochtends vroeg naar het ziekenhuis moet. Ik wil dat dus niet volledig aan de kant schuiven. Ik kijk alleen ook niet weg van het feit dat je ook naar vormen van deelvervoer moet kijken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Als de heer De Hoop dan spreekt over een bus laten rijden «daar waar het kan», is hij het dan met mij eens dat ook bedrijfseconomisch rendement een criterium is als het erom gaat waar het kan? Is hij het ermee eens dat we echt moeten kijken hoe belastinggeld zo goed mogelijk bij de reiziger terechtkomt en niet bij de lege bussen?

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja en nee, want ik ben gewoon heel erg kritisch op de manier waarop we dat nu doen met MKBA's. Ik zie namelijk dat men met name in de verschillende regio's dan gewoon de sjaak is, omdat daar inderdaad de meest onrendabele ritten zijn, maar men daar tegelijkertijd wel het meest afhankelijk is van het openbaar vervoer. Ik snap de kritische kanttekening, maar mijn basishouding is wel: we moeten er zo veel mogelijk voor zorgen dat mensen met een bus, met het openbaar vervoer, binnen drie kwartier op die cruciale plekken kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer De Hoop. U heeft nog een kleine 2 minuten en 50 seconden.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ons plan spitst zich toe op een aantal punten. Ik heb eigenlijk al heel veel gezegd over bereikbaarheid in interrupties, dus ik denk dat ik dat even kan parkeren. Dan de betaalbaarheid. We zien dat de prijzen in het openbaar vervoer echt zijn gestegen. Bij de NS zijn de ticketprijzen met 4,3% omhooggegaan. Als je kijkt naar het stadsvervoer, de bus, tram en metro, dan zie je dat die tot 7% omhoog zijn gegaan. Daar maak ik me echt zorgen over. Daar maken de Partij van de Arbeid en GroenLinks zich zorgen over. Wij zeggen: zorg er nou voor dat die prijzen bevroren worden ten opzichte van de prijsstijging die het afgelopen jaar plaats heeft gevonden. We hebben er bij de begroting ook amendementen over ingediend om die terug te draaien, die helaas geen meerderheid hebben gekregen. Kijk nou naar initiatieven voor gratis openbaar vervoer voor mensen met een lager inkomen. Juist voor hen is het openbaar vervoer

echt cruciaal om mee te doen. Op die manier willen we breder kijken hoe gratis of een plek kan krijgen in onze samenleving, omdat we echt denken dat juist dat heel belangrijk is zodat iedereen mee kan doen.

Ook de duurzaamheid heeft natuurlijk een cruciale rol bij het openbaar vervoer; daar is het openbaar vervoer zelf heel belangrijk voor. Daarom vinden we dat er echt nog meer geïnvesteerd moet worden in het openbaar vervoer van asfalt. Ik ben daar kritisch over. Tegelijkertijd moet ik ook erkennen dat er dit jaar, vergeleken met eerdere jaren, een hele grote stap in is gezet. Maar ik vind dat dat nog niet genoeg gebeurd is.

Voorzitter. Dan een heel belangrijk en actueel punt. Dat gaat over de arbeidsvoorwaarden voor het openbaar vervoer-personeel. We zien dat er ook deze weken weer stakingen aankomen. We zien dat mensen die in het openbaar vervoer werken, die dat onmisbare werk doen, ongelofelijk veel druk hebben. Met name de onregelmatige werktijden en de lonen geven reden tot zorg. Ik denk – ik weet dat wel zeker – dat het openbaar vervoer alleen goed kan functioneren met personeel dat goed betaald wordt en een fijne baan heeft. Ik vraag de Staatssecretaris ook te kijken wat voor rol zij hierin kan spelen. Ik ben kritisch op vervoersbedrijven, maar laten we wel wezen: heel veel van hen zitten na de coronatijd ook altijd nog in zwaar weer. Is het een idee om te zorgen voor een fonds voor de openbaar vervoer-bedrijven wanneer ze zelf niet kunnen zorgen voor een impuls in het salaris, waardoor je dan ook harde afspraken met ze kunt maken over salaris, werktijden van personeel en pauzes? Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om daarnaar te kijken en daar eventueel geld voor vrij te maken, want we zien op dit moment dat men er nog steeds niet uit komt.

Ik ben benieuwd of de CDA-visie die we de afgelopen tijd hebben gezien ook invloed gaat hebben op het beleid van de Staatssecretaris. Zegt haar eigen partij nu ook: die basisbereikbaarheid vinden we heel belangrijk; we moeten af van de MKBA's? Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt, wat dat doet met haar beleid en of ze misschien hele mooie dingen wil oppikken vanuit ons plan, dat we samen met GroenLinks hebben gemaakt.

Ik heb nog één punt. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer blijft cruciaal. Het is eigenlijk stom dat ik dat als laatste noem, want eigenlijk is het belangrijkste dat iedereen mee kan doen. Het bestuursakkoord openbaar vervoer gaat eigenlijk pas in vanaf 2040.

De voorzitter:

Probeer u af te ronden, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, ik rond af, twee zinnen. Afgelopen jaar heb ik samen met GroenLinks en D66 een prachtige grondwetswijziging door de beide Kamers heen gekregen, waardoor ook discriminatie op het gebied van handicap gewoon echt niet meer mag. Ik ben benieuwd of dat ook effect gaat hebben op het beleid op het gebied van openbaar vervoer naast het bestuursakkoord dat er al ligt.

Dank.

De voorzitter:

Er zijn twee interrupties. Eerst meneer Madlener en dan meneer Krul.

De heer Madlener (PVV):

De verkiezingen naderen en de PvdA is nu echt helemaal de weg kwijt met verkiezingsretoriek, ben ik bang. Gratis openbaar vervoer kost natuurlijk heel veel geld. Tegelijkertijd komt Timmermans met de eis om alle bussen vanaf 2030 emissievrij te maken; dat kost heel veel geld. De PvdA wil een Flevolijn en die kost misschien zelfs wel 10 miljard. We horen de heer De Hoop constant op internationale treinlijnen rammen. Dat zijn allemaal hele leuke dure wensen, maar ...

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

... ik begrijp nu dat dat door de automobilist moet worden betaald, want de auto moet die prijs betalen. Mijn vraag is: zijn jullie nog wel op aarde? Is dit nog reëel? Overschreeuw je je hiermee niet totaal? Kan de PvdA niet beter ons idee voor een btw-vrijstelling op de bus- en treinkaartjes omarmen in plaats van allemaal onbetaalbare dure plannen te lanceren, die ook nog eens door de automobilist betaald zouden moeten worden?

De heer De Hoop (PvdA):

Het idee dat de PVV heeft, onderschrijf ik ook. Wij hebben daar ook samen met de SP en GroenLinks bij de vorige begroting een amendement op ingediend. Dus ik vind gewoon dat we ook moeten kijken naar het afschaffen van de btw. Maar ik moet eerlijk zijn. We hebben een rapport gezien van het KiM en dat zegt: je kunt niet alleen met prijsverlaging wat doen. Je moet dus op allemaal verschillende plekken wat doen om het ov toegankelijker, betrouwbaarder en aantrekkelijker te maken. In die breedte hebben wij samen met GroenLinks een plan. Ik denk verder dat het heel goed zou zijn dat we het ov meer zouden elektrificeren, zeg ik tegen de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Daar heb ik niks op tegen, alleen zijn de plannen van Timmermans voor 2030 niet haalbaar. Het gaat gewoon heel veel geld kosten en gratis ov is al helemaal niet te betalen. Acht van de tien mensen zijn meer afhankelijk van de auto dan van het ov en die moeten dat dan ook nog eens gaan betalen van de PvdA! U vertelt, meneer De Hoop, een beetje een half verhaal. De automobilist wordt even tussen neus en lippen door genoemd, maar die betalen de prijs.

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

Mijn vraag: waarom hoor ik de PvdA niet over de betrouwbaarheid en de veiligheid in het ov? Er zijn buslijnen uitgevallen, omdat er overlast van asielzoekers is. Mensen durven niet meer met de trein, omdat de overlast gigantisch gestegen is. Daar hoor ik de heer De Hoop niet over, maar daarom gaan de mensen niet met het ov. Die mensen durven er niet in of ze komen voor een dichte deur te staan, omdat de trein helemaal uitvalt. Er zijn nu stakingen, maar waarom neemt u het niet op voor die stakers? Misschien heb ik het gemist toen ik hier nog niet was, maar die staking moet gewoon gestopt worden door die mensen een loonsverhoging te geven.

De voorzitter:

Meneer Madlener, toen u er niet was, heb ik gezegd dat alles korter en puntiger moet, omdat we maar drie uur de tijd hebben. Of u moet voortaan met een meerderheid aftikken dat het een debat van vier uur wordt. Maar nu moeten we even tempo maken en de turbo aanzetten.

De heer De Hoop (PvdA):

Het zijn heel veel vragen in één. Ik zal proberen om het zo kort mogelijk te doen. Ik zeg nog niet dat we helemaal gratis ov moeten hebben. Wij willen toewerken naar manieren van gratis ov, beginnend bij de laagste inkomens. Wie moet dat betalen? Wij vinden dat bedrijven en de rijkste vermogende mensen dat moeten betalen. Daar zitten vast één of twee automobilisten tussen. Dat zou heel goed kunnen, maar dat gaat gewoon

over de rijksbegroting en hoe je het wil verdelen. Wij vinden dat mensen met meer vermogen gewoon zwaarder belast moeten worden. U heeft het over asielzoekers, meneer Madlener. Dat parkeer ik even, maar ik ben het met u eens dat er meer aandacht voor de veiligheid in de trein moet komen. Juist het ov-personeel is daarbij belangrijk. Wij hebben ook gezegd dat we dat nummer 13181318 in al die NS-treinen ook in het regionale vervoer willen hebben. De Staatssecretaris heeft onze motie daarvoor ontraden en die motie heeft helaas ook geen meerderheid gehaald. Maar ik wil daar best met de heer Madlener in optrekken. Dus ik deel in die zin die zorgen van hem, maar ik vind dat we gewoon veel meer moeten investeren in ov dan in asfalt en daar scheiden inderdaad onze wegen.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Krul (CDA):

Ik ben blij dat de heer De Hoop onze De Visie voor Nederland gelezen heeft, maar ik wil toch even het beeld corrigeren dat hier neergelegd wordt, namelijk dat er iets heel anders in zou staan dan het beleid dat door deze Staatssecretaris wordt neergezet en uitgevoerd. De heer De Hoop heeft dan namelijk ook gelezen dat we juist ontzettend blij zijn met bijvoorbeeld een Lelylijn en dat wij ook zien dat er ontzettend veel ontwikkelingen zijn in de regio's. Wij hebben ook een Staatssecretaris die daar aandacht voor heeft. De vraag aan de heer De Hoop is of hij het met mij eens is dat zoiets als spoor aanleggen niet iets is wat met een toverstokje geregeld kan worden. Het is iets van de lange adem. Ik wilde dat beeld even bij de heer De Hoop neerleggen, voorzitter.

De heer De Hoop (PvdA):

Dan toch. Ik heb hier een motie bij me van het afgelopen jaar. Daarin verzoek ik de regering om de vervoersautoriteit en vervoerders voldoende zekerheid te bieden, zodat de huidige dienstregeling vanaf 1 januari 2023 overeind zou blijven. Dat gaat ook over die beschikbaarheidsvergoeding en waarom nu een op de drie buslijnen geschrapt wordt. Het CDA heeft daartegen gestemd. Deze motie is niet aangenomen: 74 stemmen tegen 76 stemmen. Net niet! Maar als we daarvoor gezorgd hadden, hadden heel veel van die geschrapte lijnen voorkomen kunnen worden. Wij hebben amendementen ingediend voor een breder vangnet. Ik vind het een heel goed plan van het CDA, maar ik zeg tegelijkertijd wel: we hadden heel veel problemen die u aankaart, afgelopen jaar kunnen voorkomen. En daar is ook de Staatssecretaris deels voor verantwoordelijk. Ik ben heel blij met uw visie en ik deel 'm ook van harte. Laten we dus samen optrekken, maar ik kan niet wegstijgen van het feit dat we heel veel problemen die we nu zien, afgelopen jaar hadden kunnen voorkomen. En daar is ook het CDA deels verantwoordelijk voor.

De voorzitter:

Dan gaan we naar de geachte afgevaardigde Bouchallikh en zij spreekt namens GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Veel is al gezegd.

Het openbaar vervoer is een voorwaarde om mee te doen aan de samenleving, om te solliciteren, te werken en om onderwijs te volgen. Of om vrienden en familie te bezoeken en dat is net zo belangrijk. GroenLinks en PvdA vinden het openbaar vervoer dan ook een basisrecht. Daarom hebben we een actieplan geschreven voor goed, duurzaam en betaalbaar openbaar vervoer.

De drie pijlers die daarbij centraal staan, werden zojuist ook door collega De Hoop genoemd. Het ov moet de bereikbaarheid vergroten. Het ov moet betaalbaar zijn en het ov moet duurzaam zijn. De aanleiding voor dit actieplan is dat het openbaar vervoer op dit moment in een zware crisis verkeert. Daarnaast is de nasleep van de coronacrisis nog altijd voelbaar, zijn de personeelstekorten groot en zijn de kosten voor de sector hoog. De bereikbaarheid van voorzieningen als werk, ziekenhuis en onderwijs is in Nederland veruit het slechtst met het openbaar vervoer. Wie geen auto rijdt, is nog altijd stukken langer onderweg. En dat terwijl ruim een kwart van de Nederlandse huishoudens geen auto heeft. Van de laagste inkomsters heeft zelfs 60% geen auto. En sommige anderen, zoals ouderen, mensen met een beperking en mensen met een angststoornis, kunnen niet autorijden. Hun toegang tot de maatschappij wordt hierdoor ernstig beperkt en door al die buslijnen die verdwijnen, wordt dit probleem alleen maar erger. Dat komt doordat de overheid zich al jaren niet gericht heeft op de toegang van mensen tot banen, voorzieningen en sociale contacten, maar op efficiëntie en het fileprobleem.

Dat moet nu echt veranderen. GroenLinks en de PvdA stellen daarom voor dat er een afdwingbare bereikbaarheidsnorm komt. Eerder gaf de Minister aan dat dit mogelijk zou worden meegenomen in een nieuwe mobiliteitsvisie. Kan de Staatssecretaris hier al iets over zeggen? Wij stellen de volgende concrete norm voor: 95% van de huishoudens moet binnen drie kwartier bij een school, supermarkt of ziekenhuis kunnen zijn met een vorm van openbaar vervoer. Kan de Staatssecretaris hierop reageren? Ook moet het openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar zijn. De meest recente prijsstijgingen moeten worden teruggedraaid en ten minste tot 2025 worden bevroren. Ondertussen stellen wij voor dat er op lokaal niveau experimenten worden gedaan met gratis ov. Het is zojuist ook door de heer De Hoop toegelicht.

Verder moet duurzaamheid een prioriteit zijn en blijven. De verschuiving van middelen van asfalt naar spoor, zoals in gang is gezet in het laatste MIRT, moet verder worden doorgezet. En ook het stimuleren van betaalbaar deelvervoer is cruciaal.

Die 95% qua bereikbaarheid geldt wat ons betreft ook voor mensen met een beperking. Er is gelukkig een Stationsagenda gekomen, maar veel afspraken die gemaakt zijn in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV zijn hier niet in meegenomen, net als overigens de financiering ervan. Ik heb het dan bijvoorbeeld over toiletten voor slechtzienden op stations of een herstelprogramma voor verzakte perrons. Gaat de Staatssecretaris dit met elkaar in lijn brengen? Ook de verantwoordelijkheid voor voldoende liften wordt soms te eenzijdig bij ProRail neergelegd. Waarom worden er in de Stationsagenda geen afspraken gemaakt om bijvoorbeeld twee liften of een hellingbaan bij grote stations te realiseren? Dan is er altijd een alternatief voor een kapotte lift. Graag een reactie.

Voorzitter. We hebben het vaker gehad over liften, toiletten en dergelijk. Ik hoop gewoon dat we dat een keer niet hoeven te doen, maar zolang het nodig is, blijven we dat toch doen.

Voorzitter. Iets over moties die eerder zijn ingediend. Ik ben blij dat er werk is gemaakt van onze motie om te praten over compensatie voor de energiekosten voor de ov-sector en dat de Staatssecretaris zich inspant om dit te onderzoeken. De sector wil wel graag snel duidelijkheid. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er in de Voorjaarsnota concrete voorstellen voor energiecompensatie voor de ov-sector zullen staan?

Tot slot, voorzitter. Mevrouw Van Ginneken en ikzelf waren heel blij met onze aangenomen motie om de plannen en ambities voor het openbaar vervoer te toetsen op robuustheid en kosten en hierbij in te blijven zetten op reizigersgroei. De intentie van de motie was dus: wat moet er aanvullend gebeuren om de ambities die we hebben, zoals in het Toekomstbeeld OV 2040, op z'n minst waar te maken, ondanks alle tegenslagen, zoals corona, personeelstekorten en de hoge energiekosten?

De intentie was zeker niet: hoe gaan we onze ambities uitkleiden of versoberen? Kan de Staatssecretaris reflecteren op haar interpretatie van de motie en ons geruststellen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. Zoals altijd bent u heel netjes binnen de tijd gebleven. Dank daarvoor.

Er is een interruptie van meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ik hoorde een soort herhaling van de bijdrage van de PvdA, dus wat dat betreft hadden die hier net zo goed met één woordvoerder kunnen zitten. Ik schrik echt van het voorstel om de middelen om de knelpunten op het asfalt op te lossen, naar het spoor te verplaatsen. Als ik die visie van de Partij van de Arbeid en GroenLinks lees, dan pleiten zij inderdaad voor het investeren in bussen. Ze vinden het ook prima dat die bussen leeg heen en weer rijden. Ik weet dan ook niet waar de duurzaamheidsambitie van GroenLinks is gebleven. Die bussen rijden niet over het spoor en ook niet over weilanden, maar tot nu toe in Nederland wel over asfalt. Ik ben benieuwd hoe de GroenLinksfractie dat tot nu toe ziet. Want als we geld bij asfalt weg gaan halen, kunnen we de snelle buslijnen die de VVD per amendement heeft geregeld, ook niet realiseren. Het amendement over Bus Rapid Transit is overigens ook door GroenLinks gesteund. En zo'n bus rijdt over asfalt.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik stap even over de onaardigheden heen; daar gaan we niet aan doen. Wat ons betreft moet het klaar zijn met het investeren in «meer asfalt, meer asfalt en meer asfalt». We zien namelijk dat investeren in meer asfalt niet leidt tot minder files, maar tot meer. Wat wij willen, is op dit moment meer investeren in beter ov, zodat ook de mensen die op dit moment misschien noodgedwongen in die auto zitten, ook een alternatief hebben, waardoor we die wegen ook juist weer vrijer kunnen maken. Dus het gaat ons om een verschuiving van middelen. We zien dat de VVD in de afgelopen jaren daar andere keuzes in heeft gemaakt. We zien ook met z'n allen dat dat niet per se goed heeft gewerkt.

De voorzitter:

Mijnheer Minhas, soms kom je niet onder het gebruik van Engelse termen uit, maar we moeten proberen om die te mijden. Met name heel veel oudere mensen hebben de tijd om debatten te volgen, maar weten door die Engelse termen bij God niet waar het over gaat. We moeten het voor die mensen ook begrijpelijk houden en maken. Dank u wel, mijnheer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, u heeft helemaal gelijk. Ik had de BRT aangekondigd als «de snelle bus». Ik hoop dat dat begrijpelijk was.

Ik hoor GroenLinks pleiten voor minder geld naar asfalt, en voor een transitie naar meer ov. Ik heb het idee dat de vertegenwoordiger van GroenLinks echt totaal heeft gemist was we bij het afgelopen MIRT hebben gedaan. Als er gezien vanuit het perspectief van GroenLinks slechte besluiten worden genomen, dan is de VVD schuldig. We hebben een VVD-minister in het kabinet op Infrastructuur en Waterstaat. Hij is samen met de Staatssecretaris eindverantwoordelijk voor het MIRT. Hij heeft ervoor gezorgd dat we de bereikbaarheid van woningbouwlocaties gaan verbeteren. En het grootste deel van die middelen gaat naar bereikbaarheid met het ov. Dus waar heeft u het over?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Als de VVD-woordvoerder goed had geluisterd naar mijn bijdrage, had hij gehoord dat ik inderdaad heb verwezen naar die middelenverschuiving die ook wij bij het MIRT hebben gezien. Hij had ook gehoord dat wij dat een goede stap vinden, en er juist toe oproepen om dat door te zetten. Dus ik snap niet waar deze vraag en verwijtende toon vandaan komen.

De **voorzitter**:

Meneer Minhas kan helaas niet meer reageren, want zijn interrupties zijn op. Het zal vanaf nu een stuk rustiger zijn.

Ik zie mevrouw Van der Graaf. Zij krijgt als derde spreker het woord. Maar eerst wil de heer Madlener nog interrumpen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik dacht dat de VVD van Minhas juist hoopte op een goede uitslag voor de PvdA en GroenLinks, omdat ze daarna samen lekker verder kunnen gaan. Dus ik snap even deze aanval niet, want straks zitten jullie samen, en dan wordt het natuurlijk een compromis.

De **voorzitter**:

En was is uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is de volgende. We horen over meer duurzaamheid en minder auto's. Ik kan GroenLinks geruststellen, want er wordt geen meter nieuw asfalt aangelegd. Het enige wat hopelijk nu nog kan, is het onderhoud van wat we al hebben aan infrastructuur. De aanleg van nieuwe wegen staat zo goed als stil. Daar is helemaal geen geld voor. En nu wilt u geld, dat er niet is, ook nog weghalen? Dat geld gaat dus bij onderhoud vandaan komen. Dat lijkt me heel onverstandig.

De **voorzitter**:

Ik wil helemaal niets. U spreekt de heer De Hoop aan.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, mevrouw Bouchallikh. Ik begrijp dat we nu één verhaal hebben.

De **voorzitter**:

Oké. Prima.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik spreek mevrouw Bouchallikh aan.

De **voorzitter**:

Maar als u uw vraag kunt trechteren, zodat we sneller klaar zijn, dan ben ik u dankbaar.

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is dus: er wordt helemaal geen asfalt meer aangelegd. Het geld gaat naar onderhoud, en dat is ook heel hard nodig, anders staan we straks allemaal stil. Mevrouw Bouchallikh geeft zelf al aan dat driekwart van de huishoudens juist afhankelijk is van de auto. Dus waarom zit u Nederland zo dwars door te zeggen dat er nóg minder geld naar die wegen moet gaan?

De **voorzitter**:

Ik zit Nederland niet dwars. U bedoelt mevrouw Bouchallikh? U zegt de hele tijd «u», maar «u» is de voorzitter.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Allereerst: het eerste punt van de heer Madlener klopt niet. Er wordt bijvoorbeeld nog wel gekeken naar de verbreding van de A27. Daar zijn wij ook tegen, maar er wordt wel gekeken hoe er meer geld naar meer asfalt kan gaan.

Ten tweede. Een van de allereerste technische briefings die ik als Kamerlid heb gekregen, ging over de werkzaamheden aan achterstallig onderhoud, en hoe erg het daarmee eigenlijk gesteld is. Daarbij gaat het om bruggen en wegen. Ik vind het dan absurd dat er niet wordt gekeken hoe we de kwaliteit daarvan op z'n minst op peil kunnen houden. Dat zouden we moeten doen, in plaats van kijken naar het verbreden van nóg meer wegen.

Voorzitter. Tot slot kom ik op dat hele punt van de automobilist. Het gaat mij erom dat die automobilist ook de gelegenheid heeft om met het ov te gaan. Het feit dat sommige mensen nu geen auto hebben, komt ook door de hoge kosten die met een auto gepaard gaan. Dus wij willen dat zij een goed alternatief hebben, waardoor wij die vervoersarmoede aanpakken en wij ook hen op het werk, op school, en bij vrienden en familie kunnen krijgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Nou ja, dat zijn keuzes van GroenLinks die we kennen. Ze zijn daar tegen de auto en willen iedereen het ov in krijgen, wat helemaal niet kan. Maar goed, dat wisten we al. Het volgende verbaast mij ook. Een van de belangrijkste zaken voor een goed ov is betrouwbaarheid. En nu moeten die buschauffeurs staken om een redelijke loonsverhoging te krijgen. Waarom hoor ik u daar niet over? We moeten er toch zo snel mogelijk voor zorgen dat die mensen hun loonsverhoging krijgen en dat die bussen weer kunnen gaan rijden? Dat is toch veel beter dan al die onhaalbare plannen van de PvdA omarmen?

De **voorzitter**:

Dit was uw laatste interruptie, dus ik hoef vanaf nu niet meer naar rechts te kijken, maar alleen nog maar naar links. Dank u wel.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Wij kijken juist wél naar al die arbeiders die keihard werken. Ik heb al vaker met hen buiten gestaan tijdens demonstraties. Wij vinden niet dat je arbeiders de schuld moet geven van die onbetrouwbaarheid, maar wij vinden wel dat je goede arbeidsvoorwaarden moet garanderen, zodat zij dus inderdaad hun werk kunnen doen. Zij zeggen ook altijd: ik zit liever op de bus dan dat ik hier op straat sta. De heer De Hoop zei eerder ook al dat wij aan het nadenken zijn over een fonds om dat te ondervangen. Maar eigenlijk wil je dat we er gewoon zelf met z'n allen uit komen. Daar zullen we voor blijven staan.

De heer **Madlener** (PVV):

Wat zijn «arbeiders»?

De **voorzitter**:

U heeft het woord niet en u heeft helaas geen interruptiemogelijkheid meer, meneer Madlener. Maar u heeft wel nog een tweede termijn, als de Kamer tempo maakt.

We maken een sprongetje naar mevrouw Van der Graaf, want zij kruipt even voor. Dat kost zeker drie gevulde koeken, kan ik haar vertellen. Aan u het woord. Mevrouw Van der Graaf spreekt namens de ChristenUnie.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. Met die gevulde koeken komt het goed. Ik dank de collega's voor de bereidheid. Ik heb zo meteen een andere verplichting, dus ik ben blij dat ik mijn inbreng hier nog kan leveren. Dank u wel.

Voorzitter. De Staatssecretaris staat voor een heel forse opdracht, want het openbaar vervoer moet een hele grote rol gaan spelen in onze toekomstige vervoersmix. De ambities uit het Toekomstbeeld OV zijn namelijk heel hoog. Maar we zien dat de realiteit anders is. Het openbaar vervoer staat onder grote druk, op korte termijn ook door personeelstekorten, en op langere termijn door fors hogere concessiekosten. En de concurrentie met de auto loopt achteruit, met name door de accijnsverlagingen op brandstoffen.

In 2030 wordt betalen naar gebruik ingevoerd. Dan zal de vraag naar openbaar vervoer toenemen, zeker als er geen vlaktaks komt, maar een CO₂-beprijzing, waar mijn partij voorstander van is. Het risico bestaat echter dat provincies op dit moment hun openbaar vervoer enorm zien afkalven, terwijl er straks meer openbaar vervoer nodig is. Dat moet voorkomen worden. Dus ik vraag aan de Staatssecretaris of zij dit beeld herkent. En wat wil ze daaraan doen? Dit is namelijk een toekomstvraagstuk. Is het reëel om deze taak slechts op de schouders van de provincies te laten rusten?

En welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om ook de tarieven te verlagen? Als je nu een dagje naar het museum gaat, is de treinreis duurder dan het museum. Ik noem een voorbeeld. Als je vanuit Nijkerk naar Amsterdam wilt met twee kinderen, ben je € 45 kwijt voor een retourtje, inclusief twee Railrunnerkaartjes. De toegangsprijs voor het Rijksmuseum is voor volwassenen € 22,50.

Voorzitter. Dat moet anders. Welke gesprekken voert de Staatssecretaris met de Minister van Financiën over het verlagen van de tarieven? Hoe staat het met de voorstellen van de Europese Commissie over lagere btw op de treinkaartjes? En hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van Dijk/Van der Molen over een verlaagd btw-tarief op ov-bewijzen? Ik hoor graag een reactie daarop.

Voorzitter. Vaak mogen kinderen gratis in het openbaar vervoer. Dat is heel mooi, maar het is meestal gelimiteerd tot drie kinderen. Zouden we dat niet moeten ophogen naar in ieder geval vijf kinderen? Dan kun je ook met een kinderfeestje in de bus stappen, en kan de concurrentie met de auto echt worden aangegaan.

Er is al aandacht gevraagd voor het personeelstekort. Ook de ChristenUnie vindt het belangrijk dat we goed kijken naar de werkomstandigheden, en ook naar de pauzes die er zijn voor de medewerkers.

Voorzitter. Investeren in nieuwe spoorverbindingen, zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, is van groot belang. Dat weet de Staatssecretaris. Hoe staat het met haar ambitie ten aanzien van de Nedersaksenlijn ten opzichte van het MIRT-debat dat we hebben gehad? Wat kunnen we tegemoetzien?

Ook het reizen met de bus is een belangrijke manier om je te verplaatsen. De uitrol daarvan blijft beperkt. We zien dat dit ook een tegemoetkoming kan zijn in de vervoersarmoede. Het kan gaan van stadscentrum naar stadscentrum, maar ook van buitenwijk naar buitenwijk, of van industriepark naar kantorenpark. Daartussen ligt vaak al wel een snelweg, waar ook een bus over kan rijden. Snelbussen kunnen worden aangevuld met innovatieve aantakkingen, bijvoorbeeld een fietsbus, met voldoende ruimte om fietsen mee te nemen. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar dat vraagstuk? Kan daar breder op ingezet worden?

En dan hebben we natuurlijk ook de buurtbus. Dat is volwaardig openbaar vervoer, maar die buurtbus moet dan wel betrouwbaar zijn en frequent gaan. Hoe garandeert de Staatssecretaris dat?

Voorzitter. Ik kom tot mijn derde punt: de toegankelijkheid van ons openbaar vervoer. Dat is een belangrijk thema voor de ChristenUnie, en

voor veel partijen hier en in het land. Bij de begrotingsbehandeling hebben we 20 miljoen euro extra beschikbaar gesteld voor een versnelling in de uitrol van het bestuursakkoord. Wat is daar alvast mee gedaan? Kan de Staatssecretaris ons een update geven? En wat zit er in de planning? Voorzitter. We zien dat er perrons op stations verzakken. Dat repareert ProRail, maar ik begrijp dat 50% van de opgehoogde perrons alweer verzakt is.

De voorzitter:

U dient af te ronden, mevrouw Van der Graaf.

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

Dat doe ik. Ik rond af. Daar moet dus een structurele aanpak voor komen. Wil de Staatssecretaris die realiseren? We krijgen signalen dat de reisassistentie op de Valleilijn tekortschiet. Kan de Staatssecretaris dat nagaan? Kan de Staatssecretaris dat oplossen?

Dan mijn laatste opmerking. Nog niet alle toiletten op stations zijn toegankelijk voor blinden en slechtzienden. Er is nog niet overal braille op betaalautomaten aanwezig. Die moeten daarvoor worden aangepast. Wil de Staatssecretaris met NS overleggen om dat zo snel mogelijk aan te pakken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf, voor uw inbreng namens de ChristenUnie. Veel succes met uw verdere verplichtingen! Dank aan mevrouw Van Ginneken, de heer Krul en meneer Minhas dat zij zo sportief waren om u voor te laten gaan.

Dan gaan we nu luisteren naar de inbreng van mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Het is goed dat we vandaag weer praten over openbaar vervoer. Dat doen we vaak, en dat is terecht, want het is een essentiële maatschappelijke voorziening. Die staat onder druk. We moeten er blijvend aandacht voor hebben om ervoor te zorgen dat mensen betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk van A naar B kunnen komen. Dat is de centrale opdracht. Voor D66 betekent dat dat we ons openbaar vervoer slimmer moeten maken. We moeten dus geen spookbussen laten rondreizen of gratis luchtkastelen aanbieden. Daar pleiten sommige partijen in deze Kamer namelijk voor. Wij vinden dat we moeten zorgen voor slim openbaar vervoer.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Spookbussen en gratis luchtkastelen? Ik ben het niet van D66 gewend dat zij dit soort karikaturen gebruiken. Voor heel veel mensen is de bus namelijk ontzettend belangrijk. Dus wat betekent die uitspraak van mevrouw Van Ginneken? Betekent dat dan ook dat de huidige stand van het aantal bussen in theorie af zou kunnen nemen, wat D66 betreft? Hoe moet ik deze uitspraak zien?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Meneer De Hoop vraagt of de huidige stand van bussen gaat afnemen of niet. Daaruit blijkt – dat heb ik tijdens mijn interruptie op de inbreng van meneer De Hoop ook al gezegd – toch eigenlijk een beetje het vasthouden aan het klassieke idee van het openbaar vervoer. We zien echter ook verschuivende reizigerspatronen. We zien dat vervoerders moeite hebben

om de buslijnen te blijven exploiteren, ondanks ondersteuningsmaatregelen. Het kabinet heeft de afgelopen jaren 3,5 miljard geïnvesteerd in het overeind houden van het openbaar vervoer. Ik vind dat dat ons dwingt om na te denken over de vraag hoe je er slimmer voor kunt zorgen dat mensen gegarandeerd van A naar B komen. Als dat kan met een kleinere bus of een auto die komt voorrijden bij een bushalte in plaats van een grote, lege bus, dan is dat, denk ik, een oplossing waarbij juist de reiziger heel erg gebaat is. Dit gaat ervoor zorgen dat die verbindingen in stand blijven, maar misschien niet per se met die mooie, grote bus waar 40 of meer mensen in kunnen, zoals De Hoop hoopt. O, sorry, ik bedoel natuurlijk collega De Hoop. Excusez le mot!

De voorzitter:

Het is «collega De Hoop» of «ambtsgenoot De Hoop».

De heer De Hoop (PvdA):

Ik schrik hier toch wel een beetje van, want de reden dat de vervoersbedrijven hier niet toe in staat zijn, is omdat wij de transitievergoeding dit jaar niet op 500 miljoen hebben gezet. Dat had gekund. De Minister van Financiën, van D66, en deze Staatssecretaris hebben die keuze niet gemaakt. Daardoor zien we dat een op de drie buslijnen nu al verdwijnt. Als ik het betoog van D66 beluister, dan hoor ik dat voor hen de mogelijkheid zeker niet uitgesloten is dat er nog meer buslijnen gaan verdwijnen.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Dat is niet ouderwets. Dat is iets wat heel veel mensen belangrijk vinden. Dat is iets wat heel veel mensen nodig hebben. Voor ouderen is zo'n bus juist heel fijn, omdat ze daarop kunnen rekenen. Apps en deelmobiliteit zijn voor heel veel mensen juist heel ingewikkeld. Ik zou toch willen zeggen: laten we hier nu geen karikatuur van maken. De oplossingen die u aandraagt, mogen volgens mij niet de norm worden. Die zullen namelijk veel mensen raken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voor D66 staat ook wel vast dat de bus, de klassieke bus, naast de trein het hart moet vormen van het openbaarvervoersysteem. Er blijven dus zeker heel veel bussen rijden. Ik denk echter dat het slim is om te kijken of er op sommige trajecten waar de bus al verdwenen is, een verbinding terug kan komen, door andere oplossingen in te zetten dan de grote, klassieke bussen. Ik denk dan aan een belbus, flexvervoer, doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Als je al die schotten afbreekt, dan ga je naar een publieke mobiliteit. Op die manier kun je ervoor zorgen dat ouderen gegarandeerd van A naar B kunnen komen, misschien zelfs met een beter niveau van dienstverlening dan nu. Busritten aan de randen van de dag en busritten in dunbevolkte gebieden staan niet alleen nu onder druk. Die staan eigenlijk altijd onder druk. Dat is slecht voor de regio. Dat is slecht voor de bereikbaarheid. Dat is slecht voor de kansen van mensen in de regio. Ik denk dus dat we echt toe moeten naar een slimmere manier van het organiseren van publieke mobiliteit. Dit is wat mij betreft daarvoor de gelegenheid.

De voorzitter:

U heeft nog ongeveer drie minuten, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Heb ik een minuut gedaan over mijn inleiding?

De **voorzitter**:

Ja. U heeft er 57,7 seconden over gedaan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Oké. Dan ga ik even tempo maken.

Ik zei net al dat wat D66 betreft de schotten uit de vervoersvormen verwijderd moeten worden. Het gaat dan om vervoersvormen waarvoor andere ministeries aan de lat staan. Ik ben blij dat de Staatssecretaris op zich ook wel die richting op kijkt. Betreft de Staatssecretaris juist ook het flexvervoer, de belbus en deelmobiliteit bij het ontschotten van alle vervoersmogelijkheden? Ziet zij daarbij meerwaarde voor specifieke regio's of ook voor het hele land? Wil de Staatssecretaris dan bijvoorbeeld de regio's helpen met een landelijke standaard? Welke stappen zet de Staatssecretaris zelf richting het Ministerie van OCW en het Ministerie van VWS om dit beter te coördineren?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van meneer Krul, CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Ik ben natuurlijk nog een beetje lerende, dus ik geef mevrouw Van Ginneken graag de kans om mij het volgende nog een keer uit te leggen. Ik zou graag in de woorden van D66 horen wat precies het verschil is tussen «slim» en «rendement». Ik denk dat als je in de bijdrage van D66 het woordje «rendement» vervangt voor «slim», het eigenlijk wel een logisch verhaal is. Ik zou dat dus graag aan mevrouw Van Ginneken willen vragen. Wat is in haar optiek het verschil daartussen?

De **voorzitter**:

U hoeft zich overigens geen zorgen te maken, meneer Krul. U straalt namelijk niet uit dat u hier net zit, hoor. U vertoont echt geen brugpieper-tjesgedrag of zo.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dit is het eerste commissiedebat van meneer Krul. Ik zei voorafgaand aan dit debat al dat hij in de technische briefings en dergelijke die we al gehad hebben, steeds opvalt door slimme vragen. Dit was ook zo'n slimme vraag. «Slim ov» en «rendement» is niet hetzelfde. Als je belt of een afspraak maakt via een app en 's avonds laat door een auto of een kleine bus opgehaald wordt waarmee je tegen ov-tarieven kunt reizen, dan is dat natuurlijk bedrijfseconomisch gezien ook niet rendabel, maar dan scheelt dat wel een heleboel kosten. Als je slim ov inzet, dan maak je op die manier meer ov mogelijk, zonder meteen te moeten investeren in grote, dure bussen. Maar dat is dus echt iets anders dan aansturen op rendement.

De heer **Krul** (CDA):

We kunnen dit cirkeltje nog een keer rondgaan. Ik weet niet of deze slimme oplossingen van het van tevoren bellen en dat soort zaken, de toegankelijkheid en de laagdrempeligheid van het ov bevordert. Maar goed, ik dank mevrouw Van Ginneken voor haar uitleg.

De **voorzitter**:

Mooi dat u daar een interruptie aan opoffert, meneer Krul. Dat gebeurt niet zo snel.

Mevrouw Van Ginneken, aan u het woord. Uw tijd loopt weer.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik vroeg net aan de Staatssecretaris of zij bereid is om stappen richting de andere departementen te zetten die verantwoordelijk zijn voor andere

vormen van vervoer. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat zij juist een regierol heeft in het samenbrengen van de verschillende vervoersvormen? Hoe neemt zij dit idee mee in het Toekomstbeeld OV 2040? Via welke stappen en acties doet zij dat? Daarover had ik ook een andere vraag. Collega Bouchallikh heeft net, naar aanleiding van de motie die D66 en GroenLinks eerder indienden, al gevraagd hoe de Staatssecretaris de bestaande ambities gaat realiseren met extra beleid, inzet en middelen, om het ov betaalbaarder en het autogebruik gericht te maken. Ik sluit mij daarbij aan.

De voorzitter:

Er is een interruptie van meneer Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Ik sprak vanochtend met een buschauffeur die aan het staken was. Ik wilde hem vooral steunen. Hij werkt bij EBS. Hij gaf aan dat hij regelmatig te maken heeft met klanten die een dagkaartje bij HTM hebben gekocht, en dan over willen stappen op EBS. Dat kaartje is dan niet geldig. Dat is natuurlijk een directe consequentie van marktwerking. Ik luisterde naar het pleidooi van mevrouw Van Ginneken over ontschotting en dat de Staatssecretaris daar verantwoordelijk voor is. Is mevrouw Van Ginneken het met mij eens dat de Staatssecretaris dan ook moet kijken naar dit soort zaken, naar de consequenties van marktwerking? Het moet toch mogelijk zijn dat iemand een kaartje koopt bij HTM en daarmee dan ook kan reizen in een bus van EBS?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Als ik het heb over slimmer organiseren, dan gaat het ook zeker over dit soort dingen. Ik heb in een eerder debat aan de Staatssecretaris gevraagd of ze iets kan doen aan de dubbele incheckpoortjes op stations en het dubbele opstaptarief. Als je reist met verschillende vervoerders, dan ben je duurder uit. Ik ben helemaal met de heer Alkaya eens dat je als je kijkt naar slimmer ov, ook hiernaar moet kijken. De vervoerders moeten de drempels onderling oplossen. De last moet niet bij de reiziger gelegd worden. Ik zie zeker een rol voor de Staatssecretaris om dat te coördineren.

De voorzitter:

Super. Kijk eens aan, meneer Alkaya; die hebt u in ieder geval binnengetikt. Wilt u nog interrumpen? Dat is niet het geval. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik steun de heer Alkaya in die oproep, maar hij tikt niks binnen, want volgens mij heb ik me er eerder ook al op die manier over uitgelaten. Ik wil even terug naar het Toekomstbeeld OV. In het KiM-onderzoek naar ov-tarieven staat dat er aanvullend onderzoek nodig is naar de effecten van maatregelen die de auto onaantrekkelijker maken om zo bij te kunnen dragen aan de klimaatopgave. Het gaat bijvoorbeeld om hogere parkeertarieven en lagere parkeernormen. Een hoop gemeenten hanteren dit soort maatregelen al. Kan de Staatssecretaris toezeggen een vervolgonderzoek naar de effecten daarvan in te stellen en dat te betrekken bij de vernieuwing van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer?

Voorzitter. Over betaalbaar ov hebben we al uitgebreid gedebatteerd in interrupties. Ik ben heel blij om te lezen dat de Staatssecretaris en de vervoerders aan de slag gaan met bijvoorbeeld de D66-motie die vraagt om het voor werkgevers fiscaal aantrekkelijker te maken om ook het ov goed te vergoeden. Ik ben ook blij om te lezen dat er gekeken wordt naar een tijdelijk landelijk ticket, maar mijn vraag is eigenlijk of we niet toe moeten naar een structureel all-inclusiveticket. Hoe kunnen we dat zo

ontwerpen dat we daarmee meteen ook de spits ontlasten? Het is natuurlijk ook een heel groot probleem om steeds maar te moeten investeren in een piek van één uur per dag. Hoe garandeert en handhaaft de Staatssecretaris het succes van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen om de spits te ontlasten? Tot op heden bleek het immers heel erg lastig om die resultaten vast te houden.
Voorzitter. Dan de Stationsagenda.

De voorzitter:

U hebt nog maar tien seconden, dus het moet maar één regel zijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Oké. Ik sluit me aan bij de vragen van de ChristenUnie, GroenLinks en de Partij van de Arbeid over toegankelijkheid.

Mijn vraag over de Stationsagenda is: zijn de 600.000 fietsplekken, die voor 2030 beoogd worden, wel voldoende? De IMA, de Integrale Mobiliteitsanalyse, waarop dat cijfer is gebaseerd, is verouderd. Het kabinet heeft juist nieuwe ambities met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en wil het reisgedrag vergroenen. Moet die lat dus niet al meteen veel hoger komen te liggen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66. Dan is het woord aan meneer Krul van het Christen Democratisch Appèl.

De heer **Krul** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dit commissiedebat vormt voor mij een bijzonder moment. Het is de eerste keer dat ik het CDA-verhaal op het gebied van openbaar vervoer mag vertellen. Het is voor mij überhaupt de eerste keer dat ik hier spreek als Tweede Kamerlid. Dit is voor mij dus een bijzonder moment. Ik heb al wat spreektijd verbrast met mijn interrupties, maar goed; zo gaat dat. Laat ik vooropstellen dat ik na de zeer korte tijd als woordvoerder, een prille twee weken, al kan zeggen dat er een behoorlijke wereld voor mij is opengegaan: wat een megaoperatie wordt er dagelijks gerund, op en aan het spoor, om reizigers veilig van A naar B te brengen. Dat mag best wat vaker gezegd worden. Ik hoop dat mijn collega's het mij vergeven als ik hier en daar een omissie maak in het mobiliteitsjargon. Ik leer eigenlijk elke dag nog meer bij. Ik heb zojuist geleerd wat een spookbus is. Ik weet niet of ik daar nou zo gelukkig van word, maar goed. Voorzitter. Recent heeft het CDA onze visie voor heel Nederland gepresenteerd. Daarin bestendigen wij dat het openbaar vervoer van publieke waarde is. Het is een voorziening waar mensen simpelweg afhankelijk van zijn om toegang te krijgen tot zorg, onderwijs, sociale contacten en werk. In dat licht zou openbaar vervoer ook overal in Nederland even laagdrempelig moeten zijn in gebruik. We zien echter nog steeds veel regionale ongelijkheid. De relatieve afstand middels ov naar bijvoorbeeld zorg is in Noord-Nederland nou eenmaal langer dan in het midden van Nederland. Voor ons is goed ov het antwoord op de basale vraag in hoeverre mensen in staat zijn om vanuit hun wijk, dorp of stad voorzieningen te bereiken. Bij vervangings-, vernieuwings- en verbetertrajecten moet die basale vraag dan ook een belangrijke rol spelen. Het moet niet altijd om die zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse gaan. Het maatschappelijk rendement moet daarin een eerlijke positie krijgen.

Voorzitter. In dit huis gaat het, niet alleen in campagnetijd, maar ook überhaupt vaak over de kloof tussen de Randstad en de regio, over hoe de politiek die figuurlijke verbinding moet leggen. Ik vind het mooie van dit thema en van openbaar vervoer dat wij hier bouwen aan de letterlijke verbindingen. Het spoor verbindt Nederland en verbindt mensen. In dat licht zou ik graag door de Staatssecretaris geïnformeerd willen worden

over de huidige stand van zaken van enkele grote projecten waarvan het CDA denkt dat die bijdragen aan die opgave van verbinding.

Het gaat dan bijvoorbeeld om de opwaardering van de Maaslijn. Tijdens het vorige commissiedebat heeft de Staatssecretaris al aangegeven dat niet alle meerkosten op het bordje van de provincie mogen komen te liggen. Wij willen graag weten of de Staatssecretaris iets meer kan vertellen over de aanbesteding en het onderzoek daarnaar.

Voorzitter. Ten tweede gaat het om de voortgang van de Lelylijn. De ChristenUnie refereerde er ook al aan. Wij zijn blij dat de Staatssecretaris allerlei meedenkbijeenkomsten organiseert, maar wij horen graag wat het pad voor het komende jaar is.

Tot slot, voorzitter. Wat het CDA betreft verliezen we het belang van de Nedersaksenlijn ook niet uit het oog. Hoe staat het met het amendement met betrekking tot de verkenning naar die Nedersaksenlijn?

Voorzitter. Dan een minder leuk onderwerp. Wij zijn geschrokken van de berichtgeving van NS. Vorige week gaf NS aan dat zijn personeel steeds vaker slachtoffer is van verbale agressie en geweld. Wat ons betreft mag hier nul tolerantie voor zijn. Wij willen graag van de Staatssecretaris weten hoe zij kijkt naar de vraag die NS stelt. Daarin worden diverse zaken aan de rijksoverheid aangegeven. Verder steunen wij de maatregelen die door NS zijn aangekondigd.

Tot slot, voorzitter. Ik ga even inzoomen. De complimenten van mijn collega Geurts over het Minder Hinderpakket, om trillingsoverlast langs het spoor aan te pakken, waren ook namens mij. Ik heb in dit kader ook een specifieke vraag. Die betreft langdurige trillingsoverlast langs het spoor in de gemeente Houten. Ik heb gisteren nog contact gehad met lokale politici uit deze gemeente. Dit thema leeft daar onverminderd voort. Onderzoek laat zien dat een betonnen bak de problemen daar kan oplossen. We willen graag weten of de Staatssecretaris mogelijkheden ziet om dit in de toekomst mee te nemen in het Minder Hinderpakket. Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Nogmaals van harte gefeliciteerd met uw eerste inbreng in deze fijne, toffe commissie. Heel veel succes nog. Ik wens u een behouden vaart in het hart van de democratie.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik wil collega Krul ook even complimenteren met deze mooie inbreng, zeker vanwege het feit dat hij in het staartje daarvan nog even aandacht vroeg voor de overlast van trillingen. Ik heb ook gesproken met mensen in Houten. Ook daar is er veel trillingsoverlast, net als in Twente, in Noord-Brabant en in andere regio's in het land. Mijn vraag aan de collega van het CDA is dan ook wat hij vindt van het feit dat het plan dat de Staatssecretaris schrijft over de toekomst van het spoorgoederenvervoer zo enorm vertraagd is. We moeten nog tot begin volgend jaar wachten tot we dat krijgen, terwijl ik vorig jaar al een actieplan heb opgeleverd, waarmee de Staatssecretaris juist een enorme kickstart heeft kunnen maken. Wat vindt de collega van het CDA van die enorme vertraging?

De heer Krul (CDA):

Die betreuren wij. Wij hebben volgens mij in het verleden middels een motie ook al onze steun uitgesproken om dit te versnellen. Wij hopen natuurlijk dat dat ook kan, maar het is wel een kwestie van wat er kan en

van wat er niet kan. Ik wil best uitspreken dat ik die zorgen van mevrouw Van Ginneken deel en dat ook wij hopen dat er versneld kan worden.

De voorzitter:

Super. Zijn er verder nog interrupties voor meneer Krul? Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, ik heb voor de eerste keer een interruptie voor meneer Krul, denk ik. Ik ben wel benieuwd of de nieuwe woordvoerder van het CDA ook zo kritisch is op de marktwerking in het streekvervoer. Niet alleen FNV staakt nu, maar ook CNV. Als je hoort waarom mensen staken, gaat het niet alleen over loon, maar ook over werkdruk en over het feit dat bedrijven geen inzicht geven in hoeveel winst ze maken, terwijl ze tegelijkertijd wel bezuinigen op dienstverlening en op de arbeidsomstandigheden. CNV is daar dus ook terecht heel kritisch op. Is het CDA daar ook heel kritisch op en kunnen we daar misschien samen iets tegen doen?

De heer **Krul** (CDA):

Ik heb de heer De Hoop net horen zeggen dat hij in zijn hele periode in de Kamer al een bepaald standpunt inneemt. Laat ik dat dan na een goede vijftien dagen ook al zeggen. Ja, het CDA is ook kritisch op de toch wel doorgeslagen marktwerking, zeker als het gaat om zaken met een publiek belang. Bij dezen neem ik de handreiking van de heer Alkaya aan; ik trek daar graag samen in op.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw antwoord, meneer Krul. Dan gaan we luisteren naar de inbreng van meneer Minhas namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik wil om te beginnen de heer Krul feliciteren met zijn eerste bijdrage in dit commissiedebat, maar vooral met zijn lidmaatschap van deze mooie commissie, zoals hij dat zelf ook al zei.

Dan naar waar we hier echt voor zitten: het ov. Dat moet betrouwbaar, veilig en gemakkelijk zijn. Volgens ons zijn dat de drie belangrijkste ingrediënten voor het ov-recept dat ervoor zorgt dat reizigers met een voldaan gevoel op hun bestemming aankomen. Dat is ook zoals goed openbaar vervoer hoort te zijn. Helaas hebben heel veel reizigers dat gevoel vandaag de dag niet. Zo is er sprake van overvolle treinen. Bussen en treinen zijn vaak niet helemaal schoon. Maar ook onveiligheid speelt een hele belangrijke rol. Er is een tekort aan personeel en het aantal geweldsincidenten neemt toe. Er zijn hogere ticketprijzen. Het imago staat behoorlijk onder druk, en dat terwijl er ontzettend veel uitdagingen op ons afkomen. Het gebruik van het openbaar vervoer gaat naar verwachting toenemen. We moeten dat bevorderen en we moeten ook werken aan de reiskwaliteit om ons openbaar vervoer toekomstbestendig te maken. Deze uitdagingen willen wij oppakken op basis van twee thema's. Ik begin met de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Die is de laatste tijd behoorlijk afgenomen, onder andere door de uitval van treinen en bussen, maar ook door personeelstekorten en landelijke stakingen. Dat zorgt ervoor dat de reizigersaantallen zich niet snel genoeg herstellen en dat reizigers het ov zelfs worden uit gejaagd, en dat is het laatste wat de VVD wil.

In een recente Kamerbrief heeft de Staatssecretaris aangegeven dat het huidige operationele model moet worden aangepast en dat er een langetermijnaanpak nodig is, omdat er ook na 2025 een tekort aan personeel zal zijn. Een langetermijnaanpak zou daar een oplossing voor kunnen zijn. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris dat kan toelichten. Wat bedoelt zij daarmee? Is zij bereid om hierover niet alleen met

vervoerders te praten, maar ook met decentrale overheden, die concessie-verlener zijn. En welke rol ziet zij als stelselverantwoordelijke – want dat is de rol van de Staatssecretaris – voor zichzelf weggelegd? De Staatssecretaris gaat niet over lokale busconcessies, ook al denken veel partijen hier vandaag aan tafel dat wel. Welke innovaties kunnen hierbij een rol spelen? Het gebrek aan personeel tot na 2025 laat ook de noodzaak zien van het slimmer omgaan met personeel. Ik ben benieuwd hoe het staat met de bakkenorm, waar we het al eerder over hebben gehad. Hoe verloopt het gesprek dat de Staatssecretaris daarover voert met de NS?

Voorzitter. Iedereen verdient het om op een makkelijke en vooral op een veilige manier op zijn bestemming te komen. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker, betrouwbaarder en flexibeler te maken, moeten we af van het aanbodgerichte denken en moeten we sturen op vraaggestuurde dienstverlening. Want dat is waar het openbaar vervoer naartoe moet en dat is hoe de VVD denkt dat het toekomstbestendig wordt. Ik werk zelf aan een initiatiefnota om dit te bewerkstelligen, want ik vraag al twee jaar aandacht voor deze opgave, maar ik merk dat het niet voortvarend genoeg wordt opgepakt.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik wil even terug naar het personeel in het openbaar vervoer. Het baarde mij een beetje zorgen dat de heer Minhas eerder, bij de stakingen, ook al zei: gooi de reiziger maar weer voor de bus! Dat zei hij toen het personeel ging staken. Ik vond die toon wel ingewikkeld richting het personeel. Want de gemiddelde buschauffeur is eind vijftig, kan met de hoogste salarisschaal in het streekvervoer meestal niet veel meer dan € 18 euro verdienen en krijgt twee keer per dag een pauze van zeventien minuten; dat is best zwaar werk. Ik ben dus benieuwd wat voor oplossing de heer Minhas en de VVD zien om het personeel een fijnere baan te geven, want volgens mij hebben wij hen wel keihard nodig.

De heer Minhas (VVD):

Ik dank de heer De Hoop voor deze vraag. Laat ik vooropstellen: mijn uitspraak «gooi de reiziger maar voor de bus» was figuurlijk, want als de bus niet rijdt, dan heeft de reiziger niets te vrezen. Ik heb heel veel waardering voor alle mensen die in het openbaar vervoer werken. Zij zorgen ervoor dat iedereen op zijn werk of schooladres kan komen, of waar hij ook naartoe moet. Maar waar het mij vooral om ging en waar ik wel moeite mee heb, is het in de steek laten van de reiziger, want die is niet verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden. Ik vind dus dat je moet nadenken over een slimme manier om stevig te onderhandelen. Bij de NS is dat gebeurd na een korte staking, maar in het streekvervoer gaat het maar door.

Ik heb een loonaanbod gezien. Daar kan ik van alles van vinden, maar ik heb de Staatssecretaris, als stelselverantwoordelijke, aangesproken. We kunnen hier met elkaar wel zeggen dat de inflatiecorrectie een x-bedrag is, maar de loonstijging kan vervolgens veel hoger zijn. Maar in een bus heb je bijvoorbeeld geen eerste klas. De NS kon de prijs van de eerste klas-kaartjes verhogen om de loonstijging te compenseren, waardoor de gemiddelde reiziger daar weinig effect van had. Maar busbedrijven kunnen dat niet. De Staatssecretaris heeft ook een verantwoordelijkheid om na te denken over hoe zij daaraan een bijdrage kan leveren. U heeft daar een vraag over gesteld en die heb ik herhaald.

De voorzitter:

Ik heb geen vraag gesteld. U bedoelt meneer De Hoop. De vragen en antwoorden moeten vanaf nu echt korter.

De heer **De Hoop** (PvdA):

De heer Minhas zegt wederom «het in de steek laten van de reiziger». Ik ken geen enkele buschauffeur die de reiziger in de steek wil laten. Ik heb met velen gesproken en een aantal van hen zeggen dat zij door de tijdsdruk soms niet eens mensen die invalide zijn de bus in kunnen helpen en hen daarom aan de kant moeten laten staan. Meneer Minhas roept ook weer op tot meer vraaggestuurd openbaar vervoer: daar zit eigenlijk weer rendementsdenken onder. Elke keer dat we meer sturen op het rendement, is juist het personeel weer de sjaak door tijdsdruk en minder loon. Dus ik vraag de VVD toch echt om niet in dat vraaggestuurde rendementsdenken te gaan zitten, want dan is het personeel juist de sjaak, ook bij dat nieuw bod. Het is op zich een redelijk bod, maar daarbij moeten er wel weer flexibelere werktijden komen voor het personeel. Dat vraagt dus weer meer van hen. Ik vraag meneer Minhas daarom echt om wat minder aandacht te hebben voor de CEO's en wat meer voor fatsoenlijke cao's voor het personeel, want die hebben we keihard nodig.

De **voorzitter**:

Afkortingen moeten we ook zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Dat was uw laatste vraag, meneer De Hoop.

De heer **Minhas** (VVD):

Zoals de heer De Hoop weet, is geen enkele buschauffeur bereid om reizigers in de steek te laten. Dat realiseer ik mij ook heel goed. Maar ik weet wel dat de vakbonden de stakingen op deze manier organiseren en daar zijn buschauffeurs de dupe van. Ik wil namelijk geen enkele buschauffeur in de steek laten. Als u dat dacht, dan hoop ik dat ik dat beeld heb rechtgezet. Mijn buurman is ook een buschauffeur en die spreek ik regelmatig over de omstandigheden. Hij werkt weliswaar bij een lokale vervoerder, dus dat is wat anders. Maar het gaat mij erom dat we de reiziger centraal stellen in deze wereld. Als we dat doen, dan kijken we naar wat de beste manier om die reiziger te bedienen. Daarmee kom ik op uw tweede vraag, over het rendementsdenken. Het gaat niet om het rendementsdenken, maar om op een slimme manier de reiziger bedienen. De reiziger wil gewoon van A naar B, dus die hoeft niet in een bus te zitten. U heeft voor die reiziger bepaald ...

De **voorzitter**:

Nee, ik heb niks bepaald.

De heer **Minhas** (VVD):

De Partij van de Arbeid heeft in haar visie bepaald dat die reiziger per se in een bus moet zitten. Maar die reiziger wil gewoon op zijn bestemming komen en hoe dat wordt geregeld, daar gaan wij met elkaar over. Daarover heb ik slimme ideeën, die ik graag met u deel.

De **voorzitter**:

Prima. U heeft nog één minuut om wat slimme ideeën te delen.

De heer **Minhas** (VVD):

Dan ga ik verder. Het tweede thema waarover ik het wilde hebben, is veiligheid en agressie binnen het openbaar vervoer. Het aantal geweldsincidenten in het ov neemt nog altijd toe. In Budel heeft de vervoerder zelfs besloten om bushaltes op te heffen om de veiligheid van medewerkers te waarborgen. Dat kan echt niet. Om deze trend te doorbreken wil de VVD-fractie doorpakken met stevige maatregelen. Veel geweldsincidenten vinden plaats op en rond stations, maar ook in het ov. Heel veel reizigers, waaronder veel jonge vrouwen, mijden het ov liever en gaan alternatieven zoeken. Dat moeten we voorkomen. Ik wil de Staatssecretaris vragen op welke manier bijvoorbeeld gemeentelijke boa's of politiepersoneel in de

avonduren op en rondom stations een bijdrage kunnen leveren aan het verhogen van het veiligheidsgevoel. Daarnaast heeft de NS, zo lazten we afgelopen week in De Telegraaf, een oproep gedaan om de medewerkers Veiligheid en Service van de NS de bevoegdheid te geven om het rijbewijsregister te raadplegen, zodat ook zij eenvoudiger de identiteit van overlastgevers en tuig kunnen achterhalen. Hoe reageert de Staatssecretaris daarop en heeft zij hier zelf ook ideeën bij?

Voorzitter, ik ga afsluiten.

De voorzitter:

Eén regel nog dan.

De heer Minhas (VVD):

Oké. Uit de recent verschenen Stationsbelevingsmonitor van ProRail blijkt bovendien dat er nog stations zijn die een magere voldoende scoren. Is de Staatssecretaris bereid om samen met gemeentes, vervoerders en ProRail te kijken welke basismaatregelen snel getroffen kunnen worden om de veiligheid op en rondom die stations te verbeteren? Wat is haar visie daarop?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Meneer Minhas, bedankt voor uw inbreng namens de VVD. Geachte afgevaardigde Alkaya, van de Socialistische Partij, alstublieft, uw vier minuten lopen.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Verschralende dienstverlening, verdwijnende lijnen en haltes, stijgende ticketprijzen en aanhoudende stakingen vanwege slechte arbeidsomstandigheden: het is volkomen terecht dat de kritiek op de marktwerking in het openbaar vervoer aanzwelt. Het roer moet om, en dat kan ook, zeker in de provincies en regio's waar de concessies de komende jaren hernieuwd moeten worden, bijvoorbeeld op verschillende plekken in Gelderland, Friesland, Zeeland, delen van Zuid-Holland en in Utrecht. Maar provincies worden al meer dan twintig jaar door de regering en door Brussel gedwongen om tram- en buslijnen aan te besteden. De Wet personenvervoer 2000, die begin deze eeuw het openbaar vervoer overliet aan de grillen van de markt, kon helaas op brede steun rekenen in deze Kamer: van PvdA tot VVD, alle zogenaamde middenpartijen stemden toen voor.

Maar de SP kon destijds de schade enigszins beperken: stedelijke gebieden kregen een uitzonderingspositie dankzij een amendement van ons in het Europees Parlement. Daardoor hebben steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tot op de dag van vandaag hun eigen vervoersbedrijf behouden. Waarom zou de mogelijkheid om zo'n publiek vervoersbedrijf op te richten vandaag nog beperkt moeten blijven tot deze steden in de Randstad, terwijl de markt overal aan het falen is? Dat vraag ik aan de Staatssecretaris. In verschillende provincies gaan politieke partijen de verkiezingen in met het streven om een eigen provinciaal vervoersbedrijf op te richten, omdat Amsterdam, Rotterdam en Den Haag dat ook hebben. Deelt de Staatssecretaris de mening dat alle provincies diezelfde mogelijkheid moeten krijgen, die ze dus in de wél Randstad hebben? Is zij bereid de wet hiervoor aan te passen of om dit te agenderen in Brussel als de EU dwarsligt?

Hoe kan het dat zij op dit moment – we zitten nu al twintig jaar in dit stelsel – nog helemaal geen zicht heeft op hoeveel winst er wordt gemaakt in het openbaar vervoer? Wij hebben daar Kamervragen over gesteld. De Staatssecretaris heeft geen idee en zegt ook dat zij het niet bij haar rol vindt passen om dat te weten. Als aan de ene kant commerciële bedrijven winst maken – en de Staatssecretaris weet niet hoeveel winst dat is –

maar er aan de andere kant wordt bezuinigd op dienstverlening en op arbeidsomstandigheden, dan is dat simpelweg oneerlijk. Ik vind dat de Staatssecretaris dat hoort te weten.

Voorzitter. Als het aan de Europese Commissie en Brussel ligt, moet er juist méér marktwerking in ons openbaar vervoer komen. Binnenkort gaan vakbonden uit heel Europa daarom actievoeren bij het Europees Parlement. De FNV is er daar een van. Ook hier in ons land gaan de stakingen door. De SP steunt hen van harte en vindt het openbaar vervoer een publieke dienst, geen markt. Steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag laten al jarenlang zien dat het ook anders kan. Alhoewel, ze doen het niet helemaal, want ook daar wordt enigszins aanbesteed en zit men nog wel vast aan het stelsel, maar ze hebben in ieder geval een eigen publiek bedrijf.

Voorzitter. Niet alleen het winstbejag in het openbaar vervoer moet stoppen, ook moeten buiten de Randstad de investeringen omhoog. Recent werd daarover een motie aangenomen die ik samen met de heer De Hoop heb ingediend. Geld zou dus geen beperking mogen zijn voor de verbetering van belangrijke verbindingen zoals de Maaslijn, die belangrijke steden als Roermond, Venlo en Nijmegen met elkaar verbindt. 22.000 personen reizen dagelijks op een verouderd traject, op enkel spoor en in dieseltreinen. De aanpak van deze belangrijke lijn staat nu in de planning voor 2027, maar we bevinden ons nu al in een belangrijke fase. Er is namelijk nog steeds niet duidelijk wie de meerkosten vanwege de vertraging gaat dragen. Dat zorgt voor onzekerheid. Hoe verlopen de gesprekken met de provincies, ProRail en de vervoerders? Is de Staatssecretaris bereid hierover zekerheid te bieden om verdere vertraging te voorkomen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Ook netjes binnen de tijd. Dank daarvoor. Dan gaan we tot slot van de eerste termijn van de Tweede Kamer luisteren naar meneer Madlener, die spreekt namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer Madlener (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat ik aan deze kant van de tafel zit. Ik merk ook nu dat wij een heel andere kijk hebben op de toekomst van mobiliteit dan de partijen die aan de overkant zitten. De SP hoort daar ook niet bij. Het is dus wel mooi hoe we hier zitten. We horen steeds: mensen zijn afhankelijk van het ov, want ze moeten naar het ziekenhuis en naar school. Dat is allemaal waar. Maar datzelfde zou je kunnen zeggen van de auto. Ik vind het dan ook verschrikkelijk om al zoveel jaar te moeten horen dat het allemaal in het ov moet ten koste van de auto. Ik maak me heel grote zorgen over de betaalbaarheid van de auto, want mensen die daarvan afhankelijk zijn, willen ook naar het ziekenhuis, naar school of naar hun werk. Dat wordt altijd vergeten door alle partijen aan de overzijde. Ik wil daar nogmaals op wijzen.

Dan de overlast van asielzoekers. Het is echt onacceptabel dat buschauffeurs hun dienst niet meer durven rijden omdat ze constant belaagd worden. Al zeventien jaar lang vraagt de PVV meer aandacht voor de veiligheid in het ov. Ik heb net nog even wat mensen gevraagd waarom ze niet met het ov gaan. Het antwoord was: betrouwbaarheid en veiligheid. Stakingen en de onveiligheid zijn de reden waarom mensen niet met het ov gaan. Dan zitten ze liever in hun auto in de file. Daar hoor ik die partijen dan weer niet over. Het gaat hier constant over dure projecten, internationale lijnen en dure Flevolijnen van 10 à 12 miljard, maar op dit moment worden er gewoon lijnen geschrapt, omdat ze onveilig zijn of omdat er geen geld voor is. Dat is gewoon de praktijk van vandaag. Vandaar dat dit debat ook zo vreemd overkomt. Heel grote problemen worden niet besproken en wat er eigenlijk aan de hand is, krijgt onvoldoende

aandacht. Chauffeurs verdienen over het algemeen weinig. De inflatie voor iemand met een laag inkomen is vele malen hoger dan 10%. Mensen met een laag inkomen hebben misschien te maken met een inflatie van wel 20% of 30%. Het is dus heel terecht dat die chauffeurs een flinke loonsverhoging eisen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Madlener begon zijn betoog door een grote scheidslijn te creëren tussen de ene en de andere kant van de tafel. Mij valt die scheidslijn ook op. Ik zie aan deze kant van de tafel allemaal partijen die op zoek zijn naar een manier om het ov een goede toekomst te geven, hoewel we behoorlijk van mening verschillen over de manier waarop. Ik hoor de heer Madlener van de PVV vooral een pleidooi houden om het ov af te breken. Hij denkt niet constructief mee over de toekomst omdat hij liever de auto wil parkeren op perrons. Terwijl wij werken aan de toekomst van het ov, zie ik de PVV vooral de bus missen. Ik ben heel benieuwd waarom de heer Madlener geen constructievere bijdrage kan leveren aan de toekomst van het ov.

De heer Madlener (PVV):

Ik begrijp deze vraag totaal niet. Het is trouwens wel grappig, want het is geheel mijn pleidooi niet. Er zijn mensen afhankelijk van de auto en er zijn mensen afhankelijk van het ov. Je moet niet constant zeggen: we moeten mensen uit de auto pesten. D66 wil dat, met hoge parkeertarieven en noem het maar op. Het ov zou dan de toekomst zijn, maar je kunt niet allemaal het ov in gaan; zo werkt het niet. Mensen zijn soms afhankelijk van het ov. We willen dat dit goed is. Er zijn ook mensen afhankelijk van de auto, die we ook betaalbaar willen houden. We moeten dus niet of-of-denken. We moeten de mobiliteit voor Nederlanders regelen. Daar gaat het om. Dat mis ik vooral ook bij D66, dat de automobilist altijd maar wil pesten. En GroenLinks wil de bedrijven zwaarder belasten. Nou, Shell en Unilever zijn al weg, dus ik vraag me af welke bedrijven we straks nog over hebben om te belasten.

De voorzitter:

Dit zijn allemaal andere debatten. Mevrouw Van Ginneken heeft helaas geen interrupties meer. Zij kan er in de tweede termijn vast nog op terugkomen. U kunt uw betoog vervolgen, meneer Madlener. U hebt nog een heel kleine twee minuten.

De heer Madlener (PVV):

Ik ga er dan heel snel doorheen. Ik steun hierbij namens de PVV de stakers in het ov. Ook de regering heeft gezegd: werkgevers, verhoog de salarissen. Ik zou zeggen: staak nog maar even door. De vuilophalers hebben gelukkig een goede cao gekregen, met 13% erbij. Ik zou zeggen: dat moet ook voor de buschauffeurs kunnen. Ik ben het niet eens met de heer De Hoop dat het een prima bod is. Het bod is gewoon veel te laag. Mensen met een laag inkomen hebben te maken met een veel hogere inflatie, die ook deels is veroorzaakt door het kabinet. Want laten we eerlijk zijn: het kabinet is voor een heel groot deel verantwoordelijk voor die grote prijsstijgingen, met al dat stikstofbeleid, het Europese beleid en «onze oorlog in Oekraïne», zoals de heer Rutte die noemt. Dat zorgt allemaal voor inflatie. Deze mensen hebben recht op een fatsoenlijk inkomen. Juist mensen met een laag salaris kunnen gewoon niet meer rondkomen. Zo simpel is het.

De voorzitter:

U hebt iemand aangesproken die geen interrupties meer heeft. Meneer De Hoop wil daarom een persoonlijk feit maken.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Even voor de duidelijkheid: ik heb geen moment gezegd dat ik het bod goed genoeg vind.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat heeft u net wel gezegd.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik vind dat het ov-personeel meer moet krijgen en heb gezegd dat het bod goed zou kunnen lijken door het percentage dat genoemd wordt, maar dat het juist zorgt voor nog veel meer flexibilisering. Ik heb het dus juist bekritiseerd. Dat wil ik wel even opgehelderd hebben.

De **voorzitter**:

Waarvan akte, meneer De Hoop.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, waarvan akte. Ik heb het misschien verkeerd verstaan, maar volgens mij heeft u echt gezegd dat het een prima bod was ...

De **voorzitter**:

Nee, ga nou niet door.

De heer **Madlener** (PVV):

Maar goed, wij steunen de stakers in ieder geval. De heer De Hoop doet dat dus ook. Zij moeten gewoon een hoger loon krijgen. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris namens de regering zegt: geef ze die loonsverhoging. De heer Rutte heeft dat al genoemd, dus ik zou de Staatssecretaris willen vragen of zijn dat in haar eerste termijn ook kan uitspreken.

Ik vraag de Staatssecretaris ook of zij op bezoek kan gaan bij de chauffeurs die bespuugd worden door al die asielzoekers, of dat zij hier haar steun kan uitspreken en dat zij kan zeggen: ik snap de chauffeurs die niet meer langs die asielzoekerscentra willen rijden. Budel en Ter Apel zijn berucht. Dat is al jaren aan de gang. Mensen gedragen zich daar niet. Als jij een buschauffeur in het gezicht spuugt, is dat een ernstig feit. Dan moet je opgepakt en het land uitgezet worden. Ik hoop dat de Staatssecretaris dit met mij eens is en dat ze dat ook uitspreekt.

Nog heel kort, voorzitter. Ik wil aandacht vragen voor de hulphonden. Zij worden nog steeds geweigerd in taxi's.

Daar zal ik het voor dit moment bij laten.

De **voorzitter**:

Heel verstandig, want uw tijd is bijna voorbij. Dank u wel, meneer Madlener, voor uw inbreng namens de PVV. De Staatssecretaris gaat zich voorbereiden op de beantwoording.

De vergadering wordt van 15.13 uur tot 15.38 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We kunnen beginnen, want iedereen is er. Ik hervat het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Aan het woord is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. De Staatssecretaris zal vast blokjes gaan aangeven. Ik stel voor om dan iedere keer aan het einde van een blokje interrupties toe te staan. We doen vier korte interrupties. Alstublieft, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel voorzitter. Ik begin met een blokje algemeen. Daarna heb ik een blokje toekomstbeeld openbaar vervoer, een blokje arbeidsmarkt en personeelsproblemen, een blokje toegankelijkheid, een blokje over sociale veiligheid en dan nog een blokje categorie overig.

De voorzitter:

Aan u het woord, excellentie.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Het openbaar vervoer is natuurlijk heel erg cruciaal in onze samenleving. Het houdt de samenleving ook draaiend. Het brengt mensen naar hun werk, naar hun studie, naar school, naar zorginstellingen, naar familie en noem het allemaal maar op. Daarbij zie ik momenteel grote uitdagingen voor ons openbaar vervoer. De veranderde reispatronen, de kostenstijgingen en de recente personeelstekorten hebben de voorheen forse groei van het ov-gebruik geremd. Toch zien we gelijktijdig hoopvolle stappen richting herstel, waarbij reizigers langzaam aan het terugkeren zijn. Voor de lange termijn – dat is de periode 2030–2040 – verwachten we dan ook nog steeds een verdubbeling van het ov-gebruik. Herstel van de reizigersaantallen is ook noodzakelijk vanwege de vitale rol die ons openbaar vervoer heeft voor de bereikbaarheid van het land en de bijdrage die het levert aan brede maatschappelijke opgaven, zoals het Klimaatakkoord en de ontsluiting van nieuwe woonwijken. Vanwege dat belang wordt er de komende jaren door het Rijk enorm geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Dat werd net ook al door een aantal Kamerleden aangehaald. We investeren ongeveer 4 miljard in nieuwe infrastructuur binnen het ov.

De vitale rol van en de verschillende uitdagingen voor het ov heb ik vorige week tijdens een bestuurlijke conferentie ook nog eens besproken met de sector. Ik heb daarover een brief gestuurd aan de Kamer. Als het goed is, heeft de Kamer die ontvangen. Het openbaar vervoer werkt aan slimme en creatieve oplossingen om de huidige problematiek het hoofd te kunnen bieden. Ze zijn altijd bezig zich klaar te stomen voor een toekomst waarin de vraag zal toenemen. Samen met de sector zet ik in op allerlei effectieve en innovatieve maatregelen waarmee we het ov op langere termijn duurzaam gezond houden. Ik heb daarbij vertrouwen in de inzet en de creativiteit van de ov-sector. Intussen zijn er ook al goede stappen gezet om het ov aantrekkelijker te maken en de basis, de dienstregelingen, op orde te krijgen, maar ook te houden. Zo is het sinds januari in heel Nederland mogelijk om in te checken met je bankpas, zodat een nieuwe reiziger nog makkelijker de bus, de tram of de metro kan nemen. In het kader van de basis op orde bied ik het openbaar vervoer voor heel 2023 nog de transitierегeling aan om voldoende ov te kunnen bieden. Daar heb ik 150 miljoen voor uitgetrokken. Dat zijn belangrijke stappen om terug te keren naar een gezond openbaarvervoersysteem.

Misschien nog heel even in het kader van bijeenkomsten die we organiseren om ook met de sector in gesprek te zijn. Wat mij opviel, ook in de afgelopen debatten die wij met elkaar hebben gehad, is dat het onderwerp vervoersarmoede steeds nadrukkelijker op de agenda staat. Vervoersongelijkheid zou ik het liever willen noemen. Ik denk dat dat een gepaster woord is. Dat is de reden waarom ik heb gevraagd om een conferentie te organiseren. Die vindt plaats op 6 maart in Amersfoort. Dat is een conferentie over bereikbaarheid. Daar wil ik alle commissieleden graag voor uitnodigen. We hebben daar alle partijen die betrokken zijn bij het openbaar vervoer en ook reizigersorganisaties bij betrokken. Iedereen is van harte uitgenodigd bij dezen, als u dat nog niet had gehoord. Ik zal straks in tweede termijn het adres van de website nog even noemen waar u zich kunt aanmelden.

Dan ga ik over naar de beantwoording van de vragen, voorzitter. Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik bereid ben om de sterk gestegen energiekosten

van vervoerders te compenseren, conform de aangenomen motie-De Hoop/Bouchallikh. De gevolgen van de energiecrisis voor vervoerders worden nu in beeld gebracht. Dat is ook besproken tijdens de bestuurlijke conferentie van vorige week. Ik ga binnen het kabinet het gesprek aan om te onderzoeken of energiecompensatie aan de orde is.

Mevrouw Van der Graaf zei: het risico bestaat dat provincies hun ov op dit moment enorm laten afkalven, terwijl er straks veel meer ov nodig is. Zij vroeg of ik dat beeld herken. Op 31 januari heb ik de Kamer met de transitie-monitor geïnformeerd over de ontwikkelingen in het ov-aanbod in 2022 en 2023. Uit die monitor blijkt dat het in een groot aantal gevallen lukt om het aantal dienstregelingen in 2023 op een gelijk niveau te houden als in het voorgaande jaar. Binnen concessies zien we op lokaal niveau wel aanpassingen in de dienstregelingen, door veranderende reispatronen of vanwege personeelstekorten. Decentrale overheden en de vervoerders doen hun uiterste best om het openbaarvervoeraanbod op peil te houden, mede dankzij het transitievangnet van 150 miljoen dat beschikbaar is gesteld door mijn ministerie. Dat is nog eens boven op de 3,6 miljard aan beschikbaarheidsvergoeding die we ook al beschikbaar hebben gesteld voor de sector voor de jaren 2020–2022. Uiteraard herken ik de uitdagingen voor de ov-sector. Ze geven aan bepaalde keuzes te moeten maken vanwege minder reizigers, minder inkomsten en personeelskrapte. Over de uitdagingen en verantwoordelijkheden en ieders verwachtingen voer ik gesprekken met de sector. Ik heb de Kamer daar gisteren over geïnformeerd per brief.

Mevrouw Van der Graaf vroeg welke mogelijkheden ik zie om de ov-tarieven te verlagen. Ze vroeg ook of ik daar gesprekken over voer met de Minister van Financiën. De tariefbevoegdheid in het ov ligt bij decentrale overheden en bij de NS. De indexering van ov-tarieven gaat volgens een vast stramien. Daarover is geen overleg met Financiën. Zoals ik schreef in mijn brief aan de Kamer van 25 november is de betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van het ov belangrijk voor het gebruik. Daarom wordt het ov-gebruik gestimuleerd met verschillende tijdelijke kortingsacties en nieuwe flexibele abonnementen. Daarnaast zal onder de vlag van het NOVB – dat is het overleg dat wij hebben met de vervoerders – gezocht worden naar haalbare acties om tarifiering in te zetten om het ov-gebruik te stimuleren en reizigers meer over de dag te spreiden. Mevrouw Van der Graaf vroeg nog hoe het staat met de voorstellen van de Europese Commissie voor lagere btw op treinkaartjes. In het kader van het Europese actieplan ter bevordering van het internationaal personenvervoer per spoor heeft de Europese Commissie aangekondigd de behoefte aan een EU-brede btw-vrijstelling of nultarief voor internationale treintickets te beoordelen. Eventuele voorstellen daarvoor van de Europese Commissie wacht ik af.

Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe het staat met de uitvoering van de motie-Van Dijk/Van der Molen over een verlaagd btw-tarief op ov-bewijzen. In mijn brief van 25 november, die ook mede namens de Staatssecretaris van Financiën is verstuurd, ben ik ook ingegaan op het schrappen van de btw op ov-tarieven. Het kabinet is terughoudend met de introductie of uitbreiding van fiscale regelingen. Daarom is er afgesproken om de evaluatie van het verlaagde btw-tarief door het Ministerie van Financiën af te wachten en die uitkomsten mee te nemen in verdere beleidsmatige keuzes rond btw-tarieven. De evaluatie zal naar verwachting eind volgende maand afgerond worden en zal daarna met een beleidsreactie naar de Kamer worden gestuurd.

Mevrouw Van der Graaf had nog iets gevraagd over kinderen die gratis met het ov gaan. Ze zei: dat is meestal gelimiteerd tot het derde kind; zou dat niet tot het vijfde kind moeten kunnen, zodat de bus de concurrentie met de auto echt aankan? Gratis of goedkoop ov voor kinderen wordt bij mijn weten niet beperkt door het aantal, maar wel door de leeftijd. Er kunnen natuurlijk regels gesteld worden voor de begeleiding van de

kinderen, want het is natuurlijk niet de bedoeling dat ze zelfstandig op pad gaan. Het voorbeeld dat er per gezin maximaal drie kinderen gratis kunnen reizen, ken ik niet. Er is ook geen landelijke afspraak over gratis of voor kinderen en het aantal kinderen per begeleider. Dat past ook weer binnen de decentrale verantwoordelijkheden en de tariefbevoegdheid. Mevrouw Van Ginneken had gevraagd naar het klimaatticket. Ze zei: dat is mooi nieuws; is dat niet iets waar we structureel naartoe moeten? Betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van het ov zijn belangrijk om het ov-gebruik te stimuleren. Op de conferentie bleek dat er enthousiasme en draagvlak voor zijn om te onderzoeken wat de kosten van een dergelijk ticket zijn. Goedkoop ov kost normaal gesproken veel belastinggeld, maar ik hoop dat er een financieel haalbaar voorstel komt. Dan kan ook bekeken worden of het tijdelijk of meerjarig ingevoerd kan worden. Zoals ik eerder heb toegezegd, laat ik de uitkomsten voor de zomer aan de Kamer weten. Ik moet eerlijk zeggen dat ik wel heel erg blij ben met de acties die nu vanuit de sector zelf komen. Je ziet dat dit in andere landen ook echt van onderop is gekomen. Dat heb ik ook aangegeven: in coronatijd of in de nasleep daarvan kwamen er best wel veel initiatieven van onderop, vanuit de vervoersbedrijven zelf. Het is mooi dat zij die handschoen nu oppakken en nagaan hoe volgens hen weer meer reizigers de weg terug naar het ov kunnen vinden en hoe we dat dus verder kunnen gaan versterken. Dan kom ik op de vraag van mevrouw Van Ginneken: hoe kan het «Klimaticket» op een dusdanige manier ontworpen worden dat de spits wordt ontlast? Spits-dalifferentiatie is belangrijk voor een optimale inzet van het ov in het totale mobiliteitssysteem. Ik verwacht dat dit onderwerp terugkomt in het voorstel voor het klimaatticket.

Meneer Alkaya had nog gevraagd ... Nou ja, hij zei het eigenlijk; het was meer een constatering. Hij vindt dat ik moet weten hoeveel winst er wordt gemaakt door vervoerders en vraagt wat ik daaraan doe. De afgelopen jaren hebben de meeste ov-bedrijven geen winst gedraaid. Bij de meeste concessies was er hooguit sprake van een break-even. Dat was ook een voorwaarde die wij hebben gesteld voor de beschikbaarheidsvergoeding. Dat vond ik wel een interessante. Toentertijd heb ik aan de Kamer 150 miljoen euro gevraagd voor het transitievangnet. Daar hebben we toen de voorwaarde aan gekoppeld dat ov-bedrijven geen winst mochten maken. Daar is best wel veel gedoe over geweest, maar nu hoor ik eigenlijk ook wel de opmerking dat het niet zo kan zijn dat ov-bedrijven winst gaan maken. Uiteindelijk wil je natuurlijk wel dat er weer investeringen kunnen worden gedaan in een toekomstbestendig en degelijk openbaar vervoer, maar in principe is het prima als private vervoerders een redelijk rendement hebben. De hoogte daarvan wordt overigens wel begrensd door Europese regels. Zo werkt ons stelsel. Het is ook in het voordeel van de reizigers, want rendementen worden, zoals ik net al zei, ook wel geïnvesteerd. Vervoerders die nog andere activiteiten hebben, kunnen wel een positief resultaat hebben gedraaid.

De voorzitter:

Dat was het blokje algemeen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja.

De voorzitter:

Zijn er tot zover nog interrupties? Meneer Alkaya? Ik zag u een paar keer bedenkelijk kijken, maar dat zal misschien een verkeerde non-verbale communicatie zijn geweest. Mevrouw Bouchallikh van GroenLinks?

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ja, voorzitter, ik heb een vraag. Zoals reeds in mijn tekst is aangegeven, ben ik blij dat er werk is gemaakt van de motie. Dat heb ik inderdaad

gezien. Maar waar ik concreet om vroeg, was duidelijkheid op korte termijn. De Staatssecretaris gaf aan dat zij in gesprek gaat. Kan zij de sector iets meer zekerheid bieden over het traject dat nog ophanden is? Wanneer ongeveer kunnen zij daar iets over horen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat zou voor de zomer mogelijk moeten zijn.

De **voorzitter**:

Dat wordt door onze griffier genoteerd. Dank u wel. Meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank aan de Staatssecretaris voor de inleiding. Ik herken veel van wat zij zegt. We hebben dit debat al vaak met elkaar gehad. Het is een aantal maanden geleden dat we het debat over de transitievergoeding van 150 miljoen hadden en ik ben benieuwd hoe dit nu uitpakt. Kijkt de Staatssecretaris daar misschien ook zelf kritisch naar? Misschien moeten we toch net iets meer doen, of juist niet. Het kan ook zijn dat de Staatssecretaris daar nog pal voor staat. Ik ben benieuwd welke positieve en negatieve effecten zij al ziet van die transitievergoeding en hoe zij die duidt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die aanvragen komen pas vanaf 1 april. We zien natuurlijk dat de ov-sector met verschillende uitdagingen te kampen heeft. Dat werd door verschillende Kamerleden ook al aangehaald. Daarbij gaat het om stijgende energiekosten en personeelskrapte, maar ook om de naweeën van corona. Er zijn een heleboel facetten die ingewikkeld zijn. Daarin moeten bepaalde keuzes worden gemaakt. Het bedrag dat de Staat ter beschikking stelt aan bijvoorbeeld decentrale overheden is een lumpsum. Met die lumpsum moeten provincies bepaalde taken uitvoeren. In de provincies worden dus keuzes gemaakt: voor welke taken wordt welk bedrag gevoteerd? De tijd na de Statenverkiezingen is voor provincies een heel belangrijke tijd om eigen keuzes te maken.

Wat ik merk, is dat er in de eerste plaats behoefte is aan een gesprek met elkaar. Als het gaat om toegankelijkheid en betaalbaarheid, dan hebben we het toch vaak over vervoersongelijkheid. Want de lijnen die het minst rendabel zijn, sneuvelen vaak ook als eerste. Nou, dan krijg je dus ook meer vervoersongelijkheid. Wat nou zo mooi is – dat is ook de reden voor die conferentie – is dat er in het land best wel veel verschillende soorten slimme oplossingen zijn bedacht om een hele provincie op een goede manier toegankelijk te houden. De ene oplossing hoeft niet altijd in alle gevallen op een andere plek te werken, maar het is wel goed dat iedereen van elkaar weet wat er allemaal mogelijk is. Ik vind dus dat de sector nu eerst zelf moet kijken hoe nu precies zit. We hebben die 150 miljoen nog. Die aanvragen komen in april. Vervolgens gaan we samen kijken hoe een en ander op een slimmere manier gedaan kan worden. Is er dan nog een vraag, dan moeten we daar natuurlijk naar kijken, want het is heel belangrijk dat alle inwoners in het hele land op een goede manier van A naar B kunnen komen. Die gesprekken met de sector zal ik blijven voeren, bijvoorbeeld in NOVB-verband. Dat zag je ook gisteren. Wat ik wel hoor, is dat het steeds lastiger wordt om op de oude manier te blijven leveren voor hetzelfde geld. Dus: ofwel moet het slimmer, ofwel moet er moet geld bij. In sommige gevallen kunnen wat dat betreft ook provinciaal bepaalde keuzes worden gemaakt. Dat zeg ik er wel nog even bij.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik heb nog een vraag over de energie. Het is fijn dat u de motie van Bouchallikh en mij oppakt, daar gesprekken over voert en kijkt wat er mogelijk is. Ik hoop dat er ook wat uitkomt en dat de vervoerders

ondersteuning krijgen. Als er gesproken wordt over financiële steun voor de vervoerders in verband met de energiekosten, wordt dan ook besproken dat bijvoorbeeld de prijzen van de tickets het komende jaar niet hoger mogen worden als hun die steun gegeven wordt? Wil de Staatssecretaris dat daarbij meenemen? Want juist de energiekosten worden af en toe doorberekend in de prijs van tickets. Is dat ook iets wat plaatsvindt in de gesprekken die u daar de komende tijd over gaat voeren?

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Wij zullen natuurlijk altijd kijken op welke manier in eerste instantie recht kan worden gedaan aan de motie, maar wij willen met name de sector zo goed mogelijk stutten. Volgens mij is dat ook de intentie van de motie die is ingediend door GroenLinks en PvdA. Wij gaan nu samen met Financiën kijken wat er mogelijk is en waar er ruimte is: is dit uiteindelijk de beste manier om de sector te ondersteunen of zijn er nog andere manieren waarop dat zou kunnen? Maar de intentie is zeker om dat gesprek aan te gaan. Daar zijn we volop mee bezig. Is dat een antwoord op de vraag, voorzitter?

De voorzitter:

U mag dat toelichten, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Het ging mij meer om het feit dat in de prijs van tickets en treinkaartjes verschillende kosten worden meegenomen, ook de kosten voor energie. Ik vind het belangrijk dat we kijken hoe we vervoerders kunnen ondersteunen voor wat betreft de energiekosten, maar die zouden dan de facto ook effect hebben op de prijzen van die tickets. Ik zou zeggen dat het dan niet zo mag zijn dat de prijzen van de tickets weer gaan stijgen. Ik denk niet dat de Staatssecretaris dat zou willen. Dat was mijn vraag.

De voorzitter:

We tellen die toelichting niet als een interruptie, meneer De Hoop.

Staatssecretaris Heijnen:

Het doel is natuurlijk dat je probeert om mensen weer terug in het OV te krijgen. Zo heb ik de motie tenminste geïnterpreteerd. Dat betekent ook dat je probeert om de kosten van de tickets zo laag mogelijk te houden. U kunt wel proeven dat we bij zo'n «Klimaticket» – in het Nederlands moeten we «klimaatticket» zeggen; het lijkt wel erg op elkaar – niet de intentie hebben om te kijken hoe je die prijs kunt doorberekenen, maar het is wel zo dat heel veel sectoren te maken hebben met stijgende energiekosten. En ergens moet de rekening worden betaald. We moeten altijd kijken hoe je het geld dat nodig is, op een zo goed mogelijke manier kunt investeren, maar het is zeker niet de intentie om dat bij de reiziger te halen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. We kunnen naar het tweede blokje gaan: de toekomst van het openbaar vervoer.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, dank u wel, voorzitter. Mevrouw Van Ginneken vroeg hoe ik ervoor ga zorgen dat de ambities uit het Toekomstbeeld OV 2040 niet verwateren. Bij de herijking van het toekomstbeeld kijk ik naar de betekenis van de huidige uitdagingen voor het openbaar vervoer voor de doelen op de lange termijn. Die analyse wil ik eerst uitvoeren. Als daaruit blijkt dat wijziging van beleid nodig is om bepaalde doelen te halen, dan zal ik de mogelijkheden daarvoor in kaart brengen. Dat wil ik graag samendoen met allebei de sectorpartijen die bij het toekomstbeeld betrokken zijn.

Meneer De Hoop vraagt: zal de CDA-visie invloed hebben op het beleid van de Staatssecretaris, of zal ze ook dingen uit het plan van PvdA en GroenLinks oppakken? Ik ben het harte eens met de stelling in de plannen van het CDA en van de PvdA en GroenLinks dat het ov een voorwaarde is om goed mee te kunnen doen in de samenleving. Daar vinden wij elkaar alvast. Over de concrete oplossingen in de plannen denken we wel verschillend. Alleen maar meer geld in het ov steken is wat mij betreft geen oplossing. Een punt in het CDA-plan dat mij wel echt aanspreekt, is het efficiënter organiseren van het ov-systeem en lokaal maatwerk. Dat sluit in principe mooi aan bij de conferentie over vervoersongelijkheid die we gaan organiseren. Slimme oplossingen kunnen soms ook leiden tot kostenbesparingen. Dan hoeft u er dus geen geld bij te doen. Als meneer De Hoop bang is dat ik heb meegeschreven aan de CDA-visie op vervoer, kan ik hem uit de droom helpen: het is een stuk dat helemaal uit de fractie is gekomen. Uiteraard zit het CDA in mijn bloedgroep, maar ik ben bestuurder voor iedereen en ik hoop ook dat de commissie voelt dat ik de Kamer heel erg respecteer en ook altijd goed luister naar wat een meerderheid van de Kamer wil. Soms is dat een beetje een gepuzzel, maar ik sta altijd open voor input van de Kamer om te kijken hoe we het ov vooruit kunnen helpen.

De voorzitter:

Als u van iedereen bent, ook van de Limburgers, had u vandaag haring moeten happen, hering biete. Maar u zit hier.

Staatssecretaris Heijnen:

En we hadden ook even een askruisje mogen gaan halen en aan de vasten beginnen, voorzitter. Het lot heeft anders beslist.

Mevrouw Bouchallikh vraagt of ik een afdwingbare bereikbaarheidsnorm kan instellen. Ik kijk daar serieus naar. In maart versturen we vanuit IenW de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie naar de Tweede Kamer. Daarin wordt onder andere ingegaan op het verzoek om te werken met bereikbaarheidsdoelen. Ook wordt daarin een reactie op het PBL-rapport gegeven. Graag voer ik daarna het gesprek over de vraag of het stellen van een norm gaat bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Het is belangrijk om daarbij in gedachten te houden dat elke regio eigen bereikbaarheidsvragen kent. Provincies, gemeenten, inwoners en bedrijven weten vaak beter te benoemen wat de vraag is. Het is dus niet alleen een zaak van het Rijk of, nog specifiek, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mevrouw Van Ginneken vraagt of ik alleen in bepaalde regio's de meerwaarde zie van het combineren van vervoersvormen of dat ik dat landelijk wil uitrollen en of ik regio's ook wil helpen met betrekking tot de behoefte aan een lokale standaard. Ik herken dat het samenbrengen van vervoersvormen op veel meer plaatsen een meerwaarde kan bieden voor reizigers en ook voor de betaalbaarheid van het vervoer. In de bestuurlijke overleggen van het MIRT is ook ondersteuning uitgesproken voor het Zeeuwse initiatief voor de mobiliteitsstrategie. Uiteraard bespreken we ook graag initiatieven uit andere regio's. De verantwoordelijkheid voor die initiatieven ligt wat het ov betreft bij de provincies en in het geval van metropoolregio's en doelgroepenvervoer ligt die bij de gemeenten. Zij hebben ieder zicht op de regionale wensen en behoeften. Dat vind ik ook interessant: je hebt regio's in Nederland waar heel veel gewerkt wordt met vrijwilligers. Dat kan heel goed werken als je een heel grote pool van vrijwilligers hebt en dat heel erg in het DNA van het gebied zit. Maar in bijvoorbeeld stedelijke gebieden heb je dat soms wat minder. Dan kan zo'n maatwerkoplossing soms niet helemaal werken. Daarom is het belangrijk dat er gekeken wordt naar lokaal maatwerk.

Het Toekomstbeeld OV 2040 wordt momenteel herijkt. Ik wil dat nadrukkelijk samen met alle betrokken partijen doen. Samen kan dan worden

bezien of het combineren van vervoersstromen een borging vergt in het toekomstbeeld voor openbaar vervoer. Daar wil ik nu niet te ver op vooruitlopen.

Mevrouw Van der Graaf ... Zo heet ze toch?

De voorzitter:

Ja, het is «Van der Graaf» en haar plek wordt waargenomen door collega's.

Staatssecretaris Heijnen:

Helemaal goed. De buurtbus, zegt ze, is volwaardig openbaar vervoer, maar het moet wel betrouwbaar en frequent zijn. Hoe kan ik dat garanderen? De buurtbus is een mooi en belangrijk onderdeel van het ov, waar meestal vrijwilligers – daar heb je ze weer – gebruikmaken van buurtbussen die door de ov-bedrijven ter beschikking worden gesteld. Ik ga ervan uit dat de decentrale overheden die verantwoordelijk zijn voor het regionale vervoer ook goed kijken naar dit belangrijke onderdeel. Mogelijk is er een combinatie te maken met het doelgroepenvervoer, waar de gemeenten weer verantwoordelijk voor zijn.

Mevrouw Van Ginneken vroeg in hoeverre in het KiM-onderzoek naar ov-tarieven autopushfactoren zijn meegenomen, zoals hogere parkeertarieven en lagere parkeernormen. In de KiM-studie zijn pushmaatregelen bekeken die zich niet beperken tot parkeerbeleid. Beschikbare wetenschappelijke studies naar het effect van parkeerbeleid zijn beperkt, onder andere omdat effecten van parkeerbeleid heel vaak afhankelijk zijn van de lokale context. Buitenlandse studies zijn daarom ook maar beperkt toepasbaar op Nederland. Er staat op dit moment geen vervolgonderzoek gepland. Het Toekomstbeeld OV 2040 wordt, zoals net aangegeven, herijkt. Daarbij is ook aandacht voor aspecten die buiten de ov-wereld spelen. De herijking wil ik nadrukkelijk samen met alle betrokken partijen doen. Daar wil ik niet op vooruitlopen, zoals ik eerder al heb aangegeven. De heer Alkaya heeft het over het veranderen van de Wp2000, zodat provincies met eigen vervoersbedrijven openbaar vervoer kunnen organiseren, net als in de steden. Deel ik die mening en ga ik de wet aanpassen dan wel agenderen in Brussel, is de vraag. Dat zou inderdaad een aanpassing vragen. Voor provincies draait het om de financiering van het openbaar vervoer, niet om de marktordening. De urgente problemen spelen niet alleen in de provincies, maar ook in de steden. De vraag is of de marktordening de oplossing is. Ik heb ook geen signalen van de provincies gekregen dat ze het openbaar vervoer met een eigen vervoersbedrijf zouden willen regelen. Uit onderzoek blijkt dat sinds de invoering van de Wp2000 ... Waar staat «Wp» voor, wordt gevraagd. Dat staat voor: Wet personenvervoer. Sinds de invoering ervan is de reiziger er sterk op vooruitgegaan, is het vervoersaanbod veel beter en is de klanttevredenheid hoog.

Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Voor de liefhebbers zeg ik dat «KiM» staat voor: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb eigenlijk twee vragen. Ik laat het even aan u of u die als twee telt, maar misschien is het toch handig als ik ze alle twee stel. De Staatssecretaris zegt over dat ontschotten waar ik het over had – al die verschillende vormen van publieke mobiliteit combineren om reizigers gegarandeerd van A naar B te krijgen op een slimme manier – dat lokaal maatwerk daarbij belangrijk is. Dat ben ik met de Staatssecretaris eens, maar we weten uit het verleden dat al die ambities om dingen te combineren juist

stukliepen op schotten in financiering, op schotten in concessies, op schotten in verantwoordelijkheden. Ik vroeg nu juist aan de Staatssecretaris of zij bereid is om een regierol te nemen om die provincies en gemeenten daarbij te helpen en ook andere departementen die daarbij betrokken zijn bij de hand te nemen. Daar hoor ik de Staatssecretaris dus graag nog over.

Mijn tweede vraag ging over dat vervolgonderzoek naar, zoals de Staatssecretaris het zo mooi noemde, pushfactoren gericht op de auto om bij te dragen aan een aantrekkelijker ov. De Staatssecretaris heeft aangegeven bij de vernieuwing van het Toekomstbeeld OV wat breder te kijken dan alleen naar het ov, maar dat vind ik nog een beetje vaag, juist ook omdat het KiM oproept om aanvullend onderzoek te doen omdat de studies beperkt zijn. Ik zou graag van de Staatssecretaris de toezegging krijgen dat ze dat vervolgonderzoek ook gaat doen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om met die laatste vraag te beginnen: ik kan toezeggen dat we daarnaar gaan kijken. Met betrekking tot het nemen van regie bij het ontschotten: een van de voorbeelden van de manier waarop wij dat proberen te doen is het organiseren van een conferentie, waarbij wij alle provincies en alle vervoerders, maar ook alle andere partijen uitnodigen. Dat kunnen ook zorgpartijen zijn. We hebben ook andere ministeries uitgenodigd. In goede voorbeelden waarin maatwerk van toepassing is, lopen mensen vaak tegen hele gekke regelgeving aan die ze hindert om bepaalde hele logische verbanden te leggen. Een voorbeeld in Zeeland is dat doelgroepenvervoer. Dat zijn vaak speciale busjes. Een groot deel van de dag staan die stil, maar die kunnen prima de rest van de dag gebruikt worden voor vervoer in een buurt waar een slechte dekking met grote bussen is. Maar nu mag dat officieel niet. Dat zijn dus dingen die we niet meer willen. Daar kan regelgeving hinderend in werken. Dat is een concreet voorbeeld dat een bestuurder laatst aanhaalde. We moeten natuurlijk nog even uitzoeken of dat allemaal ook zo is, maar als dat zo is, moeten we daar wat mee doen. Want volgens mij zit niemand erop te wachten om twee busjes te laten rijden, en twee busjes te maken, want ik heb ook Circulaire Economie en Milieu in portefeuille. We willen toe naar zo veel mogelijk deelgebruik, zodat je bijvoorbeeld minder grondstoffen – niet alles dubbel – nodig hebt. Dat zijn voorbeelden van waar wij de regie proberen te pakken. «Regie» klinkt alsof je ook meteen verantwoordelijk bent. Dat voel ik niet zo, want er zijn andere partijen die dat beter kunnen dan wij vanuit Den Haag, maar vanuit mijn rol zie ik het wel echt als mijn taak om iedereen samen te brengen om elkaar te ontmoeten, informatie te delen en te kijken hoe wij hen daarin kunnen faciliteren.

De **voorzitter**:

Ik zeg het nogmaals: we moeten de tijd heel erg in de gaten houden. De tweede termijn komt nu in gevaar. Dat wil ik toch zeggen. We zullen dus korter en puntiger moeten zijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik deel de voorbeelden die de Staatssecretaris noemt, maar als ik het heb over regie – misschien moet ik het iets concreter maken – bedoel ik niet dat we op de stoel van het lokaal bestuur moeten gaan zitten. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij leidend zal zijn in het overleg tussen de verschillende departementen om de belemmeringen die daarin bovenkomen op te lossen en dat ze de Kamer daarover periodiek zal informeren?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Vervoersongelijkheid gaat verschillende departementen aan. Natuurlijk is het belangrijk dat iedereen zich verantwoordelijk voelt, maar het is ook

belangrijk dat je iemand hebt die daarin de regie neemt. Ik kan toezeggen dat uiteindelijk voor de hele Kamer duidelijk zal zijn waar de regie komt te liggen, want het kan best zo zijn dat het logischer is om die bij een ander ministerie te beleggen. Dat vind ik prima, zolang ik maar hoor wat er verwacht wordt van het Ministerie van IenW. Elk ministerie moet daarin zijn eigen rol en verantwoordelijkheid nemen. Dat vind ik ook heel belangrijk, want wij kunnen als IenW niet voor alles aan de lat staan. Wij zijn wel vaak een ministerie dat coördineert en aanjaagt, dus vanuit die hoedanigheid zie ik wel mogelijkheden, maar het is nu nog te vroeg om iets zinnigs te zeggen over wie precies de regie gaat nemen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken had het ook over periodieke informatievoorziening. Wanneer zouden we die informatie voor het eerst kunnen verwachten?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik stel voor dat we na afloop van die conferentie een brief aan de Kamer sturen waarin we aangeven wat daar allemaal uit is gekomen, wat de denkrichtingen zijn. De volgende keer dat we een commissiedebat hebben, kunnen we het er dan over hebben. Zo doen we dat wel vaker in deze commissie. Dan kunnen we samen kijken wat de behoefte van de Kamer is qua frequentie van de voorlichting. Daar kunnen we het dan samen over hebben.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken knikt tevreden. Meneer Alkaya en dan meneer Madlener.

De heer Alkaya (SP):

Bij heel veel vragen die wij aan de Staatssecretaris stellen, geeft zij aan: daar ga ik niet over; ik ga niet op de stoel van het lokaal bestuur zitten. Maar als het gaat over de marktordening, zit ze dat heel nadrukkelijk wel. Zij zegt: ze mogen alles zelf beslissen, maar ze mogen geen provinciaal vervoersbedrijf oprichten. Dat mag heel nadrukkelijk niet; dat is wettelijk verboden. Vindt zij dat niet een beetje dubbel? Want Amsterdam, Rotterdam en Den Haag mogen dat wel.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is hoe wij het systeem hebben ingeregeld. Zo staat het ook in de wet, en die wet ligt inderdaad bij ons. An sich hebben wij in Nederland – dat mogen we ook weleens zeggen – een heel goed werkend openbaarvervoersysteem. Natuurlijk willen we graag dat het nóg beter wordt, maar zoals we het hebben ingeregeld, werkt het eigenlijk heel goed. We kijken natuurlijk altijd naar verbeteringen, maar voor zover ik weet, is er geen breed gedeelde wens in de Kamer voor hetgeen de heer Alkaya op dit moment voorstelt. Ik zou willen zeggen: als de Kamer daar in meerderheid iets anders van vindt, dan hoor ik dat graag. Maar dit is niet hoe wij het lopend beleid hebben ingericht.

De heer Alkaya (SP):

Nee, dat heb ik ook geconstateerd, en ik vind het pijnlijk dat de wet heel veel regio's in ons land verbiedt wat grote steden, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, wel mogen. Ik snap dat de Staatssecretaris zegt: we hebben het goed geregeld en ik krijg geen signalen dat het anders zou moeten. Maar ik krijg die signalen wel. De vakbond zegt dat. Er gaan politieke partijen de verkiezingen in met die belofte: wij willen een provinciaal vervoersbedrijf. Zij stellen de marktwerking ter discussie. Ik vind het wel goed om te horen dat de Staatssecretaris in ieder geval geen principieel bezwaar lijkt te hebben tegen de aanpassing van die wet en tegen de

mogelijkheid voor alle provincies en regio's om een eigen publiek vervoersbedrijf op te richten. Kunnen we dat zo stellen? Kunnen we stellen dat de Staatssecretaris daar geen principiële bezwaar tegen heeft?

Staatssecretaris Heijnen:

Dit standpunt herken ik echt als een SP-standpunt. Dat is niet raar, aangezien de heer Alkaya het hier inbrengt. Maar dit is niet de lijn zoals die is. Volgens mij wordt dit ook niet heel breed gedragen, ook politiek gezien niet. Het is dus een beetje zoals het is.

De voorzitter:

Meneer Alkaya, dit wordt uw derde interruptie.

De heer Alkaya (SP):

Zeker, voorzitter, en ik sluit niet uit dat er nog een vierde achteraan komt. Ik snap dat de Staatssecretaris een signaal vraagt van de Tweede Kamer. Dat zal ik proberen te geven, want het gaat zeker niet alleen om de SP. Ik heb ook de PvdA hierop bevestigd, alleen al in de eerste termijn van dit debat. De PvdA heeft aangegeven: wij hebben ons standpunt aangepast; het was fout hoe wij er twintig jaar geleden over dachten en nu denken wij er anders over. Ik sluit dus niet uit dat de gedachtevorming daarover aan het veranderen is, net als we in andere vitale sectoren zien. Kan ik de Staatssecretaris vragen om hier met een open blik in te staan en hier geen voorkeur over uit te spreken? We kunnen hier gewoon een uitspraak van de Kamer over vragen, zoals ook bij de hoofdrailnetconcessie is gebeurd.

Staatssecretaris Heijnen:

Uiteindelijk is de Kamer natuurlijk de baas; die beslist wat de kaders zijn waarbinnen ik mag opereren. Maar ik ben wel van mening dat het systeem dat we hebben, heel goed functioneert. Wat dat betreft zie ik zelf dus geen aanleiding om dit te doen. Als de Kamer in brede meerderheid zegt dat we hiernaar moeten kijken en dat we het moeten aanpassen, ben ik altijd bereid om te kijken wat de voor- en nadelen daarvan zijn, zoals we altijd doen. Maar voor zover ik kan nagaan, is er op dit moment geen breed draagvlak voor. Het is ook niet iets wat ik proactief ga aanbevelen, omdat ik vind dat we het systeem op een goede manier hebben ingeregeld. Overigens, bij alles wat je te veel rechtstreeks wilt regelen, moeten we ook echt wel even kijken wat Europa daarvan vindt, want Europa vindt ook nog weleens wat, bijvoorbeeld van de rechtstreekse gunning aan NS, zoals de heer Alkaya zich ongetwijfeld ook nog kan herinneren.

De voorzitter:

Uw vierde en laatste interruptie, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

De Staatssecretaris vindt dat het stelsel van ons openbaar vervoer op dit moment goed functioneert. Er zijn mensen die daar anders over denken; laat ik het zo maar zeggen. Er wordt niet voor niks gestaakt door de medewerkers, die natuurlijk hartstikke trots zijn op hun beroep en dat met heel veel toewijding en motivatie uitoefenen, maar die ook de nadelen van die marktwerking zien. Daar wordt dus ook anders over gedacht. Laat ik de Staatssecretaris dan alleen vragen of zij bereid is aan te geven – misschien kan zij dat nu al – of zij die wet zelf kan aanpassen of dat ze dat ook in Brussel op de agenda moet zetten, zoals we nu met de hoofdrailnetconcessie ook doen. Als dat laatste het geval is, wil ik haar daar best in steunen. Of zegt ze: «Nee, wij kunnen als lidstaat zelf de Wet personenvervoer 2000 dusdanig aanpassen dat er gewoon provinciale vervoersbedrijven in publieke handen op te richten zijn»?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat gaat niet. Als er echt een brede vraag van de Kamer is om te onderzoeken wat er allemaal mogelijk is, laat ik dat graag uitzoeken, maar wij hebben ook maar de capaciteit die wij hebben. Natuurlijk ben ik het wel met de heer Alkaya eens dat medewerkers van openbaarvervoerbedrijven heel trots zijn op het werk dat ze doen. Ik ben regelmatig bij bedrijven als NS, Arriva en noem allemaal maar op geweest, om te spreken met buschauffeurs, treinmachinisten, conducteurs. Dan hoor je dat er bij de medewerkers een heleboel trots is over hun sector. Als je met hen spreekt, is het eerste wat ze zeggen dat veiligheid boven alles gaat, maar vervolgens zitten ze zelf – dat vind ik heel pijnlijk voor hen – steeds vaker in situaties die niet veilig voelen. Maar dat blokje komt nog, dus daar zullen we straks nog op terugkomen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Meneer Madlener, u bent de klos, want vanaf nu mogen enkel nog een korte vraag en een kort antwoord. Het is al 16.20 uur. Dan moeten jullie onderling allemaal maar regelen dat er voortaan een uur bij komt, want dit is niet te doen in drie uur. Mijn zeventienjarige ervaring zegt me dat dat nooit lukt.

De heer Madlener (PVV):

Als de heer Alkaya vier interrupties krijgt, neem ik aan dat ik ook vier interrupties krijg. Dat lijkt me heel normaal.

De voorzitter:

Kort en puntig. Kort. Pingpongen. Kort.

De heer Madlener (PVV):

We moeten wel beseffen dat van alle vervoerskilometers in Nederland ongeveer 13% – 13%! – voor rekening van het ov komt. De rest van het vervoer is per auto, fiets, brommer en tegenwoordig ook step. Het gaat dus over 13% van de kilometers die mensen afleggen. Nu hoor ik over pushfactoren om mensen de auto uit te jagen voor een beter ov, maar zo werkt het natuurlijk niet. De meeste gezinnen hebben én een auto én ...

De voorzitter:

Uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

... een kind gaat met de bus of de fiets én hun zoon rijdt een elektrische scooter.

De voorzitter:

Dit is een tergend langzame vraag, meneer Madlener. Een korte vraag graag.

De heer Madlener (PVV):

Ik wil gewoon mijn vraag duidelijk kunnen stellen.

De voorzitter:

Stelt u hem dan nu.

De heer Madlener (PVV):

Ja. Er wordt een hele conferentie georganiseerd. Kijk, het gaat over vervoersongelijkheid. De Hugo de Jonge-achterstandswijken krijgen al geen parkeerplaats meer. Dat leidt tot vervoersongelijkheid. Moet het niet veel meer gaan om mobiliteit? Daar gaat het toch om, om hoe mensen zich kunnen verplaatsen? Dat kan toch net zo goed met een auto als met een elektrische scooter of fiets? Waarom is dat alleen het ov?

De voorzitter:

Zo, het ei is gelegd; eindelijk, zeg. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is het dus ook niet alleen. De heer Madlener sprak over vervoersongelijkheid. Je wilt graag dat mensen op een goede manier van A naar B kunnen komen. Dat kan betekenen dat de fiets een goede oplossing is maar ook dat je ergens met de auto naartoe rijdt. In veel gevallen wordt er gekeken naar een combinatie van de fiets en het openbaar vervoer, maar ook de auto speelt er een rol in. Als je gelijkheid wilt: kom vooral zelf naar de conferentie, zou ik zeggen, want iedereen mag zich aanmelden en naar de conferentie komen. Ook de autosector is van harte uitgenodigd om mee te denken over een manier om ervoor te zorgen dat de Nederlanders allemaal goed toegang hebben tot toegankelijkheid en bereikbaarheid.

De heer Madlener (PVV):

Ik kom graag als spreker langs om de PVV-visie op mobiliteit daar ten toon te spreiden, want voor de meeste mensen gaat het niet alleen om het een of het ander. We willen gewoon mobiliteit. Ik maak me ook zorgen over de vervoersachterstand voor de mensen die in die Hugo de Jonge-achterstandswijken moeten wonen, zonder parkeerruimte. Want die kunnen dan niet meer met de auto. Ik begrijp dat de conferentie ook daarover gaat en dat lijkt me heel erg goed.

De voorzitter:

Kijk eens aan. Mooi.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik wil nog heel even gauw reageren, want het gaat niet alleen over die nieuwe wijken. Het gaat bijvoorbeeld ook om plattelandsgebieden en buitenwijken van steden. Als je in het centrum woont, heb je ontzettend veel kansen – dat is gewoon aangetoond – om op een goede manier op school, op je werk, bij een ziekenhuis en noem het allemaal maar op te komen, maar als je aan de rand van de stad woont, worden je kansen al enorm veel kleiner. Dat geldt dan dus ook voor je toegang tot scholing, werk en noem het allemaal maar op. Juist voor de mensen die het hard nodig hebben, organiseren we deze conferentie. Ik nodig iedereen echt uit om hieraan deel te nemen.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de afdwingbare bereikbaarheidsnorm. De Staatssecretaris gaf aan dat ze daar serieus naar gaat kijken. Dat vind ik heel fijn, maar ik zoek wel iets concreters. Vindt zij ook dat zo'n norm aan de orde zou moeten zijn? Hoe hoog of laag zou die dan moeten zijn? Ze gaf ook aan dat per regio kan verschillen wat de behoeftes zijn, maar ik vraag wel specifiek om een ondergrens. Wat is wat haar betreft de ondergrens?

De voorzitter:

Kijk, dat zijn nou de vragen.

Staatssecretaris Heijnen:

Als je iets gaat onderzoeken, dan wil je dat je alle informatie daarover compleet hebt. Natuurlijk wordt dat meegenomen in het onderzoek. Zodra we daar een compleet beeld van hebben, zal ik zeggen hoe we daartegen aankijken.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Onderzoek is heel goed, maar ik vraag de Staatssecretaris wat zij vindt. Wat zou wat haar betreft het minimale percentage moeten zijn voor mensen om op hun werk, ziekenhuis of school te kunnen komen? Daar

kunnen we heel veel onderzoek tegenaan gooien, maar het is ook een vraag naar de grens die we met z'n allen willen trekken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik snap dat mevrouw Bouchallikh nu een norm van mij wil horen, maar dat gaat niet. Ik wil eerst afwachten wat er uit dat onderzoek komt. Dan reageren we ook op het PBL-rapport. Daarna zullen we ook het gesprek voeren over of het stellen van een norm gaat bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Dat is namelijk ook nog wel een vraag die we met elkaar te beantwoorden hebben. Het is belangrijk om daarbij in gedachten te houden dat elke regio eigen bereikbaarheidsvragen kent. Je ziet vaak dat eigen bewoners of bestuurders beter weten wat de vraag naar oplossen is. Dat is beter dan dat wij dat hier in Den Haag zitten te bedenken. Het is dus ook niet alleen een zaak van het Rijk. Het is ook een zaak van decentrale overheden. Noem het allemaal maar op. Ik zou het dus graag doen, maar nu al een echte norm noemen, gaat niet.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dan toch even op dit punt. Mevrouw Bouchallikh en ik hebben hierover namelijk eerder ook een motie ingediend bij het MIRT-debat, en toen heeft Minister Harbers gezegd dat hij dit wil gaan verkennen en dat de normen voor bereikbaarheid die men eventueel zou willen opstellen voorafgaand aan het debat Strategische keuzes op 30 maart al richting de Kamer zouden komen. Dus even scherp, ik ga er wel van uit dat die toezegging nog steeds nageleefd wordt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker. We zijn het aan het onderzoeken. Die reactie komt er. Dat zal zeker voor de toegezegde datum zijn.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop. Uw laatste.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik wil terug naar dat punt van de heer Alkaya van de SP. De Staatssecretaris gaf namelijk aan dat als die wens in de Kamer ligt, ze daarmee wil omgaan. Maar het gaat mij er met name ook om dat die wens er in de komende jaren in sommige provincies kan komen te liggen, omdat de concessies aflopen. In Zeeland loopt de concessie bijvoorbeeld in 2024 af. Daar is men bang dat er geen of weinig inschrijvingen gaan plaatsvinden. Voor hen is het dus wel belangrijk om, bijvoorbeeld bij de onderhandelingen zo meteen, te weten of die mogelijkheid eventueel geboden zou kunnen worden en hoe de Staatssecretaris daarna kijkt. Dus juist ook tijdens deze Provinciale Statenverkiezingen en de formatie die daarna komt, is het best wel relevant. Dat maakt dus wel dat ik daarvoor van de Staatssecretaris iets meer ruimte zou willen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Maar dan moet de wet dus worden aangepast. Dat is dus eigenlijk het gesprek dat ik net ook met meneer Alkaya had. Op dit moment zie ik daar geen aanleiding toe, ook omdat er een goedwerkend openbaarvervoersysteem is. Natuurlijk zijn er altijd dingen die beter kunnen, maar het is nu zo dat we geen aanleiding zien om die wet aan te passen. Dat zou namelijk wel nodig zijn om die provincies het dus zelf te laten regelen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Leden, er is geen ruimte voor een tweede termijn. Laat dat heel duidelijk zijn. Wij hebben pas twee van de zes blokjes gehad. Ik stel dus voor dat we de Staatssecretaris als onze gast netjes laten antwoorden en laten uitspreken, en dat er geen tweede termijn komt. En dan mogen

de leden in de volgorde waarop zij zijn binnengekomen aangeven of er een tweeminutendebat komt. Dat wil ik voorstellen. Meneer Minhas?

De heer **Minhas** (VVD):

We kunnen toch ook een vervolgvraag stellen? De Staatssecretaris heeft de beantwoording voorbereid. Het kan zijn dat er een vervolgvraag is.

De **voorzitter**:

Zeker, zeker. Dat kunnen we nu doen. Maar er komt geen tweede termijn.

De heer **Minhas** (VVD):

Nee, maar laten we dat aan het einde van het debat vaststellen.

De **voorzitter**:

Bedankt voor uw begrip daarvoor. Dank u wel, leden.

Mevrouw de Staatssecretaris, het blokje arbeidsmarkt en personeelsprobleem.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Madlener vroeg of ik de salarissen van de buschauffeurs kan verhogen en of ...

De heer **Madlener** (PVV):

Dat klopt niet. Ik heb gevraagd of zij haar steun kan uitspreken voor de stakende buschauffeurs, net zoals Rutte en Kaag dat doen tot de werkgevers.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener. U gaat er hier niet zomaar doorheen praten. We hebben hier een vipgast, die door u is uitgenodigd en u gaat er gewoon maar doorheen zitten kleppen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, omdat de voorzitter niet optreedt als ik verkeerd geparafraseerd word.

De **voorzitter**:

Nee, maar die kans geeft u mij helemaal niet. Dus bewaar uw fatsoen, alstublieft.

De heer **Madlener** (PVV):

Misschien dat de voorzitter dan even kan noemen wat mijn vraag was.

De **voorzitter**:

Zeker. Dank u wel. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er komt nog een blokje sociale veiligheid en daarin zit de vraag die de heer Madlener zojuist stelde. Maar hij heeft, volgens mij, ook aan mij gevraagd of de salarissen van buschauffeurs niet hoger kunnen. Oké, dan zal ik die vraag niet beantwoorden. Ik zal dan dadelijk op de vraag over de sociale veiligheid ingaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Even voor de duidelijkheid, ik heb gevraagd of de Staatssecretaris haar steun kan uitspreken naar de voor een beter salaris stakende buschauffeurs met hun zware werk, net zoals Rutte en Kaag dat doen naar de werkgevers. Ik vroeg of zij dat hier wil doen. Dus niet flauwe grappen

doen als «ik wil de Staatssecretaris ...». Ik weet wel dat de Staatssecretaris daar niet over gaat. Het gaat om het uitspreken van de steun.

De voorzitter:

We spreken hier niet over «Rutte» en «Kaag». Het gaat over de Minister-President en de Minister van Financiën. We spreken niet met «Rutte» en «Kaag». We moeten wel fatsoenlijk antwoorden. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Het is uiteindelijk aan de werkgevers in het ov om daarover te onderhandelen. Ik heb daarbij geen rol. De cao-onderhandelingen worden momenteel gevoerd door werkgevers- en werknemersorganisaties. Daar past mij ook terughoudendheid. Natuurlijk hebben wij ook vanuit het kabinet op verschillende momenten signalen afgegeven. Het kabinet spreekt ook altijd met één mond. Meneer Madlener mag er dus van uitgaan dat wat door de Minister-President en door de Minister van Financiën is gezegd, de lijn is die ook ik volg. Ik hoop uiteraard dat er snel goede afspraken worden gemaakt en dat daarmee de toekomstige stakingen van de baan zijn. Dat is ook steeds een oproep die ik heb gedaan, ook in het belang van de reiziger, want de acties die werden gevoerd, waren vaak gericht op stakingen van medewerkers, waardoor mensen moeite hadden om op hun werk, hun school of waar dan ook te komen. Ik heb steeds gezegd dat ik in het belang van de reiziger de hoop had dat die acties zo kort mogelijk zouden duren, maar het is uiteraard een recht om te staken. Dat wordt dus ook gedaan.

Dan heeft meneer Minhas gezegd dat uitval ervoor zorgt dat reizigersaantallen zich niet herstellen en dat reizigers het ov uit worden gejaagd. Ik heb gezegd dat het operationele model moet worden aangepakt. De vraag was of ik kan toelichten wat ik daarmee bedoel. Uit de review van de integrale aanpak van de personeelstekorten door NS blijkt dat het onderzoeken van een ander operationeel model op langere termijn een noodzakelijke maatregel lijkt. «Operationeel model» is een term voor de manier waarop NS de processen rond het rijden van treinen inricht. Daaronder vallen bijvoorbeeld de bemensing van de trein, maar ook hoe conducteurs worden ingeroosterd en de werkzaamheden die ze verrichten. Samen met mijn collega van Financiën heb ik NS gevraagd om opvolging te geven aan die aanbeveling, uiteraard in goede samenspraak met hun medewerkers. Uiteraard ben ik ook bereid om daar in NOVB-verband met andere, decentrale overheden over te spreken in mijn rol als concessieverlener.

Meneer De Hoop vroeg welke rol ik kan spelen bij de arbeidsvoorwaarden, bijvoorbeeld met een fonds. Volgens de Arbeidsomstandighedenwet is het primair een verantwoordelijkheid van de werkgever – dat is dus de vervoerder – om voor goede arbeidsomstandigheden te zorgen. Concessie verlenende overheden, waaronder dus ook lenW valt, hebben geen rol in het personeelsbeleid. De inkomstenbronnen van vervoerders worden jaarlijks geïndexeerd door middel van een weging van de landelijke loon-, energie- en inflatieontwikkeling. Het ligt niet voor de hand om daarnaast extra middelen beschikbaar te stellen door middel van een fonds.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of er met betrekking tot het personeelstekort ook voldoende wordt gedacht aan werkplezier en zei dat een fatsoenlijke koffiepauze toch niet te veel gevraagd is. Ik realiseer me dat de personeelstekorten kunnen leiden tot een hogere werkdruk en minder werkplezier. Medewerkers in het ov wordt gevraagd om extra diensten te draaien om toch de dienstregeling te kunnen rijden. Ik heb daar heel veel waardering voor, maar ik besef tegelijkertijd dat dit natuurlijk geen structurele oplossing is. Vervoerders zetten zich hard in om voldoende personeel aan te trekken. Dat is ook hun verantwoordelijkheid. We mogen

er als overheid en als reizigers dus op rekenen dat dit de hoogste prioriteit van de vervoerders heeft. Dat is namelijk ook heel erg belangrijk voor het werkplezier van de werknemers en ook voor de reizigers, aan wie dan weer een volwaardige dienstregeling kan worden geboden.

Ik heb hier vier vragen staan van de heer Minhas. De vraag om toelichting van mijn opmerking over het aanpakken van het operationele model heb ik al gehad. Meneer Minhas vroeg ook hoe het gesprek met NS over de bakkenorm verloopt. Samen met mijn collega van Financiën heb ik NS gevraagd om opvolging te geven aan de aanbevelingen uit de externe review van de aanpak van het personeelstekort door NS. Ook het goed kijken naar zaken als personeelsnormen maakt daar onderdeel van uit. Daarover zal NS de komende periode ook in gesprek moeten treden met zijn medewerkers. Ik heb NS gevraagd mij in het najaar van 2023 over de voortgang te informeren. Het is uiteindelijk wel aan NS om daar een besluit over te nemen, want ik ga natuurlijk niet over de bedrijfsvoering van NS.

De voorzitter:

Dank voor de beantwoording tot dusver. Zijn er nog vragen? Zo niet, dan kunnen we door naar de toegankelijkheid, het vierde blokje.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. De heer De Hoop gaf aan dat nu in de Grondwet is opgenomen dat discriminatie vanwege een handicap niet meer mag en vroeg of dat ook effect heeft op het ov-beleid. Allereerst: het Bestuursakkoord Toegankelijkheid ziet op de periode 2022 tot 2032 en sorteert daardoor deels al heel snel effect. In mijn brief die ik op 19 december van het afgelopen jaar naar de Kamer heb gestuurd over de stand van zaken met betrekking tot toegankelijkheid van het ov, heb ik uiteengezet wat er allemaal al gebeurd is sinds 2006 en welke maatregelen we de komende jaren gaan nemen. Er is verder al jaren een rijksbreed programma Onbeperkt meedoen!, waaronder een speciaal programma voor het ov, dat «ledereen onderweg» heet. De Kamer wordt periodiek over die programma's geïnformeerd. De opname van een verbod op discriminatie vanwege een handicap in de Grondwet heeft het belang van waar het kabinet al mee bezig is, wel verder versterkt.

Dan had mevrouw Bouchallikh nog een vraag over de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Zij zei dat die niet zijn meegenomen in de Stationsagenda en vroeg hoe ik die twee met elkaar in lijn ga brengen. In de Stationsagenda wordt wel degelijk een link gelegd met de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. De toegankelijkheid is zelfs een van de tien prioriteiten. Ook andersom wordt in het bestuursakkoord dus een relatie gelegd met de Stationsagenda. Ik zet me er dan ook voor in om ervoor te zorgen dat de inspanningen voor de uitvoering van de Stationsagenda en het bestuursakkoord elkaar versterken.

Mevrouw Bouchallikh vroeg nog waarom ik met ProRail geen afspraken heb gemaakt over twee liften en over hellingbanen op grote stations. ProRail werkt al sinds 2006 in het programma Toegankelijkheid Stations aan verdere reductie van belemmeringen voor mensen met een beperking om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Daarvoor worden bijvoorbeeld liften of hellingbanen geplaatst. ProRail maakt daarin de keuze of liften en/of hellingbanen worden aangelegd, maar soms is het ook niet mogelijk om naast een lift ook nog een hellingbaan te hebben, omdat dat niet past of omdat dat om redenen van veiligheid niet mogelijk is.

Mevrouw Van der Graaf gaf aan dat 50% van de perrons alweer verzakt is en zei dat er daarvoor een structurele aanpak met adequate financiering moet komen. Zij vroeg of ik dat wil realiseren. ProRail zet zich de komende jaren in om perrons weer op de juiste hoogte te brengen en ook te

houden. Voor het op hoogte brengen van de perrons is binnen het programma Toegankelijkheid Stations 250 miljoen gereserveerd. Ik heb periodiek overleg met ProRail over zijn rol bij het verder vergroten van de toegankelijkheid van stations. Daarbij wordt ook gesproken over het op hoogte brengen en houden van de perrons.

Mevrouw Van der Graaf gaf aan dat sommige vervoerders door het personeelstekort geen reisassistentie meer aanbieden en dat dat onbestaanbaar zou zijn. Het klopt dat de reisassistentie door personeelstekorten onder druk komt te staan. Als concessieverlener van NS heb ik NS daarop aangesproken. Ze werken er heel hard aan om te zorgen dat reisassistentie gewaarborgd blijft. Zo zijn er inmiddels meer dan 150 extra reisassistenten aangenomen om de haperingen in de reisassistentie aan te pakken. Daarnaast is in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV afgesproken dat op stations waar regionale vervoerders halteren en waar nu nog geen reisassistentie is, uiterlijk in 2025 reisassistentie wordt aangeboden.

Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over wc's voor slechtzienden. Het klopt dat nog niet alle toiletten toegankelijk zijn voor blinden en slechtzienden. In het bestuursakkoord is daarom afgesproken dat op stations waar toiletten zijn, uiterlijk in 2025 in ieder geval één reizigers-toilet vindbaar is voor mensen met een visuele beperking. In het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer is ook opgenomen dat ProRail aan de slag gaat met de toegankelijkheid van de betaalmodules voor reizigers met een visuele beperking. Dat doet ProRail in afstemming met zowel NS als met de Oogvereniging.

De voorzitter:

Dank u wel, excellentie, voor de beantwoording tot dusver. Ook over dit blokje zijn er geen vragen. Dan gaan we naar de sociale veiligheid, het vijfde en voorlaatste blokje.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Meneer Madlener vroeg – ik dacht daarnet dat we het over die vraag hadden – of ik op bezoek wil gaan bij buschauffeurs die door asielzoekers worden bespuugd, of ten minste mijn steun voor hen wil uitspreken. Laat ik vooropstellen dat agressie tegen ov-personeel in alle gevallen absoluut onacceptabel is. Ik vind het dus ook onacceptabel dat de buschauffeurs daarmee te maken krijgen. Ik werk samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid aan het beperken van overlast door asielzoekers in het openbaar vervoer. Ik breng graag werkbezoeken. Als er behoefte is aan een werkbezoek, ben ik altijd bereid om dat te doen. Alleen, we moeten wel kijken of ik daarvoor de meest geschikte bewindspersoon ben. Ik zal dadelijk ook iets vertellen over de oplossingsrichtingen die NS heeft. Twee van de drie zitten bij JenV, Justitie en Veiligheid. Meneer Krul zei: NS heeft een brief gestuurd waarin een aantal maatregelen van de overheid rond sociale veiligheid van personeel wordt gevraagd. Ik begrijp de wens van NS om snel en efficiënt te kunnen handelen als er raddraaiers in de trein zitten. NS vraagt om een aantal maatregelen waarbij IenW, de Minister van IenW, voor eentje daarvan aan de lat staat. Dat is de toegang tot het rijbewijsregister voor boa's, om de identiteit van een overlastpleger vast te kunnen stellen. Dat ben ik samen met Justitie en Veiligheid aan het regelen. De planning is dat dit in het najaar van 2023 klaar is, zoals ik ook eind 2022 met de sector heb afgesproken. De andere twee punten die NS aanhaalt, namelijk het identificeren van vreemdelingen en de aanpak van breder crimineel gedrag, liggen op het terrein van mijn collega van JenV. Ik heb nauw contact met mijn collega van JenV, om te bekijken in hoeverre deze maatregelen kunnen worden ingevoerd. Ik ben mij trouwens net aan het bedenken dat ik weleens eerder tijdens een werkbezoek heb gereisd op een traject waar een asielzoekerscentrum in de buurt lag. Toen heb ik het

daar ook met medewerkers over gehad. Wat dat betreft ken en herken ik de impact. Als ik het zo beluister, denk ik wel dat het sinds het werkbezoek dat ik heb gebracht, wellicht een stuk heftiger kan zijn geworden. Dan vraagt het misschien alsnog om een nieuw bezoek.

Meneer Minhas vraagt wat de Stationsagenda doet voor de veiligheid op stations. De uitvoeringsagenda bij de Stationsagenda bevat tien thema's waar ik mij de komende jaren op ga richten, samen met ProRail- en NS-stations. Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de veiligheid op stations is er een van. De komende jaren blijven we gezamenlijk werken aan de uitvoering van het Landelijk convenant Sociale Veiligheid. We zetten in op een effectieve datagedreven aanpak van incidenten op stations. Daarnaast blijven ProRail- en NS-stations aan de hand van de scores in de Stationsbelevingsmonitor kijken naar concrete verbetermaatregelen op stations.

Voorzitter. De heer Minhas vroeg hoe boa's en politie een bijdrage kunnen leveren aan veiligheid in en om stations. Nogmaals, sowieso is geen enkele vorm van agressie, op welke manier dan ook, tegen personeel of reizigers in het openbaar vervoer, acceptabel. Ik streef ernaar om het gevoel van veiligheid in en rond de stations te verhogen. Ik doe dat samen met JenV en de sector. Er zijn de afgelopen jaren best wel veel maatregelen genomen om de veiligheid in treinen en bussen verder te borgen. U kunt denken aan cameratoezicht, bodycams, het sluiten van poortjes en het kunnen melden van onveilige situaties in treinen en stations via WhatsApp.

Meneer Minhas vroeg nog hoe het staat met de toegang voor boa's tot het RDW-register. Sorry, wat zegt u, meneer Minhas?

De voorzitter:

Voor de mensen thuis: meneer Minhas zei «rijbewijsregister». Dat voegde hij toe.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik begrijp de wens van NS om snel en efficiënt te kunnen handelen als er raddraaiers in de trein zitten. NS heeft daarom vorig jaar verzocht om de eigen boa's toegang te geven tot het rijbewijsregister, zodat ze de identiteit van reizigers kunnen vaststellen. Het Ministerie van IenW is daarom met het Ministerie van Justitie en Veiligheid bezig om boa's toegang te geven tot het rijbewijsregister, om de identiteit van een overlastpleger sneller te kunnen vaststellen. In oktober heb ik samen met de Staatssecretaris van JenV, de heer Van der Burg, en de sector afspraken daarover gemaakt. NS spreekt in een nieuwsbericht van vertraging om de toegang te regelen. Daar is geen sprake van. Voorbereiding kost nu eenmaal wel tijd, omdat het ook gaat om het aanpassen van regelgeving.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Tot zover dit blokje. Allereerst de heer Madlener en dan de heer Minhas.

De heer Madlener (PVV):

De Staatssecretaris spreekt uit dat het natuurlijk onacceptabel is. Dat is ook zo. Dat vinden we allemaal. Dat hoor ik zo vaak. Het is ook zo dat sinds de PVV bestaat, nu al zeventien jaar, wij veel aandacht vragen voor dit onderwerp. Maar het blijft maar erger worden. Heel veel heeft te maken met immigratie. Dat moeten we niet onder stoelen of banken willen steken. We hebben dan wel camera's en bodycams, maar wat gebeurt er met die beelden? Het gaat natuurlijk niet alleen om het hebben van camera's. Het gaat erom dat de mensen die dat doen, gepakt moeten worden en een strenge straf krijgen, zodat ze het nooit meer in hun hoofd halen en een voorbeeld zijn voor anderen om dat niet te doen. Dat is waar

het misgaat. Dat is al jarenlang zo. Vorig jaar hebben 220 NS'ers letsel opgelopen als gevolg van agressie. 220 mensen, alleen bij de NS! Hoe zit het met de buschauffeurs? Hoeveel mensen zijn er uitgezet? Hoeveel van die asielzoekers zijn er uitgezet?

Staatssecretaris Heijnen:

De heer Madlener heeft de pech dat hij te maken heeft met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en niet met de Minister van Justitie en Veiligheid. Dit zijn echt vragen die daar behandeld moeten worden. Dat betekent niet dat ik weg wil lopen van mijn verantwoordelijkheid, maar ik ga er simpelweg niet over. We hebben natuurlijk wel gesprekken, ook met NS. Als ik met medewerkers spreek, heb ik het natuurlijk over veiligheid. Maar ik geef die signalen dan ook altijd door aan mijn collega die daar wel over gaat. Dat is namelijk de plek waar het beste naar oplossingen gezocht kan worden. Natuurlijk is het enorm frustrerend; dat ben ik helemaal met de heer Madlener eens. Het kan gewoon niet zo zijn dat er agressie tegen medewerkers plaatsvindt. Iedereen moet met zijn handen afblijven van personeel van openbaarvervoersbedrijven, van reizigers en eigenlijk van iedereen. Geweld is überhaupt niet acceptabel. Ik deel wel de frustratie dat het bestaat. Wat betreft de gesprekken over hoe je dat oplost, vind ik dat het in de eerste plaats bij de mensen zelf ligt, want die moeten dat niet doen. Maar vervolgens moet er wel goed gehandhaafd worden. Daar wordt heel goed naar gekeken, ook samen met NS en andere vervoersbedrijven.

De voorzitter:

Meneer Madlener, uw laatste interruptie.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben het hier totaal mee oneens. Ik vind dat de Staatssecretaris dit naar haar toe moet trekken en moet zeggen: dit gaat om de arbeidsomstandigheden van personeel en om de veiligheid van zowel reizigers als personeel. We zien dat het toeneemt. Je kunt niet zeggen: meneer Madlener heeft de pech dat hij hier zit en niet bij Justitie. Dit moet de Staatssecretaris zich aantrekken. Zij moet niet alleen zeggen dat het onacceptabel is, want dat vinden we allemaal, maar zij moet er iets aan doen. Zij moet leiding nemen en zeggen: ik neem het op voor de mensen die werken in het ov en alle mensen die reizen met het ov. Want de onveiligheid is een van de redenen waarom mensen niet met het ov gaan. Dan kunnen we hier kletsen over weet ik veel wat voor internationale luxelijnen. Dit is gewoon de dagelijkse praktijk. Er worden honderden personeelsleden bespuugd en geslagen. Die mensen lopen trauma's op. Als jij geslagen of bespuugd wordt, is dat ernstig. Daar moet iets mee gebeuren. Ik vind dat de Staatssecretaris echt een actievere houding moet innemen.

De voorzitter:

Dat was uw laatste interruptie, meneer Madlener.

Staatssecretaris Heijnen:

Natuurlijk is het zo dat, als ik dit soort verhalen hoor, ik daar wat mee doe. We hadden het net over de actie voor de toegang rond rijbewijzen. Dat wordt meteen opgepakt, maar wel met de persoon die daarover gaat. Op het moment dat ik van medewerkers signalen krijg dat zij zich zorgen maken over hun sociale veiligheid, of überhaupt over hun veiligheid, dan geef ik dat door aan het vakministerie dat daar heel veel specialisten voor in dienst heeft om dat op een goede manier aan te pakken. Dat gaat niet bij de mensen bij mij, die precies weten hoe spoorstaven werken of weet ik wat. Die hebben andere specialisaties. Ik vind wel – daar mag de heer Madlener wel van uitgaan – dat de medewerkers geen last mogen hebben

van de manier waarop de overheid via verschillende lagen is ingeregeld. Maar in de manier waarop we het hebben gedaan, is het nu eenmaal zo dat ik niet aan de lat sta, ook niet voor arbeidsvoorwaarden. Het is aan de bedrijven zelf om daar gesprekken over te hebben met hun personeel. Maar natuurlijk vinden we het allemaal frustrerend en onacceptabel als er geweld plaatsvindt tegen medewerkers in het openbaar vervoer. Op dat punt kunnen we elkaar wel degelijk heel goed vinden.

De heer **Minhas** (VVD):

Meneer Madlener bracht mij op iets, namelijk dat de PVV vandaag bijna zeventien jaar bestaat. Dat is vandaag. Gefeliciteerd! Het is terecht dat de Staatssecretaris opmerkt dat die afspraken vorig jaar zijn gemaakt en dat het proces in Q3 in zicht is, maar kan de Staatssecretaris ook toezeggen dat het dan geregeld is? We willen niet dat het administratieve proces bij IenW is afgehandeld, dat het vervolgens naar JenV gaat en dat we dan nog een jaar moeten wachten. De boa's, de veiligheidsmedewerkers, hebben er behoefte aan dat het snel geregeld wordt. Dus kan de Staatssecretaris toezeggen dat het in Q3 geregeld is? Ik stel gelijk mijn volgende vraag in relatie hiertoe. Dit gaat alleen nog maar over de boa's bij de NS. Maar we hebben natuurlijk veel meer ov-bedrijven. Gaat de Staatssecretaris dit als stelselverantwoordelijke ook voor de andere vervoerders regelen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om op de eerste vraag terug te komen: dat hangt ook af van de Kamer. Het betreft een wijziging van de regelgeving, dus dat moet wel netjes in de tijd worden gezet. Vooralsnog liggen we op schema om het gewoon op tijd te kunnen leveren, want het is heel erg belangrijk dat we dat op een goede manier regelen.

Misschien kan meneer Minhas zijn tweede vraag nog even herhalen.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik vroeg of dezelfde bevoegdheid ook voor de boa's bij de andere vervoerders wordt geregeld.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die vraag hebben we nog niet gehad, maar daar kunnen we wel naar kijken.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dit is mijn laatste interruptie. We vinden onveiligheid inderdaad allemaal ontzettend belangrijk. Daar moeten we allemaal tegen zijn. Ik zou de Staatssecretaris wel willen vragen om niet mee te gaan in de suggestie dat het alleen van een bepaalde groep komt. Ze gaf zojuist aan dat ze bij een azc in gesprek is gegaan, maar ik hoop ook dat ze in gesprek gaat met hooligans, met mensen die dronken de trein in stappen en dergelijke, want dat is nodig voor de veiligheid van iedereen. Zojuist leek het alleen te gaan over één specifieke groep, maar ik hoop dat de Staatssecretaris daar afstand van kan nemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik werd door de heer Madlener specifiek gevraagd of ik een bezoek wilde brengen aan bepaalde medewerkers die hij had gesproken en die in de buurt van een asielzoekerscentrum bepaalde ervaringen hebben opgedaan. Er gebeuren uiteraard allerlei incidenten die de veiligheid van de medewerkers op het spoor raken. Als medewerkers er behoefte aan hebben om met mij of de collega's van Justitie en Veiligheid te spreken, dan kunnen ze zich altijd melden. Ik heb er nog nooit niet voor openge staan om met iemand te spreken. Het is zeker zo dat dit breder geldt. Dat is een terechte observatie.

De voorzitter:

De Staatssecretaris veroordeelt elke vorm van agressie, ongeacht de persoon. Meneer De Hoop, u kunt niet meer interrumperen. We gaan naar het laatste blokje: overig.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kom inderdaad op het laatste blokje.

Mevrouw Van der Graaf vroeg: ligt er niet een rijksverantwoordelijkheid om de bus tussen buitenwijken en industrieterreinen en kantorenparken te laten rijden? Het korte antwoord is dat het busvervoer in Nederland decentraal is georganiseerd. Dat betekent dat de eerste verantwoordelijkheid bij de lokale overheden ligt.

Mevrouw Van Ginneken vroeg hoe ik garandeer dat de afspraken met onderwijsinstellingen en werkgevers deze keer wel succesvol zijn. Ik kan daar geen garanties op geven, maar ik kan wel beloven dat onze inzet erop gericht is om structurele effecten teweeg te brengen. Mijn voorgangers hebben in het MIRT van 2021 met elke regio afgesproken om tot een aanpak te komen, met werkgevers en onderwijsinstellingen. We werken samen om die aanpak verder in te vullen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog naar de Integrale Mobiliteitsanalyse. Zijn 600.000 fietsplekken in 2030 wel voldoende? En zijn de doelen voor het fietsparkeren wel toereikend? De Integrale Mobiliteitsanalyse wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de reizigersaantallen. Daarnaast voert ProRail periodiek tellingen uit voor fietsparkeren, zodat de prognoses aangescherpt kunnen worden. Als dat een ander beeld geeft dan de huidige behoefte aan stallingen, dan kan de programmering daarop aangepast worden. Vooralsnog is dat niet het geval.

Meneer Krul vroeg nog naar de trillingsoverlast bij het spoor in Houten. Het Minder Hinder-pakket is bedoeld om de trillingsoverlast door omgeleide goederentreinen op de routes door Zuid- en Oost-Nederland te beperken. Houten ligt niet op die routes. Ik zie daarom niet echt mogelijkheden om de trillingsproblematiek daar met het Minder Hinder-pakket op te lossen. Ik informeer de Kamer binnenkort over de maatregelen die wél onderdeel uitmaken van het Minder Hinder-pakket. Ik ben bekend met de langdurige problematiek met betrekking tot trillingen in Houten. De kosten voor de betonnen bak zijn helaas onevenredig hoog in vergelijking met het aantal bewoners dat daarmee geholpen zou zijn. Andere maatregelen sorteren onvoldoende effect. Ik vind die uitkomst echt betreurenswaardig, maar ik kan die helaas ook niet veranderen.

Door het CDA werd nog gevraagd hoe het gaat met de voortgang van de Nedersaksenlijn. We zijn daar voortvarend mee bezig. Ik heb de Kamer breed aangenomen motie over de Nedersaksenlijn omarmd. Het plan van aanpak stellen we binnenkort vast. Daarna gaan we heel snel met de onderzoeken aan de slag.

Het CDA vroeg hoe het gaat met de voortgang van de Lelylijn. Ook daar zijn we voortvarend mee bezig. Het projectteam is op sterkte en is vol aan de slag. De onderzoeken lopen. Zo heb ik twee weken geleden de aftrap van het participatietraject in Emmeloord gegeven. Iedereen kan nu de raadpleging invullen op lelylijnraadpleging.nl; dit is een beetje slukreclame.

Dan vroeg meneer Krul van het CDA wat de stand van zaken is van het project Maaslijn. De eerste stap van de aanbesteding, de belangstellingsregistratie, is al gezet. De inschrijvingen van de marktpartijen worden in de zomer van 2023 verwacht; dat is dus al vrij snel. Daarmee wordt ook duidelijk waar we met het project staan, bijvoorbeeld ook in termen van de financiën. Zoals al eerder toegezegd zal ik de Kamer informeren bij relevante ontwikkelingen. De inzet en de belangen van Rijk en regio zijn en blijven gelijkgericht om het project zo snel mogelijk te realiseren. U kunt er zeker van zijn dat het project de volle aandacht heeft, niet alleen hier in Den Haag maar ook in het gouvernement van Limburg.

Meneer Alkaya vroeg of er extra geld wordt vrijgemaakt voor de Maaslijn. Ook het CDA stelde die vraag. De eerste stap van de aanbesteding, de belangstellingsregistratie, is dus al gezet. De inschrijvingen worden verwacht in de zomer van 2023. Ik denk eigenlijk dat ik dat niet hoeft te herhalen, want ik heb dat net al aangegeven. Ik zal de Kamer uiteraard op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris. Mevrouw Van Ginneken heeft als eerste een vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Eigenlijk heb ik er twee. Ik doe het even heel kort. De Staatssecretaris zegt de aanpakken met werkgevers en onderwijsinstellingen verder in te vullen, maar wanneer horen wij daarvan en hoe gaat de Staatssecretaris dit borgen? De Staatssecretaris zei ook dat 600.000 fietsplekken bij stations voldoende zijn, maar in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets lees ik juist dat ondanks die 600.000 fietsplekken het stallen van fietsen nog steeds een knelpunt is. Volgens mij moet er dus echt een hogere ambitie komen, alleen al vanuit het Toekomstbeeld Fiets. Daar krijg ik dus graag nog een reflectie op.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om op de eerste vraag terug te komen: dat komt bij de volgende MIRT-brief, die nog voor de zomer komt. Dan komt daar dus wat meer inzicht in. Misschien is het handig als mevrouw Van Ginneken nog even schakelt met het team dat zich bezighoudt met het aantal fietsparkeerplekken. Het is natuurlijk belangrijk om op basis van goede aannames de schattingen te maken. Ik heb begrepen, ook echt vanuit de interne organisatie, dat er op basis daarvan op dit moment geen noodzaak is om onze ambities met die 600.000 plekken aan te passen. Maar het is altijd goed om er nog eens samen naar te kijken. Als mevrouw Van Ginneken dat wil, zorg ik dus dat er contact met haar wordt opgenomen om daar ambtelijk nog eens naar te laten kijken, zodat het iets verder verdiept kan worden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken knikt instemmend. Zijn er nog vragen? De heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

De vraag die ik gesteld heb, zal u aanspreken, meneer de voorzitter, want die ging over het feit dat hulphonden nog steeds in taxi's worden geweigerd. Het schijnt nog steeds massaal te gebeuren dat hulphonden geweigerd worden in taxi's. Wat gebeurt daaraan?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat antwoord moet ik de heer Madlener schuldig blijven. Ik kom daar graag schriftelijk bij hem op terug, want het is, zeker als je een hulphond nodig hebt om te kunnen reizen, natuurlijk wel heel belangrijk dat die niet geweigerd wordt in taxi's of dat je in elk geval weet hoe je een taxi kunt krijgen waarin de hulphond niet geweigerd wordt. Maar ik moet dit dus uitzoeken.

De heer **Krul** (CDA):

Allereerst wil ik toch even uitspreken dat het teleurstellend is dat er op het punt van hinder en overlast blijkbaar een soort culminatiepunt is en dat het aantal mensen bepaalt of we er daadwerkelijk iets aan gaan doen. Ik denk niet dat dat nieuws prettig ontvangen wordt in de gemeente Houten. Ten tweede heb ik niet zozeer een vraag, maar wil ik de Staatssecretaris

iets meegeven met betrekking tot de Maaslijn. Ik heb in mijn eerste termijn al aangegeven dat het op het punt van de financiën wat ons betreft niet zo kan zijn dat eventuele meerkosten vooral op het bordje van de provincie komen. Daar zijn zorgen over. Dat wil ik nog even meegeven. Ik wens de Staatssecretaris heel veel succes met alle voortvarendheid bij de drie projecten die we besproken hebben.

Staatssecretaris Heijnen:

Richting de zomer krijgen we inzicht in de kosten die de Maaslijn met zich mee zal brengen, maar de Kamer heeft zich daar redelijk duidelijk over uitgesproken: het is ook een grote wens van de Kamer om de elektrificatie van de Maaslijn te realiseren. Het is wel zo dat de Kamer heel ambitieus is. Dat is ook heel erg goed, maar bij ambities horen ook budgetten. Dat zijn natuurlijk wel gesprekken die we ook altijd met elkaar moeten blijven voeren, maar ik heb heel duidelijk op het vizier dat de Maaslijn een van de prioriteitsprojecten voor de Kamer is.

Ik heb nog drie minuten en ik vind het nuttig om nog heel even in te gaan op die trillingshinder, want toen ik hier op het ministerie aankwam, was een van mijn grootste verwonderingen dat er inderdaad echt gekeken wordt naar de impact op de omgeving, naar het aantal mensen die in de omgeving wonen en wat de kosten zijn. Wat gebeurt er vervolgens? Als de kosten voor maatregelen zo hoog zijn dat zij onevenredig hoog zijn, wordt er bijvoorbeeld niet zo'n betonbak geplaatst. Ik vond dat echt wel ingewikkeld. Uiteindelijk heb ik ook gezien dat, als mensen in beroep gaan, een rechter dan aangeeft dat wij wel conform handelen. Ik heb wel gezegd dat ik bij de komende agenda die wij gaan maken, bijvoorbeeld ook voor het spoorgoederenvervoer en de aanleg van nieuw spoor, wil zorgen dat de omgevingseffecten worden meegenomen bij nieuwe dingen die we doen. Dat is een zure appel voor iedereen die nu al overlast ervaart. We kijken daarbij ook echt steeds hoe we met bepaalde maatregelen de overlast en de hinder kunnen verzachten. Er zijn gelukkig steeds meer nieuwe technieken op het punt van remblokken, maar ook matten die je kunt plaatsen of andere toepassingen. Maar alles moet ook binnen bepaalde budgetten gebeuren.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Meneer De Hoop geeft aan dat hij graag een tweeminutendeбат wil aanvragen. Die aanvraag wordt doorgeleid naar de Griffie plenair. Hij zal daarin met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerste spreker worden.

Er zijn een paar toezeggingen. Mevrouw de Staatssecretaris, wilt u even goed meeluisteren?

- De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de mogelijkheden om de energiekosten in de openbaarvervoersector te compenseren; dat was een toezegging aan mevrouw Bouchallikh.
- De Kamer wordt na afloop van de conferentie over vervoersongelijkheid geïnformeerd over de uitkomsten en tevens zal de Kamer worden geïnformeerd over de vraag bij welk ministerie de regie wordt belegd; deze toezegging is gedaan aan mevrouw Van Ginneken van D66.

Staatssecretaris Heijnen:

Misschien is het: hóé de regie wordt belegd.

De voorzitter:

Hoe de regie wordt belegd.

Staatssecretaris Heijnen:

We moeten daar echt naar kijken. Misschien zeggen alle lokale overheden dalijk dat ze echt niet zitten te wachten op een regierol vanuit Den Haag. Dan gaan we daar niet aan beginnen, lijkt me.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Dat wordt aangepast.

- In maart zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie, inclusief een visie op een afdwingbare bereikbaarheidsnorm, en zij zal tevens een reactie geven op het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving.
- In de volgende MIRT-brief zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de spreidingsafspraken met werkgevers en overheidsinstellingen; ook die toezegging is gedaan aan D66.
- De Kamer wordt geïnformeerd naar aanleiding van de vraag van het lid Madlener over het weigeren van hulphonden in taxi's; de vraag daarbij is altijd wanneer die informatie verwacht kan worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk wel binnen een week of twee. In maart, hoor ik. Dan loopt het mee met ...

De **voorzitter**:

In maart 2023. Dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Volgens mij mis ik een toezegging, maar misschien komt dat doordat er geen concrete datum over is afgesproken. Dat betreft de toezegging om de Kamer te informeren over het vervolgonderzoek naar eventuele automaatregelen die het gebruik van het ov verder kunnen versterken. Dat heeft de Staatssecretaris toegezegd, maar ik weet niet meer helemaal scherp of daar ook een datum of iets dergelijks aan gekoppeld is.

De **voorzitter**:

Daarbij is toegezegd: voor de zomer. Dat wordt ook genoteerd, mevrouw Van Ginneken. Bedankt voor uw oplettendheid.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Even voor de duidelijkheid: voor de zomer informeren we de Kamer ook over hoe we dat vervolgens gaan oppakken.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. We gaan er een eind aan breien.

De heer **Minhas** (VVD):

De Staatssecretaris had ook toegezegd dat ze zou kijken of er vanuit andere vervoerders belangstelling is voor het inzetten van de rijbewijsbevoegdheid voor conducteurs.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dat heb ik toegezegd; dat klopt.

De **voorzitter**:

Vaak wordt er alleen genoteerd als er specifiek een brief of zo wordt toegezegd. Dat is een beetje de gang van zaken. Vandaar, maar het is genoteerd.

Ik dank de mensen op de publieke tribune van harte, de mensen die thuis via het digitale kanaal hebben gekeken en geluisterd, onze trouwe bode Leo, de Dienst Verslag en Redactie, de Staatssecretaris en haar hele team en ook alle leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Ik wens iedereen een hele gezegende avond en een behouden thuiskomst.

Sluiting 17.03 uur.