

Tweede Kamer, Openbaar vervoer en taxi

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 13 oktober 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2026 inzake betaalbaarheid van het openbaar vervoer (23645, nr. 904);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2026 inzake mededingingsprocedure Europese Commissie ten aanzien van de Nederlandse capaciteitsverdelingsregels (21501-33, nr. 1235);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 oktober 2026 inzake kabinetsreactie op het rapport van ABDTOPConsult "Als je niet stuurt, ga je nergens heen" en opstellen van een rijksvisie op het openbaar vervoer (2026Z21146);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 oktober 2026 inzake routeplan versterken regionale bereikbaarheid (2026Z21147);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 oktober 2026 inzake voortgang sociale veiligheid in het ov (2026Z21824).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Huizenga

Griffier: Rijkeboer

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Goudzwaard, De Hoop, Huidekooper, Huizenga, Jumelet, Prickaertz en Schutz,

en mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. Het is 16.30 uur, dus we gaan beginnen met het commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag staat op de agenda het openbaar vervoer en taxi's. Daar is genoeg over uit te wisselen met elkaar. Welkom aan de mensen hier in de zaal en aan de kijkers thuis. Ik zeg altijd maar: I&W is de gezelligste commissie. Ik hoop dat dat ook bevestigd wordt door de Kamerleden en de

bewindspersonen zo meteen en dat we er een mooi debat van gaan maken met elkaar.

In de eerste termijn geldt een spreektijd van vijf minuten per fractie. Ik wil voorstellen om vier interrupties te doen. Het zou mooi zijn als we de eerste termijn kunnen afronden, dan ruimte vinden voor de eetpauze en in de tussentijd de voorbereiding van de beantwoording door onze bewindspersoon kan plaatsvinden. Dat is een beetje het streven, dus laten we beginnen.

O, ik zie nog een reactie van de heer Jumelet van het CDA. Gaat uw gang.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ja, voorzitter, dank u wel. Ik wil even vooraf duidelijk maken dat ik tot 19.00 uur aanwezig kan zijn. Daarna ga ik naar een ander commissiedebat. Dat is de voortzetting van Energie en klimaat. Ik ben dus helaas alleen tot 19.00 uur aanwezig.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze toevoeging. Dan beginnen we gewoon beginnen met de eerste spreker. Dat is de heer Huidekooper van D66. Gaat uw gang.

De heer **Huidekooper** (D66):

Hartelijk dank, voorzitter. Goedemiddag, allemaal. Iedereen in Nederland moet de deur uit kunnen, om naar je werk of studie te gaan, naar vrienden of familie. Maar voor steeds meer mensen is dat niet vanzelfsprekend. Zij nemen een taxi naar het ziekenhuis, omdat er geen goede busverbinding is, of blijven uiteindelijk helemaal thuis, omdat de reis simpelweg te duur is. Mobiliteit bepaalt hoe groot je wereld is. Het geeft mensen de vrijheid om mee te doen, om te werken, om te leren en om de mensen te zien die belangrijk voor hen zijn. Maar te vaak stuiten mensen op te hoge drempels als ze het openbaar vervoer willen pakken, drempels op het gebied van betaalbaarheid, bereikbaarheid en sociale veiligheid. Voor D66 is de opdracht voor deze staatssecretaris dan ook helder: neem deze drempels stapsgewijs weg, zodat iedereen veilig, snel en betaalbaar met het ov de deur uit kan. Dat moet het doel zijn.

Afgelopen zomer hebben we gezien dat betaalbaar openbaar vervoer mensen daadwerkelijk in beweging kan krijgen. Met het Nederland Dal Vrij-ticket konden mensen voor €49 per maand onbeperkt met de trein reizen in de daluren en in het weekend. Bijna 400.000 abonnementen werden afgesloten. Honderdduizenden Nederlanders konden zo goedkoper naar familie en vrienden of een dagje weg. Dat laat voor onze fractie zien dat als het openbaar vervoer aantrekkelijker en betaalbaarder wordt, mensen ook daadwerkelijk in durven te stappen. Maar ik zeg er ook gelijk bij: het was tijdelijk. Daarom wil D66 naar de toekomst kijken. Samen met andere partijen hebben wij gevraagd om de voorbereiding van een Nederlandticket, één betaalbaar product waarmee mensen buiten de spits niet alleen met de trein, maar ook met bus, tram en metro kunnen reizen.

De staatssecretaris ziet mogelijkheden, maar noemt ook praktische bezwaren: verschillen in concessies, verschillen in daluren en de overgang naar OVpay. Daarom heb ik een aantal vragen. Per wanneer kan een Nederlandticket of een ander kortingsproduct op zijn vroegst worden ingevoerd, gelet op de migratie naar OVpay? Welke opties worden er binnen de NOVB Taskforce Betaalbaar ov precies onderzocht binnen het spoor middellange termijn? Hoe verhoudt de conclusie van de taskforce dat

een onbeperkt dalproduct onuitvoerbaar zou zijn zich tot de motie waarin de Kamer hier nou juist om vraagt? Tot slot. Vandaag hebben we twee petitie's in ontvangst genomen, van jongeren en van senioren, voor een betaalbaar ticket. Kan de staatssecretaris met een reactie komen op die twee voorstellen?

Voorzitter. Dan een ander punt. Betaalbaar openbaar vervoer heeft alleen waarde als het openbaar vervoer bereikbaar is. In grote lijnen steunt mijn fractie de inzet van de staatssecretaris om te komen tot een rijksvisie op het openbaar vervoer en om verschillende vervoersstromen daarbij te combineren tot één concept: publieke mobiliteit. Daarover heb ik nog wel een vraag. Kan de staatssecretaris in dat kader toezeggen dat zij in de aanstaande rijksvisie op het openbaar vervoer de internationale dimensie niet vergeet en expliciet de aansluiting op het internationale treinverkeer meeneemt in de rijksvisie? Ik hoor graag haar reactie.

De heer **De Hoop** (PRO):

Op dit punt. Ik moest eigenlijk toch wel een beetje gniffelen toen ik de brief las en zag: er komt een rijksvisie op openbaar vervoer. Toen dacht ik: nou, ik had eigenlijk gehoopt dat we die al hadden met elkaar. Maar het is in ieder geval fijn dat er door de staatssecretaris aan gewerkt wordt om dat dan te verbreden of verder te laden. Ik ben wel benieuwd wat voor aspecten er volgens D66 zeker in die rijksvisie terug zouden moeten kunnen komen, bijvoorbeeld als het gaat over de regio.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. Ik ben het met de heer De Hoop eens dat het beste moment om die visie te hebben gisteren was, maar het op een na beste moment is morgen. Ik ben toch blij dat de staatssecretaris daaraan werkt. Ik heb in mijn bijdrage aangegeven dat het belangrijk is dat die visie ervoor zorgt dat drempels worden verlaagd. Dat is ook de manier waarop ik die visie zal beoordelen. Het is heel belangrijk dat in die visie een integrale oplossing wordt geboden, zodat openbaar vervoer niet alleen betaalbaar is, maar dat ook de bereikbaarheid is geborgd en — dat is een steeds belangrijker element — dat ook de sociale veiligheid in het openbaar vervoer op orde is. Dat zijn namelijk de drie zaken waarvan mensen zeggen: dat belemmert mij om het openbaar vervoer te pakken; het is onveilig, te duur of niet bereikbaar. Daarmee moet de staatssecretaris wat mij betreft aan de slag.

De heer **De Hoop** (PRO):

Mijn fractie heeft zich bijvoorbeeld weleens uitgesproken voor bereikbaarheidsnormen. Iedereen moet binnen een halfuur of drie kwartier bij het ziekenhuis of bij andere belangrijke voorzieningen kunnen zijn. Zijn dat ook zaken waar D66 over nadenkt, zodat je er eigenlijk in het hele land zeker van kunt zijn dat dat soort voorzieningen bereikbaar zijn en dat het dan ook daadwerkelijk met een gewone bus kan? Er zijn 1.100 bushaltes verdwenen de afgelopen zes jaar. Als we die neerwaartse spiraal door laten gaan, kunnen we tal van visies schrijven, maar dan heeft dat voor heel veel mensen in de regio een enorme impact.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag, zeg ik in de richting van de heer De Hoop. Ik ben het namelijk honderd procent eens. Volgens mij hebben onze partijen in het verleden ook gezamenlijk opgetrokken om ervoor te pleiten bereikbaarheid centraal te zetten, ook in de plannen rond mobiliteit. Wat mij betreft gaan we daar vol mee door. De heer De Hoop

zegt het ook terecht. Op dit moment is de staatssecretaris bezig om het bereikbaarheidspeil toe te passen en om ook regionale bereikbaarheidsplannen op te laten stellen. Dat is voor mij een heel belangrijk anker om ook in die visie terug te laten komen.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw bijdrage.

De heer Huidekooper (D66):

Voorzitter. Ik was gebleven bij de plannen van de staatssecretaris. Al die plannen zijn wat mij betreft goed, maar ze kosten ook tijd. En daar zit mijn zorg, want in de afgelopen zes jaar zijn ruim 1.100 bushaltes verdwenen. Mijn vraag is daarom: hoe denkt de staatssecretaris te voorkomen dat de bereikbaarheid verder achteruitgaat terwijl zij werkt aan een structurele oplossing die tijd kost? Graag haar reactie.

Hoe kijkt de staatssecretaris in dat licht naar het gat waar ov-bedrijven voor waarschuwen en waar ze vanaf 2028 mee te maken krijgen als gevolg van de lage vergoeding die wordt uitgekeerd voor het gebruik van het studenten-ov? Als we kijken naar de invulling van publieke mobiliteit, dan is het voor D66 belangrijk dat dit echt gebruiksvriendelijk wordt opgetuigd. Kan de staatssecretaris toezeggen dat reizigers dit flexibele vervoer straks eenvoudig via een landelijk digitaal platform kunnen boeken en volgen? Ik vraag om een toezegging.

Voorzitter. De deur uit kunnen betekent voor D66 nog iets anders. Je moet dat ook veilig kunnen doen. Een recente brandbrief van de Vakvereniging Voor Machinisten en Conducteurs loog er niet om. De agressie — laat ik duidelijk zijn — die we op dit moment zien in het ov is onacceptabel. Maar gelukkig worden er ook stappen gezet. Zo hebben ov-boa's inmiddels toegang tot het rijbewijsregister en wordt er gewerkt aan de toegang tot andere relevante registers.

Maar naast middelen hebben we ook genoeg mensen nodig om het openbaar vervoer veilig te houden. De NS probeert meer medewerkers voor veiligheid en service te werven, maar de staatssecretaris geeft in haar brief aan dat het aantal geschikte kandidaten een aandachtspunt blijft. Mijn fractie wil daarom weten: hoe groot is het personeelstekort op dit moment? Wat kan de staatssecretaris samen met de sector doen om sneller meer personeel aan te nemen en te zorgen voor veiligheid in het openbaar vervoer?

Voorzitter. Dan rond ik af. Goed openbaar vervoer betekent voor D66 dat je de deur uit kunt omdat er een trein of bus rijdt, omdat je die trein kunt betalen en omdat je erop kunt vertrouwen dat je veilig aankomt. Afgelopen zomer hebben we gezien dat het kan. Als we openbaar vervoer aantrekkelijker en betaalbaarder maken, maken mensen daar gebruik van. Laten we daar nu op doorpakken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Huidekooper. Dan ga ik naar de tweede spreker, de heer Schutz van de VVD. O, er zijn nog interrupties. Dat kan ook. Ik zag niet wie eerder was, dus ik begin bij de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik had geen interruptie. Ik wilde u er alleen op attenderen dat de heer De Hoop nog een interruptie heeft.

De **voorzitter**:

Heel collegiaal. Dan ga ik naar de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Dank aan de heer Goudzwaard voor die collegialiteit. Ik heb nog een vraag aan D66, met name over het stuk waarin staat dat we bijvoorbeeld stabiliteit willen van en willen sturen op geldstromen. Dat vond ik een interessante term. Zou er niet vooral meer budget bij moeten voor openbaar vervoer? Is dat ook iets waar D66 zich bij de volgende begrotingsbehandeling nog voor wil inzetten, ook met de Kamer? Er wordt 300 miljoen extra uitgetrokken voor regionale bereikbaarheid. Mijn inschatting is dat het echt nog te weinig is. Ziet de heer Huidekooper daar ook nog kansen?

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. De heer De Hoop en ik weten allebei dat een kortingsticket zoals we dat deze zomer hebben gehad, op dit moment niet uitvoerbaar is. Dat heeft te maken met de overgang naar OVpay. Wanneer die migratie is afgerond, zijn dat soort producten weer beschikbaar. Dat betekent dat we nu de tijd en de ruimte hebben om na te denken over wat dan een goede structurele oplossing zou kunnen zijn om die betaalbaarheid te garanderen. Als de heer De Hoop daar goede ideeën of voorstellen voor heeft, dan ben ik altijd bereid om daar constructief naar te kijken.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik durf te betwijfelen dat het niet uitvoerbaar is. Als het tijdelijk kan, kan het ook structureel totdat het in een nieuwe vorm terechtkomt, bijvoorbeeld in OVpay, maar dat even terzijde. Ik maak me bijvoorbeeld ook zorgen over de BDU-gelden als het gaat over de bereikbaarheid, met name in de grote steden. Het studenten-ov loopt af. Dat zijn toch zaken die we op korte termijn met elkaar moeten oplossen als we daadwerkelijk menen dat het hele land bereikbaar moet zijn? Is D66 bereid om daar ook breed in de Kamer met een aantal partijen toch de tanden in te zetten, zodat we dit kunnen voorkomen? Anders is alle ambitie die op papier stond en nu staat minder waard. Dat zou echt zonde zijn.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik denk dat de zorgen die de heer De Hoop en ik hebben over het openbaar vervoer relatief vergelijkbaar zijn. Ik heb daarover ook net in mijn bijdrage een aantal vragen gesteld aan de staatssecretaris, om precies scherp te krijgen wat nou op welke termijn uitvoerbaar is. En ja, ik zie ook dat er de komende jaren eigenlijk gewaarschuwd wordt dat er bezuinigingen in de boeken staan. We hebben nog even om die weg te poetsen. Vanaf 2028 gaan die in. Laten we tegen die tijd kijken welke voorstellen er liggen en of die een meerderheid kunnen halen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan ga ik nu wel naar de heer Schutz van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u, voorzitter. Voor de VVD is van belang dat je op het ov kunt rekenen, je veilig kunt reizen en je buiten de stad op je bestemming kunt komen. Dat vraagt om eerlijke en juridisch houdbare regels voor toegang tot het spoor, personeel dat kan optreden tegen overlast en regionaal vervoer dat aansluit op de behoefte van reizigers.

Allereerst de eerlijke toegang tot het spoor. De Europese Commissie is al sinds 2024 een formele procedure gestart, omdat zij voorlopig meent dat de Nederlandse regels voor de verdeling van spoorcapaciteit NS kunnen bevoordelen ten opzichte van andere vervoerders. Wij hoorden er pas in juni '26 over. Heeft Nederland inmiddels op de aanmaningsbrief gereageerd? Wat is de strekking van die reactie? Wat heeft de Europese Commissie sindsdien laten weten? Welke gevolgen kan de procedure hebben voor de nieuwe marktordening, de capaciteitsverdeling en de beheerconcessie voor ProRail? Nu we aan de marktordening en de capaciteitsverdeling gaan werken, wil de VVD dat de regels meteen eerlijk, uitvoerbaar en juridisch houdbaar zijn. Hoe borgt de staatssecretaris dat?

Dan over veilig reizen, veilig werken, de verzamelbrief en het Landelijk convenant Sociale Veiligheid. De berichten over geweld tegen ov-personeel zijn ernstig: twee hoofdconducteurs die bewusteloos zijn geslagen, personeel dat tijdens het werk wordt bedreigd en uitgescholden. Een hoofdconductor, tevens oud-ba, die ik sprak, vertelde me meer dan 100 keer aangifte te hebben gedaan. Volgens hem leidde dat slechts één keer tot vervolging en werd de rest geseponeerd. Wat zeggen we tegen iemand die dit meemaakt? Welk perspectief bieden we mensen die iedere dag zorgen dat anderen veilig kunnen reizen?

We lezen dat de spoorwegpolitie niet terugkomt, maar dat regionale politie-eenheden bijstand kunnen vragen aan de Eenheid Landelijke Expertise en Operaties, de LX. Vervolgens wordt gezamenlijk bekeken wat nodig is om een locatie of traject veilig te krijgen. Die bijstand kan bestaan uit gespecialiseerde kennis of inzet op de treinen en stations. In antwoord 113 op de feitelijke vragen over de IenW-begroting '27 lezen we over spoed-, nu- en latermeldingen. De politie streeft er intern naar om bij 90% van de spoedmeldingen binnen vijftien minuten ter plaatse te zijn. Bij andere meldingen kan dat dus langer duren. Wat moet een ov-ba in de tussentijd doen? In het vorige commissiedebat Spoor spraken we over situaties waarin ba's tegen de grenzen van hun bevoegdheden aanlopen en vooral met hun stem moeten proberen de situatie onder controle te houden. Welke concrete oplossing is daar inmiddels voor gevonden? Bijstand na een gezamenlijke analyse helpt bij structurele problemen, maar wat heeft de ba daaraan als een situatie op dat moment escaleert?

Ook de toegang tot de SKDB en de BVV laat nog op zich wachten, met opnieuw het voorbehoud "mits juridisch mogelijk". Ondertussen staat de ba tegenover iemand van wie de identiteit niet kan worden vastgesteld, terwijl een trein vol reizigers verder wil. Welke juridische belemmeringen zijn er precies? Wat is nodig om die weg te nemen? Wanneer wordt daarover besloten? Als daarvoor wetgeving nodig is, horen wij dat graag. Toegang tot het rijbewijsregister is winst, maar dat helpt niet bij het identificeren van overlastgevers die daarin niet voorkomen, zoals ook op de Vechtdallijn. Welke mogelijkheden krijgen ba's om ook de identiteit van veiligelanders vast te stellen? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Dan het laatste onderwerp: beter vervoer in de regio. In de brieven van 5

oktober presenteert de staatssecretaris een visie voor regionale bereikbaarheid waar de VVD zich grotendeels in kan vinden. Tussen beide brieven lijkt wel een verschil in nadruk te liggen. De kabinetsreactie benadrukt de rijksregie en het routeplan de samenhang met regio's. Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat landelijke regie ruimte laat voor oplossingen die passen bij die regio? De VVD wil de organisatie en uitvoering van het ov structureel verbeteren, zodat het beschikbare geld meer vervoer voor de reiziger oplevert. Tijdelijke subsidies bieden weinig zekerheid.

Zet daarom op drukke verbindingen in op betrouwbaar ov en bied op dunne lijnen vraaggestuurd vervoer, zoals in Zeeland. Daarmee kunnen ook plaatsen worden bereikt waar nu geen bus komt. Betrek daarbij ook het bedrijfsleven, bijvoorbeeld via de Coalitie Anders Reizen. Overheden kunnen zelf ook bijdragen door hun medewerkers waar mogelijk buiten de spits te laten reizen. Daarmee benutten we de beschikbare capaciteit beter. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om hierover afspraken te maken met andere overheden en werkgevers? Bij de uitwerking vraagt de VVD om duidelijkheid over de structurele financiering en aandacht voor schoon en sociaal veilig vervoer. Hoe worden die voorwaarden meegenomen in dat routeplan?

Ten slotte. Ook de taximarkt verdient een nadrukkelijke plek in het beleid voor publieke mobiliteit. Taxi's vervullen immers een belangrijke rol in leerlingenvervoer en Wmo-vervoer, en als vraaggestuurde aanvulling op of vervanging van weinig gebruikte buslijnen. Hoe betreft de staatssecretaris de kennis en ervaring van deze ondernemers en koepels bij de uitwerking?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schutz. Dan ga ik naar de volgende bijdrage, van de heer Prickaertz van de PVV. Gaat uw gang.

De heer Prickaertz (PVV):

Dank, voorzitter. 1 juli. Een conducteur wordt mishandeld nadat hij een getinte jongen zonder vervoersbewijs verzoekt om met zijn fatbike de trein te verlaten. 6 augustus. Meerdere NS-medewerkers en politieagenten raken gewond bij een aanhouding op station Almere Centrum. Een medewerker raakt daarbij zelfs een vingerkootje kwijt. Afgelopen week nog was er een steekpartij op het station van Nieuwerkerk aan den IJssel. Het slachtoffer wordt met verwondingen naar het ziekenhuis gebracht.

Voorzitter. Dit is de werkelijkheid waarmee werknemers en reizigers in het openbaar vervoer dagelijks te maken krijgen. Dat zijn mensen die gewoon hun werk willen doen en mensen die gewoon veilig naar huis willen. Dat we inmiddels in Nederland op dit punt zijn beland, is ronduit schandalig. Hoe kan het dat we op het punt zijn gekomen dat werknemers worden mishandeld terwijl ze hun werk doen en dat reizigers zich überhaupt moeten afvragen of ze hun bestemming wel veilig bereiken? Ik hoop dat de staatssecretaris ook de brandbrief van de VVMC heeft ontvangen. Ik ben benieuwd hoe zij kijkt naar deze zorgwekkende cijfers, maar bovenal wil ik weten: wat gaat zij hier concreet aan doen? Staat de staatssecretaris bijvoorbeeld open voor de terugkeer van de spoorwegpolitie? Hoe kijkt zij terug op het besluit om de boa-bevoegdheid van conducteurs in 2022 weg te halen omdat dit de agressie zou moeten verminderen?

Voorzitter. Volgens mij kunnen we inmiddels wel concluderen dat het beleid niet heeft gewerkt. De cijfers liegen er niet om. Het aantal meldingen van agressie en geweld blijft stijgen: 5.500 meldingen in 2024, 6.500 in 2025 en alleen al in de eerste drie kwartalen van 2026 meer dan 5.000 geregistreerde meldingen. Als deze trend doorzet, komen we dit jaar opnieuw hoger uit dan vorig jaar. We hebben het over conducteurs die worden bespuugd, met wapens worden bedreigd en daadwerkelijk worden mishandeld. Alleen dit jaar zijn er al meer dan 100 bedreigingen met een wapen geregistreerd. Meer dan 100 keer is een werknemer naar zijn werk gegaan om vervolgens geconfronteerd te worden met iemand die bereid is een wapen tegen hem te gebruiken. Wanneer gaat deze staatssecretaris eindelijk eens keihard opkomen voor de mensen die dagelijks voor ons openbaar vervoer zorgen? Wanneer worden zij daadwerkelijk beschermd? Dit is namelijk geen probleem dat we oplossen met een folder, een campagne of een extra waarschuwingsbordje; dit vraagt om keiharde maatregelen en consequent optreden. Waarom worden er niet veel vaker reisverboden opgelegd? Waarom kunnen mensen die zich herhaaldelijk misdragen nog steeds opnieuw in de trein stappen?

Voorzitter. Als we het hebben over overlast in het openbaar vervoer, dan kunnen we onder andere niet om het traject Emmen-Zwolle heen. Deze verbinding wordt nog altijd geteisterd door overlast van asielzoekers die helemaal niks in ons land te zoeken hebben. In plaats van dat dit kabinet eindelijk werk maakt van het zo snel mogelijk terugsturen van deze figuren naar het land van herkomst, laten ze hen hier gewoon zitten masturberen in de trein. Het is te ranzig voor woorden dat we het tijdens een debat over openbaar vervoer überhaupt hierover moeten hebben, maar we moeten het erover hebben. Het gaat om jonge meisjes, vrouwen en andere reizigers die zich niet meer veilig voelen in een trein waarin zij gewoon veilig moeten kunnen reizen. Daar komt nog iets bij. Deze asielzoekers krijgen inmiddels geen boete meer voor zwartrijden. Daarmee lijkt de overheid wederom te zwichten voor overlast en wordt slecht gedrag niet aangepakt, maar juist in de hand gewerkt. Mogen andere reizigers dan ook gratis reizen als ze zich maar ernstig genoeg misdragen?

Voorzitter. Het is te gek voor woorden dat wij dit soort vragen aan de staatssecretaris moeten stellen. En wat doet dit kabinet? De boa's hebben vanaf 1 oktober toegang tot het rijbewijsregister. Ik weet niet of het rijbewijs voor een kameel er ook onder valt, maar als dat niet zo is, schieten we hier in de praktijk bijzonder weinig mee op. De toegang tot het vreemdelingenregister komt mogelijk pas in 2028. Daarom vraag ik de staatssecretaris: gaat dit werkelijk iets oplossen? Wat hebben boa's eraan als ze weten met wie ze te maken hebben, maar vervolgens nog steeds niet de mogelijkheid hebben om deze overlastgevers uit de trein te weren? Wanneer gaat deze staatssecretaris nu eindelijk echt werk maken van permanente reisverboden voor asielzoekers en wanneer worden masturberende asielzoekers per direct Nederland uitgezet?

Hoe staat het met de aangenomen motie-Prickaert/Vondeling, waarin de regering wordt verzocht maatregelen te nemen om openstaande boetes van niet-betalende asielzoekers alsnog te innen? Wat hebben we vernomen sinds deze motie is aangenomen? Dat er geen boetes meer worden uitgedeeld. De Kamer heeft gevraagd om maatregelen waarmee openstaande boetes alsnog worden geïnd. Wat gebeurt er vervolgens? Er worden geen boetes meer uitgeschreven. De Kamer zou hier overigens op korte termijn over worden geïnformeerd. Ook dat is niet gebeurd.

Voorzitter. De minister van Asiel en Migratie heeft onlangs aangegeven dat er in 2025

tussen de 20.000 en 25.000 boetes aan COA-bewoners zijn uitgedeeld. Hoeveel daarvan kunnen nog geïnd worden?

Voorzitter. De staatssecretaris moet toch erkennen dat het volstrekt onacceptabel is dat nog steeds meer meisjes, vrouwen en andere reizigers het openbaar vervoer vermijden omdat zij zich niet meer veilig voelen. Wanneer wordt het traject Emmen-Zwolle eindelijk weer veilig?

Tot slot, voorzitter. Taxivervoer. De PVV heeft meerdere e-mails ontvangen van taxichauffeurs die aangeven regelmatig te worden ingezet voor het vervoer van asielzoekers en/of statushouders. Wat deze chauffeurs melden, roept ernstige vragen op over de kosten, de noodzaak en de manier waarop dit vervoer wordt geregeld. Een van de chauffeurs schrijft ons dat hij dagelijks een asielzoeker, werkzaam bij een bakkerij in Leeuwarden, van het Assen naar Leeuwarden rijdt, en dat dagelijks op en neer. Kosten per week: €2.000, betaald door het COA. Een andere chauffeur verwonderde zich over het feit dat er dagelijks door heel Nederland ritten worden uitgevoerd voor bewoners van verschillende COA-locaties. De bestemmingen: de tandarts, huisarts, hap ...

De **voorzitter**:

Meneer Prickaert, ik heb een interruptie voor u en uw tijd is ook bijna op.

De heer **Prickaert** (PVV):

Dit was mijn allerlaatste zin.

De **voorzitter**:

De allerlaatste zin? Oké, maak die allerlaatste zin dan nog af en dan gaan we naar de interruptie.

De heer **Prickaert** (PVV):

Graag. Even kijken. De bestemmingen: tandarts, huisarts, de huisartsenpost, soms midden in de nacht, en zelfs de kapper. Welke regels gelden er voor het vergoeden van taxivervoer voor asielzoekers en statushouders? In welke situatie wordt dit vervoer vergoed? Wie beoordeelt of een taxi noodzakelijk is en welke controle vindt daarop plaats?

Dank u wel.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik zou bijna willen zeggen: zo kennen we de PVV weer. Het is niet smaakvol om in dit debat over het openbaar vervoer eigenlijk één groep uit te zonderen en die de schuld in de schoenen te schuiven. Dat gezegd hebbende is mijn vraag deze. Ik hoor de analyse van de PVV, maar ik hoor eigenlijk geen oplossing, behalve reisverboden die al kunnen worden ingezet. Gaat dit debat voor de PVV over het aanpakken van asielzoekers of over het aanpakken van overlastgevers, ongeacht hun achtergrond? Wat zou er wat de PVV betreft moeten gebeuren? Ik heb namelijk nog geen voorstel gehoord.

De heer **Prickaert** (PVV):

Ik heb wel degelijk wat voorstellen genoemd. Gewoon permanent reisverboden opleggen. Daar hebben wij al eerder voor gepleit. Op dit moment kunnen alleen tijdelijke

reisverboden opgelegd worden. Helaas is het zo — dat wijzen de cijfers ook uit — dat de trajecten waarop de grootste problemen zijn negen van de tien keer de trajecten zijn waar asielzoekers regelmatig op reizen. Dat wordt ook aangegeven en dat komt overal in terug. In mijn bijdrage heb ik tevens aangegeven dat de terugkeer van de spoorwegpolitie een oplossing zou kunnen zijn. We hebben dus wel degelijk een aantal oplossingen aangedragen. Ik sta daar honderd procent achter.

De voorzitter:

Heeft u een vervolgintrruptie? Nee, niet? Oké. Nog anderen? Nee? Dan gaan we naar de volgende spreker: de heer Jumelet van het CDA.

De heer Jumelet (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook een paar berichten uit de media van de afgelopen tijd. "Jongeren brengen verdwenen buslijn 84 voor een dag terug op de weg. Met de actie vragen jongeren aandacht voor de bereikbaarheid van het platteland." "We kennen voorbeelden van jongeren die een opleiding gaan doen die lager is dan het schooladvies, omdat bijvoorbeeld in de buurt alleen een vmbo is en geen havo of vwo," zegt Feline namens jongeren in Noord-Drenthe. Nog een bericht, waar al aan werd gerefereerd: "Na onderzoek blijkt dat 1.100 bushaltes in de afgelopen zes jaar zijn verdwenen in de regio. Het wordt ervaren als een vershraling van de bereikbaarheid, en de nabijheid van voorzieningen staat onder druk." Donderdag jongstleden kwam het bericht dat de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel het contract met busvervoerder EBS om financiële redenen vervroegd gaan ontbinden. Ze moeten dus op zoek naar een nieuwe aanbieder.

Voorzitter, zo kunnen we nog wel een tijdje doorgaan. Steeds meer berichten en vragen over het vervoerssysteem, in het bijzonder het openbaar vervoer. In vorige debatten over het ov en de betaalbaarheid, beschikbaarheid en houdbaarheid ervan heeft de CDA-fractie gepleit om terug te gaan naar de tekentafel. Er is immers al lange tijd behoefte aan een nieuwe visie. Daarbij moeten we goed kijken hoe we opnieuw inhoud en uitvoering geven aan de bereikbaarheid in stad en regio. De titel van het rapport van ABDTOPConsult is wat mij betreft veelzeggend: Als je niet stuurt, ga je nergens heen. In dat rapport worden prioriteiten benoemd. Een daarvan is: het Rijk neemt nationaal de regie en komt samen met medeoverheden en vervoerders tot vernieuwing. Ik zeg het zomaar: complimenten aan de staatssecretaris voor haar inzet. De staatssecretaris kijkt wat ons betreft terecht naar publieke mobiliteit, flexvervoer, mobiliteitshubs en data-uitwisseling. Blijkbaar is er nog een wereld te winnen. Het is wat ons betreft dan ook een goed startpunt. Wel alvast een paar vragen.

Er wordt positief gesproken, ook door de staatssecretaris, over de aanpak in Zeeland, waar inmiddels een nieuwe aanpak is uitgerold. Wat ons betreft kan die ons inderdaad helpen, maar kan de staatssecretaris ook informatie toesturen met data over reisgedrag en aantallen? Wellicht is dat al bekend. Als het een succes is, willen we daar ook veel van leren, denk ik. De rijksvisie komt er dus aan. Hoe verhoudt deze zich in tijd tot de huidige problematiek en tot de aanbevelingen in het rapport van ABDTOPConsult? Ik denk dat het goed is om dat goed met elkaar af te stemmen in tijd.

Voorzitter. In mijn eerdere bijdragen over het ov spraken we ook over de verschillende financieringsstromen, zoals de BDU, de ov-studentenkaart en het doelgroepenvervoer. Samen, integraal, samenhangend, prima, maar is er al zicht vanaf de tekentafel op dit

vraagstuk? Het is uiteraard een goede zaak dat er op de begroting wat meer ruimte komt voor het ov, maar het kan beter. Graag een reactie daarop van de staatssecretaris.

Dan aandacht voor veiligheid. Allereerst de overlast door asielzoekers op de spoorlijn Zwolle-Emmen. Die is net ook al genoemd. De toegang tot het rijbewijsregister is nu geregeld, maar wij zeggen ook steeds: wat ons betreft moet je nu doorpakken met de strafrechtketendatabank en het vreemdelingenregister. Vanmiddag zijn er in de plenaire zaal moties aangenomen van de collega's Ellian, Ceulemans en Goudzwaard; we komen er net met z'n allen vandaan. Die moties gaan over meer inzet op de lijn Zwolle-Emmen en over het introduceren van een vergelijkbare pilot als die in Rotterdam via het RTIC. Kan de staatssecretaris daar wellicht al op ingaan? Het is natuurlijk net aangenomen, maar het zou goed zijn om juist ook hierop te reflecteren. Het gaat tenslotte iedere dag om overlast, onveiligheid en een gebrek aan handelingsmogelijkheden bij treinpersoneel.

Voorzitter. In het coalitieakkoord is het vertrekpunt afgesproken dat iedere conducteur die het wil, ov-boia kan worden. Wat is de voortgang hiervan? Daar is eerder ook naar gevraagd. De spoorwegvakbond roept hiertoe op in een brandbrief, die ook al genoemd is. Als je de brief leest, zie je dat de feiten er niet om liegen. De cijfers en de recente incidenten laten zien dat de huidige situatie niet langer houdbaar is. De vakbond stelt zelfs: de politiek kan niet blijven volstaan met de constatering dat agressie onacceptabel is; er is nu actie nodig. Ik ben het daar volmondig mee eens. Het CDA hoort graag een reactie van het kabinet op deze brandbrief. Dat hoeft niet speciaal vandaag, maar we zijn wel benieuwd wat de reactie van het kabinet op deze brief is.

Tot slot, voorzitter. We ontvingen veel mailtjes van verontruste ouderen over het afschaffen van de 65-pluskorting op het ov op 1 januari aanstaande. We hebben daar vandaag ook een petitie over mogen ontvangen. In gesprekken met veel mensen die dat treft, was er eigenlijk ook wel begrip voor het afschaffen van de collectieve korting. Vanzelfsprekend heeft namelijk niet iedereen die korting nodig. Maar zoals altijd zijn er ook mensen die de dupe zijn van de maatregel en die zich nu beperkt voelen om familie te bezoeken of sociale contacten te onderhouden. Veel voorbeelden die hiervan genoemd zijn, versterken dat signaal. Ik weet dat de vervoerregio's erover gaan en dat het niet direct de verantwoordelijkheid is van de staatssecretaris, maar we spraken al eerder over een Onderwegpas, Meedoenpas of een passend alternatief, om juist mensen met een beperkt budget volop mee te laten doen in de samenleving, en zeker ook in het ov. Kan de staatssecretaris op enig moment een doorkijk geven, ook in relatie tot de mogelijke gevolgen van de dalurenkaart, die tijdens de zomermaanden uiteindelijk toch succesvol bleek?

Dan echt tot slot, voorzitter. Wij ontvingen een signaal over capaciteitsproblemen bij de grenscontrole op Amsterdam Centraal en de invoering van de eGates. Bij het commissiedebat Spoor op 3 juni is de toezegging gedaan om met Eurostar in gesprek te gaan. Wat is de stand van zaken? Welke concrete stappen zijn er inmiddels gezet?

Voorzitter, dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Iets over de tijd, maar ik ga ervan uit dat dat de volgende keer vast weer goed komt. Er zijn geen interrupties. Ik ga naar de volgende spreker, de heer

Goudzwaard van JA21. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Eerst even een woord van welkom aan de heer Huidekooper. Fijn dat hij weer in ons midden is na al zijn harde werkzaamheden.

Voorzitter. De verschraling van het ov blijft een punt van zorg. Er wordt gekort op de brede doelluitkeringen — de heer De Hoop zei dat zonet ook al — en we hebben te maken met gierende inflatie en energieprijzen. Ondertussen staakt morgen het regionaal vervoer. JA21 betreurt het ten zeerste dat reizigers mogelijk tot kerst iedere week de dupe kunnen worden van dit conflict. Is de staatssecretaris voornemens om werkgevers en vakbonden, bijvoorbeeld op korte termijn, bijeen te brengen, zoals in 2023 ook is gebeurd? Onafhankelijke verkenner kunnen worden ingeschakeld om die onderhandelingen op gang te brengen en langdurige hinder voor reizigers te voorkomen. Hoe wil de staatssecretaris haar ambitie voor betaalbaar en bereikbaar regionaal openbaar vervoer waarmaken nu de financiële ruimte afneemt en de kosten steeds meer oplopen? Welke concrete maatregelen zijn er te bedenken om het beschikbare geld doelmatiger te besteden, zodat reizigers niet steeds meer betalen en daar feitelijk steeds minder voor terug gaat krijgen?

Ik ben blij met de opmerking die de heer Jumelet zonet maakte over de Eurostar. De staatssecretaris zegde inderdaad afgelopen juni toe dat er voor de zomer zou worden gesproken over de zogeheten eGates. Deze poortjes kunnen de reizigerscapaciteit vergroten en de druk op de Koninklijke Marechaussee verminderen. Wat JA21 betreft is dat gewoon laaghangend fruit. De staatssecretaris beloofde ook interdepartementaal nadrukkelijk aandacht te vragen voor die eGates. Heeft dat gesprek nu plaatsgevonden? Wat heeft dat opgeleverd? Welke afspraken zijn er gemaakt over die eGates? Volgens de staatssecretaris waren die eGates al onderdeel van bestaande afspraken. Wij vragen dus ook niet om dat covenant opnieuw open te breken; we vragen gewoon om duidelijkheid over de uitvoering ervan. Waarom wordt er niet doorgepakt? Komt dat door technische belemmeringen, een discussie over verantwoordelijkheden of is het gewoon puur een geldkwestie? Als het om geld gaat, welk bedrag is er dan nodig? Wie moet dat dan betalen volgens de staatssecretaris?

Een aantal mensen hebben het al gezegd: sinds een kleine twee weken kunnen werkgevers toegang tot het rijbewijsregister aanvragen voor hun personeel. Dat is een klein compliment waard. Het kabinet erkent echter zelf dat wachten op identiteitsvaststelling kan leiden tot agressie en escalatie. Toch lezen wij, zoals de heer Schutz ook al zei, dat toegang tot de Basis Voorziening Vreemdelingen en de strafrechtketendatabank pas in 2028 wordt nagestreefd. Het is dus onder voorbehoud van de juridische mogelijkheden. Dat getuigt wat JA21 betreft toch echt van onvoldoende urgentie; ik druk mij dan weer eens bijzonder politiek correct uit. Welke regels moeten er worden aangepast? Wanneer komen die voorstellen nou naar de Kamer? Wil de staatssecretaris dit samen met haar collega's versnellen, zodat ov-boa's beperkte en gecontroleerde toegang kunnen krijgen tot gegevens die zij nodig hebben om zelfstandig iemands identiteit vast te kunnen stellen?

Voorzitter. Het ov is nog steeds niet van de demonen verlost; zie de brandbrief van de VVMC. Dit jaar zijn twee hoofdconducteurs dermate zwaar mishandeld dat ze het bewustzijn verloren. Hoe moeten we nu verder? Een hoofdconductor heeft ook steeds

minder middelen ter beschikking, want sinds 2022 zijn zij hun boa-bevoegdheid kwijt. Volgens de NS werkten die bevoegdheden enkel agressie in de hand. Volgens mij is die opvatting inmiddels toch enigszins bijgesteld, zeker na de brief van de vakbond. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij er samen met de NS voor gaat zorgen dat de conducteurs die dat willen, die rechten weer kunnen krijgen?

Voorzitter. Ik ga richting een afronding.

De voorzitter:

Eerst heeft u een interruptie van de heer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Ik heb een vraag aan de heer Goudzwaard. Volgens mij is daar allang een motie op aangenomen, waarmee conducteurs en hoofdconducteurs die dat willen, boa kunnen worden. Volgens mij moeten we de staatssecretaris daar dus aan houden. Wat vindt u daarvan?

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik heb die niet kunnen vinden. Als dat echt zo is, dan zou dat goed nieuws zijn. Dan moet die natuurlijk wel tot uitvoering worden gebracht. Ik ga dan natuurlijk zeker mee in de aansporing van de heer Schutz. Als ik onze verhalen over dit onderdeel hoor, verschillen wij volgens mij niet zo veel over de insteek en onze wens om agressie in het ov terug te dringen.

De voorzitter:

De heer Schutz heeft een vervolgvraag.

De heer Schutz (VVD):

Volgens mij was dat een motie van mevrouw Van der Plas.

De heer Goudzwaard (JA21):

Nou, dat is goed om te horen. Ik ga dat zo opzoeken. Dat is dan onder mijn radar gevlogen. Wij blinken in de Tweede Kamer natuurlijk ook uit in de eindeloze motiestroom. Die is mij dan ontschoten, maar hartelijk dank dat u mij daarop heeft gewezen.

De voorzitter:

Meneer Goudzwaard, gaat u verder. U heeft nog 1 minuut en 9 seconden.

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter. In maart 2021 kondigde de NS een samenwerking met de Raad voor de Kinderbescherming aan. Jongeren die strafbare feiten plegen in de trein of op het station, kunnen daardoor hun taakstraf bij de NS uitvoeren. Hoeveel jongeren hebben er bijvoorbeeld vorig jaar zo'n taakstraf afgerond? Op welke stations? Welke belemmering is er om die aanpak vaker toe te passen? Wordt deze mogelijkheid trouwens ook benut na bedreiging van of geweld tegen ov-personeel, wanneer een taakstraf onderdeel is van de daarvoor opgelegde straf? Ik kom namelijk wekelijks, bijna dagelijks zelfs, op meerdere grote NS-stations, maar ik zie nooit een persoon die een taakstraf aan het uitvoeren is. Wordt dat ook echt zichtbaar gemaakt? Dragen daders dan ook hesjes, waaraan je kunt herkennen dat ze zo'n taakstraf uitvoeren? Wil de staatssecretaris

samen met haar collega van Justitie en Veiligheid afspraken maken met de NS en de reclassering over werkstrafplaatsen voor jongvolwassen en volwassen daders van strafbare feiten in het ov, waarbij het dragen van een herkenbaar hesje met de tekst "werkt voor de samenleving" — dat was het volgens mij — gewoon onderdeel is van die uitvoering?

Dat was het. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Dan ga ik naar de heer De Hoop van PRO. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PRO):

Voorzitter. Het ov in Nederland heeft gigantische potentie. Het heeft ongelofelijke potentie op het gebied van klimaatwinst, om mensen met elkaar in verbinding te brengen en om ervoor te zorgen dat je op een betaalbare manier op je werk kunt komen, maar we doen er zo betrekkelijk weinig mee. Dat is ontzettend jammer. Dat komt vooral doordat we er zo ontzettend weinig geld in investeren. We zien dat breed in de infrastructuur, maar zeker op het gebied van openbaar vervoer. Er zijn weinig landen in Europa die zelf zo weinig investeren in hun openbaar vervoer als Nederland. Dat is ontzettend zonde, want juist in Nederland, een dichtbevolkt land waar we zo bij elkaar in de buurt leven, is er heel veel mogelijk als je die verbindingen organiseert.

Ik zie dat de staatssecretaris druk bezig is om te kijken hoe we dat op gang kunnen brengen, maar tegelijkertijd zie ik in de brieven die zij naar de Kamer heeft gestuurd dat de stappen die daarvoor nodig zijn nog te weinig worden gezet. Laat ik beginnen met de brief over het ABD-rapport over de financiering van het openbaar vervoer. De staatssecretaris weet als geen ander dat twee van die grote problemen met name op de BDU-bezuiniging en het studenten-ov zitten. Daar wordt te weinig over gerept in de brief. Een van de interventies die in het rapport onder punt vier staat, gaat over het evalueren van de brede doelluitkering voor de vervoerregio's. In alle eerlijkheid is er volgens mij helemaal geen evaluatie nodig. We weten als Kamer donders goed waarom die BDU-korting er is gekomen; dat is gewoon een fout geweest. Het kabinet heeft dat meermaals toegegeven. Daar is geen evaluatie maar actie voor nodig. Ik zou heel graag willen zien dat de staatssecretaris dit voorjaar de acties uitvoert die nodig zijn om die korting te voorkomen.

We hebben afgelopen zomer gezien wat er gebeurt als je een betaalbaar alternatief aanbiedt. Ik ben heel blij dat de staatssecretaris het voorstel van Progressief Nederland zo omarmd heeft en dat het ook zo'n groot succes is geworden, ondanks de onzekerheid die er voor reizigers was. We wisten namelijk dat die onzekerheid er was, dus het is gewoon heel vervelend dat die er gebleven is. Tegelijkertijd zijn er toch 400.000 mensen geweest die hebben gezegd: ik ga gebruikmaken van dat product. Moet je je voorstellen wat de potentie van zo'n product maakt als je dat structureel beschikbaar zou maken voor alle modaliteiten. Ik zou niet weten waarom we dat niet met z'n allen aangrijpen. Ik zou de staatssecretaris dus willen aanmoedigen om dat echt te doen. Het terugdraaien van die bezuinigingen moet zo snel mogelijk gebeuren.

Dan kom ik bij de bereikbaarheid in de regio. Goede verbindingen zijn een voorwaarde om mee te doen, met name als je op het platteland woont. Voor sommige mensen

betekent geen bus gewoon geen baan. Dat kunnen we ons niet veroorloven. Het is pijnlijk om te constateren dat er 1.100 bushaltes zijn verdwenen in de afgelopen zes jaar. De heer Jumelet had het hier net ook over, met name over de regio die hij zo goed kent. Drenthe en Groningen hebben bijvoorbeeld gigantische klappen gehad. Zij hebben gigantische klappen gehad, terwijl er juist heel veel kansen liggen om die verbindingen overeind te houden. Ik zou niet willen dat wij dat maar accepteren en dat het de norm wordt om geen bus in de buurt te hebben. Een van de angsten die ik heb over het proces dat de staatssecretaris nu doorloopt, is dat er onder het mom van "slimme oplossingen en innovaties" alleen nog maar vraaggericht openbaar vervoer georganiseerd wordt. Juist de zekerheid van een bus is ontzettend belangrijk: je weet waar je aan toe bent, het laat zien dat de overheid in de buurt is en dat je op de overheid kan rekenen. Ik zou niet willen dat het de norm wordt dat er geen bus meer is voor mensen, maar dat zij met een app moeten verzoeken dat er een vervoerder in een klein busje bij ze langskomt. Dat is ook niet werkbaar voor leerlingen die allemaal tegelijkertijd moeten reizen. Je ziet bijvoorbeeld soms in Zeeland al dat het vervoer vastloopt op de tijdstippen dat het druk is. Daar was een bus natuurlijk fantastisch geweest, juist omdat je daar wel allemaal in kunt zitten.

Als het gaat over het regionale ov, mis ik ook een belangrijk aspect. De afgelopen twee jaar hebben de Eerste en de Tweede Kamer een wetsvoorstel aangenomen voor de investering van provinciaal vervoer in de regio. Wat zou het nou mooi zijn als de staatssecretaris dat ook onder de arm neemt en kijkt in welke regio's we overheden kunnen stimuleren om hun eigen provinciale ov-bedrijven op te zetten. De staatssecretaris heeft zelf ook ervaring in deze stad met hoe vervoerders dat zelf vanuit de overheid echt goed kunnen organiseren. Ik ben ervan overtuigd dat dat in de regio ook echt goed kan werken.

Voorzitter. Dan de sabotageacties. We zagen ze bij Prinsjesdag, maar het afgelopen weekend was bij een brand in Rotterdam vermoedelijk ook sprake van sabotage. We hebben tot op heden niks officieel gehoord over de status van het onderzoek en wat daar nou uit komt. Ik hoop dat de staatssecretaris daar in dit debat misschien iets meer duidelijkheid over kan geven, omdat de frustratie over die sabotageacties groot is en we hier echt op moeten normeren. ProRail maakt zich grote zorgen over de beveiliging van het spoor. Wat voor acties gaat de staatssecretaris daaraan toevoegen?

Dan de toegankelijkheid van het ov. Ik baal elk debat weer dat ik aan het einde van het debat nog maar kort de tijd heb voor de toegankelijkheid van het ov, omdat het juist zo belangrijk is voor die mensen die überhaupt niet de auto kunnen gebruiken en echt op het ov aangewezen zijn. Je ziet bijvoorbeeld dat liften op stations vaak storingen hebben door vandalisme. Dat zijn mensen die bewust mensen met een beperking pesten. Het is echt ontzettend schrijnend. Ik zou graag horen van de staatssecretaris hoe ze daar gericht acties met lokale overheden op wil ondernemen. En ik zou later in een procedurevergadering het voorstel willen doen om jaarlijks een debat te hebben over openbaar vervoer en de toegankelijkheid daarvan.

Tot slot. Ik wil benoemen ... Dit is mijn laatste zin, voorzitter.

De voorzitter:

Uw laatste zin. U bent namelijk al over uw tijd heen.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik wil benoemen dat het openbaar vervoer alleen in beweging blijft door de medewerkers die dat werk doen. Ik snap dat er stakingen zijn. Zij verdienen zekerheid, een goede boterham en veiligheid. Laten we daarvoor zorgen, zodat mensen structureel kunnen rekenen op het openbaar vervoer en zodat de mensen die dat voor ons moeten organiseren, daar een eerlijke, goede boterham aan verdienen en de zekerheid krijgen die ze nodig hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Jumelet een interruptie heeft. Gaat uw gang.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik heb met interesse geluisterd naar de bijdrage van de heer De Hoop. Ik denk dat hij op een aantal punten heel terechte opmerkingen maakt, zeker als het gaat over hoe het allemaal zou moeten zijn. Ik constateer echter ook dat we natuurlijk van ver komen. Ik constateer dat deze staatssecretaris gepassioneerd bezig is om met gezwinde spoed data op tafel te krijgen met het rapport. Ik denk dat dat, zoals hij het zelf heeft genoemd, een goed startpunt is. Ik zou willen voorkomen dat we in een soort negatieve spiraal blijven zitten. We moeten juist proberen om positief met elkaar aan de slag te gaan. Ik kan me voorstellen dat de heer De Hoop dat met mij eens is.

De heer **De Hoop** (PRO):

Natuurlijk ben ik dat met de heer Jumelet eens. Ik ben mijn bijdrage volgens mij ook begonnen met de kansen die het openbaar vervoer biedt in Nederland. Ik zou het zo mooi vinden als we die stip op de horizon weer met elkaar zetten. Tegelijkertijd zie ik wel dat er heel veel wensen zijn, ook Kamerbreed, op het gebied van openbaar vervoer, maar dat het geld er niet voor uitgetrokken wordt. Dat is wel een verantwoordelijkheid die we met elkaar, zeker de coalitiepartijen, dragen. Ik zou het zo mooi vinden als we deze staatssecretaris opzadelen met wat meer geld in de zakken, om de dingen te doen die nodig zijn. Het debat over de begroting hebben we natuurlijk over twee weken, maar ik zie dat met name rechtse kabinetten de afgelopen jaren te weinig geïnvesteerd hebben. Het is dan heel moeilijk om die neerwaartse spiraal te doorbreken. De kansen en die stip op de horizon zie ik wel, maar dat kan niet zonder meer geld.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik ben blij met dit antwoord, want daarin vinden we elkaar denk ik wel goed. Ik ben ook wel content met die 300 miljoen aan extra geld die beschikbaar is. Ik heb de staatssecretaris ook horen spreken, maar ook in haar brief zien opschrijven, dat dat middelen zijn die ingezet worden om het ov te kunnen gaan stutten, steunen en helpen om met nieuwe vormen aan de slag te kunnen gaan. Er lopen mobiliteitshubs, flexvervoer, publieke mobiliteit.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik denk dat het goed is dat we dat constateren. Er is een grote vraag naar geld, maar er

ligt nu een stuk financiering waar we mee aan de slag kunnen gaan. Is de heer De Hoop het met mij eens dat dat een begin is?

De heer **De Hoop** (PRO):

Het is een begin. De heer Jumelet wijst mij gelukkig op een deel van mijn bijdrage dat ik vergeten was aan te stippen. Dit is dus een unieke kans voor mij. Volgens mij is het zo dat die 300 miljoen die als extra genoemd wordt de facto helemaal geen extra geld is, maar ook voortkomt uit het gedeeltelijk terugdraaien van een van de bezuinigingen. Ik zou dus ook graag van de staatssecretaris horen hoe die 300 miljoen in elkaar zit en of het klopt dat daar ook het terugdraaien van een gedeeltelijke bezuiniging in zit. Dan is dat ook duidelijk zo meteen.

De **voorzitter**:

Dat was handig van u. De heer Schutz van de VVD heeft ook nog een vraag.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wil de heer De Hoop vragen of hij het met mij eens is dat het in eerste instantie beter en belangrijker is bij beleidvorming om meer vervoer voor je euro te krijgen in plaats van om meer geld te vragen, zoals ik hem vaker hoor doen en waar het net ook weer over ging met betrekking tot die 300 miljoen. Kan het efficiënter? Kan het doelmatiger? Het is geen goed idee om bussen te laten rijden die leeg zijn, zoals in Zeeland gebeurt. Dat geld kun je dus beter besteden. Zou het niet goed zijn om eerst daar ruimte voor te zoeken in plaats van alleen maar om meer, meer, meer te vragen? Dat betekent namelijk dat je het geld niet kunt besteden aan dingen die we misschien ook belangrijk vinden.

De heer **De Hoop** (PRO):

Uit deze interruptie proef ik dat de VVD het geld dat nu is uitgetrokken voor openbaar vervoer voldoende vindt. Dat is echt een heel andere houding dan die van Progressief Nederland. Wij vinden echt per definitie dat er veel te weinig geld vanuit de overheid naar het openbaar vervoer gaat. Vergeleken met andere Europese landen bungelen wij echt ver onderaan. We bungelen onderaan als het gaat om de investeringen die naar het openbaar vervoer gaan. Natuurlijk wil je de goede keuzes maken met je geld, maar om dan gelijk te zeggen dat je geen lege bussen moet laten rondrijden, vind ik ook een karikatuur van de realiteit in heel veel regio's. Ik woon zelf in Friesland. Als je van het ziekenhuis in Sneek naar Wommels moet om 23.00 uur 's avonds laat, pak je die laatste bus. Daar zitten dan misschien twee verpleegkundigen in, maar voor hen is dat een heel belangrijke reis, namelijk van hun werk naar huis. Ik wil dus ook voorkomen dat we een karikatuur maken van bussen waar misschien iets minder mensen in zitten dan wij zouden willen. Ik weet één ding zeker: als we niet investeren, worden die bussen steeds leger en leger. Aanbod creëert dus ook vraag. Laten we ervoor zorgen dat het in ieder geval op een bepaald niveau overeind blijft.

De **voorzitter**:

De heer Schutz voor een tweede interruptie.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik stel vast dat de heer De Hoop en ik hier wezenlijk anders over denken. Het is geen karikatuur; er reden lege bussen in Zeeland. Ik zeg niet dat we dan maar geen openbaar vervoer moeten regelen, maar ander openbaar vervoer. Die verpleegkundige waar u het

over heeft, kan dan op een andere manier, bijvoorbeeld door flexvervoer, naar huis. Misschien kan dat dan ook wel op plaatsen waar nooit een bus heeft gereden. Dat is nou juist die doelmatigheidsslag. Als u ideologisch vindt dat er per definitie — u zei dat net letterlijk — meer geld bij moet, dan vraag ik mij inderdaad af wat een structurele verandering, een stelselwijziging, dan betekent. Vindt u niet ook, net als de VVD en misschien ook wel net als andere partijen, dat die doelmatigheid er moet zijn? Graag nog een reactie.

De heer De Hoop (PRO):

Ik vind ook dat er een stelselwijziging moet komen. Ik denk dat het ov nog veel meer door de overheid geregeld zou moeten worden en dat daar veel meer regie op zou moeten zijn. Ik zou het ook heel goed vinden als de Wet personenvervoer gewijzigd zou worden, zodat al die verschillende doelgroepen met elkaar reizen. Het is idioot dat er Wmo-busjes, leerlingenvervoerbusjes en op andere niveaus weer busjes voor andere groepen rondrijden en dat we dat niet met elkaar organiseren tot één vorm van vervoer. Dat zou efficiënt zijn. Je kunt daar als overheid de regie op nemen. Dat zou heel goed werken. Om dan te doen alsof ... Als je de VVD hoort spreken over een "slimme oplossing", dan betekent dat vaak gewoon een bezuiniging. Laten we dus ook niet naïef zijn in hoe daarnaar gekeken wordt. Ik ben ervan overtuigd dat het reuze meevalt hoeveel lege bussen er rijden. Mensen rekenen niet meer op het openbaar vervoer, omdat ze zien dat er steeds minder stabiliteit is en dat die bus op steeds minder tijdstippen rijdt. Mensen maken die keuze dus minder, omdat de overheid er jarenlang te weinig in geïnvesteerd heeft. Ik hoop dat we die keuze wel gaan maken. Als we dat niet doen, dan is vraaggestuurd vervoer in heel veel provincies in Nederland zo meteen inderdaad de norm. Dat zou ik heel zorgelijk vinden.

De heer Huidekooper (D66):

Dit is een mooi betoog van de heer De Hoop, met daarin veel zaken die ik herken en ook belangrijk vind: betrouwbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid van het ov, maar natuurlijk ook de veiligheid in het ov. Dat zijn allemaal zaken die ontzettend belangrijk zijn. Maar de heer Jumelet stipte het ook al aan: we moeten van ver komen en politiek is ook kiezen in schaarste. Wat van al deze zaken die ook geld en inzet kosten, heeft voor de heer De Hoop op dit moment dan de hoogste prioriteit?

De heer De Hoop (PRO):

Laat ik ermee beginnen dat ik in ieder geval geen genoegen neem met de schaarste die er nu op de lenW-begroting is. Ik hoop eigenlijk dat mijn collega's dat ook niet doen en dat we er de komende twee weken alles aan doen om de koek te vergroten. Want als we binnen die schaarste moeten kiezen, dan komen er pijnlijke keuzes. Er komen vrijdag al pijnlijke keuzes; dat weten we. Maar als we die schaarste niet met elkaar uitdagen, dan denk ik: wat zijn we hier aan het doen? Dus laten we in ieder geval ook onze inzet daarvoor plegen. Als je binnen die schaarste keuzes moet maken, dan zou ik zeggen dat het belangrijkste is dat de betaalbaarheid en de bereikbaar vooropstaan voor mensen, omdat dat ervoor zorgt dat je in ieder geval mee kunt doen en bij een voorziening kunt komen. Ik zie dat ook wel als pijlers in de brieven die de staatssecretaris heeft gestuurd. Ik ben ervan overtuigd dat er extra geld nodig is als je daaraan wil voldoen en dat kiezen in schaarste helaas niet voldoende is om die doelen te behalen met elkaar.

De voorzitter:

Vervolginterruptie, de heer Huidekooper.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik snap het helemaal. We moeten ook kijken hoe we de koek groter kunnen maken. Die inzet begrijp ik volledig. Ik hoor ook dat betaalbaarheid en bereikbaarheid prioriteit hebben. Om het helemaal scherp te stellen: gaat het dan om een betaalbaar ticket voor jongeren? Gaat het om het terugdraaien van bezuinigingen, waar de heer De Hoop over sprak? En wat bedoelt hij precies met bereikbaarheid?

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik zou het in een aantal stappen willen zien. Allereerst moeten de BDU-bezuinigingen en de SOV-gelden gewoon van tafel. Die bezuinigingen moeten zo snel mogelijk van tafel. Ten tweede denk ik dat het heel belangrijk is om te kijken hoe we voor 2028 het openbaar vervoer op een andere manier betaalbaar kunnen inrichten. In de tussentijd moeten we doorgaan met initiatieven zoals het Nederlandticket. Als je dat niet structureel wilt doorzetten, wat ik jammer zou vinden, dan kun je natuurlijk volgend jaar weer op bepaalde momenten kijken of we dat op een tijdelijke manier kunnen inrichten en of we mensen nog beter kunnen informeren. Het zijn allemaal keuzes die je op de korte termijn zou kunnen maken. Wat de bereikbaarheid betreft vind ik het belangrijk dat er geen bushaltes meer verdwijnen in Nederland. Laten we daar de investeringen doen die nodig zijn en niet nu al sturen op vraaggestuurd vervoer waardoor die norm van gewoon een fijne bus in de buurt verdwijnt. Ik denk dat heel veel Nederlanders daardoor alleen maar meer het vertrouwen in de politiek zouden verliezen, juist in de regio. Ik zou daar echt terughoudend in willen blijven.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan zijn we klaar met de eerste termijn. Ik wil voorstellen dat we in ieder geval drie kwartier schorsen. We beginnen weer om 18.20 uur.

De vergadering wordt van 17.24 uur tot 18.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedenavond. We gaan verder met het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. We gaan naar de beantwoording in eerste termijn van onze bewindspersoon, de staatssecretaris. Ze zal de beantwoording in een aantal blokjes doen, per thema, met als laatste blokje diverse, overige, varia of hoe we het ook noemen. Mijn voorstel is om weer vier interrupties te doen. Ik hoop dat de commissie daarmee kan instemmen. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, dank u wel. Eerst een paar inleidende opmerkingen en dan vier mapjes: regionale bereikbaarheid, betaalbaarheid, veiligheid in het ov en tot slot het beruchte mapje overig.

Voorzitter. Veel van uw commissieleden hebben nog eens benadrukt hoe belangrijk het ov is. Dat vind ik ook, want het is natuurlijk niet voor niks dat ik in de brieven die ik uw Kamer heb toegestuurd, ook heb gezegd hoe belangrijk het is dat je, heel eenvoudig uitgedrukt, van A naar B kunt komen. Maar daar gaat natuurlijk een wereld achter weg. Want als je niet van A naar B kunt komen, dan betekent dat dat je veel minder aan de

samenleving mee kunt doen. Daarom heb ik in een van de brieven ook gezet: als een op de acht ouderen inmiddels niet binnen drie kwartier bij een poli of bij een regionaal ziekenhuis kan komen, dan weet je dat je een serieus probleem hebt dat opgelost moet worden.

De heer Jumelet vroeg me ook het volgende. Dit is tekentafelwerkelijkheid, dus hoe ga je dat nou concreet vertalen? Daar kom ik zo op terug. Mijn visie op het ov is dat het fantastisch is, en ik denk dat we ook echt trots mogen zijn op hoe het ov in dit land georganiseerd is en ook hoe intensief het benut wordt. Het kan altijd beter, maar als je dat vergelijkt met andere landen, dan hoeven we ons echt niet te schamen voor ons ov. Kijk naar de Staat van de Infrastructuur die binnenkort komt. Desalniettemin neem ik het ABDTOPConsultrapport wel serieus, want in dat rapport staat natuurlijk dat er scheuren in zitten. Als er scheuren in zitten, dan moet je heel goed nadenken over wat je dan met die scheuren wil doen. Die scheuren hebben ook te maken met, wat ik net aangaf, verschraling. Als heel veel mensen, met name in de regio's, proeven en voelen dat er bushaltes verdwijnen of merken dat je gewoon minder met het ov kunt, dan is er echt iets aan de hand en dan moeten we ondanks dat we trots mogen zijn, ook iets aan die verschraling en aan die betaalbaarheid doen. Ik heb wel onlangs op een congres over doelgroepenvervoer en publieke mobiliteit gezegd: het is ook goed om te zien dat in heel veel delen van het land allerlei nieuwe alternatieven en initiatieven worden ontwikkeld, bijvoorbeeld in Zeeland en de Drechtsteden. Het is dus niet alleen tekentafelwerkelijkheid. Partijen vinden elkaar ook echt concreet in de praktijk en bespreken met elkaar hoe die publieke mobiliteit verbeterd kan worden. Ik kom daar straks nog even op terug.

Wat ik in ieder geval wil doen, is het volgende; dat zijn de pijlers die ikzelf wil gebruiken. Ja, ik vind ook dat er rijksregie moet komen, maar ik zeg tegelijk tegen de heer Schutz: wel met de regio's. Het wordt dus geen dictaat van boven. Dat heeft ook helemaal geen zin, want de regio's zijn onderling heel verschillend. Het heeft alleen maar zin om de rijksregie samen met de regio's te pakken, want je zult het hoofnetwerk moeten verbinden met het regionale netwerk. En nogmaals, elke regio is zo divers. Ik ben er nu in een aantal geweest en heb inmiddels veel van die alternatieven gezien. Het is echt de moeite waard om dat samen met die regio's te doen. Ik denk ook dat dat het meeste oplevert. In die rijksregie wil ik in ieder geval gebruik gaan maken van de Integrale Mobiliteitsanalyse, die binnenkort uitkomt.

Een van de vragen die de heer De Hoop stelde, was: heb je dan ook een aantal criteria of een aantal normen waar je aan wil voldoen? Dat is belangrijk. We zijn nu bezig met bereikbaarheidsanalyses. Die zijn overigens al voordat ik aantrad in werking gezet. Die bereikbaarheidsanalyses verwachten we binnenkort. Elke regio heeft dan voor zichzelf een bereikbaarheidsanalyse gemaakt. Die grondslag wil ik gebruiken om aan de ene kant rijksregie te hernemen en aan de andere kant om het samen te doen, te kijken wat er in die bereikbaarheidsanalyse zit en te leren van allerlei initiatieven die er in die regio ontwikkeld worden. Dat betekent dat ik in die regionale plannen op vier punten zou willen inzetten. Dat staat ook in mijn brief.

Het routeplan, de multimodale bereikbaarheid, houdt in dat je nadenkt over: wat hebben we aan nationale dekkendheid en hoe verbind je dat met de regionale dekkendheid? Dan hou je natuurlijk ook rekening met waar woningbouw komt en waar economische activiteiten zijn. Dat is dus één pijler. De tweede is publieke mobiliteit, dus het slim

combineren. Dat hebben ze in Zeeland gedaan, maar ook in meerdere delen van het land. We hebben, uit mijn hoofd, op tien plekken mobiliteitsinitiatieven ondersteund, om er zo achter te komen wat je zou moeten doen om verschillende soorten van vervoer aan elkaar te koppelen. Dat slim combineren wordt mijn tweede belangrijke uitgangspunt. Mijn derde is het volgende. Het is ook belangrijk om bewuste reiskeuzes te maken. Ik kom daar straks nog even op terug. We zitten nu natuurlijk voor een deel allemaal in de spits. Eigenlijk zou je willen dat daar een grotere verdeling en dus ook een betere benutting van het openbaar vervoer gebruikt wordt. Tot slot de innovatie. Daar zijn niet heel veel vragen over gesteld, maar ik noem die toch. Ik denk namelijk dat het autonome vervoer en de snelwegstations waar we mee bezig zijn echt heel belangrijk kunnen zijn en dat die het verdienen om onderdeel te zijn van de bereikbaarheidsanalyses en zo meteen dus ook van de plannen die per regio gemaakt moeten worden.

Voordat ik aan de beantwoording van de vragen begin, geef ik alvast even een duiding van die 300 miljoen. Vrijdag komen de minister en ik met het afweegkader, met ook de prioritering vanuit infra. Die 300 miljoen is echt bedoeld voor regionale mobiliteit. Dat is dus extra geld dat eraan toegevoegd wordt. Nogmaals, vrijdag komen we met het plan naar buiten en dan is er voldoende reden en zijn er voldoende momenten om daar de discussie over te voeren.

Kortom, multimodale bereikbaarheid en publieke mobiliteit zorgen ervoor dat je gericht met het openbaar vervoer omgaat en dat je nadenkt over of het te ondersteunen valt dat je niet alleen in de spits reist, maar ook daarbuiten, en over hoe we innovatie een plek kunnen geven.

De heer **De Hoop** (PRO):

Dank aan de staatssecretaris voor haar aftrap. Ik heb nog een vraag over die 300 miljoen. Er staat natuurlijk ook nog een BDU-korting ingeboekt. Die is nog niet van tafel. Hoe groot is dat bedrag en hoeveel blijft er dan nog over van die 300 miljoen voor regionale bereikbaarheid?

Staatssecretaris **Bertram**:

Het enige wat ik daarover kan zeggen, is dat dat vrijdag een plek krijgt in het concrete overzicht. Dan kan ik iets meer zeggen over hoe die 300 miljoen wordt ingezet.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dan kom ik bij het eerste mapje: regionale bereikbaarheid. De heer Schutz zei dat de kabinetsreactie de rijksregie, het routeplan en de samenhang met de regio's benadrukt en hij vroeg mij of er dan echt wel voldoende ruimte is om binnen die landelijke regio ook de regio's aan bod te laten komen. Ik hoop dat ik ook net heb duidelijk gemaakt dat ik met de bereikbaarheidsanalyses, die per regio worden opgesteld, de verbinding zoek. Ik vind dat ik vanuit het Rijk daar de regio op zou moeten nemen. Nu zijn het allemaal losse initiatieven en je wil natuurlijk eigenlijk naar een beter werkend en doelmatiger stelsel. Dat betekent wel dat we dat niet als een soort wals over de regio's heen doen, want dat heeft helemaal geen zin, zoals ik net ook al zei. Dat betekent dus echt dat wij dat samen met de regio's doen.

Dan was er een vraag van de heer Huidekooper en de heer De Hoop: hoe denkt de staatssecretaris te voorkomen dat de bereikbaarheid verder achteruitgaat terwijl ze werkt aan een structurele oplossing? Dat ging met name over de buslijnen. Wat er met die buslijnen gebeurt, is niet per se altijd een verslechtering. Soms kan een bus daardoor een snellere route kiezen, zodat je sneller van A naar B komt. Soms is het ook een combinatie van een bushalte die opgeheven wordt, maar worden ondertussen wel de flexbus of de hubs in Zeeland geïntroduceerd. Ik geef de beide heren graag mee dat het feit dat die bushaltes verdwijnen voor mij ook wel een teken is dat er scheuren in het stelsel zitten. Het heeft namelijk ook te maken met de exploitatie van de bus. Als er veel lege bussen zijn, dan gaat een exploitant nadenken: moet deze bus nog rijden en krijg ik 'm nog financieel draaiend? Kortom, er is dus geen reden om op voorhand te zeggen dat het verdwijnen van een bushalte een verslechtering is, want in sommige regio's gebeurt het in combinatie met aanvullende maatregelen. Daarmee maak je efficiënter gebruik van het openbaar vervoer. Maar dat bushaltes verdwijnen en ouderen niet bij een poli kunnen komen, zijn voor mij wel een extra reden om het gesprek te gaan voeren met die vervoerders, ook op het regionale niveau, over de vraag hoe je het exploitatietechnisch wél rond krijgt. Dus los van de vraag of er geld bij moet, is het sowieso heel zinnig om à la Zeeland te kijken naar alle soorten van vervoer en naar welke geldstromen daarnaartoe kunnen. Dan gaat het erom hoe je die zo kunt benutten dat je in ieder geval doelmatiger met het geld omgaat en tegelijkertijd ervoor zorgt dat mensen op een normale manier van A naar B kunnen.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de beantwoording. Ik volg ook de uitleg die de staatssecretaris daarbij geeft. Ik denk dat de staatssecretaris de juiste dingen doet, maar tegelijkertijd zit mijn zorg toch op het punt dat dit nog wel tijd gaat kosten, zoals ik net ook aangaf. Laten we met elkaar voorkomen dat we hier over een jaar of twee jaar weer zitten en weer in de krant hebben moeten lezen dat verschillende haltes zijn verdwenen. Ik ben toch nog op zoek — misschien kan de staatssecretaris daarbij helpen — naar een soort overzicht of prognose van wat er in de tussenliggende jaren, dus de komende vijf jaar, mogelijk aan wijzigingen gaat optreden. Wellicht kan dat ook met duiding die de staatssecretaris er al bij geeft, zodat wij als Kamer beter kunnen controleren of het echt een probleem is of dat er bijvoorbeeld sprake is van een verbreding of een combinatie van haltes.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik snap uiteraard de vraag. De bereikbaarheidsanalyses krijgen wij begin volgend jaar. Ik check dat even bij mijn ambtenaren. Ja, dat klopt. Als ik die heb, dan moet inzichtelijk zijn wat er gebeurt met het busvervoer, de tram en andersoortig vervoer, van deelmobiliteit tot en met de fiets. Dan betekent dat ook dat ik op basis daarvan een analyse per regio en landelijk wil zien van wat het precies met het ov doet.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dat is hartstikke mooi. Die gegevens benut ik ook graag, ook in onze debatvoorbereiding. Ik wil graag precies begrijpen wanneer wij dat als Kamer kunnen ontvangen. Kan de staatssecretaris dat concreter aangeven?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zit heel even naar de verschillende data te kijken. Ik denk dat ik in het voorjaar een overzicht heb, want dan heb ik een goede analyse kunnen maken van de

bereikbaarheidsanalyses. Ik heb dan ook met de regio's het gesprek kunnen voeren. Dat is wel belangrijk. Dan wil ik u het voorjaar dat totaalbeeld schetsen.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik heb ook een vraag op dit punt. De staatssecretaris zegt nadrukkelijk dat ze gaat kijken of buslijnen wel te exploiteren zijn voor vervoerders. Dan kom je wel op een fundamentele, ideologische vraag, namelijk of een buslijn of een bepaalde route exploiteerbaar moet zijn om overeind gehouden te worden. We hebben heel lang in Nederland een ov-systeem gehad met dunne en dikke lijnen die met elkaar het stelsel overeind houden. Als we deze kant opgaan, is mijn zorg dat vervoerders zeggen: wij houden de dikke lijnen overeind, want die zijn te exploiteren voor ons, en de lijnen die niet meer dik zijn, gaan we allemaal met vraaggestuurd vervoer doen. Dat zou wel wat betekenen voor heel veel plekken in Nederland. Dan kun je zeggen dat er nog een bereikbaarheidspeil is, maar dat is wel op een andere manier ingericht. Het kan mensen ook een gevoel geven dat dat iets zegt over hoe wij kijken naar die regio. Volgens mij begrijpt de staatssecretaris waar mijn zorg zit. Ik ben benieuwd of zij nadenkt over bepaalde ondergrenzen waarboven er wel bussen moeten zijn. Hoe kijkt zij daarnaar?

Staatssecretaris **Bertram**:

Je moet zeker nadenken over een ondergrens. Ik heb natuurlijk niet voor niks gezegd dat mijn eerste pijler de verbinding tussen de regionale mobiliteit en het hoofdnetwerk is. Daaraan moet je in ieder geval zien hoe het in die regio zit en hoe het hoofdnetwerk uiteindelijk neergezet is. Ik denk dat het ook van belang is om met de regio te bespreken welke bussen sowieso nodig zijn. Vaak is het ook een van de snelste vervoermiddelen. Maar je ziet in Zeeland ook dat ze de verschillende vervoerssystemen op elkaar hebben afgestemd. Als je kijkt naar wat de gebruiker daarvan vindt, dan zie je dat het een 4,7 uit 5 scoort. Maar ik zie ook wel de nadelen ervan. Ik ga ook niet ontkennen dat het nadelen kan hebben. Daar ga ik zeker mee aan de slag. Maar ik denk wel dat in sommige situaties vraaggestuurd ov in combinatie met de vaste lijnen, die je ook nodig hebt, een heel welkome en ook slimme manier van organiseren van het ov zou kunnen zijn. Daar probeer ik achter te komen.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik heb een vraag aan de staatssecretaris. Ik snap op zich de vrees wel, omdat het iets nieuws is. Als oud-Statelid in Zeeland, waarbij ik die RMS ook zelf heb meegemaakt, had ik dat zelf ook. De mensen in Zeeland waren er bang voor. Ze kenden de bus en waren bang iets te verliezen. Zou het een idee zijn om eens een keer een technische briefing over dat model te houden? Dat kan dan misschien wel met de gedeputeerde uit Zeeland. Dan kunnen we er wat dieper op ingaan en dan kunnen we die begrijpelijke zorg testen om daar misschien wat meer comfort in te vinden.

Staatssecretaris **Bertram**:

Volgens mij is dat een hartstikke goed idee, want het is inderdaad echt wel een verandering. Ik weet van de Zeeuwse gedeputeerde dat het hartstikke spannend was, want je bent doelgroepenvervoer aan het combineren met ov en je wilt dat iedereen in een straal van 400 tot 500 meter van zijn voordeur echt op een goede manier bediend wordt. Dat is natuurlijk hartstikke spannend. Daarom vind ik een technische briefing prima. Ik zou er dan misschien een of twee andere pilots bij nemen, want elke regio is anders. Ik denk dat het heel interessant is om te zien wat ze bijvoorbeeld in Drechtsteden doen. Daar kom ik zo nog even op terug. Wat ik van het Zeeuwse model

heb geleerd, is dat je precies en voorzichtig moet zijn. Je moet duidelijk aangeven wat het wel en niet is. Tegelijkertijd zien zij nu al dat er meer mensen in het ov zitten dan daarvoor. Juist vanwege die verschraling en de buslijnen die verdwenen, stonden er twee auto's voor de deur. Nu lijkt het erop — ik zeg het voorzichtig — dat er meer mensen van dat systeem gebruikmaken. Dat zou ik zelf een enorme stap voorwaarts vinden. Het wordt ook doelmatiger ingezet, want in Zeeland, maar ook in andere regio's, zie je dat er sprake is van lege bussen.

Als het mag, voorzitter, heb ik nog een voorbeeld. In Drechtsteden was het bijvoorbeeld voor werkgevers een probleem dat een aantal bruggen werd gesloten; dat kwam ook bij mijn departement vandaan. Dat was voor een deel van de bedrijven echt ontzettend lastig, want hoe moesten de werknemers bij die bedrijven komen? Zij hebben een Drechts flexmodel ontwikkeld en zijn daar uitermate tevreden over. Ondanks het feit dat die bruggen gesloten waren, konden de werknemers bij de bedrijven komen. Sterker nog, die bussen komen aan en op de terugweg organiseren ze ook doelgroepenvervoer. Ze zitten dus eigenlijk in een soort dubbele beweging waar tot nu toe iedereen heel enthousiast over is. Het heeft hun tien jaar gekost, dus ze zijn er echt een hele tijd mee bezig geweest. Ze zijn niet over één nacht ijs gegaan en het werkt. Dat vind ik toch wel heel bemoedigend.

De **voorzitter**:

Ik wil nog zeggen dat u een technische briefing kunt inbrengen bij de regeling van werkzaamheden in een pv. Die komt er dan wel, denk ik. Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dank u wel. Ik heb nog een aantal vragen over het regionaal vervoer. Een vraag van de heer Schutz: welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om afspraken te maken met de sector over vraaggestuurd vervoer? Ik zit heel regelmatig met al die vervoerders om tafel, maar ik wil dat ook op regionaal niveau doen, want anders heb je uiteindelijk toch geen goed beeld. Nogmaals, in het voorjaar verwacht ik met de definitieve invulling te komen.

Dan was er nog een vraag van de heer Huidekooper over een landelijke app. Dat lijkt mij eerlijk gezegd ontzettend handig. Nu heb je ook zo'n app, waar ik zelf ook graag gebruik van maak. Ook dat moet ik uiteraard bespreken met de verenigingen voor doelgroepenvervoer, dus met DOVA en de VDVN. Het kan echter wel een enorme verrijking van het nieuwe systeem zijn.

Dan was er nog een vraag van de heer Jumelet: kan de staatssecretaris ons informatie sturen met data over het reisgedrag en de aantallen? Dat ging over het Zeeuwse model. Als er een technische briefing komt, dan is dat natuurlijk een-op-een geregeld. Als die er niet komt, kan ik er in ieder geval voor zorgen dat ik in een van de rapportages die ik naar uw Kamer stuur iets preciezer over het Zeeuwse model informatie geef.

Dan was er een vraag van de heer Schutz over de taxisector. Ja. Bijvoorbeeld in Drechtsteden wordt heel nadrukkelijk gebruikgemaakt van taxi's en verschillende modaliteiten daarin. Daar waar dat kan, gaan we dat dus zeker doen. Er is ook overleg met de brancheorganisatie.

Tot slot in dit blokje de vraag van de heer Schutz hoe de voorwaarden van een schoon

en veilig ov worden meegenomen in het routeplan. Dat regelen we natuurlijk in de concessies. Ik weet dat u er de vorige keer ook aandacht voor heeft gevraagd. Heel belangrijk: veilig en ook schoon. We gaan daarmee uiteraard niet wachten totdat die rijksvisie er is. We bespreken dit steeds bij de concessies.

Dat was het blokje regionaal vervoer, voorzitter.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van de heer Schutz en daarna van de heer Goudzwaard.

De heer **Schutz** (VVD):

Niet echt een interruptie, maar ik had nog een vraag die niet beantwoord is, namelijk welke mogelijkheden de staatssecretaris voor de overheid ziet om zelf in die daluren kansen te benutten, mede met het bedrijfsleven. Ik noemde ook de Coalitie Anders Reizen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Die zit in mijn blokje betaalbaarheid, sorry.

De **voorzitter**:

Dat reken ik niet als interruptie. Ik ga naar de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Misschien een soortgelijk iets bij mij. Ik heb gevraagd of de staatssecretaris verkenner wil inschakelen in verband met stakingen. Dat heeft te maken met regionaal vervoer. Komt die vraag in dit of in een ander blokje aan de orde?

Staatssecretaris **Bertram**:

Die komt bij overig; goed dat u het vraagt.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank!

De **voorzitter**:

Dan rekenen we die ook niet als interruptie. Ik stel voor dat u verdergaat met het volgende blokje.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dan het blokje betaalbaar ov. Terecht hebben velen van u me gewezen op de Nederland Dal Vrij-treintickets; ik vond het wel een enorm lange naam, maar hoe dan ook, het was een heel mooi ticket. 400.000 abonnementen: dat smaakt naar meer. Je wilt in ieder geval weten of en hoe dat doorgezet zou kunnen worden. Ik denk dat dit echt belangrijk is. De evaluatie wordt op dit moment uitgevoerd. Ik heb daar de vervoerders hard bij nodig; ik kom er zo nog even op terug.

Een van de vragen was: waar moet je dan aan denken als je het hebt over een vervolg? Je kunt kijken naar een ticket dat is gericht op doelgroepen. Ik bedoel, we hebben niet voor niets petitie aangeboden gekregen van belangenvertegenwoordigers van 65-plussers en ook van kinderen. Wil je het richten op minima? De NS voert op dit moment een aantal pilots uit, ik meen ook in Amersfoort. Begin 2027 wil ik de Kamer nader

informereren. Ik kom zo nog even terug op een aantal gedetailleerde vragen, waaronder een vraag van de heer De Hoop. Ik hoop dus dat ik hier in het voorjaar, begin '27, iets meer over kan zeggen. Enorm relevant is de discussie met de vervoerders over de daluren. Kun je het multimodaal maken? Nu was het alleen de trein, maar je wilt dat het multimodaal is, ook in de regio. Dat is een serieuze uitbreiding. Dat betekent dat ik met een flink aantal extra vervoerders hierover afspraken moet maken. Dat zijn er best veel, kan ik u vertellen. Dat betekent ook dat ik met andere departementen contact moet hebben. De financiële stroom vanuit OCW is natuurlijk heel belangrijk. Zo zijn er een aantal stappen die ik moet zetten. We onderzoeken dit gezamenlijk tamelijk serieus.

Tegelijkertijd is rijksregie, en misschien een wettelijke grondslag, echt nodig, geef ik u mee. Ik heb zelf bij de gemeente Den Haag gewerkt. Daar had je de Ooievaarspas. Elke grote gemeente heeft weer haar eigen pas en elke vervoerder heeft daar zijn model weer op geënt. Waarom is die Onderwegpas indertijd niet doorgegaan, hoewel er wel geld was? Omdat het uiteindelijk niet lukte om dat allemaal aan elkaar te koppelen. Elke vervoerder had zijn eigen vervoersbewijzen en zijn eigen doelgroep die hij extra wilde ondersteunen. Soms vond de gemeente dat een bepaalde groep met voorrang in het ov zou moeten komen of in ieder geval zou moeten reizen tegen gereduceerd tarief. Dat moet ik met al die partijen bespreken. Het kan zijn dat rijksregie in dit geval ook betekent dat we iets van een wettelijke grondslag moeten organiseren. Dat weet ik nog niet zeker, maar ik geef hiermee wel aan dat ik het heel serieus neem en dat ik vind dat ik ergens in het voorjaar van 2027 zover moet zijn dat ik in ieder geval kan aangeven hoever ik met de vervoerders gekomen ben.

De heer Huidekooper vroeg: per wanneer kan een Nederlandticket of een ander kortingsproduct op zijn vroegst worden ingevoerd, gelet op de migratie naar OVpay? Die migratie is natuurlijk superbelangrijk. Dat was ook van de redenen waarom het abonnement in de zomer alleen de trein reguleerde en verder niet. Wij denken dat als we begin 2027 de Kamer informeren over de resultaten, het in ieder geval binnen OVpay vorm kan krijgen, dus dat dat geen beletsel is.

Dan vroeg de heer Huidekooper aan welke opties wordt gedacht en waar met de NOVB Taskforce aan wordt gewerkt. Misschien iets preciezer. Ik zei het net al in antwoord op de vraag van de heer De Hoop: is het mogelijk om door te gaan met die daluren en te kijken wat voor korting daarbij mogelijk zou zijn? Is het, kijkend naar de lessen van het Nederland Dal Vrij-treinproduct, mogelijk om bepaalde groepen te ondersteunen? Dan heb je ook vervoerders nodig die aangeven wat zij wel en niet in hun eigen systemen aankunnen. Op die manier krijg je denk ik een aantal mogelijkheden waaruit je zou kunnen kiezen. Dan is eigenlijk de vraag of je dat ook bij al die vervoerders kunt inbrengen in de systemen. Dat wordt hopelijk begin volgend jaar duidelijk.

Dan was er nog een vraag van de heer Huidekooper hoe de conclusie van de taskforce dat een onbeperkt dalproduct onuitvoerbaar zou zijn, zich verhoudt tot de motie waarin de Kamer hier juist om vraagt. De motie riep op tot het treffen van voorbereidingen om te komen tot een product waarmee onbeperkt gereisd kan worden. Voor een deel — laat ik dat er nog extra bij zeggen — ligt die tariefbevoegdheid natuurlijk ook bij regionale overheden. Als ik het heb over rijksregie nemen, betekent dit dat je met verschillende vervoerders rekening hebt te houden. Ook heb je te maken met verschillende overheden, die natuurlijk ook allemaal een bevoegdheid daarin hebben. In sommige concessies zie je wel dat er met daluren gerekend wordt en in andere niet. Kortom, het

is een puzzeltje, dus ik ga hier niet verhelen dat het best ingewikkeld is. Tegelijkertijd — dat ben ik gelijk met iedereen eens die mij daarop gewezen heeft — is het in de zomer toch gelukt. Dus ja, doorzetten maar.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor het antwoord. Fijn dat we begin '27 duidelijkheid krijgen over wat er wel en niet mogelijk is. In die motie zaten natuurlijk twee elementen, dus zowel het onbeperkt reizen als de daluren. Als ik de brief van de staatssecretaris lees, behoort dat niet tot de uitgangspunten waar de taskforce mee werkt. Ik hoor nu wat opties die de staatssecretaris schetst. Ik zou er dan wel bij willen vragen of de Kamer, als die uitwerking is gedaan, die opties ook kan ontvangen, zodat wij daar ook zelf een mening over kunnen vormen en daar wellicht nog wat over mee kunnen geven.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, zeker. Ik zal zorgen dat ik in een van de rapportages in ieder geval een soort van inzicht geef hoever ik op dat moment ben. Dit betekent ook dat u daar in deze commissie op kunt reageren. Vervolgens kan ik dat weer meenemen.

Dan was er een vraag van de heer ...

De **voorzitter**:

Ik heb nog een interruptie van de heer Jumelet.

De heer **Jumelet** (CDA):

Nog even over de dalurenkaart, maar ook over een ander product wellicht op termijn. Bij de vorige poging was er een Social Climate Fund, waar ook uit geput zou kunnen worden. Ik weet ook dat gemeenten en provincies klaarstonden om bij te dragen. Is dat nog steeds zo, vooral wat betreft het Social Climate Fund, of is dat een gepasseerd station?

Staatssecretaris **Bertram**:

Laten we zeggen dat ik op zich het liefst natuurlijk geen optie op voorhand uitsluit. Dat Social Climate Fund is inmiddels wel behoorlijk belegd, maar het is een goede suggestie, dus ik zal die zeker meenemen. Alles wat je kunt gebruiken om het uiteindelijk gefinancierd te krijgen, is mooi. Ik denk wel, zoals ik net al zei, dat het de kunst zal zijn om daar met al die verschillende vervoerders en ook met de overheden, die daar een eigen gezag op hebben, ook met de BDU's, uiteindelijk tot een soort vergelijk te komen. Ik realiseer me namelijk goed dat iedereen al een heel eind was met de Onderwegpas en dat die juist op dat soort technische dingen uiteindelijk de mist in is gegaan. Dat is eigenlijk hartstikke jammer. Daar ga ik echt mijn best voor doen.

De heer **Schutz** (VVD):

Naar aanleiding van de antwoorden van de staatssecretaris op de vragen van de andere leden met betrekking tot betaalbaarheid en allerhande passen en de petitie die we vandaag ook aangeboden hebben gekregen, heb ik de volgende vraag. Hoe ziet zij enerzijds het nog doorgaan in de reflex die we nu hebben, waarin we het ov betaalbaar maken met specifieke regelingen, in relatie tot de wat meer structurele aanpak waar we het vandaag ook over hebben, in dat routeplan? Volgt het een uit het ander? Of gaan we for the time being, in de tussentijd, nog even door met de regelingen waar we het nu over hebben en zullen die op een gegeven moment wellicht worden vervangen door iets

anders wat in het routeplan zit?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik snap uw vraag. Zoals ik net al zei, zou mijn streven natuurlijk zijn om gelijk zover te komen dat je een soort multimodaal product kan aanbieden. Het helpt natuurlijk het best bij die regionale vertaling als we dat voor elkaar krijgen. De vraag is alleen of dat kan, en of dat dan in één keer kan of dat je inderdaad in tweeën een product moet aanbieden. Ik denk dat de analyse van de komende maanden dat moet gaan uitwijzen. Als het in één keer kan, dan gaan we dat natuurlijk uitproberen; dat zult u begrijpen.

Dan kom ik vanzelf bij de petitie. Er is een petitie aangeboden over reisproducten voor jongeren. Je ziet dat de NS bijvoorbeeld al een gratis dalabonnement aanbiedt, waarmee ze met 40% korting in de daluren kunnen reizen. Je hebt PrijsTijd Deals van de NS. Er zijn dus ook voor jongeren al verschillende mogelijkheden. Je ziet echter dat dat zeker niet multimodaal is en dat het dus eigenlijk best versnipperd is. Dat is waar ik vooral mee aan de slag wil.

De heer Huidekooper had een vraag met betrekking tot de petitie van de Seniorencoalitie. Die petitie is vandaag overhandigd. Je ziet dat sommige vervoerders een speciale korting voor senioren hebben. 60- en 65-plussers behouden deze bij de NS, maar sommige regionale overheden hebben daar een andere keuze in gemaakt. Dat is nou precies het debat dat ik met die vervoerders moet hebben.

De heer Jumelet vroeg hoe die betaalbaarheidsdiscussie zich verhoudt tot het rapport van ABDTOPConsult. Ik denk dat ik dat net al heb gezegd in antwoord op een vraag van de heer Schutz. Wat mij betreft moet je dat niet los van elkaar zien. Het heeft namelijk weinig zin om met een regionale visie te komen en de betaalbaarheid apart te houden. De vraag is alleen of de bereikbaarheidsanalyses die de regio's maken, ook in de tijd echt op elkaar gaan passen. Maar goed, daar ga ik u over informeren. Als we het passend kunnen krijgen, laat ik dat natuurlijk niet na.

De heer Huidekooper en de heer Jumelet hadden een vraag in het kader van het ABDTOPConsultrapport en de stabiele geldstromen, bijvoorbeeld het studentenreisproduct. Ja, dat wordt een hele belangrijke. Ik zei net het volgende. Als je de verschillende vormen van vervoer in beeld brengt maar het ook hebt over het betaalbaar krijgen van het ov, dan moet je met name met de ministeries van VWS en OCW wel het gesprek kunnen voeren over wat zij dan bijdragen aan dat ov. Je zie nu dat de exploitatie soms niet rond te krijgen is, omdat het aantal studenten in het ov behoorlijk gedaald is. Dat kunnen we allemaal heel jammer vinden. Sinds corona lijken ze misschien iets meer op de elektrische fiets te zitten, wat natuurlijk op zich niet verkeerd is. Alleen, voor een vervoerder die ook op studenten in het openbaar vervoer rekent, begint dat intussen best beklemmend te worden. Daarom vind ik het heel goed dat het ABDTOPConsultrapport aan de ene kant zegt dat er scheuren in het systeem zitten, en er tegelijkertijd op wijst dat het natuurlijk wel helpt als je alle verschillende financiële stromen die je nu ziet, doelmatiger zou weten in te zetten en voorspelbaarder krijgt, zodat de vervoerders weten waar ze aan toe zijn. Wat mij betreft is dat echt een van de actiepunten die bij dit hele traject horen.

Dan was er nog een vraag van de heer De Hoop over de BDU-bezuinigingen, maar die heb ik al beantwoord. Ik heb hier staan: vrijdag.

De heer **De Hoop** (PRO):

Aan de ene kant snap ik de verwijzing naar vrijdag. Ik vind dat de staatssecretaris de ruimte moet hebben om dat naar aanleiding van de brief met de Kamer te kunnen delen. Er is echter wel een vraag die bij mij blijft hangen. Eigenlijk geldt zowel bij de SOV-gelden als bij de BDU-gelden dat zolang die bezuinigingen nog boven tafel hangen, dat wat doet met de plannen die de vervoerders al in 2027 maken. Het feit dat die bezuinigingen nog boven tafel hangen, betekent dus al wat voor mogelijke afschaling, als het gaat over de bereikbaarheid, en misschien voor het inboeken van prijsstijgingen, als het gaat over betaalbaarheid. Ziet de staatssecretaris het risico dat het al consequenties heeft voor 2028 als die bezuinigingen niet snel genoeg van tafel gaan, dat we daar moeilijk later nog met elkaar op kunnen sturen en dat het belangrijk is om daar snel een keuze in te maken?

Staatssecretaris **Bertram**:

Zeker. Daarom is het belangrijk geweest dat via het amendement-Grinwis de BDU voor 2027 is geregeld. Het betekent ook dat het belangrijk is wat er vrijdag in de prioriteringsbrief van IenW staat. Ik denk dat we vanaf daar het debat verder moeten voeren. Ik begrijp echter heel goed dat vervoerders graag willen weten wat het voor hen betekent, omdat zij die exploitaties natuurlijk moeten gaan maken. Dat laten ze uiteraard ook weten.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgierruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Voorzitter, dat is dan ook mijn laatste interruptie. Ik maak dit punt omdat ik zie dat de staatssecretaris zowel op het gebied van bereikbaarheid als betaalbaarheid ambities heeft en daar ook naartoe aan het werken is, maar dat er in de tussentijd te weinig geïnvesteerd wordt in infrastructuur en ov in den brede en er ook nog bezuinigingen ingeboekt zijn, waardoor er dus nog klappen komen voordat de staatssecretaris aan de gang kan gaan met de plannen waarmee ze nu aan de slag is. Eigenlijk is mijn kritiek — die gaat niet zozeer over de staatssecretaris zelf, maar meer over het kabinet in den brede — dat de doelen die de staatssecretaris voor ogen heeft, best lastig worden als de investeringen er niet bij komen en deze bezuinigingen boven tafel hangen. Ik hoop dat de staatssecretaris de komende periode meeweegt wat de financiën doen voor de gestelde doelen en dat zij er tegen de Kamer eerlijk over wil zijn dat de doelen misschien wel in negatieve zin bijgesteld moeten worden als er niet meer geld bij komt en, andersom, dat we ze wel kunnen halen als dat geld er wel bij komt.

Excuus dat de laatste interruptie wat langer was, voorzitter.

De **voorzitter**:

Die telde bijna voor drie, denk ik.

Staatssecretaris **Bertram**:

Die telt voor twee.

Ik neem de zorg van de heer De Hoop uiteraard mee. Het is goed dat we het op deze manier bespreken. Het is goed dat vervoerders dat tegen me zeggen, maar overheden

ook. Het bekend ook dat dat onderdeel moet worden van de totale plaat. Ik kan overigens direct toezeggen dat we het natuurlijk ook in deze commissie moeten bespreken als het ingewikkelder wordt.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik vraag mij af of de staatssecretaris weleens een beetje op twee gedachten hinkt. Je hoort mensen namelijk weleens een pleidooi houden in de trant van: we moeten gewoon inzetten op regionale ov-bedrijven. Er zijn ook partijen die zeggen: openmarktconcurrentie op het spoor gaat het betaalbaar maken. Waar is volgens de staatssecretaris de meeste winst te boeken als het gaat om betaalbaarheid? De staatssecretaris is vast weleens over de grens geweest en heeft daar toen allerlei inspiratie opgedaan. Of bestaan die beide sporen naast elkaar? Graag een toelichting.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik kom straks nog op de vragen van de heer Schutz over de marktordening. Of nee, niet de marktordening, maar de capaciteitsverdeling. Maar wat mij betreft bestaan die sporen naast elkaar. Ik heb net gezegd dat de brief die ik uw Kamer heb toegestuurd, aangeeft we dat aan de ene kant trots moeten zijn op het stelsel, maar dat er tegelijkertijd scheuren zijn, wat betekent dat het nodig is dat we rijksregie pakken. Die betaalbaarheid zie ik aan twee kanten. Je hebt de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Dan is het heel verstandig om ook te kijken hoe we het zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten. "Efficiënt" kan ook betekenen dat je iets regelt voor een regio, zoals in Zeeland, waardoor je uiteindelijk beter uit bent. Dat wil niet zeggen dat je het dan helemaal precies pas kunt doen met die financiële stromen, maar je komt in ieder geval veel verder dan het hiervoor was. Aan de andere kant heb je het spoor van: wat kost een ticket? Die sporen moet ik begin volgend jaar natuurlijk ergens bij elkaar gaan brengen. Ik snap namelijk heel goed dat wat we met het ticket rond de zomer hebben gedaan, wel wat teweeg heeft gebracht. Als het helpt om bijvoorbeeld weer meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, dan helpt dat natuurlijk ook om het uiteindelijk exploitatietechnisch beter te krijgen. Wat mij betreft zijn het dus twee sporen naast elkaar, die ik in pak 'm beet het voorjaar van volgend jaar bij elkaar ga brengen.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Goudzwaard denken. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik kan het bijna niet laten, voorzitter! Ik zou bijna willen vragen of de staatssecretaris nu misschien al kan aangeven welke provincies zich volgens de staatssecretaris lenen voor een regionaal ov-bedrijf en welke provincies meer baat zouden hebben bij een open markt en concurrentie op het spoor.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk serieus dat ik daar in het voorjaar een keer aan toe ben. We moeten het overigens sowieso apart met elkaar hebben over de marktordening, want dat is echt een apart spoor. Daar hebben we natuurlijk andere afspraken over gemaakt en daar komen we ook apart op terug.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Dan kom ik bij het blokje veiligheid in het ov. Daarna heb ik nog het blokje overig.

Ik denk dat het volgende belangrijk is. Daarover is natuurlijk ook een document overhandigd. Het klopt dat de veiligheid in het openbaar vervoer echt heel serieus in het geding is; dat zie ik ook. Wat betreft de cijfers van de gebruikers van het ov zit je nog steeds op best een ruime voldoende. Maar als je weet hoeveel van de mensen die in het openbaar vervoer werken, last hebben van niet een beetje pesterij, maar van gewoon echt agressie, dan weet je dat je daar echt iets aan moet doen. Uiteindelijk is het ov namelijk van ons allemaal, dus van de mensen die met het ov reizen, maar ook van de mensen die in het ov werken; dat heb ik al eerder gezegd. Voor beide groepen hebben we te zorgen.

Wat betreft wat we nu al gerealiseerd hebben, hoop ik dat ik u op één punt behoorlijk tegemoet kan komen. Ik wil het toch nog even vertellen, omdat het een initiatief vanuit de Kamer was. De bodycams beginnen echt goed te werken. Een derde daarvan is inmiddels uitgedeeld. Eind dit jaar moeten die bodycams echt hun plek hebben. Dat was natuurlijk ook de afspraak. De korte wapenstok is er. We hebben 20 miljoen voor de stationsveiligheid. Denk daarbij aan camera's en extra beveiliging. De boetes op zwartrijden zijn verhoogd.

Het gaat nu vaak om de vraag hoe je de identiteit vaststelt. De heer Prickaertz heeft daarop gewezen, maar dat hebben velen van u gedaan. Ik denk dat het belangrijk is dat op 1 oktober het rijbewijsregister is opengesteld. Daar zitten 12 miljoen mensen in. Je bent er dan nog niet, maar laten we het in ieder geval als een belangrijke stap zien. Ook daar is namelijk vaak genoeg in deze Kamer over gesproken. Vervolgens heeft mijn collega van JenV aangegeven dat er gekeken wordt naar de strafrechtketendatabank en de Basis Voorziening Vreemdelingen in '28, mits juridisch mogelijk. Ik denk dat dat echt belangrijk is. Ik vind het ook heel erg goed dat mijn collega van JenV dat aan het uitdokteren is en dat dat via het halfjaarbericht van de politie kenbaar wordt gemaakt.

Voor de korte termijn is het nog belangrijker dat ik het langzamerhand met de collega van AenM en de collega van JenV eens ben over aanvullende pilots naar Rotterdams model. Ik ben zelf in Rotterdam bij het RTIC geweest. Ik heb daar gezien hoe dat model is ingericht. Het gebeurt eigenlijk heel zorgvuldig. Als boa-beambte bel je een politieman. Die krijgt een foto, checkt het register en geeft terug of degene bekend is en of de foto wordt herkend. We hebben met elkaar geconstateerd dat dit een zorgvuldige manier van opereren is. Dat betekent dat de invulling van dat RTIC, dus dat Rotterdamse model, een plek gaat krijgen in het convenant Sociale Veiligheid, en dat we het er nu met z'n drieën over eens zijn dat het ook ingevuld en uitgewerkt kan worden. Ook het traject Emmen-Zwolle leent zich daar bijvoorbeeld voor. Dat zou ik tegen de heer Prickaertz willen zeggen, maar volgens mij hebben de heer Schutz en de heer Goudzwaard daar ook naar gevraagd. De heer Jumelet vroeg daar trouwens ook naar. We zijn dus gedrieën aan het kijken op welke trajecten dat het best uitgerold zou kunnen worden. Nogmaals, dat gaat een plek krijgen in het convenant Sociale Veiligheid. U vroeg zich misschien al af waarom het er nog niet is, maar ik vond het belangrijk om deze discussie gedrieën zover mogelijk af te ronden. Ik hoop dat u met een paar weken het convenant Sociale Veiligheid krijgt. Dan heeft het ook een plek gekregen.

De heer **Prickaert** (PVV):

Ik ken het systeem in Rotterdam inderdaad. Ik denk dat dat een prima systeem is. Ik geloof namelijk niet zozeer in het checken van rijbewijsgegevens, vanwege het feit dat we met heel veel overlastgevers te maken hebben. Ik vermoed dat zij helemaal niet over een rijbewijs beschikken, dus dan heeft het weinig zin om in zo'n register te kijken. Stel dat het rond zou komen en het systeem met fotoherkenning zoals in Rotterdam gaat ingevoerd worden in andere delen van het land, heeft de staatssecretaris dan enig idee hoe snel dat ingevoerd zou kunnen gaan worden? Ik ben daar benieuwd naar.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik snap dat. We zijn dat nu aan het uitwerken. Ik zal dus ook die vraag een plek geven in het convenant Sociale Veiligheid. Ik kom daarop terug. Dat komt dus snel.

De heer **Prickaert** (PVV):

Dat was eigenlijk mijn volgende vraag. Ik wilde vragen of de staatssecretaris de Kamer zo spoedig mogelijk daarover zou kunnen informeren en of zij zou kunnen kijken wat er verder nog voor mogelijkheden bestaan.

Staatssecretaris **Bertram**:

Zeker.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik zat ook wat scherper op dit onderwerp. In het vorige debat — ik denk dat dat het CD Spoor was en anders was het Ov en taxi — was ons ook al een brief toegezegd over dit onderwerp. We keken er inderdaad reikhalzend naar uit. Het is goed nieuws dat het binnenkort komt, maar misschien kunt u nog wat openhartiger zijn over andere maatregelen die we daarin treffen. Die Rotterdamse proef is hartstikke mooi, maar u heeft vandaag ook gehoord dat het nog twee jaar duurt voordat er toestemming is om uiteindelijk in dat andere register te gaan. Dat is natuurlijk wel heel erg lang. Zoals ik in mijn eerste vraag ook stelde over LX: voor structurele situaties begrijp ik dat, maar wat doen we met acute situaties? Kunt u daarover alstublieft iets breedspakiger zijn in het licht van wat er naar ons toekomt over dat convenant? Ik ben ook een beetje breedspakig.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik vind al dat ik soms wat breedspakig ben. Ik had de voorzitter beloofd het kort te doen.

De **voorzitter**:

U gaf het goede voorbeeld van breedspakig zijn. Dit was uw laatste interruptie.

De heer **Schutz** (VVD):

Nee, dit was de derde.

De **voorzitter**:

Die laatste telde eigenlijk wel voor twee. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Gisteren of eergisteren hebben we dat eerlijk gezegd pas rondgekregen. Ik denk dat het van belang is dat ik in de begeleidende brief bij het convenant Sociale Veiligheid uw Kamer even meeneem in wat het voorstelt en ook welke plekken zich goed lenen voor

de uitrol en waar het zou kunnen. Overigens ben ik niet degene die bepaalt waar het wordt toegepast. Dat moet ik er misschien wel bij zeggen. Dat betekent toch dat de driehoek het moet willen. We gaan dat heel goed begeleiden en we doen er uiteraard ons best voor om dat op een goede manier te doen. U zult het convenant Sociale Veiligheid voor een deel herkennen. Het is namelijk een update van een convenant dat er al was, maar wel met een aantal extra instrumenten. Dit is er een van. We zijn nog aan het kijken hoe we dat op een andere manier nog wat kunnen aanvullen, maar dit was een van de belangrijkste wensen, ook vanuit de Kamer.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris Bertram:

Dan was er nog een vraag van de heer Huidekooper over hoe groot het personeelstekort is. Dat is juist voor de sector veiligheidspersoneel van belang. Dat hebben we met de NS opgenomen. De NS zegt dat het ingezette maatregelenpakket een positief effect heeft op het werven van veiligheidspersoneel. Inmiddels lijken de tekorten aan veiligheids- en servicemedewerkers kleiner te worden. Het is op bepaalde standplaatsen nog wel een probleem. Tegelijkertijd heeft de NS ons verzekerd dat ze er vertrouwen in hebben dat dit gaat lukken. Dat neemt niet weg dat we het in de gaten houden, want het was een probleem. Het wordt minder, maar dit is natuurlijk wel tamelijk cruciaal voor het draaien van het systeem.

De heer Schutz had nog een vraag over het seponeren van aangiftes van de boa's en welk perspectief we de hoofdconducteurs kunnen bieden. Het eerlijke antwoord is dat mijn collega van Justitie en Veiligheid uiteraard gaat over de strafrechtelijke handhaving. Navraag bij het OM en het parket geeft aan dat er sinds 1 september 2023 een nieuwe werkwijze geldt, waarbij langer wordt ingezet op inning van de strafbeschikkingen, zodat boetes niet zomaar worden geseponeerd. Deze blijven wel in het dossier. In de Kamerbrief van de minister van 2 oktober 2023 — het zal wel 2026 moeten zijn — wordt deze nieuwe werkwijze nader toegelicht.

Er was nog een vraag van de heer Prickaert en de heer Schutz over de spoorwegpolitie. Ik heb het zelf ook meegemaakt toen ik op allerlei andere plekken zat. De spoorwegpolitie is opgeheven. Die taak en de capaciteit zijn teruggegeven aan de landelijke politie. Die zijn ondergebracht bij het Domein Nationale Infrastructuur van de politie-eenheid Landelijke Expertise en Operaties, LX. Als je zou willen dat die spoorwegpolitie terugkomt — ik vraag me overigens serieus af of dat gaat helpen — moet je vervolgens met de politie in overleg over welke politieagenten dan waar ingezet gaan worden. Je vermindert de totale capaciteit. De regionale politie-eenheden kunnen bijstand vragen bij die LX. Ik hoop dat u dat enigszins geruststelt. Het is dus niet zo dat er geen connectie meer is, maar de spoorwegpolitie is, nadat zij werd opgeheven, ondergebracht bij de landelijke politie.

De voorzitter:

Dan heb ik nu wel de laatste interruptie van de heer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Voor mij is die spoorwegpolitie ook niet per se dé oplossing. Die kwam echter bovendien aangezien we de vorige keer het duidelijke antwoord kregen dat er niet

wordt voorzien in de handelingsverlegenheid van de boa, omdat het geweldsmonopolie bij de politie ligt. Ik heb u toen heel nadrukkelijk gevraagd om ervoor te zorgen dat er in het convenant een oplossing komt, zodat in ieder geval in die leemte wordt voorzien. Dat is voor mij niet LX. Daar hoort namelijk een gezamenlijke analyse bij, terwijl wij zoeken, althans ik zoek, naar wat die boa moet doen als hij iets ziet dat buiten zijn bevoegdheid ligt. In zo'n geval moet hij acuut kunnen handelen of acuut kunnen schakelen. Hoe goed bedoeld het ook is, maar dat is per definitie niet LX. Daar gaat immers een dag of twee of in ieder geval tijd overheen. Dat is niet de oplossing voor die acute situatie, maar hooguit voor strategische dingen. Hoe verwacht u dat door uw collega en uzelf voorzien wordt in dat gat van handelingsleemte?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk dat er twee situaties zijn. In eerste instantie is er de situatie als het gaat om het identificeren. We hadden het er net al over. Als we de Rotterdamse methode kunnen doorvoeren, is er rechtstreeks contact met de politie en in die gezamenlijkheid kan een persoon zo snel mogelijk geïdentificeerd worden. Je bent de tijd kwijt die je nodig hebt om iemand staande te houden voordat de politie ter plekke zou zijn. Dat hoor je ook van de boa's. Je vermindert de zeer onaangename situatie — ik druk me deze keer diplomatiek uit — want je weet tamelijk snel wie je voor je hebt. Dan kun je ook gaan acteren.

Uw tweede vraag gaat over de situatie dat je iets ziet dat buiten de bevoegdheid van een boa valt. Dan heb je vooral het contact met de politie ter plekke. Meneer Schutz zegt nu dat die politie niet ter plekke is, maar dat is dan toch wel waar je op moet terugvallen, want daar zit het gezag.

De heer **Prickaert** (PVV):

Ik heb de brief waar de staatssecretaris nu aan refereert natuurlijk ook gelezen. De minister van Justitie en Veiligheid zegt eigenlijk letterlijk dat de spoorwegpolitie nooit is opgeheven, maar dat de taken zijn overgeheveld naar het landelijke systeem. Mijn vraag sluit aan op wat meneer Schutz net aangeeft. Ik heb met meerdere boa's gesproken, niet alleen bij de NS maar ook bijvoorbeeld bij Arriva. Zij zeggen eigenlijk allemaal hetzelfde. Op het moment dat ze iemand staande willen houden of op het moment dat er een hele agressieve situatie ontstaat, kunnen ze bellen tot ze een ons wegen. Ze krijgen heel vaak te horen dat de politie plaatselijk helemaal geen capaciteit heeft om daar snel ter plekke te zijn. Dat is waar de boa's tegenaan lopen. Dat zorgt er ook voor dat er heel veel situaties ontstaan waarbij dus inderdaad uiteindelijk medewerkers van bijvoorbeeld de NS mishandeld worden. Dat is ook mijn vraag: wat zou de staatssecretaris ervan vinden om de spoorwegpolitie weer terug te krijgen? Ik vind het namelijk heel bijzonder. Vanwege de bodycams nu bij de NS, waar Arriva overigens al sinds 2012 over beschikt, denken we allemaal dat daarmee de agressie gaat afnemen. We zien ondertussen de cijfers alleen maar stijgen en stijgen en stijgen. Ik gaf al aan in mijn inbreng dat er alleen al in de eerste drie kwartalen van dit jaar meer dan 5.000 meldingen zijn.

De **voorzitter**:

Wilt u naar uw vraag gaan?

De heer **Prickaert** (PVV):

Ja. Dan denk ik bij mezelf dat de staatssecretaris dan ook tot de conclusie moet komen dat het een keer is weggehaald bij de spoorwegen, dus bij de NS, en dat dat moet

terugkomen wil je echt wat kunnen doen aan de agressie op dit moment in het openbaar vervoer. Hoe reflecteert de staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris **Bertram**:

Misschien is het volgende het beste wat ik kan doen. Als het gaat om het identificeren hoop ik dat je met de overeenkomst die AenM met JenV en mijn eigen departement heeft om dat Rotterdamse model uit te voeren, in ieder geval een deel van die problematiek kwijt bent. Hoe langer het duurt voordat we iemand geïdentificeerd hebben, hoe groter de agressie wordt en hoe ingewikkelder de relatie met zo iemand zit. Dat is door boa's ook echt zo gezien.

In de tweede categorie gaat het niet om het identificeren, maar gaat het om een situatie waarin je eigenlijk zelf niet bevoegd bent. Ik zal deze meenemen. We zijn het boa-stelsel nog aan het bekijken, ook met JenV. Ik zeg u toe dat we dit punt gaan bespreken. Ik zie het herintroduceren van een spoorwepolitie zo een-twee-drie niet gebeuren. Daar hebben we ooit afstand van gedaan. Het zit nu in het politiestelsel. Ik zeg u toe dat ik dat met de collega van JenV bespreek. Het zal dan met name om het volgende punt gaan. Wat gebeurt er nu en waar komt dan die bijstand vandaan als een boa zich in een situatie bevindt die uiteindelijk de eigen bevoegdheid te buiten gaat? Hoe zouden we dat moeten organiseren?

De **voorzitter**:

Meneer Prickaert, uw laatste interruptie. Graag kort.

De heer **Prickaert** (PVV):

Een vervolgininterruptie. Ik vraag me af hoe de staatssecretaris dat dan voor zich ziet. Stel dat de boa's toegang krijgen tot het Rotterdamse systeem, om daar maar even over te spreken, en zij krijgen een melding dat de persoon die zij staande hebben gehouden onmiddellijk aangehouden moet worden. Dat kunnen ze niet zelf. Daar hebben ze echt politieassistentie bij nodig. Vervolgens is die politie in geen velden of wegen te bekennen, want die is met andere zaken bezig. Hoe denkt de staatssecretaris dan dat dat de situatie oplost? Ik vraag me dat echt oprecht af.

Staatssecretaris **Bertram**:

Toen ik in het Rotterdamse was, heb ik daar gesproken met de boa's, die exact wisten wat zij moesten doen en die contact hadden met de Rotterdamse politie. Dat was echt een een-op-een. Voor de boa's was het een groot voordeel dat ze vrij snel wisten of dit de persoon was die hij beweerde te zijn, waardoor ze niet een halfuur of een uur iemand moeten vasthouden zonder te weten wat ze moeten doen. Dan wordt de situatie er namelijk niet beter op. Dat was het grote probleem en dat los je hiermee op. Voor de politie was het grote voordeel dat ze niet aan moesten komen rijden. Dat scheelde ze uren werk. In die zin waren beide partijen daar tevreden over. Ik hoop dat dat dus ook gaat gelden in de nieuwe situatie en dat we dit gaan toepassen. Ik zie uw probleem als een boa buiten zijn bevoegdheid om niet kan acteren. Dat ga ik met de collega van JenV bespreken.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Dan heb ik nog een aantal vragen in het mapje sociale veiligheid. Eén vraag was nog van de heer Prickaertz. Die ging over de boa-bevoegdheid in 2022 in relatie tot de hoofdconducteurs. Ik kan u zeggen dat er momenteel gesprekken worden gevoerd met de NS over de uitvoering van de afspraak dat iedere conducteur die dat wil ov-boa kan worden. We verwachten dat daar eind dit jaar meer duidelijkheid over komt. Dat moet uiteraard ook vanuit de NS komen.

Er was nog een vraag van de heer Schutz en de heer Prickaertz over ov-boa's, die alleen met hun stem iemand mogen bevriezen, maar verder niet. Wat is daarvoor de concrete oplossing? Die hebben we eigenlijk net al besproken. Dat zit dus inderdaad in de evaluatie van het boa-stelsel. Daar kom ik zo snel mogelijk op terug. Dat heb ik net toegezegd.

Ik heb nog een vraag van de heer Goudzwaard over de taakstraffen. De NS maakt hier afspraken over met de reclassering. Wij hebben als concessieverlener niet echt zicht op de precieze aantallen waar het over gaat. We hebben ook niet per se signalen van de NS — het kan zijn dat u die wel heeft — dat er belemmeringen zouden zijn om deze aanpak vaker toe te passen. Als dat wel zo is, dan ga ik dat uiteraard bespreken, maar bij de check net hadden wij dat niet.

Dan heeft de heer Prickaertz nog gevraagd hoe het staat met de motie-Prickaertz/Vondeling over boetes innen van asielzoekers. Er is een vraag van de heer Ellian van 5 oktober. Daarmee is deze vraag ook al beantwoord. Hebben we dat antwoord? Ik zal dat in de tweede ronde even aanreiken. Dat scheelt weer een interruptie.

De voorzitter:

Ik zie nog de heer Goudzwaard.

Staatssecretaris Bertram:

Dat had ik eigenlijk niet moeten doen.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van de heer Goudzwaard.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik wacht even totdat de staatssecretaris haar microfoon uit heeft. Maakt niet uit! JA21 vraagt zich af waarom we daders niet herkenbare jasjes laten aandoen. Daar zit een opvoedkundig aspect achter: je mag ook wel een beetje die prikkende ogen voelen. Mijn partij denkt echt dat zoiets een ontmoedigend effect heeft om je nogmaals schuldig te maken aan vandalisme, bedreigingen, spugen of wat dan ook. Ik kom er nogmaals op terug. Ik zie die mensen niet zo herkenbaar. Waarom laten we deze gouden kans liggen, staatssecretaris?

Staatssecretaris Bertram:

Als we het gesprek hebben met de NS over die taakstraffen — we zitten natuurlijk heel veel met ze om de tafel — zal ik dit punt meenemen. Ze hebben daar namelijk wel een eigen bevoegdheid in. Ik kan deze suggestie prima met ze doornemen, maar ik ben uiteraard niet degene die daar een beslissende stem in heeft.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Heel eerlijk, mijn vraag aan de staatssecretaris was eigenlijk: ziet zij in deze manier van straffen een gouden kans? Daar zegt de staatssecretaris helemaal niks over, behalve het feit dat ze het gaat opnemen met de NS. Nee, ik vraag dit kabinet: wat vinden jullie ervan?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik blijf toch bij mijn antwoord. Ik vind dat vervoerders daar zelf een oordeel over moeten kunnen vellen, want ik kan daar wel allerlei opvattingen over hebben, maar uiteindelijk betekent het dat het wel door je eigen organisatie georganiseerd moet worden. Ik wil dat dus heel graag met de NS oppakken. Ik wil er ook nog op terugkomen, maar ik wil dat wel even ook met hen kunnen bespreken.

Dan heb ik alleen nog het blokje overig.

De **voorzitter**:

Het laatste blokje. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Bertram**:

Er was een vraag van de heer De Hoop over de defecte liften. Het is overigens terecht dat ook de heer De Hoop zei dat toegankelijkheid misschien niet helemaal achteraan zou moeten komen. Het is namelijk heel erg van belang dat we dit zo goed mogelijk doen. Op zeventien stations met herhaald vandalisme zijn recent camera's geplaatst. Daarnaast zijn vier mobiele cameramasten en vier mobiele camera-units beschikbaar die binnen een à twee weken inzetbaar zijn. ProRail repareert een defecte lift zo snel mogelijk en heeft contacten met haar leveranciers waarin de KPI's zijn opgenomen over beschikbaarheid en hersteltijden. Ik heb dat zelf ook besproken met de NS toen ik met een aantal mensen op pad was geweest die met een beperking moeten leven en die dus in de praktijk ervaren wat het is als zo'n lift het niet doet. Mijn indruk is in ieder geval dat er echt hard aan wordt gewerkt om als er een defect is, dat defect zo snel mogelijk op te lossen.

Er was nog een vraag van de heer De Hoop over sabotageacties. Ik zou eigenlijk haast willen verzuchten: ik wou ook dat ik het wist. Want ook hier geldt dat het ov van ons allemaal is. 40 meldingen op Prinsjesdag en wat er nu bij Delft is gebeurd, is gewoon echt heel ingrijpend. Daar moet zo snel mogelijk actie op komen. Het eerlijke antwoord is wel dat het OM hiermee bezig is. Ook daar heb ik de collega laatst nog over gesproken. Er wordt enorm hard aan gewerkt. Het moet zorgvuldig gebeuren. Als er ontwikkelingen zijn, laat ik dat uiteraard aan de Kamer weten.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Schutz over de Europese Commissie en de procedure. We voeren regelmatig het gesprek over de mededingingsprocedure. Die heeft betrekking op de huidige regels voor de capaciteitsverdeling. Omdat we al vrij snel het contact met Brussel hebben gehad, hebben we nu de gelegenheid gekregen om tot 12 november te reageren op de aanmeldingsbrief. We zijn dus in gesprek met Brussel en we proberen er op een goede manier uit te komen. Verder zijn dat natuurlijk zeer vertrouwelijke gesprekken, maar ik hou u uiteraard op de hoogte zodra dat kan.

Er was nog een vraag van de heer Huidekooper: kan de staatssecretaris toezeggen in de rijksvisie voor het ov de internationale dimensie niet te vergeten? Dit hoort haast bij

het blokje Brussel. Het antwoord is: dat gaan wij zeker toezeggen. Brussel zal ons daar zeker ook op attenderen, maar eerlijk gezegd vind ik het zelf ook van belang. Internationale verbindingen horen ondertussen eigenlijk tot onze infrastructuur.

Er was nog een vraag van de heer Prickaertz over misbruik van taxivervoer. Eerlijk gezegd is dat natuurlijk echt een onderwerp dat bij de minister van Asiel en Migratie thuishoort. Vanuit mijn vorige functie zou ik misschien een antwoord kunnen geven, maar ik laat dat toch bij de collega. Die kan u daar prima over informeren.

Dan waren er nog twee vragen van de heer Jumelet en de heer Goudzwaard over de eGates. Met de Eurostar zijn we het volgende aan het doen. In het convenant moeten heldere afspraken gemaakt worden over de inzet van de Koninklijke Marechaussee. AenM heeft daar natuurlijk het contract. Omdat ik zelf ook vind dat we er een keer uit moeten komen, ga ik direct na het herfstreces naar Amsterdam. Dat is niet vanwege deze vraag; dat stond serieus in mijn agenda. Het station wordt daar natuurlijk in het groot verbouwd, maar ik wil eigenlijk zelf eens even zien hoe dat nu met die eGates zit. Zodra ik daar meer van weet, laat ik het u weten. Ik doe dat samen met AenM en met de Koninklijke Marechaussee.

Dan was er nog een laatste vraag van de heer Goudzwaard. Die ging over de stakingen en of ik bereid ben om alle partijen bij elkaar om tafel te brengen; dat vroeg u net al. Het is natuurlijk een aangelegenheid van de provincies en de vervoerregio's, niet van IenW. De cao's zijn natuurlijk ook een aangelegenheid van werkgevers en vakbonden, dus ik vind eerlijk gezegd dat daar de gesprekken moeten plaatsvinden. Dat neemt niet weg dat we er uiteraard wel contacten over hebben, want ook hier geldt: er mag gestaakt worden, maar tegelijkertijd ondervinden gebruikers van het ov daar natuurlijk wel de consequenties van. Daarom houden we dat wel in de gaten, maar in eerste instantie moeten andere partijen met elkaar dat gesprek aangaan.

Dit was het volgens mij.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan gaan we naar de tweede termijn. De heer Goudzwaard heeft nog een onbeantwoorde vraag. Vooruit, vooruit. Ik ben soepel nu.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik had inderdaad de vraag gesteld over de Eurostar. Er knijpt het een en ander op dat dossier. Waarom wordt er nou niet doorgepakt? Is dat vanwege een technische belemmering, vanwege verantwoordelijkheden of vanwege geld? Het is een van die drie. Ik zou zeggen: geef maar aan welke van die drie. Dan kan ik daar iets mee doen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik put nu ook uit kennis vanuit mijn vorige plek. Het is een combinatie van factoren. De marechaussee kan een aantal reizigers aan, zoals dat ook in het contract is opgenomen. Dat betekent dat als een vervoerder meer mensen wil vervoeren, dat dan consequenties heeft voor de inzet van de Koninklijke Marechaussee. Dat kost geld. Laten we eerlijk zijn: dat is natuurlijk altijd een discussie, want partijen kunnen op verschillende manieren beleven wat er in het contract staat. Het tweede punt dat een rol speelt, is dus de interpretatie van wat is afgesproken. Dat zijn best grote, serieuze gesprekken. Er is ook best wat geld mee gemoeid. Het derde is: wat voor plek hebben die eGates, die ook

aangekocht en betaald moeten worden, in het geheel? Daarom wil ik zelf na het herfstreces naar het station in Amsterdam. Uiteindelijk is het natuurlijk van belang dat de Koninklijke Marechaussee daarmee akkoord gaat, want als je eGates gebruikt, dan kan dat niet zonder dat er iemand van de marechaussee bij staat; kijk ook maar op Schiphol. Je moet het dus altijd in die combinatie zien. Dat moet dan ook georganiseerd worden. Ik hoop dat ik nu iets vollediger ben.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. Dan gaan we nu wel naar de tweede termijn. U heeft per spreker 1 minuut en 40 seconden. Ik begin bij de heer Huidekooper. Ik wil voorstellen om twee interrupties te doen; dat lijkt mij wel voldoende. Kan de commissie daarmee instemmen? Ja. Dan begin ik bij de heer Huidekooper. Gaat uw gang.

De heer Huidekooper (D66):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording en aan de andere leden voor dit goede debat. Ik merk ook eensgezindheid hier in deze zaal met betrekking tot het openbaar vervoer, dat dat bereikbaar moet blijven voor iedereen, dat dat betaalbaar moet zijn en uiteraard dat de veiligheid daarin moet worden geborgd.

Ik hoop ook dat de staatssecretaris aan de slag gaat met die eensgezindheid hier vanuit deze Kamer. Ik denk dat zij op de goede weg is. Zoals ik in mijn eerste termijn ook al heb gezegd, denk ik dat de staatssecretaris de juiste dingen in gang heeft gezet. Ik wil daar ook wel even bij benadrukken dat er tegelijkertijd ook een kans ligt om echt te komen tot een heel innovatief systeem, dat geïntegreerd is. We focussen hier ook vaak op de risico's en op wat nog niet goed is, maar hier ligt ook een enorme kans. Dat wil ik ook even gezegd hebben.

Ik wil toch nog even grip krijgen op de korte termijn. Ik proef ook breder in deze zaal dat daar wel wat zorgen over leven. Er zijn nogal wat uitdagingen: van personeelstekorten tot handelingsverlegenheid bij boa's waardoor de veiligheid in gevaar komt, agressie die we zien toenemen, maar natuurlijk ook de bezuinigingen die nog in de boeken staan. Ik zou de staatssecretaris willen aansporen om door te gaan op het spoor om te komen tot dat toekomstbeeld van het openbaar vervoer. Daarbij wil ik haar ook op het hart drukken dat we echt moeten voorkomen dat het openbaar vervoer de komende jaren verder verschaalt en ervoor moeten zorgen dat het ook aantrekkelijk blijft voor jonge mensen, voor iedereen die graag in zou willen stappen, en dat het daar ook bereikbaar voor blijft.

Geen vragen, voorzitter, maar wel een korte beschouwing in deze tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Schutz van de VVD. Gaat uw gang.

De heer Schutz (VVD):

Dank u wel. Ik wil het toch nog een keer over de sociale veiligheid hebben. Ik wil eigenlijk met de staatssecretaris de ui samen even afpellen. Geen appeltje schillen, maar een ui pellen. Soms lopen de dingen door elkaar of gaan ze op een hoop. Het eerste is het identificeren van zwartrijders. We hebben het gehad over die registers. Ik zou graag zien dat we verkennen of het mogelijk is om eerder dan '28 die juridische belemmeringen weg te nemen en in de tussentijd te voorzien in een landelijke uitrol van de Rotterdamse praktijk. Dan doen we iets voor het nu en komt hopelijk het straks ietsje

eerder.

Het tweede element is geweld. Voor geweld tegen de ov-boa zelf heb je de bodycam en een wapenstok. Het wordt natuurlijk spannend als geweld zich keert tegen collega's, tegen conducteurs of tegen reizigers. Soms is het echt gewoon geweld, molest, en soms ook ongepast gedrag, aanranding of diefstal. Daar zitten elementen in die buiten de bevoegdheid van boa's liggen, maar waarin ze, omdat ze het zien of omdat ze in de onmiddellijke nabijheid zijn, een meerwaarde hebben als ze die situatie kunnen bevrozen. Niet zozeer bevoegdheden erbij, maar alleen maar even die situatie bevrozen. Daarom vind ik bevrozen zo belangrijk. Dat wilde ik benadrukken. Dat heeft niets te maken met zwartrijden, maar wel met die vervelende situaties.

Dan hebben we het gehad over seponeren en vervolgen. Niet iedere hoofdconductor zal honderd keer aangifte hebben gedaan waarvan bij één tot vervolging is overgegaan. Het was een voorbeeld van een specifieke persoon, maar daar wil ik eigenlijk wel wat aandacht voor. Ik ben dus ook wel benieuwd naar het antwoord dat collega Ellian heeft gekregen.

Dan als laatste. Ik heb in mijn eerste termijn collega Goudzwaard op het verkeerde been gezet door te verwijzen naar een motie van mevrouw Van der Plas. Dat was een motie van de heer Jumelet. Dat wou ik even rechtgezet hebben richting de heer Jumelet.

Dat was het.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Dank, voorzitter. Om te beginnen wil ik graag een tweeminutendebat aanvragen.

Dat gezegd hebbende, heb ik eigenlijk nog een vraag aan de staatssecretaris. De staatssecretaris zal ongetwijfeld gemerkt hebben dat ik in mijn inbreng heel erg heb ingezet op veiligheid. Ik heb daar ook een aantal vragen in gezet — daar is al eerder over gesproken — over bijvoorbeeld reisverboden. Ik weet inmiddels dat reisverboden niet permanent, maar alleen tijdelijk opgelegd kunnen worden. Ik heb een aantal toch knap ranzige voorbeelden gegeven in mijn inbreng. Ik ga die niet herhalen. Een aantal mensen waren daar redelijk van onder de indruk. Ik zal ze dus niet nog een keer herhalen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij het goed acht om toch eens in gesprek te gaan met haar collega van Justitie en Veiligheid om te kijken of er niet toch een mogelijkheid bestaat om dit soort mensen permanent uit het openbaar vervoer te laten verwijderen. Dit kan gewoon niet. Ik denk dat er voor bepaalde mensen gewoon absoluut geen plaats is in het openbaar vervoer en dat heeft alles te maken met de veiligheid van de overige reizigers. Vandaar dat ik die vraag gesteld heb.

Dan het rijbewijsregister. Ik heb hier een artikel uit Tubantia. Dat gaat toevallig ook over zwartrijders, maar voornamelijk op de probleemtrajecten. Laat ik het maar even zo noemen. De boa's geven daarin aan dat ze eigenlijk helemaal niks hebben aan een rijbewijsregister, omdat die mensen niet beschikken over een Nederlands rijbewijs. Dus dat heeft geen zin. In dat opzicht zou de Rotterdamse oplossing wel een absolute mogelijkheid zijn, alleen dan wel met politie staande bij — laat ik het zo zeggen — zodat

die snel aanwezig kan zijn.

Dat was eigenlijk het enige, voorzitter. Dan ben ik door mijn tweede termijn heen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Goudzwaard.

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter. Ik zit even naar mijn aantekeningen te kijken: wat is de afdrank van dit debat? Stakingen worden nu een beetje aangekeken. Daar werd in 2023 volgens mij actiever op gehandeld. Nu wordt eigenlijk door dit kabinet gezegd: "Jongens, succes ermee. Als het echt de spuigaten uit gaat lopen, misschien dat we dan in actie komen."

Dan de eGates. Er is volgens mij toegezegd: we gaan in de zomer in gesprek. Nu wordt er gezegd: ik zou weleens willen kijken waar het eigenlijk over gaat. Dus dat komt niet heel erg sterk over.

Dan de boa en RTIC. Gaat dat dan op hele korte termijn werken? Gaat dat landelijk ook heel erg werken? Ik ben bang dat dat onze conducteurs niet gaat helpen. Ik vind het ook heel erg jammer dat er totaal geen noodzaak, spoed uit Justitie en Veiligheid en uit IenW komt om te staan voor onze conducteurs. Er wordt gezegd: misschien komt die strafketendatabank in 2028, als het kan. Het lijkt alsof het volk zich moet aanpassen aan de software en de jurisprudentie die daarmee samenhangt in plaats van dat dat andersom werkt. Ik ben daar dus heel teleurgesteld in en ik hoop echt op beterschap. Ik heb er een beetje een hard hoofd in en ik baal ervan dat ik dan met dit gevoel deze commissie afsluit.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Wat ik merk in het debat is dat de staatssecretaris heel graag echt stappen wil zetten op het openbaar vervoer, maar dat de ruimte die zij daarin heeft vrij beperkt is. Dat komt door de financiële ruimte die de coalitie de staatssecretaris heeft gegeven en dat vind ik heel erg jammer. In een van de brieven stond ook nadrukkelijk dat stabiliteit van geldstromen nodig is en dat erop gestuurd moet worden. Volgens mij is er gewoon één ding heel erg nodig, namelijk dat er geïnvesteerd wordt in infrastructuur en zeker in het openbaar vervoer.

Er kwam tijdens het debat of net daarvoor weer een zorgwekkend rapport van de Rekenkamer over militaire mobiliteit, over dat groot militair transport niet over het openbaar vervoer kan in Nederland. Ik hoop dat de noodzaak niet zo groot is als we die soms inschatten en voelen met elkaar. Dat is nog iets wat het openbaar vervoer zo belangrijk maakt. Het gaat ook over onze weerbaarheid. Ik zal de vragen die ik daarover heb nu niet stellen. Die zal ik nog schriftelijk aan de staatssecretaris en de minister doen toekomen. Ik hoop dat die beantwoord kunnen worden voor het begrotingsdebat, omdat ik denk dat het daar een betere plek kan krijgen. Dan voeren we verder het debat met de staatssecretaris en de minister. Ik hoop ook dat we dan meer kunnen investeren en dat

we de bezuinigingen die boven dit debat hangen, nog van tafel kunnen krijgen op korte termijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Even een korte schorsing. U zegt één minuut. Dat is wel heel kort. Laten we drie minuten schorsen, of vijf. We schorsen vijf minuten.

De vergadering wordt van 19.44 uur tot 19.51 uur geschorst.

De voorzitter:

Dan gaan we verder met het laatste: de beantwoording door de staatssecretaris in de tweede termijn. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Bertram:

Voorzitter. Er waren nog een paar vragen. Tegen de heer Huidekooper zou ik willen zeggen: ik realiseer me dat het inderdaad een opgave is en dat dat inzicht er ook moet komen. Ik denk dat ik uw beeld deel dat er echt wel een soort gemeenschappelijkheid zit in wat we met het ov willen. We gaan dus proberen zo ver mogelijk te komen.

Tegen de heer Schutz zou ik het volgende willen zeggen. U noemde de elementen van het identificeren van zwartrijders en het geweld buiten de bevoegdheid. Ik had het ook al tegen de heer Prickaert gezegd, maar in de brief die er komt bij het convenant Sociale Veiligheid zal ik expliciet op deze punten ingaan.

Dan was er nog een vraag van de heer Prickaert over de reisverboden. Het OM heeft een leidraad. Die zegt eigenlijk dat zo'n reisverbod al heel snel buiten de grenzen van de proportionaliteit valt. Dat is toch iets waar je je natuurlijk aan moet houden. Ik wil het dus echt nog een keer met de collega bespreken, maar ik vermoed dat ik daarmee niet heel veel verder kom. Het is de leidraad van het OM waarin dit natuurlijk een plek heeft gekregen, maar ik ben altijd bereid om dat toch nog een keer met de collega op te nemen.

Tegen de heer Goudzwaard zou ik willen zeggen: het is een beetje jammer dat u teleurgesteld uit het debat weggaat. Kijk naar wat er wél is gebeurd, van de bodycams en het aanpakken van de stations tot en met het uitrollen van de Rotterdamse methode. Er is echt heel hard aan gewerkt om dat voor elkaar te krijgen. Ik hoop toch dat u, als u nog eens terugkijkt op dit debat, denkt: er is toch best veel wel gebeurd.

Dan de eGates.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er nog een interruptie van de heer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Ja, over die proportionaliteit. Dat begrijp ik. Ik snap dat als je zwartrijdt en wordt gepakt, je niet de rest van je leven niet meer in het ov kan, maar proportionaliteit is natuurlijk ook iets anders. Als je als zwartrijder een conducteur arbeidsongeschikt slaat, waardoor die

de rest van zijn leven niet meer kan werken, dan wordt proportionaliteit ook iets anders. Waarom zou je dan na drie maanden wel weer op het spoor kunnen, terwijl degene die het slachtoffer van je handelen is, de rest van zijn leven thuiszit? Proportionaliteit werkt dus twee kanten op. Dat geeft misschien ook ruimte om te differentiëren.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik beloof u dat ik dat ook met de collega van JenV opneem. Tegelijkertijd is het goed om te weten dat het OM uiteraard ook zicht houdt op de proportionaliteit en op wat uiteindelijk wel of niet bij de rechter stand kan houden. Maar verder neem ik dit zeker op, ook met het voorbeeld dat u erbij noemde.

Voorzitter. Tegen de heer De Hoop zou ik willen zeggen: we hebben het inderdaad amper over de weerbaarheid gehad in dit debat, maar we gaan nog allerlei nieuwe momenten krijgen. U weet van mij dat ik dat zelf heel belangrijk vind. Met name het nieuwe rapport dat we nu van de Rekenkamer hebben gekregen, gaat daar zeker bij helpen. Ook in het stuk dat de minister en ik vrijdag presenteren, gaan wij natuurlijk op de weerbaarheid in. Ik denk dat dat ook weer nieuwe ... Ik had "munitie" willen zeggen, maar dat is een beetje gek bij militaire weerbaarheid. Dat kan dus een nieuwe lading aan de discussie geven.

Voorzitter. Dat was 'm, dacht ik.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Prickaertz heel moeilijk kijken. Gaat uw gang.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Ja, terwijl ik al naar het toilet geweest ben. Excuus dat ik iets later binnenkwam en dat jullie alweer begonnen waren. Ik was even benieuwd naar de uitleg over de motie-Prickaertz/Vondeling. De staatssecretaris had toegezegd daar in de tweede termijn op terug te komen met de uitleg die is gegeven bij een vraag van, begrijp ik, de heer Ellian. Daar wacht ik eigenlijk nog steeds op, vandaar.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dit is het mapje. Ik had het net ook al even gedeeld. Ik zal ervoor zorgen dat u het krijgt.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Hartstikke goed, dank u wel.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat gaat weer netjes via de bode.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan hebben we de beantwoording gehad. Dank aan de Kamerleden voor de gestelde vragen. Dank aan de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Dan hebben we nog de toezeggingen die vandaag gedaan zijn.

- De staatssecretaris informeert in het voorjaar van 2027 de Kamer over de resultaten van de bereikbaarheidsanalyse en de uitkomsten van de gesprekken die gevoerd zijn met de sector en de verschillende regio's.

- De staatssecretaris informeert de Kamer in het begin van 2027 over de resultaten van gesprekken met vervoerders over de introductie van een vorm van een ov-kortingskaart voor specifieke doelgroepen.
- De staatssecretaris informeert de Kamer in de brief over het convenant Sociale Veiligheid, die binnen enkele weken wordt ingediend, over de mogelijkheden met betrekking tot de invoering van een fotoherkenningssysteem, en gaat in deze brief ook in op het uitbreiden van de registertoegang van ov-boa's voor 2028.
- De staatssecretaris gaat in gesprek met de diverse vervoerders over de mogelijkheden met betrekking tot de zichtbare invulling van taakstraffen bij de vervoerders en koppelt hierover terug aan de Kamer.

Het lid Prickaertz heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

Wij zoeken nog wat scherpste op de vierde toezegging. De vraag bij die toezegging is de termijn. Voor de kerst? Oké, dat is dan bij dezen bevestigd.

De heer **Huidekooper** (D66):

Even voor de administratie, voorzitter. Ik hoorde de heer De Hoop net zeggen dat hij nog verzocht om vragen die hij ging stellen over weerbaarheid van het spoor voor de begroting te beantwoorden. Ik heb die vragen ook gesteld. Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat die ook voor de begroting worden beantwoord?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik heb ze zelf nog niet gezien, maar we gaan uiteraard ons best doen.

De heer **Schutz** (VVD):

De staatssecretaris heeft volgens mij ook toegezegd dat ze in de brief over het Landelijk convenant Sociale Veiligheid zou terugkomen op de vier elementen van de ui, als het ware. Waren het er twee? Nee, drie. Ik vertel me. Het waren drie elementen. Ik wilde dus graag vragen of die ook worden toegevoegd.

De **voorzitter**:

Die voegen we dan ook toe. De drie elementen van de ui. Het wordt steeds interessanter. Als laatste zie ik de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Het is mij niet helemaal helder of het nou een toezegging was, maar er ging volgens mij nog iets gebeuren met gesprekken en bezoeken omtrent de eGates. Dat heb ik even niet helder voor de bril.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zit heel even te kijken of ik dat met een rapportage kan mee laten gaan in plaats van met een apart briefje, want dat zou wel handig zijn. We gaan de Kamer er sowieso over informeren, maar ik geef als het goed is zo even aan uw voorzitter mee in welke rapportage ik dat dan een plek geef.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie toch nog een hand, van de heer Huidekooper.

De heer **Huidekooper** (D66):

Toch nog één, excuus. Toch weer die administratie. Ik had ook nog de toezegging gevraagd om het internationale treinverkeer mee te nemen in de rijksvisie op het ov. Dat hoorde ik net niet terug. Wel? O, dan heb ik net niet goed opgelet. Dank.

De **voorzitter**:

Dan gaan we het hierbij laten. Ik dank nogmaals de staatssecretaris voor de beantwoording, iedereen voor het aanwezig zijn en de mensen die meekijken. Ik wens u nog een hele fijne avond. Dank u wel.

Sluiting 20.00 uur.