

## Tweede Kamer, Openbaar vervoer en taxi

### VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

#### Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 20 februari 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 23 juli 2024 inzake evaluatie vijfkwartiersdienstregeling Ameland (31409, nr. 461);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 17 oktober 2024 inzake reactie op verzoek commissie over een burgerbrief omtrent onterechte incheckplicht voor ov-abonnementhouders (23645, nr. 831);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 december 2024 inzake afschrift brief aan KNV over uitstel invoering Centrale Database Taxivervoer (CDT) en noodzaak grootschalige pilot (31521, nr. 139);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 11 februari 2025 inzake stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen ov & taxi (23645, nr. 834).

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

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

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

**Voorzitter: Peter de Groot**

**Griffier: Wiendels**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, El Abassi, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Pierik en Veltman, en de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 10.02 uur.

De **voorzitter**:

Een hele goede morgen, dames en heren. Hartelijk welkom bij dit commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Een hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune en natuurlijk ook aan de mensen die dit op afstand via de livestream volgen. We gaan vandaag het debat voeren over dit onderwerp. Hartelijk welkom aan de staatssecretaris en de ondersteuning die straks zal helpen bij de beantwoording van de vragen van de leden.

Ik wil een aantal voorstellen doen. We hebben als commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gisteren met elkaar gesproken over hoe wij de debatten doen en we hebben een aantal afspraken gemaakt. Een van die afspraken is dat we voorlopig even afstappen van het gebruik dat we vragen beantwoorden aan het eind van blokjes. Dat zal dus betekenen dat leden bij de beantwoording door de staatssecretaris direct de mogelijkheid hebben om te interrumperen. We gaan kijken hoe dat loopt. Ik zou ook willen voorstellen dat in de eerste termijn van de leden de spreektijd vijf minuten is, met een onbeperkt aantal interrupties. Dat is vandaag gelijk het tweede experiment. Dat betekent wel dat ik heel hard ga handhaven op de 45 seconden, want dat is een voorwaarde om het debat tijdig te kunnen afronden. Ik zou willen zeggen: het vergt dus

iets van uw interruptiekunsten. Als het de spuigaten uitloopt, gaan we dus gewoon het aantal interrupties weer beperken. Dit zou ik voorafgaand aan dit debat aan spelregels willen noemen. Als voorzitter heb ik er zin in en ik hoop u ook. Laten we dus van start gaan. Ik zie de heer De Hoop als eerste spreker, of wellicht met een punt van orde.

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

Voorzitter, voor het begin van het debat heb ik een punt van orde. Dat is het volgende. Wij hebben afgelopen dinsdag bij de plenaire regeling van werkzaamheden een brief aan de minister van Volkshuisvesting gevraagd naar aanleiding van het bericht dat er honderdduizenden woningen op de tocht staan. De Kamer heeft dat verzoek ook gesteund, maar zonder verdere toelichting weigerde de minister om die brief voor het debat naar ons te sturen. Ik vind dat eigenlijk toch van weinig respect voor de Kamer getuigen. Ik wil er toch een punt van maken dat het nu niet gebeurd is, terwijl we de afspraak hebben dat als we als Kamer een verzoek indienen, dat door het kabinet ingewilligd wordt.

De **voorzitter**:

Staat genoteerd, zou ik zeggen. We kunnen er, denk ik, nu weinig aan veranderen. De heer Olger Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik ben voor een heel levendig debat, dus ik vind onbeperkt interrumpen op zichzelf als experiment wel een uitdaging. Ik weet alleen niet of we dat waar kunnen maken omdat we ook met de tijd zitten. Misschien is het dus goed om gaandeweg dit debat even te evalueren hoe realistisch het is. In alle eerlijkheid: ik had gisteren de afspraak ook niet helemaal zo begrepen.

De **voorzitter**:

Dat is gisteren niet zo besproken, maar ik zie het in andere commissies wel gebeuren en dat gaat heel goed, ook binnen de gestelde tijden. Het vergt echter iets van u als leden, namelijk om de interrupties kort en bondig te doen. Als het qua tijd uit de hand dreigt te lopen, kunt u op me rekenen. Ik zal dan het aantal interrupties beperken. Laten we nu vooral starten en geen tijd verliezen. De heer De Hoop, ik wil u dus het woord geven, namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

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

Dank, voorzitter. Er zijn eigenlijk maar weinig onderwerpen waar we het als Kamer van links tot rechts heel erg over eens zijn. Twee van die onderwerpen komen vandaag wel aan de orde. We willen allemaal goed en betaalbaar openbaar vervoer en we willen allemaal voldoende woningen. Toch lukt dat niet. Het lukt niet om het ov betaalbaarder te maken. Het lukt ook bij lange na niet om voldoende woningen te bouwen. Je zou er misschien wel moedeloos van kunnen worden, want als we hier vandaag met elkaar het besluit zouden nemen dat de dreigende bezuinigingen op het ov worden teruggedraaid, dan zouden we behoorlijk wat problemen voor mensen in dit land kunnen oplossen.

Voorzitter. Gelukkig ben ik van nature optimistisch ingesteld. En de samenleving vraagt van ons als Kamer om niet moedeloos te worden, maar strijdbaar te zijn, strijdbaar om de problemen op te lossen van mensen die geen betaalbare woning kunnen vinden. We moeten ook strijdbaar zijn om ervoor te zorgen dat iedereen in Nederland voor een fatsoenlijke prijs met het ov naar werk, studie of familie kan reizen. Als we eerlijk zijn,

kunnen we niet anders dan constateren dat het kabinet van het openbaar vervoer helaas een behoorlijke puinhoop dreigt te maken. Als we niks doen, dan dreigen de kaartjes van trein en bus volgens jaar weer fors duurder te worden, en dat terwijl Nederland qua ov al een van de duurste landen van Europa is. Als we niets doen, dan wordt er bijna 350 miljoen bezuinigd: 110 miljoen op regionaal ov en 225 miljoen op de studenten-ov-kaart. Dat treft vooral regionaal ov. Als we niets doen, dan dreigen in veel regio's de woningbouwplannen te stranden omdat woningen niet goed bereikbaar zijn. Als we niets doen, dan dreigen bussen, treinen, trams en metro's te worden geschrapt.

**De voorzitter:**

U hebt een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

**De heer Heutink (PVV):**

Iedereen heeft vanochtend op de landelijke televisie kunnen zien dat meneer De Hoop goedkoop aan het scoren was. Wat gebeurde daar? Hij heeft geen enkele kritische vraag gekregen. Daarnaast gaf hij geen antwoord op de vragen die hij wel kreeg. Ik wil nu dus heel graag weten, om het eens en voor altijd duidelijk te krijgen wat voor prioriteiten meneer De Hoop en zijn partij aan dit kabinet meegeven. We zien dat het wensenlijstje van GroenLinks-Partij van de Arbeid enorm is: er moet meer geld naar defensie en er moet meer geld naar zorg. Op alle fronten, overal moet meer geld naartoe. Dan is de vraag — politiek is keuzes maken — welke keuzes GroenLinks-Partij van de Arbeid gaat maken. Want niet alles kan zomaar.

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

Ik moet toch wel zeggen dat ik er heel erg blij van word dat de heer Heutink zijn wakker vanochtend om 07.00 uur had gezet om naar mij te kijken. Dat is allereerst ontzettend fijn!

Het enige wat ik vandaag in het debat vraag aan de staatssecretaris en de coalitiepartijen, is: houd je aan je eigen coalitieakkoord. Nota bene deze coalitie heeft gezegd: we vinden dat elke regio telt; we vinden dat we meer moeten investeren in het openbaar vervoer. Deze coalitie bezuinigt op het openbaar vervoer. Deze coalitie, die gezegd heeft "er moet meer geld naar de Nedersaksenlijn en de Lelylijn", heeft nul euro extra uitgetrokken. Het enige wat ik op dit moment vraag, is: houd je aan je eigen coalitieakkoord.

Dan financieel. De staatssecretaris heeft zelf gezegd dat hij zijn best gaat doen om een structurele oplossing te vinden voor de NS-tickets. De staatssecretaris heeft zelf gezegd dat hij die bezuiniging van 110 miljoen wil voorkomen; daar houd ik hem aan. Als u mij vraagt hoe we dat moeten betalen, zeg ik dat ik vind dat we dat niet uit het Mobiliteitsfonds moeten betalen. Ik vind dat we dat niet uit de IenW-begroting moeten halen, omdat al het geld dat daar zit, al heel belangrijk is. Daar moet het niet vandaan komen. We moeten het geld eerlijker verdelen in Nederland. We kunnen de winstbelasting verhogen, we kunnen belastingontwijking aanpakken, we kunnen oneerlijke belastingkorting aanpakken en we kunnen een eerlijker aandeel van vermogenden vragen. Dat zijn keuzes die dit kabinet niet maakt, maar dat kun je gewoon doen. De bedragen waarover we het hebben, namelijk 110 miljoen aan BDU-gelden en 225 miljoen voor het studenten-ov, zijn niet duizelingwekkend. Dat zijn gewoon keuzes die je kunt maken, als de politieke wil er is.

De heer **Heutink** (PVV):

De staatssecretaris heeft al eerder, in een vorig debat, aangegeven dat hij gaat onderzoeken wat de effecten zijn van de budgetkorting op de BDU. De resultaten daarvan zijn er nog niet. Wat meneer De Hoop ook had kunnen doen, is wachten op die resultaten en dan het gesprek aangaan over wat de effecten zijn, in plaats van de staatssecretaris hier nu bestempelen als iemand die er een puinhoop van maakt. Er is gewoon een algehele budgetkorting. Dat had meneer De Hoop toch ook kunnen doen, vraag ik aan hem. Dat was veel chiquer geweest.

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

Ik zal vertellen wat chic was geweest: als deze coalitiepartijen hadden opgelet bij de onderhandelingen. Als je scherp had gehad dat die 10% korting het ov zo hard had geraakt, had meneer Heutink toch ook gezegd: joh, volgens mij is dit niet de bedoeling? Dan hadden VVD, NSC en BBB toch ook gedacht: oei, hier moeten we even scherp op zijn? Dat heeft men over het hoofd gezien. Als je een fout maakt, moet je dat erkennen en dan moet je er wat aan doen. Ik merk dat de coalitie dat nu nog niet doet. Laten we daar nou vandaag met elkaar in dit debat een oplossing voor zoeken. Dat maakt mij niet uit omdat GroenLinks-Partij van de Arbeid dat vindt, maar dat maakt mij uit omdat er heel veel mensen in het openbaar vervoer werken die zich zorgen maken, omdat de kaartjes 12% duurder worden en omdat er bus- en tramlijnen worden geschrapt als we nu niks doen. Het lijkt mij toch dat we dat niet willen met elkaar. Daar kunnen we vandaag een oplossing voor vinden.

De **voorzitter**:

Ik zou nog één opmerking willen maken. Bij vrij interrumpen hoort ook dat de antwoorden op de interrupties kort zijn. Anders werkt het niet. Dat was ik vergeten te zeggen, meneer De Hoop. Het tweede interruptiedebatje ging al stukken sneller, dus dat is heel goed. Meneer Heutink, gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan blijft het bij roepen, bij constateren. Ik vraag aan meneer De Hoop om met een suggestie te komen. Kom met een suggestie die draaglijk is. Kom niet met de oeroude kreet van GroenLinks-Partij van de Arbeid: we gaan de vermogenden meer belasten. Dat is altijd het eerste waarnaar ze grijpen bij het zoeken van een dekking. Kom dan ook met iets concreets, met iets waar we het daadwerkelijk met elkaar over hebben en niet met iets wat zomaar uit de lucht gegrepen is en waar echt niemand wat mee kan.

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

Dat is een heldere oproep. Alleen, ik vind die wel onterecht. Nota bene de staatssecretaris heeft gezegd: ik wil met de minister van Financiën bekijken wat voor oplossingen we kunnen vinden. Laat ik het volgende zeggen. Ik vind dat het geld niet bij de lenW-begroting vandaan mag komen. Ik zou dat heel onverantwoord vinden. Ik vind dat de staatssecretaris met zijn vuist op tafel moet slaan bij de minister van Financiën. Als hij niet in staat is om daar geld weg te krijgen, zie ik als enige oplossing nog — maar dat vind ik zeer onwenselijk — om binnen die 2,5 miljard te kijken of we die 110 miljoen structureel kunnen dekken. Dat zou een noodoplossing kunnen zijn, maar ik vind die onverantwoord. Ik vind dat de staatssecretaris moet bekijken wat hij binnen de begroting voor volgend jaar kan vinden, bij de Voorjaarsnota. U kunt zeggen: dit is vroeg. Maar nee, dit is het laatste moment dat wij het debat hebben met de staatssecretaris. Vandaar dat het nu mijn oproep is.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Op zich is dit een goed debat. We moeten als politiek prioriteiten aangeven. We moeten aangeven hoe we het vervolgens betalen. Ik ben op zich blij dat de heer De Hoop daartoe een poging doet; dat waardeer ik. Tegelijkertijd moeten we wel opties noemen die kunnen en realistisch zijn. Ik wil dus toch even doorgaan op het punt van die 2,5 miljard, die we natuurlijk hebben voor de ontsluiting van woningbouw; daar hebben we het zojuist ook over gehad. In principe is dat eenmalig. Het is een envelop van vijf keer 500 miljoen. Hoe wil de heer De Hoop daar structureel dit soort lasten uit dekken?

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

Dat zou dan niet structureel zijn. Dat zou een incidentele oplossing zijn om het voor dit jaar op te vangen. Ik vind dat heel erg onwenselijk, want we doen dat al jaren. Met de tickets van de NS vangen we al jarenlang incidenteel klappen op, omdat we niet in staat zijn om het structureel op te lossen.

Dan zou ik toch een vraag terug willen stellen aan de heer Olger van Dijk van NSC. Uw partij zei: elke regio telt. Uw partij zei: we willen meer investeren in openbaar vervoer. Het is toch ondraaglijk dat er nu bezuinigd wordt? Ik mag hopen dat ook NSC vandaag met mij op één lijn zit en daar wat aan wil doen.

De **voorzitter**:

Uw volgende interruptie, meneer Van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nu is het ook een interruptie aan NSC. Zo dadelijk kom ik op mijn bijdrage en daar mag de heer De Hoop uit ...

De **voorzitter**:

Dat mag zo meteen, ja.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het gaat hier over de dekking. Het is goed dat we naar een zorgvuldige dekking kijken. Er wordt al gekeken naar Financiën, om de koek groter te maken. Dat is een route die het kabinet volgens mij ook in eerste instantie bij de Voorjaarsnota zal moeten bekijken. Als die mogelijkheden er niet zijn — daar gaan we de staatssecretaris zo hopelijk over horen — zul je toch via de begrotingsregels, waarvan ik aanneem dat GroenLinks-Partij van de Arbeid die in principe hanteert, binnen de eigen begroting moeten kijken. Is de heer De Hoop het ermee eens dat als die route niet zou lukken, we het toch echt moeten vinden op de begroting van IenW?

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

Daar ben ik het niet mee eens. Daar ben ik het niet mee eens, omdat dit kabinet allereerst al veel te weinig heeft uitgetrokken voor de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Ik ben het er niet mee eens, omdat ik gisteren de hele dag door het Mobiliteitsfonds heb zitten bladeren en ik niet zou weten wat er draaglijk aan is om het daarvandaan te halen. Ik vind echt dat er bij de Voorjaarsnota, met de minister van Financiën, geld vrijgemaakt zou moeten worden. Waarom vind ik dat redelijk? Omdat deze staatssecretaris anders niet in staat is om zijn eigen coalitieakkoord uit te voeren. Ik zou dan als staatssecretaris tegen de minister van Financiën zeggen: als u wilt dat ik

überhaupt serieus deze portefeuille kan uitvoeren, moet u mij nu die ruimte geven. Als dat ook niet lukt — ik zou die constatering heel treurig vinden — moet je weer naar een incidentele oplossing kijken. Maar dat zou echt het laatste zijn wat ik zou willen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Mijn laatste vraag. Eigenlijk gaat het om prioriteiten. We voeren hier regelmatig debatten en verzoeken met moties om dan weer een ander project te doen. Ook Nieuw Sociaal Contract ziet af en toe het belang daarvan, maar wij zijn heel duidelijk in onze prioritering. Wij zeggen: de Nedersaksenlijn op één; daar moet nu geld voor komen. Daarna moet je misschien ook naar andere dingen kijken. Dit zou er misschien een kunnen zijn, maar zo zitten wij in de wedstrijd. Hoe zit GroenLinks-Partij van de Arbeid in die prioritering?

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

Mijn prioriteit is nu in ieder geval om de bezuinigingen die dreigen, te voorkomen. Dan heb ik het over die 110 miljoen van de BDU-gelden en over het studenten-ov. Dat is mijn prioriteit. Mijn tweede prioriteit zou zijn om de prijzen in het openbaar vervoer voor dit jaar te bevriezen, omdat het voor zo veel mensen onbetaalbaar is. Daarna moet je, vind ik, kijken naar voldoende structurele middelen voor de Nedersaksenlijn, en naar middelen voor de Lelylijn; dat vind ik echt broodnodig. Maar we moeten allereerst bezuinigingen voorkomen. Ik ben het met de heer Olger van Dijk eens dat die Nedersaksenlijn er moet komen. Maar om heel eerlijk te zijn ben ik een beetje cynisch geworden van hoe het kabinet er tot nu toe mee omgaat. Het zou mij dus verbazen als de heer Olger van Dijk daarvoor een miljard vrijspeelt bij de Voorjaarsnota. Laten we nu in ieder geval de bezuinigen die nu dreigen, voorkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Het klinkt niet alleen ernstig, het is ook gewoon ernstig. Niet alleen oppositiepartijen in de Kamer maken zich zorgen; in elk debat horen we ook dat de coalitiepartijen ontevreden zijn. Ook aan hen is beloofd dat er meer in plaats van minder wordt geïnvesteerd in ov. Toch vinden elke keer bedrijfsongevallen plaats. Eerst kwam ineens de bezuiniging van 110 miljoen voor het regionale ov, omdat het kabinet had besloten dat gemeenten een efficiëntiekorting van 10% moesten krijgen. Toen was het ov per ongeluk niet uitgezonderd, maar toch stond de bezuiniging al in de boeken. Deze staatssecretaris was daar niet blij mee, want het overkwam hem. Toen bleek bij de onderhandelingen voor de Onderwijsbegroting opeens dat er extra bezuinigd wordt op de ov-studentenkaart. De staatssecretaris was niet eens betrokken bij deze gesprekken. Maar ineens moet hij wel 225 miljoen extra bezuinigen op het ov.

Dan is er nog de kwestie van een extra tariefverhoging bij NS, die slechts voor één jaar is tegengehouden, en waar nog steeds geen structurele oplossing voor is gekomen. Hoeveel geld moet er gevonden worden om het huidige ov-budget op peil te houden en de tarieven niet fors te laten verhogen? En heeft de staatssecretaris al een beeld van wat hij bij de voorjaarsbesluitvorming ongeveer kan verwachten?

Voorzitter. Als we niets doen, zullen de donkere wolken die nu boven het ov hangen, tot een wolkbreuk leiden, met desastreuze gevolgen voor de reizigers. Vooral forenzen,

studenten en mensen met een lager inkomen zullen daarvan de dupe zijn. Een tariefstijging tot wel 15% zal het gevolg zijn, of er moet rigoureuus gesneden worden in de dienstregeling. Van alle mooie woorden in het regeerprogramma zal dan weinig overblijven; alle ambities zullen als sneeuw voor de zon verdwijnen.

Zoals ik eerder in mijn betoog al aangaf, zullen er ook grote problemen ontstaan voor de woningbouw. Als de bezuiniging van 110 miljoen euro op het regionaal ov niet van tafel gaat, dreigt er een vertraging voor de woningbouw in en rondom de grote steden, waar zo'n half miljoen woningen moeten worden gebouwd. Ik citeer burgemeester Van Zanen van Den Haag: "Er komen minder woningen, duurdere woningen en een slechtere kwaliteit van woningen." Deze bezuiniging is oerdom.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De nieuwe woningen en de huidige bezuiniging op het ov, die nu voorligt, zijn toch hele verschillende dingen? Kan de heer De Hoop nog eens uitleggen hoe dat zit? Als we nu een bezuiniging op het ov hebben te verhapstukken, dan gaat het niet over lijnen die nu rijden naar lege weilanden waar ooit nog gebouwd gaat worden. Voor de nieuwbouw hebben we 2,5 miljard beschikbaar om die nieuwe woonwijken goed bereikbaar te houden. Daar komt nog eens 7,5 miljard bij uit de vorige periode, die daarvoor is gereserveerd. Alles bij elkaar is er in de afgelopen drie jaar 10 miljard vrijgemaakt om nieuwe woningen te realiseren. Kunt u dit nog eens uitleggen?

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

Het makkelijke en flauwe antwoord zou zijn: wat was het fijn geweest als de minister van Wonen daar gewoon op had gereageerd en een brief naar de Kamer had gestuurd waarin zij de consequenties daarvan schetst. Dan hadden we dat mee kunnen nemen in dit debat. Het minder makkelijke antwoord is: op het moment dat er nu gesneden wordt in de dienstregeling, dan is mijn beeld dat dat ook de bereikbaarheid van toekomstige woningen raakt. Zo heb ik de oproep van minister Van Zanen ... Excuus. Zo heb ik de oproep van burgemeester Van Zanen en van Fahid Minhas, namens de projectontwikkelaars, gehoord. Zij zeggen: dit is echt nodig om die woningen überhaupt te realiseren. Dat staat nog los van die 2,5 miljard. Zo heb ik het geïnterpreteerd.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is heel goed dat u uw best doet om dingen te interpreteren. Dat probeer ik ook. Alleen, hoe raakt het feit dat je nu bezuinigt, de toekomstige woningen? Hoe dan?

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

Het gaat om de bereikbaarheid en ontsluiting van woningen, want er worden misschien dienstregelingen geschrapt. Het betreft de huidige woningen en de woningen waarvan de bereikbaarheid nog moet ontstaan. Heel veel vervoerders zijn nu al, nog voordat die 2,5 miljard komt, bezig om te kijken: welke bushaltes gaan we heropenen, wat voor dienstregelingen gaan we nog meer mogelijk maken en wat voor infrastructuur maken we mogelijk? Dat zat al in die 110 miljoen, die nu gekort wordt. Het gaat dus niet alleen om die 2,5 miljard, die later wordt geïnvesteerd. Ook binnen de bezuiniging waren al investeringen meegenomen voor de ontsluiting van woningbouw en dat kan nu mogelijk niet.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik doe toch nog een laatste poging. Het kan zijn dat er nagedacht wordt over de

toekomst. Dat is alleen maar goed. Maar feit is wel dat die woningen er nu nog niet staan.

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

Het feit dat ze er nu nog niet staan, doet er toch niet toe? Dit is toch van groot belang voor alle woningen die we willen bouwen? Daar denken vervoerders nu ook al over na. Het is toch volstrekt logisch dat er een consequentie hangt aan die investeringen? Het gaat namelijk langer duren voordat we de ontsluiting op orde hebben. Ik blijf erbij: het zou ontzettend fijn zijn geweest als we een brief van de minister van Wonen hadden gehad, zodat we de consequenties hiervan uitgebreider hadden kunnen overzien. Op het moment dat de voorzitter van de projectontwikkelaars, Fahid Minhas, en de burgemeester — ik zei wederom "minister" — van Den Haag aan de bel trekken, dan neem ik dat signaal heel erg serieus.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. Mogelijk zullen de wegen verder dichtslibben. Per saldo zal dit ook in financiële en economische zin enorm slecht zijn voor de economie en de schatkist. Erkent de staatssecretaris dit? Als meer mensen de auto nemen, dan is dat slecht voor de stikstofuitstoot, wat weer kan leiden tot minder vergunningen. Erkent de staatssecretaris dit? Dit kan ook leiden tot meer files. Erkent de staatssecretaris dit?

Voorzitter. Deze bezuinigingen treffen vooral de mensen in de regio. Daar horen we de eerste geluiden alweer opkomen over het verdwijnen van buslijnen, terwijl er in de afgelopen vijf jaar al 1.500 zijn verdwenen. Het kabinet had beloofd dat de regio bereikbaar zou worden. Erkent de staatssecretaris dat deze bezuinigingen vooral het regionale ov zullen raken? Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris er alles aan zal doen om deze ondoordachte bezuiniging op het ov tegen te houden. Is hij daartoe bereid? Welke oplossing ziet hij voor zich? Ik zou het heel teleurstellend vinden als deze bezuinigingen niet worden teruggedraaid bij de Voorjaarsnota, maar ik acht hem daar wel toe in staat. Als dat zo is, gaat hij dan incidenteel kijken wat hij met die 2,5 miljard kan doen om dit te voorkomen?

Voorzitter, tot slot. Ik hoop dat deze staatssecretaris in staat is om zijn eigen regeerakkoord uit te voeren, maar daarvoor heeft hij wel financiën nodig. Als de coalitiepartijen en de minister van Financiën hem serieus nemen, dan wordt hem die ruimte geboden. Ik heb vaak kritiek op deze staatssecretaris, maar hij is aan handen en voeten gebonden. We zijn nú in staat om hem die ruimte nog te bieden. Mijn fractie wil hem daar in ieder geval bij helpen en hopelijk geldt dat ook voor de coalitiepartijen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Heutink namens de PVV, gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Een jaar geleden maakte NS bekend dat er in 2023 maar liefst 1.042 geweldsincidenten tegen NS-medewerkers hebben plaatsgevonden. Een werkelijk schrikbarend aantal! In april vorig jaar zette de NS na het zoveelste geweldsincident ook nog eens alle treinen drie minuten aan de kant. Dat was een mooi gebaar richting al het



personeel dat te maken heeft gehad met al dat verschrikkelijke geweld. Maar hoe hard het ook klinkt, enkel en alleen de trein een aantal minuten stil laten staan, zal geen indruk maken op het ov-tuig. Dat zien we dit jaar ook weer terug. Er is dringend actie nodig van alle partijen. Het geweldsincident waardoor NS zich genoodzaakt voelde om de treinen drie minuten stil te zetten, werd vorige week geseponeerd door het OM. Dat had te maken met een gebrek aan bewijs. Zonder hier met vingers te wijzen, is het toch wel wrang om te bedenken dat we in juni vorig jaar hier nog met elkaar geld vrijmaakten voor bodycams. Nu is er nog steeds niet gestart met de uitrol van die bodycams. Nut en noodzaak daarvan worden door het OM onderschreven. Een bodycam zal namelijk zorgen voor een hogere pakkans van de dader en dus voor een afschrikkende effect. Hoelang moeten we nog wachten, staatssecretaris?

Voorzitter. De staatssecretaris heeft tijdens de hoorzitting laten weten dat de veiligheid in de treinen zijn hoogste prioriteit heeft. We hopen dat dit nog steeds zo is, want er moet wel echt snel wat gebeuren. We willen van de staatssecretaris weten of hij de afschaffing van de boa-status van de hoofdconducteurs wil heroverwegen. Een boa in de trein zal de veiligheid voor anderen zeker vergroten. Kan de staatssecretaris dit toezeggen?

Voorzitter. We willen ook dat de staatssecretaris werk gaat maken van landelijke reisverboden. In de brief die hij aan de Kamer heeft gestuurd, geeft hij aan dat de regio's niet zitten te wachten op het uitgeven van verboden en dat een landelijk verbod ook op allerlei beren op de weg stuit. Dat vinden we jammer. Het motto van het kabinet is: kijken wat wél kan. We vragen de staatssecretaris ook om het gesprek met de regio aan te gaan en om te kijken welke stappen gemaakt kunnen worden in het realiseren van een landelijk ov-verbod voor ov-tuig. Desnoods dient de staatssecretaris een wetswijziging in. Feit is: misdraag je je in het ov, dan heb je er helemaal niets in te zoeken.

Voorzitter. Dat al die maatregelen keihard nodig zijn, heeft de staatssecretaris waarschijnlijk ook ondervonden tijdens zijn bezoekje aan Maarheeze afgelopen week. Waarom bagatelliseerde de staatssecretaris het overlastgevende asieltuig in een berichtje op X tot "een groepje inwoners in het azc in Budel"? Hoe kan de staatssecretaris ferme maatregelen nemen, als hij het probleem niet eens herkent, maar zelfs bagatelliseert? Welke maatregelen gaat hij nemen? Heeft de staatssecretaris al een oplossing gevonden voor de dreiging van NS om Maarheeze over te slaan?

Voorzitter, dan heel iets anders, maar ik denk dat er een interruptie is. Nee?

De **voorzitter**:

Ja, van de heer Grinwis en van de heer Bamenga.

De heer **Heutink** (PVV):

Nou, dus toch.

De **voorzitter**:

Ik ga beginnen met de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voor een veilig ov — in dit geval heb ik het vooral over de bussen in en rond de grote

steden — is het ook belangrijk dat prijzen niet exorbitant stijgen, dat bussen kunnen rijden en dat buschauffeurs veilig hun werk kunnen doen. Ik weet dat de PVV hecht aan sociale veiligheid, aan veilig kunnen reizen met het ov. Is het ook om die reden niet heel onverstandig om een onbedoelde extra greep in de BDU-kas te doen en daarmee keihard te bezuinigen op het ov, niet alleen in de drie grote steden, maar juist ook in de dorpen daaromheen, waar soms maar één bus rijdt?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij erkennen dat de PVV in de breedste zin van het woord het leven van alle Nederlanders goedkoper willen maken. Natuurlijk vinden wij dat! Tegelijkertijd hebben wij afspraken gemaakt in het hoofdlijnenakkoord, waarin we dus een budgetkorting op de SPUK-gelden hebben gedaan. Dat is gebeurd om ervoor te zorgen dat die SPUK-gelden vrij besteedbaar werden voor de gemeenten. Dan kunnen ze namelijk efficiënter werken. Dat was de hele gedachtegang achter die afspraak ten aanzien van de SPUK-korting. Het ov wordt nu geraakt. Ik vind wel dat de staatssecretaris goed moet gaan kijken wat nou echt het effect is. Dat zeg ik tegen de heer Grinwis en meneer De Hoop zal mij straks waarschijnlijk hetzelfde gaan vragen, dus dat scheelt dan weer een interruptie. We kunnen alles lezen in de krant en we horen allemaal meningen, maar ik wil echt dat de staatssecretaris goed gaat kijken naar de gevolgen en de consequenties daarvan. Wat kan hij doen om het leed te verzachten?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Kijken, kijken, kijken en niet kopen: dat is inderdaad een beetje de houding van dit kabinet en van deze coalitie. Bovendien, verwijzen naar de kabinetsformatie waar inderdaad een korting op de SPUK's is gedaan ... Dat zijn specifieke uitkeringen aan gemeenten om een soort administratieve lasten te voorkomen. Vaak wordt verwezen naar de gemeente Ameland met €187. Het is natuurlijk een bloody shame dat niemand aan die tafel doorhad dat, als je korting toepast op specifieke uitkeringen, je daarmee de BDU en het openbaar vervoer in grote steden raakt. Daar is nul komma nul bureaucratische last te vermijden. Het is dus echt een enorme fout en ik doe de oproep ...

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik doe de oproep aan de BBB om die fout te herstellen. De andere vraag hierbij is: wat heb je aan een lager eigen risico als je straks tevergeefs staat te wachten als je naar het ziekenhuis wilt gaan, omdat de bus niet komt?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoor eigenlijk geen vraag, want hij was aan de BBB gericht.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Nee, aan de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

O, toch aan de PPV. Dan zal ik de vraag maar netjes beantwoorden, maar de heer Grinwis zei echt "BBB".

Voorzitter. Allereerst: verlagen van het eigen risico is een ontzettend goed idee; dat is vooropgesteld. Nogmaals, wij vinden dat deze staatssecretaris moet gaan kijken wat nou de consequenties zijn en hoe we dit eventueel kunnen voorkomen. Dat zijn geen loze frases en dat zijn geen holle woorden. Wij willen dat het leven voor al die Nederlanders betaalbaarder wordt. Dat is waar wij als PVV voor staan. Wij willen als coalitie de bestaanszekerheid in het land vergroten; dat hebben we met elkaar afgesproken. Het kabinet staat daar ook voor. Ik heb zojuist dus legitieme vragen aan het kabinet gesteld en ik verwacht daarop gewoon een antwoord van het kabinet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het is alleen geen holle frase als de PVV daadwerkelijk bijdraagt aan de oplossing. We worden in dit land toch geregeerd door mensen, niet door tabellen? Er is een foutje gemaakt waardoor onverhoopt en onbedoeld 110 miljoen wordt bezuinigd op het ov, wat onmiskenbaar leidt tot minder bestaanszekerheid. Er rijden straks immers minder bussen. Het leidt onmiskenbaar tot minder bestaanszekerheid, want de buskaartjes en tramkaartjes gaan volgend jaar daardoor met bijna 12% omhoog. Je kunt dan toch niet zo aan de zijlijn blijven staan en zeggen: de staatssecretaris moet er nog eens naar gaan kijken? Ja, meneer Heutink, het is een holle frase als de PVV geen boter bij de vis levert. Die boter is overal rijk opgetast, dus waar een wil is, is deze weg te effenen. Dat is ten slotte mijn oproep aan de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer Grinwis weet als geen ander hoe het is om te werken met een kabinet en om te werken in een coalitie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Zeker.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga meneer Grinwis dat toch nog even een keer uitleggen, want blijkbaar is hij het vergeten na anderhalf jaar oppositie. We hebben te maken met een Voorjaarsnota. We hebben te maken met een structurele opgave van in ieder geval 110 miljoen die terechtkomt bij de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Op dit moment is er binnen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat gewoon geen ruimte te vinden om 110 miljoen structureel op te gaan lossen. Meneer De Hoop gaf het net ook aan. Dat betekent dat we gebonden zijn aan de Voorjaarsnota en dat daar afspraken gemaakt zouden moeten worden om te kijken hoe we dat kunnen terugdraaien. Ik kan het niet beloven, want we moeten daarover gaan onderhandelen. Ik vraag wel aan de staatssecretaris om te kijken wat hij kan doen. Meer kan ik op dit moment niet doen, meneer Grinwis.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoorde net in de bijdrage van de PVV dat zij veiligheid in het ov belangrijk vindt. Afgelopen dinsdag heeft de FNV bij de petitie die wij ontvingen — volgens mij was meneer Heutink er niet bij — in ieder duidelijk gemaakt op welke manier deze bezuinigingen de veiligheid van het ov raken. Ik ben dus heel erg benieuwd hoe de heer Heutink hier in staat.

De heer **Heutink** (PVV):

FNV kan zoveel zeggen! Ik heb volgens mij net dezelfde vraag gesteld aan de

staatssecretaris: wat zijn nou de effecten van deze budgetkorting op de BDU? Dat heb ik net aan deze staatssecretaris gevraagd. Sterker nog, hij zou daar al met een reactie op komen. Hij zal het gaan onderzoeken en ik wacht met smart op zijn antwoorden daarop.

De heer **Bamenga** (D66):

Wat de effecten zijn? Volgens de FNV zijn de effecten dat het minder veilig zal worden, onder andere doordat we hierdoor meer zwartrijders zullen krijgen. Dat raakt uiteindelijk ook het personeel en hun veiligheid. Daarom nogmaals de vraag aan de heer Heutink: als dit inderdaad de effecten zijn, is de heer Heutink dan bereid om te kijken naar die bezuiniging in het ov?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga niet in op "wat als"-vragen. Ik wil van de staatssecretaris weten wat de effecten zijn. Nogmaals, ik wacht met smart op zijn antwoorden en ik ga niet in op opmerkingen die lijken op "wat als".

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

Hier maakt de heer Heutink zich er te makkelijk van af. Het zijn geen "wat als"-vragen. We weten dat als die bezuiniging van 110 miljoen doorgaat, het verschraling veroorzaakt doordat de kaartjes duurder worden, maar dat ook mensen mogelijk hun baan kwijtraken. De heer Heutink heeft in ongeveer drie minuten van zijn hele betoog dat ging over veiligheid in het openbaar vervoer ... Wat zegt u tegen de boa's die hier op de tribune zitten en die misschien zo meteen hun baan kwijtraken? Dan moet je toch alles doen om die bezuiniging te voorkomen, vraag ik aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Volgens mij zijn wij net heel erg duidelijk geweest. Wij hebben net aan de staatssecretaris gevraagd om te kijken wat hij bij de Voorjaarsnota kan doen. Dat is het enige wat wij hier nu kunnen doen. Wij zitten hier als Kamer ook om de staatssecretaris opdrachten te geven, namelijk om te kijken naar de effecten van die budgetkorting. Ik heb volgens mij net ook tegen meneer De Hoop gezegd wat ik tegen iedereen in Nederland zeg, namelijk dat wij willen dat het leven voor iedereen betaalbaar wordt, betaalbaarder dan dat het nu is. Dat zou mijn antwoord zijn richting de heer De Hoop.

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

Nou, dat is een slecht antwoord. Met alle respect: de heer Heutink zit hier alsof hij toeschouwer is van iets wat er in het ov gebeurt. U heeft 37 zetels! Als u nu tegen de staatssecretaris en tegen uw eigen partijleider zegt: "Dit kunnen we niet dragen. Ik heb het net drie minuten over Maarheeze gehad. Ik heb het de hele tijd over veiligheid in het ov. Ik kan dat niet serieus zeggen als wij toelaten dat boa's zo meteen hun baan kwijtraken." Dat begrijpt de heer Heutink toch ook? Dan vind ik het ingewikkeld dat de heer Heutink hier een beetje als toeschouwer aan het kijken is, maar niet gewoon zegt: ik vind dat ondragelijk, juist omdat ik de veiligheid in het ov belangrijk vind. Is hij dat met mij eens?

De heer **Heutink** (PVV):

Als coalitie, maar ook als kabinet, zullen we keuzes moeten maken. We hebben het over minimaal 110 miljoen euro dat dan structureel ten laste komt van de begroting van IenW. Daar moet gewoon dekking voor gevonden worden. Ik kan hier nu vandaag wel wat zeggen. Dat kan iedereen wel doen en dat doet meneer De Hoop ook: hoop geven met

frases als "we gaan het regelen". Sorry, maar het moet echt bij de Voorjaarsnota op tafel komen. Ik verwacht ook dat de staatssecretaris dat in ieder geval op tafel gaat leggen. Dan gaan we het van daaruit verder zien. Dat is geen toeschouwersrol; dat is gewoon de feiten op tafel leggen zoals ze zijn. Dat is de politieke situatie zoals die hier is met elkaar duiden en daartussen ook bewegen. En we vragen de staatssecretaris om het uiterste te doen, om te doen wat hij kan, om ervoor te zorgen dat die mensen geholpen worden. Zo simpel is het.

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

Dan zie ik concluderend dat de treinkaartjes en de kaartjes voor de tram en de bus tussen de 12% en de 15% duurder worden en dat de boa's misschien hun baan kwijtraken waardoor de veiligheid op het spoor en in de tram, metro en bus nog zorgelijker wordt. Dan zijn het gewoon loze woorden; ze zijn niks waard als de PVV niet doorbijt. U heeft 37 zetels. Als u dit wilt voorkomen, is het vandaag nog geregeld. Laat dat dan maar zien.

De heer **Heutink** (PVV):

Wil meneer De Hoop nou dat van die treinkaartjes, en die bezuinigingen terugdraaien? Of wil hij hier alleen maar de PVV bashen, alleen maar roepen, roepen en nog meer roepen? Ik heb net de staatssecretaris gevraagd om te kijken wat hij kan doen. Ik heb de staatssecretaris gevraagd om te kijken wat nou precies de effecten zijn zodat we goed weten waarover we het hier met elkaar hebben. Dan kan meneer De Hoop schreeuwen en dan kan meneer De Hoop roepen, maar volgens mij is het toch echt de PVV die nu de staatssecretaris vraagt om bij de Voorjaarsnota te gaan kijken wat hij wel kan doen. Meneer De Hoop weet het ook: je kunt niet zomaar alles beloven; dat werkt gewoon niet. Dat weet hij donders goed.

De heer **Bamenga** (D66):

Wat mij betreft gaat het hier niet om het bashen van de PVV. Volgens mij gaat het hier om kijken welke verantwoordelijkheid de PVV wil nemen en welke keuzes de PVV wil maken. Eerder stond al in het regeerakkoord dat dit kabinet er alles aan wil doen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer betaalbaar wordt. We zien echter wat anders. We zien toch een enorme bezuiniging. Ik weet gewoon niet wat de PVV op dit moment zou willen zeggen tegen Henk en Ingrid. Hoe kijkt meneer Heutink daartegenaan?

De heer **Heutink** (PVV):

Exact hetzelfde als wat ik net heb gezegd en heb gevraagd aan de staatssecretaris: ga kijken wat u kunt doen. Volgens mij is dat onze rol, kunnen wij dat vragen aan de staatssecretaris en willen wij dat het voor iedereen in Nederland een beetje dragelijker wordt in de portemonnee; dat is wat wij willen. Wij verwachten dus ook dat de staatssecretaris daar goed naar gaat kijken.

De heer **El Abassi** (DENK):

In tegenstelling tot mijn collega's ben ik hier wél om de PVV te bashen. Ik heb een vraag. Ik hoor de PVV het vooral hebben over Maarheeze en allerlei veiligheidsaspecten, maar het verhaal van de PVV was echt consequent: alles moet betaalbaar. Ik ben benieuwd of dat nog ergens terugkomt in de bijdrage van de PVV. Maar ik zal de vraag net wat anders stellen. De PVV had heel veel klachten over de vorige kabinetten. Wat doet de PVV beter waardoor iets — ik kan zelf niks vinden — van het ov goedkoper is ten opzichte van andere kabinetten?

De heer **Heutink** (PVV):

Dat DENK is opgericht om een andere partij te bashen, weten we inmiddels wel. Laten we even terugkijken naar het vorige kabinet. In 2024 ging er ruim 1 miljard euro naar het regionale ov en de BDU. Dit jaar staat er 1,2 miljard op de begroting, en het komend jaar 1,1 miljard. Dat is al meer geld dan het vorige kabinet heeft vrijgespeeld. Meneer Grinwis zegt "nee", maar zo werkt het wel; dat zijn gewoon de cijfers die we lezen in de begrotingen. Het kabinet heeft zich ingespannen om de prijsstijging van de NS-treinkaartjes enigszins te beperken. Ik denk dat dat een goede zaak is geweest. Natuurlijk hadden we die het liefst naar nul gezien, maar dit was een hele mooie stap in de juiste richting. Ik denk dus dat dit kabinet veel doet. Kan het meer? Kan het beter? Ja, maar we moeten ook keuzes maken. Het geld is niet oneindig. Het geld ligt niet voor het oprapen. Ik heb u vaker in debatten gezegd: er staat in het midden van deze zaal geen geldboom, waar we zo geld uit kunnen plukken. Dat betekent keuzes maken. En ja, sorry, maar de tijd van mevrouw Kaag is ook gewoon voorbij, de tijd dat het allemaal maar over de plank ging naar allerlei dingen waar wij zelf niet gelukkig van werden.

De heer **El Abassi** (DENK):

Dat is een best lang antwoord. Ik hoor eigenlijk dat de treinkaartjes, maar ook de andere manieren van vervoeren niet goedkoper zijn geworden. Sterker nog, ze zijn duurder geworden. Ik hoor de heer Heutink verwijzen naar een geldboom die er niet is. Die was er ook niet voor de vorige kabinetten. Ik concludeer dat de PVV daarmee gewoon erkent dat de PVV hele grote woorden had, maar eigenlijk het tegenovergestelde doet nu ze aan het roer staat. Alles wordt namelijk alleen maar duurder.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang, meneer Heutink. Houd u het kort, alstublieft.

De heer **Heutink** (PVV):

Volgens mij doet het kabinet ongelofelijk veel. We hebben 1,5 miljard euro uitgegeven om de accijns op brandstof te verlagen. Het eigen risico wordt gehalveerd. Het eigen risico wordt gehalveerd. Dat kost ook ontzettend veel geld, zeg ik in de richting van de heer El Abassi. Het kabinet doet dus heel veel om de bestaanszekerheid te verbeteren en te verhogen. Ik denk ook dat dat nodig is. Daar staan wij ook volledig achter. Moeten er keuzes worden gemaakt? Ja, zeker. Is dat makkelijk? Nee. Doet dat soms pijn? Ja, dat denk ik wel. Sterker nog, ik weet zeker dat dat soms pijn doet. Maar dat is ook onderdeel van verantwoordelijkheid nemen in een kabinet, iets wat DENK naar ik hoop nooit gaat doen.

De **voorzitter**:

De heer El Abassi. Een laatste korte interruptie graag.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik wou het inderdaad bij die interruptie houden. Ik heb toch nog één interruptie. Ik hoorde de heer Heutink aangeven dat ervoor is gekozen om het eigen risico niet te verhogen, overigens niet structureel maar incidenteel. Maar wij zien dat dit kabinet een voorstel doet om de btw te verhogen. Wij zien dat de huren ongekend hoog zijn. Er is een ongekende huurverhoging. De gasprijzen — ook een belofte van de PVV — zijn keihard omhooggegaan. Treinkaartjes zijn veel duurder. Nu ook nog eens ov en plastic. Daar had de PVV hele stoere verhalen over. Nu komt er een plasticbelasting ...

De **voorzitter**:  
Wat is uw vraag?

De heer **El Abassi** (DENK):  
... waar je u tegen zegt. Ik wil de heer Heutink weer vragen: het is toch niet meer uit te leggen aan Henk en Ingrid dat je aan de ene kant belooft dat alles goedkoper wordt, maar dat we hier alleen zien dat alles duurder wordt?

De heer **Heutink** (PVV):  
Dat is dus ook precies de reden waarom wij als PVV bij de onderhandelingen over de Voorjaarsnota zullen inzetten op een lagere gasrekening voor huishoudens, lagere huren en een lagere btw op boodschappen. Daar zullen wij ons voor inzetten. Wij willen dat die rekeningen omlaaggaan en daar zullen wij ons voor gaan inzetten. We zullen zien wat er uit die onderhandelingen gaat komen, maar dat is in ieder geval onze inzet. Laat heel duidelijk zijn: dat is echt de inzet die wij gaan plegen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Ik reageer even op een punt over de BDU dat de heer Heutink net maakte. Je hebt namelijk leugens, je hebt grote leugens en je hebt de statistieken van de PVV. Ik vind het echt ongekend dat de heer Heutink, die hier naast een vertegenwoordiger van de ChristenUnie zit, goeie sier maakt met gelden uit de motie-Bikker, die aan de BDU zijn toegevoegd. Het gaat om 300 miljoen structureel, wat per 1 januari 2024 is ingegaan. Daarvan is ruim de helft, zo'n 158 miljoen, via de BDU toegevoegd, en een kleine helft naar de provincies gegaan. Dat op het conto van bij wijze van spreken dit kabinet durven schrijven, vind ik werkelijk ... Meneer Heutink, ik gun u uw resultaatjes en zo, maar dit is pronken met andermans veren — en u zit nota bene naast een vertegenwoordiger van de ChristenUnie. Ik verzoek u dus om voortaan de juiste statistieken te gebruiken.

De heer **Heutink** (PVV):  
Ik hoop dat meneer Grinwis kan rekenen. Als je kijkt naar de begroting en die 152 miljoen daarbij pakt, dan is het per saldo nog steeds meer dan het was. Er staat namelijk ruim 1,2 miljard op de rekening voor dit jaar. Dus ja, het waren de Bikkergelden — deels. Maar het was ook dit kabinet dat wel degelijk ervoor heeft gezorgd dat er nu iets meer geld op staat. En is die budgetkorting ervan af? Ja, die gaat er volgend jaar van af. We gaan kijken of we daar met de staatssecretaris richting de Voorjaarsnota een uitweg uit kunnen vinden.

De **voorzitter**:  
De heer Grinwis, laatste keer. Kort graag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):  
Heel kort. Laat meneer Heutink het nou gewoon eens toegeven. Het is normaal dat ieder jaar, gekoppeld aan de inflatie, loon- en prijsbijstellingen worden uitgekeerd op budgetten. Budgetten moeten gekoppeld aan de inflatie, en die is de afgelopen jaren hoog, dus groeien. Dat is geen extra budget; de koopkracht van het budget blijft daarmee overeind. Het is overigens in het infradomein maar zeer de vraag of die loon- en prijsbijstelling voldoende is. Het budget is dus toegenomen, alleen maar door een actie. Ik heb hoogstpersoonlijk dat geld bij Financiën structureel voor mekaar zitten boksen. Het is niet dat dit kabinet geld toevoegt aan het ov. Integendeel, dit kabinet

bezuinigt op het openbaar vervoer. Loop daar niet voor weg, maar repareer dat. Dat is eigenlijk mijn oproep.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil er nog kort op reageren, voorzitter. Als de heer Grinwis wil horen of wij blij waren met die 300 miljoen, dan is het antwoord ja. Want wij hebben die motie mede ingediend.

Goed, voorzitter, ik ga verder. Ik wil het toch nog eventjes over iets heel anders hebben. Ik wist natuurlijk dat iedereen mij hier vragen zou gaan stellen over de 110 miljoen euro budgetkorting. Vandaar dat ik dat niet heb opgenomen in mijn spreektekst. Ik had al verwacht dat ik een halfuur een vragenvuur zou krijgen. Dus ik kan mijn kostbare spreektijd gebruiken voor nog wat andere dingen. Iets heel anders: vorige week bereikte ons het bericht dat de Europese Commissie overweegt om Nederland voor de rechter te dagen vanwege de concessie van NS. Hoewel de PVV nog altijd achter die onderhandse gunning staat, maken we ons wel lichtelijk zorgen. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de NS, de spoorvervoerder, op het hoofdrailnet blijft en welke scenario's zijn er precies? Ook willen we graag van de regering horen of er niet te veel risico is genomen. Heeft de staatssecretaris dan echt geen signalen ontvangen dat het hierop zou uitdraaien? Graag een reactie op al deze punten.

Voorzitter. Tot slot iets positiefs. De PVV is blij dat er stappen gezet gaan worden in het makkelijker overstappen tijdens een treinreis. Ik denk dat het voor iedereen een doorn in het oog is dat je bij het overstappen opnieuw moet inchecken en op het volgende station weer bij de volgende moet inchecken. Dat is ongelofelijk irritant, dus het zal voor heel veel Nederlanders als een verlichting gaan voelen. Wel willen we weten of de implementatie van dit nieuwe systeem tot extra kosten zal leiden en of deze kosten verhaald gaan worden op de reiziger. Ik mag toch echt hopen dat dat niet gaat gebeuren.

Daar wil ik het graag bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u hartelijk. Het woord is aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik mag vandaag mede namens de collega's van het CDA het woord voeren, in het bijzonder collega Vedder. We staan aan de vooravond van een enorme kaalslag in het openbaar vervoer. Of je nu in Schipluiden, Ankeveen of in het Rockanje van de minister woont, de kans is groot dat je volgend jaar vaak tevergeefs op de bus wacht. Het kabinet kiest er doelbewust voor om te bezuinigen op een kernvoorziening voor de leefbaarheid van veel dorpen en buitenwijken. Tel daarbij op dat studenten minder reizen, wat blijkt uit de herijking van de ov-reiskaart. Het resultaat daarvan is een gat van 335 miljoen euro in de begrotingen van de ov-bedrijven. Dat gat wordt dus door de overheid geslagen. Die ov-bedrijven zijn dus wel genoodzaakt om te gaan snijden in de lijnen en de prijzen substantieel te gaan verhogen. De reiziger wordt kortom altijd gebeten, of het nu door de kat is of door de hond. Dit alles wordt mede mogelijk gemaakt door de zelfbenoemde regiopartijen, door een kabinet dat uitsprak



meer bussen te willen laten rijden tussen dorpen. Elke regio telt? Maak dat die kat wijs! Elke regio telde, bij het vorige kabinet.

Voorzitter. Het is lelijke politiek van partijen, die zelf, zo blijkt uit de vorige debatten, ook geen zinnige reden kunnen geven voor deze bezuinigingsslag via de zogenaamde specifieke uitkering, de BDU, op het openbaar vervoer, behalve dan dat het afgesproken is. Dat is omdat tabellen dit land regeren in plaats van mensen van vlees en bloed. Is de grondslag voor die bezuiniging überhaupt niet weg, nu besloten is om de BDU aan de vervoerregio's te blijven uitkeren en niet als een generieke post via Provincie- of Gemeentefonds uit te keren? Daarom is toch de hele redenering onder die 10% budgetkorting weggevallen?

Iedereen weet namelijk wel dat bussen niet op gratis lucht rijden maar op duurbetaalde diesel of elektriciteit, en bestuurd worden door echte mensen die zich veilig willen voelen. Dat zal wel betaald moeten worden. Vanaf 2024 werd met de Bikkergelden 300 miljoen euro structureel in het regionaal openbaar vervoer gestoken, wat voor goedkopere buskaartjes en meer bussen tussen dorpen zorgde. Dit wordt in de grote steden en daaromheen dus grotendeels ongedaan gemaakt. Voorzitter, had ik al verteld hoe teleurstellend de ChristenUniefractie dat vindt? Dan hebben we het nog niet eens over de NS gehad, die eenmalig gecompenseerd is voor de inflatie, maar als we niets doen zullen daar de prijzen ook weer fors stijgen.

Voorzitter. Laat ik opnieuw kristalhelder zijn. De ChristenUnie zal niet met een lenW-begroting voor 2026 kunnen instemmen waarin de voorgestelde bezuinigingen op het ov zijn opgenomen. Deze moeten worden afgewend. De staatssecretaris beloofde mij bij de begrotingsbehandeling dat hij in gesprek zou gaan met de vervoersregio's, met de wethouders van de getroffen dorpen. Dat was de enige zekerheid die hij mij en de inwoners van ons land kon bieden. Hoe staat het met deze gesprekken? Wat hebben deze opgeleverd, behalve begripvol geknik? Wat gaat hij met de opgehaalde input doen? Hoe bereidt de staatssecretaris zich voor op onderhandelingen over de Voorjaarsnota? Van mij mag het betaald worden uit het eigen risico bijvoorbeeld. Daar wordt meer dan 4 miljard op stukgeslagen; neem 110 miljoen daaruit voor de BDU. Dan heb je nog steeds meer dan een halvering van het eigen risico. Dan kun je tenminste met een betaalbaar eigen risico met de bus naar het ziekenhuis.

Voorzitter. Heeft de staatssecretaris zijn eigen partijgenoten en de coalitie al bewerkt om zich eens wat hartelijker op te stellen jegens de busreiziger uit Rockanje of Almere? Is er eigenlijk een impactanalyse gemaakt van de bezuinigingsslag, van zowel de ov-herijking als de BDU-bezuiniging? Bij welke reizigers en waar gaat deze bezuiniging het meest pijn doen? Klopt het dat dit vooral in de regio met beperkt gebruikte rustige lijnen het geval gaat zijn? En is de minister bereid een bereikbaarheidsanalyse op te stellen? Is het effect op de filedruk op snelwegen in kaart gebracht? Wat zijn de effecten op de vervoersarmoede? Kan de minister het KiM vragen dit in kaart te brengen? Wat de prijsstijging bij de NS betreft zou ik door de staatssecretaris de gevolgen voor een toekomstig aantrekkelijk spoorproduct in kaart gebracht willen zien. Ook zou ik graag de shift van de trein naar de auto in kaart gebracht willen hebben. De staatssecretaris kwam vorig jaar met geld voor de NS over de brug. Is hij weer bereid dat te doen voor komend jaar? Of is zijn begroting echt helemaal uitgeknepen? De NS heeft vooral behoefte aan structurele oplossingen. Is de staatssecretaris bereid om daarmee te komen?

Voorzitter. Nog een punt over de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een beperking. Dat blijft een enorm obstakel. Nog te vaak doen de liften bij ProRail het niet, zijn de bushaltes ongelijk, komt de reisassistentie niet opdagen. Er ligt een Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer, waar mijn oud-collega Van der Graaf ook stevig aan heeft getrokken. De provincies zijn inmiddels aan de slag met de uitvoeringsplannen. Het tempo en de aandacht lijken echter wat te verslappen, en veel gemeenten hebben andere financiële sores aan het hoofd dan het op hoogte brengen van bushaltes. Hoe waarborgt de staatssecretaris de voortgang van het verbeteren van de toegankelijkheid? Heeft hij scherp hoeveel extra investeringen er de komende jaren nodig zijn? En zijn hier voldoende budgetten voor beschikbaar?

Tot zover, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik dank u wel. De heer Pierik namens de BBB. Gaat uw gang.

**De heer Pierik (BBB):**

Dank, voorzitter. Het openbaar vervoer is de ruggengraat van de bereikbaarheid en economie van Nederland. Dagelijks maken meer dan 1 miljoen mensen gebruik van het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan, naar hun studie te gaan of om te reizen. Het spoor verbindt stad en regio en vermindert de druk op onze wegen. We zien ook problemen. Het openbaar vervoer in de steden zit vaak overvol en er is lang niet altijd een veilig openbaar vervoer. Dit vraagt om actie. We moeten inzetten op een beter ov, zowel in de stad als in de regio. Dat betekent meer treinen en bussen tijdens de spits in drukke gebieden, maar ook een solide basisnetwerk in de regio, zodat iedereen ongeacht waar die woont, kan rekenen op een betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer.

Voorzitter. Dat betekent ook dat er genoeg treinpersoneel moet zijn en dat dat treinpersoneel veilig moet kunnen werken. Want steeds vaker horen we verhalen van conducteurs, boa's en machinisten die te maken hebben met intimidatie, verbale agressie en fysiek geweld. Dat is absoluut onacceptabel. Treinpersoneel moet zijn werk kunnen doen, zonder angst voor bedreiging of mishandeling. We moeten dus inzetten op een beter ov en een betere bescherming van mensen die het ov draaiende houden. Meer toezicht, snellere handhaving en strengere maatregelen tegen geweldplegers zijn noodzakelijk.

Dan mijn vragen aan de staatssecretaris. Hoe zorgen we ervoor dat de trein een plek blijft waar zowel de reiziger als het personeel zich veilig voelt, zonder dat we het ov veranderen in een zwaar beveiligd fort? De BBB vindt het ook zorgelijk dat de NS zegt te balen van het besluit van het OM om niemand verder te vervolgen voor de veronderstelde mishandeling van een NS-conducteur vorig jaar. Dit is wel een zeer afstandelijke reactie. Een medewerker wordt van de trap gegooid, geschopt, geslagen en loopt een gebroken arm op — en het OM zegt: onvoldoende bewijs. En wat doet de NS? Die zegt ervan te balen en legt zich neer bij de uitspraak van het OM. Wat voor signaal wordt hiermee afgegeven aan het treinpersoneel? Het geweld tegen treinpersoneel neemt al jaren toe. Meer dan 1.000 meldingen in 2023 — en de trend is stijgend. Machinisten en conducteurs worden bespuugd, uitgescholden en mishandeld. In plaats van pal achter hun personeel en mensen te gaan staan en alles op alles te

zetten om vervolging af te dwingen, accepteert de NS dit besluit. Daarom vraag ik de staatssecretaris om met de NS en het Openbaar Ministerie in gesprek te gaan om te onderzoeken hoe het geweld tegen ov-personeel voortaan beter aangepakt kan worden. Welke concrete stappen kan de staatssecretaris zetten? En is de staatssecretaris bereid om extra maatregelen te nemen, zoals het verplicht stellen van bodycams voor conducteurs of extra cameratoezicht in treinen, om de bewijslast te versterken en zo geweldplegers sneller te kunnen vervolgen?

De heer **Heutink** (PVV):

De maat is wat dat betreft inderdaad vol. We zien te veel overlast; we zien dat het NS-personeel wordt geteisterd in die treinen. Het is echt verschrikkelijk. Dan hoor ik meneer Pierik het volgende zeggen. Daar kwam toch nog wat achteraan, en daar ben ik blij mee. Ik was bang dat hij alleen zou zeggen "ga maar in gesprek, beste NS", maar er kwam toch nog wat achteraan over bodycams. Dat delen wij. Daarnaast zijn er oproepen geweest, onder anderen van het personeel van de NS, over de boa-status. De boa-status voor de hoofdconductor is afgeschaft, om verschillende redenen, maar ziet de heer Pierik er iets in om het kabinet te vragen dat toch te heroverwegen? Moeten we dat niet toch weer gaan doen, om de veiligheid in de trein te kunnen vergroten?

De heer **Pierik** (BBB):

Voor de BBB is de veiligheid van treinpersoneel cruciaal. Alle middelen die gebruikt kunnen worden om die bewijslast te versterken, zullen we onderstrepen.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Pierik** (BBB):

Voorzitter. Dan de vijfkwartiersregeling van Ameland. Met deze dienstregeling is de punctualiteit verbeterd, maar de onvoorspelbare inzet van de tweede veerboot leidt alsnog tot onnodige onzekerheid. Deze onduidelijkheid leidt tot frustratie bij zowel bewoners als ondernemers. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de inzet van de tweede veerboot transparanter wordt en reserveringen mogelijk worden, zoals het Ondernemers Platform Ameland vraagt?

Voorzitter. Dan de aansluiting van de sneldienst op het busvervoer in Holwerd. Dit kan beter. Reizigers die nu gebruikmaken van de sneldienst moeten vaak wachten op de bus die aansluit op de reguliere veerdienst. De tijdswinst van de sneldienst gaat hiermee verloren. Hoe gaat de staatssecretaris de aansluiting van de sneldienst op het busvervoer in Holwerd verbeteren zodat reizigers niet onnodig lang hoeven wachten?

Tot zover, voorzitter.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Korte vraag: telt elke regio of telde elke regio?

De heer **Pierik** (BBB):

Voor de BBB telt nog steeds elke regio. Ik snap de vraag achter deze korte vraag wel. We zullen in ieder geval ook het openbaar vervoer in de regio zo goed mogelijk moeten blijven bevechten. Ik snap wel dat dat moeilijker wordt met minder geld, maar ik denk dat de pijn van de budgetkortingen wel verzacht kan worden. Wat dat betreft zullen we in

ieder geval alles op alles zetten.

**De voorzitter:**

Meneer Grinwis, graag net zo'n korte interruptie.

**De heer Grinwis (ChristenUnie):**

Mijn tweede vraag is dan: hoe dan?

**De heer Pierik (BBB):**

Die vraag hebben we natuurlijk ook neergelegd bij de staatssecretaris. Die zal ook moeten zoeken naar mogelijkheden om het openbaar vervoer in de regio zo goed mogelijk te houden. Maar het moet wel met minder geld. We kunnen het niet mooier maken. Bezuinigen is natuurlijk nooit een mooi woord. Niemand is voor bezuinigingen, maar we moeten keuzes maken. De heer Heutink heeft ook al aangegeven hoe lastig het is om keuzes te maken. De BBB loopt niet voor die verantwoordelijkheid weg en gaat dus ook die keuzes maken, maar dan wel zo veel mogelijk met het oog op het uitgangspunt dat elke regio telt.

**De heer Grinwis (ChristenUnie):**

Ik zou bijna zeggen: maar dit is toch geen bewuste keuze geweest van de onderhandelende partijen? Dit is toch een BBBlunder, zou ik bijna willen zeggen, maar dat is een beetje flauw. Maar het is in ieder geval een formatiefout dat je wil bezuinigen op de specifieke uitkeringen met de redenering: "We voegen het geld toe aan het Gemeentefonds. Dan is er minder bureaucratische rompslomp. Dan doen we dat met een budgetkorting van 10%. Dat middelt wel uit. Onderaan de streep heeft niemand er last van." Dat was de redenering. Maar die gaat niet op voor de BDU, want het geld gaat rechtstreeks naar vervoersregio's, die dat rechtstreeks inzetten voor het betalen van de buschauffeurs en het laten rijden van de bussen. Er zit niet nog ergens een soort van overhead van 110 miljoen die je zomaar wegschrappt. Met andere woorden: is dit niet gewoon een foutje met hele grote en dure consequenties dat hersteld moet worden, in plaats van dat je nu achter deze bezuiniging opstelt, want ja, we worden in dit land nou eenmaal geregeerd door tabellen in plaats van door mensen van vlees en bloed?

**De heer Pierik (BBB):**

De BBB is er in ieder geval nooit voor om te regeren op basis van een modelwerkelijkheid of tabellen. We zijn ook een partij van vlees en bloed, zou ik zeggen. Dat betekent dat we heel zorgvuldig volgen wat voor consequenties de budgetkorting heeft. De staatssecretaris is er ook volop mee bezig om te kijken wat voor gevolgen de budgetkorting heeft. Mocht onverhoopt blijken dat het ook voor de regio hele vervelende en ernstige gevolgen heeft, dan moeten we kijken hoe we dat kunnen repareren.

**De voorzitter:**

Helder. Vervolgt u uw betoog. Of was u aan het einde van uw betoog gekomen?

**De heer Pierik (BBB):**

Ik was aan het einde van mijn betoog.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ook voor Nieuw Sociaal Contract geldt dat het openbaar vervoer essentieel is voor de mobiliteit van heel veel mensen. Eerder werd deze Kamer erover geïnformeerd dat in 2025 het aanbod van openbaar vervoer niet minder hoeft te worden en dat de ticketprijzen kunnen worden gedrukt. Voordat de heer Grinwis ook mij op dit punt interrumpeert: dat danken we inderdaad aan een amendement vanuit deze Kamer, niet zo zeer aan het vorige kabinet. Het was een amendement van mevrouw Bikker, dat breed is ondersteund. Daardoor hebben we ook deze impuls aan het regionaal ov kunnen geven. Vorig jaar waren er zelfs ook goede plannen voor verbetering. Zo werd in Fryslân de dienstregeling uitgebreid. Maar nu hangt de stadsregio's per 2026 de SPUK-korting van 10% op de BDU boven het hoofd. Dinsdag kregen we als Kamercommissie een petitie van de Vervoerregio Amsterdam. De zorgen zijn groot. Eerder gaf de staatssecretaris aan die zorgen ook goed te begrijpen en dat hij in gesprek zou gaan over de gevolgen van de korting. Net als een aantal collega's ben ik ook zeer benieuwd hoe het staat met die gesprekken. Wat hebben zij concreet opgeleverd?

Het begint dan natuurlijk wel met de effecten. De staatssecretaris heeft ook toegezegd om in kaart te brengen wat de effecten zijn. We hoorden burgemeester Van Zanen dinsdag zeggen dat het in ieder geval een prijsverhoging van 11,7% is. Volgens mij moet het uit de lengte of de breedte komen, maar dit lijkt mij negatief. Tegelijkertijd weten we dat vanuit die Bikkergelden nog 150 miljoen werd verdeeld. Voor een deel is dat al ingezet, voor een deel nog niet. Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre dat voor de stadsregio's al wel was bestemd en wat dan resteert aan toch een harde bezuiniging? Wat zijn de effecten daar dan van? Ik denk namelijk dat het goed is dat we vandaag helder krijgen wat die effecten precies zijn. We moeten niet doemdenken, maar als het een korting is, zal het links- of rechtsom effecten hebben. Het is goed om dat ook scherp te krijgen.

Vervolgens zou mijn vraag ook zijn wat de staatssecretaris richting de Voorjaarsnota gaat doen als die gevolgen groot zouden zijn. Dat is namelijk het eerste moment. Het kabinet is aan zet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat is een logische vraag, maar ik weet dat de heer Olger van Dijk zelf ook goed kan rekenen. Er komt 300 miljoen structureel bij voor het regionaal ov. Daarvan is om en nabij 158 miljoen via de BDU bij de metropoolregio's terechtgekomen; bij de grote steden en de dorpen daaromheen. Daarvan is het leeuwendeel ingezet om de prijzen, die toen inderdaad ook al met dubbele cijfers dreigden te stijgen, te bevriezen. De prijzen zijn dus niet gestegen. Het grootste deel van het geld, van die 158 miljoen, is dus in het dempen van de prijs gaan zitten. Voor een resterend deel zouden buslijnen overeind worden gehouden en zouden er misschien wel extra bussen of een enkele extra tram gereden gaan worden. Het was geen sinecure, want na corona was het reizigerspeil nog niet weer helemaal op peil en stegen de prijzen en lonen wel hard door.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dus we weten gewoon dat je onderaan de streep vele tientallen miljoenen tekortkomt als

je daar weer 110 miljoen vandaan trekt terwijl er meer dan 110 miljoen in de prijsdaling is gaan zitten en minder daarvan in extra bussen of het overeind houden van bussen. Dat is toch een vrij eenvoudige som? Het geld wordt namelijk niet verbrand, maar is echt ingezet.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik wil de heer Grinwis rekenkundig natuurlijk niet naar de kroon steken, maar ik ga misschien toch een kleine poging doen. Ik heb begrepen dat de helft van die 300 miljoen meer breed is gaan zitten in het drukken van de prijzen. Vorig jaar is er geen tariefstijging geweest in het regionaal ov. Dat is op zich heel mooi. Dit jaar was er een prijsstijging van iets meer dan 3%, maar dat is echt lager dan de inflatie. Laten we dat hier ook gewoon even noemen. Dat is gewoon heel positief geweest voor het regionaal ov. Dat hebben we te danken aan dat amendement. Als de helft van die 300 miljoen is gaan zitten in de tariefmatiging, is volgens mij de helft van het budget vervolgens nog over voor andere zaken. We hopen natuurlijk op een verbetering. Nu dreigt dit. Als ik de rekensom van de heer Grinwis dus volg, denk ik dat ongeveer de helft van dat bedrag daar in ieder geval in is gaan zitten. Maar ik hoor dat graag van de staatssecretaris, die de exacte rekenmeester tot zijn beschikking heeft. Dan denk ik dat er nog steeds zo'n 75 miljoen over zou zijn voor een verbetering voor de stadsregio's. Als je daar nu 110 miljoen op moet korten, dan is dat natuurlijk te weinig. Ik hoor dus ook graag hoe dat probleem wordt gezien en wat dat dus betekent. In zoverre heb ik die vraag dus ook, maar hopelijk wordt dit vandaag wel exact duidelijk.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voorzitter. We hoorden ook dat de stadsregio Amsterdam ook voor het vervoer in Edam en Volendam zorgt, om maar eens wat te zeggen. Dit zeg ik tegen mijn rechterbuurman. Ik vermoed dat deze staatssecretaris en het kabinet ook vinden dat de dorpskernen van die gemeenten goed bereikbaar moeten blijven. Ziet de staatssecretaris het belang van de stadsregio voor dit landelijk gebied? Heel concreet: hoe geeft hij dan invulling aan de afspraak uit het hoofdlijnenakkoord om het busvervoer tussen dorpskernen in het landelijk gebied te verbeteren? Even los van dit hele vraagstuk is het interessant hoe er dan wel wordt gestuurd op het invulling geven daaraan; niet alleen voor de stadsregio's, maar ook voor de andere gebieden, zeg ik dan ook. Ook voor NSC telt namelijk elke regio. Ik heb ook hier een heel concrete vraag. Ik vergat dit net te vragen bij de effecten. Wij hoorden ook dat het juist in de landelijke gebieden in de stadsregio's het hardste neer gaat komen. Het gaat om 20%. Het is namelijk heel moeilijk om dat in die steden te doen. Ik hoor graag of dat zo is en of de pijn daar dan ook nog eens extra wordt gevoeld.

Voorzitter. Onlangs waren er in Zuid-Holland problemen met Qbuzz, doordat de nieuwe elektrische bussen niet geleverd worden. Er gingen zelfs al stemmen op voor provinciale inbesteding. De heer De Hoop en ik komen daar snel op terug met onze initiatiefwet. Voor nu heb ik vooral de vraag aan de staatssecretaris in hoeverre asset transfer — dus dan bedoel ik de bussen van de voorganger overnemen op het moment dat je de volgende concessie neemt — misschien een oplossing is voor die problemen. Wat zijn de ervaringen daarmee? Wordt dat al gestimuleerd? Ik hoor graag hoe de staatssecretaris daarnaar kijkt.

Voorzitter. Het hoofdlijnenakkoord vraagt ook om verbetering van de veiligheid in het openbaar vervoer. Een aantal collega's vroegen daar al naar. Dat is ook hard nodig gezien de vele incidenten. De Kamerbrief kraait victorie omdat er ten opzichte van eerdere jaren sprake is van een kleinere stijging van aangiftewaardige incidenten. Dat is natuurlijk nog steeds een stijging. We willen natuurlijk een daling, zou ik denken. Deelt de staatssecretaris die ambitie? Vorige week bleek dat wegens gebrek aan bewijs niemand door het OM vervolgd wordt na de aangifte van een mishandeling van een NS-conducteur. Ik ga niet in de afweging van het OM treden, maar het roept wel de vraag op of er voldoende cameratoezicht is. Heeft elke trein en elk station nu camera's? Zo niet, wordt daaraan gewerkt, vraag ik de staatssecretaris.

Het hoofdlijnenakkoord stelt dat hoofdconducteurs op basis van vrijwilligheid een bodycam moeten kunnen dragen. De PVV vroeg daar zojuist ook naar. In de Kamerbrief staat dat dit besluit aan de NS is en dat zij in 2025 hier een besluit over nemen. Maar dat vind ik toch wel bijzonder. Als vier partijen dit opnemen in een hoofdlijnenakkoord, dan moet je dat toch links- of rechtsom mogelijk kunnen maken? Graag een toezegging van de staatssecretaris dat hij hier werk van gaat maken.

Voorzitter. Zwartrijders zijn de grootste aanleiding voor agressiviteit. Er is onderzoek gedaan door IenW en in november 2024 hebben vervoerders concrete aanbevelingen gekregen voor het verhogen van de betaalmoraal. Maar wat doen die regionale vervoerders daar vervolgens mee, is mijn vraag.

Voorzitter. Tot slot nog kort over OVpay. Vorige week kreeg ik een mail dat mijn eigen ov-chipaccount is verwijderd. Nou red ik mij wel, maar hoe zit het met die minder digivaardige ouderen? Eerder kreeg NSC de toezegging van de staatssecretaris dat er een kosteloze overstapservice komt, waarbij de ov-chipkaart wordt vervangen door een nieuwe OVpay-pas. We lezen alleen dat oudere doelgroepen worden betrokken. Dat is op zich mooi, maar hoe zit het nou precies? Graag een verduidelijking, ook vanwege de toezegging, die als afgedaan wordt beschouwd. Er is vertraging in de overstap — dat is mijn laatste vraag — maar kan de staatssecretaris aangeven hoelang die twee systemen nog naast elkaar blijven bestaan?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ik heb goed proberen te luisteren naar de bijdrage van de heer Van Dijk, met name over de BDU-gelden. Hij schetste, als ik hem goed begreep, dat het niet alleen in de grote steden consequenties heeft, maar ook in de gemeenten daaromheen. Ik proefde een soort prioritering bij hem. Misschien heb ik het verkeerd begrepen, maar volgens mij zei hij: zorg nou dat je die dorpen daaromheen zo min mogelijk raakt bij de bezuiniging die gaande is. Heb ik dat goed geïnterpreteerd?

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Mijn fractie heeft haar handtekening gezet onder het hoofdlijnenakkoord, en die staat. Daar staat gewoon in dat we het vervoer tussen dorpskernen in het landelijk gebied

willen verbeteren. Ik denk dat ik ook deze gebieden daartoe kan rekenen, voor een deel. In die zin lijkt het me goed dat we er met z'n allen naar streven dat we een eventuele kaalslag of uitvallende buslijnen zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Sterker nog, we moeten proberen — dat was mijn vraag ook — om de ambitie waar te maken om het ov zelfs te verbeteren.

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

Wat ik daaraan lastig vind, is dat je de lijnen in een stad laat concurreren met de lijnen daar net omheen en dat je daarin prioriteert. Ik zou het jammer vinden als mensen die nog net in een stad wonen, in een buitenwijk, en die ook veel belang hebben bij het openbaar vervoer, dan niet gezien worden, opdat in Edam-Volendam of in Lansingerland een slechter ov net voorkomen wordt. Ik hoop dat de heer Olger van Dijk het met mij eens is dat we die twee niet tegen elkaar uit moeten spelen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dat zie ik toch wel iets anders. Ook ten principale is het heel gebruikelijk dat bij concessies in het ene concessiegebied wel degelijk goede inkomsten zijn te generen. Je ziet dat ook bij de Wadden, oost en west. De ene verbinding is verlieslatend en de andere winstgevend. Ik vind het helemaal niet zo gek dat als je in de binnenstad goed vervoer kunt draaien en misschien ook wel winst kunt maken, je die winst vervolgens inzet om ervoor te zorgen dat elementaire lijnen in het buitengebied blijven bestaan, ook vanuit brede welvaart en de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen.

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

Maar dat is iets anders. Nu is het zo van: er zijn bezuinigingen en welke vinden we minder erg? Daar zou ik niet aan mee willen doen. Ik zou dan toch een andere vraag willen stellen aan de heer Olger van Dijk. Hij zei: in het akkoord staat dat we ervoor moeten zorgen dat het openbaar vervoer in de regio wordt verbeterd. Ik heb dat het afgelopen jaar nog niet gezien. Ik zou graag van de heer Olger van Dijk horen op welke twee of drie manieren hij dit kabinet dat het afgelopen jaar heeft zien doen. Ik heb het niet gezien. Ik wil heel graag dat het wél lukt. Misschien kan de heer Olger van Dijk mij helpen: waar is dat de afgelopen periode dan wél gebeurd?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik denk dat de Kamer een klein beetje heeft moeten helpen, maar een aantal dreigende elementen hebben we kunnen mitigeren. We hebben het gehad over de prijzen bij de NS. Mijn fractie heeft daar keer op keer naar gevraagd en heeft ook allerlei voorstellen aangedragen. Uiteindelijk heeft de staatssecretaris de prijsstijging van 12% kunnen terugbrengen naar 6% en een klein beetje. Dat is iets lager, zeg ik erbij, dan de gemiddelde contractloonstijging. Nou, een verbetering is het niet, maar het is in ieder geval geen verslechtering. Het ov hebben we al genoemd. Dat hebben we te danken aan het amendement-Bikker, maar in het regionaal ov was er vorig jaar en ook dit jaar een kleinere prijsstijging. Dat is winst. Wij hopen ook ... Er zijn plannen in de steigers gezet. Het kabinet is zeven, acht maanden bezig. Laten we ze nog een paar maanden de tijd geven om dat verder uit te werken. Dan gaat het om plannen op het gebied van internationale treinen, op het gebied van de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. U weet hoe mijn fractie daaraan trekt. Wij verwachten die plannen echt bij de Voorjaarsnota. Wij denken dat richting de zomer echt stappen worden gezet, ook door dit kabinet.

De **voorzitter**:



Afronden, meneer De Hoop.

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

Ja, afrondend. Wat ik ingewikkeld vind, is dit. We hebben een bezuiniging gezien bij de SOV-gelden, we hebben een bezuiniging gezien bij de BDU-gelden. De 1,3 miljard bij Zuidasdok heeft het vorige kabinet veroorzaakt, maar dat is ook nog niet opgelost. De heer Olger van Dijk heeft het nu over de Nedersaksenlijn en de Lelylijn. De besluitvorming zou eigenlijk al vorig jaar plaatsvinden. Ik hoop dat NSC, net als de ChristenUnie in de vorige periode, bereid is om binnen het kabinet met de oppositie samen te werken om dan toch iets anders voor elkaar te krijgen. Ik heb bij het vorige kabinet ook heel hard oppositie gevoerd. Daardoor lukte het om samen met de ChristenUnie op te trekken om iets te veranderen. Ik mis bij NSC nog wat de ChristenUnie in de vorige periode wel deed: op het moment dat je het zo belangrijk vindt, moet je ook een keer met de oppositie optrekken om een voorstel te doen. Ik wil NSC vragen: bent u bereid met ons op te trekken om die bezuiniging op het regionale ov echt te voorkomen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik vind wel dat we dat dan in de goede volgorde moeten bekijken. We zijn hier als Kamer bij elkaar om het openbaar vervoer en de uitdagingen daarvan te bespreken. Tegelijkertijd zit hier een staatssecretaris namens het kabinet die moet besturen en die ervoor moet zorgen dat die uitdagingen het hoofd wordt geboden. Wij hebben vanuit NSC een aantal dingen genoemd en er zijn budgetuitdagingen. Dan gaat het ook over keuzes maken. Wat wij vandaag als Kamer moeten doen, is deze staatssecretaris nog eens heel indringend meegeven wat wij van hem verwachten richting de Voorjaarsnota. Het gaat hier om een bezuiniging per 2026. Het gaat om het zo snel mogelijk starten van een MIRT-verkenning, hopelijk voor de zomer, bij Voorjaarsnota. Dan is het goed om als Kamer helder te maken wat de prioriteiten zijn. Want we moeten ook eerlijk zijn: niet alles kan overal; het budget is beperkt. Ik heb zojuist in reactie op een interruptie aangegeven welke prioritering NSC wil aanbrengen — dat herhaal ik nu. Wij zeggen tegen deze staatssecretaris: linksom of rechtsom, die MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn moet gewoon starten. Dat is onze topprioriteit. Daarachter komen wel degelijk heel snel de zorgen die ook wij hebben over de ticketprijzen, over het ov, over het stadsvervoer. Wat de effecten zijn, gaan we vandaag horen. Maar ik zeg er wel bij dat het wat ons betreft in die volgorde moet. Niet alles zal kunnen, maar dat zijn wel de dingen die wij in ieder geval vandaag willen meegeven aan deze staatssecretaris. Dan verwachten we dat hij zijn stinkende best gaat doen richting de Voorjaarsnota om dat voor mekaar te boksen. Die rol heeft hij.

De **voorzitter**:

Helder. Een interruptie van de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoorde net aan het einde van het betoog van de heer Van Dijk van NSC: als vier partijen het opnemen in het hoofdlijnenakkoord, dan moet het linksom of rechtsom mogelijk gemaakt worden. In het regeerakkoord lees ik dat het ook de bedoeling is om fors te investeren in het ov, om dat betaalbaar te maken. Tegelijkertijd zie ik dat er nu plannen zijn voor bezuinigingen op de BDU. Ik vraag me dus af wat die handtekening daadwerkelijk waard is?

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk, een kort antwoord graag.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb net betoogd dat het dan begint met uit te leggen wat die effecten daadwerkelijk zijn. Ik heb ook aangegeven dat we volgens mij niet moeten doemdenken maar ook eerlijk moeten zijn: mensen dreigen niet morgen hun baan te verliezen. Dat is niet aan de orde. Er zijn een aantal investeringen geweest. Daar hebben we het over gehad. Dat moeten we met elkaar in beschouwing nemen. Ik hoor zo dadelijk graag van de staatssecretaris wat de effecten van die bezuiniging van 110 miljoen op de BDU daadwerkelijk zijn. Dan kunnen we met elkaar bekijken wat de staatssecretaris daar vervolgens aan kan doen en of we dat acceptabel vinden.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoor de coalitie vaak zeggen: wat zijn die effecten? Heel veel mensen hebben al laten weten wat die effecten zullen zijn, maar ik hoor nog weinig over de plannen van de coalitie. Het wordt wel de hele tijd over de schutting gegooid, nu ook van de sector, die het maar moet oplossen. Ik vraag me af of de heer Van Dijk dit goed bestuur vindt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Goed bestuur is vooral mensen in de rol laten die zij hebben. Deze staatssecretaris moet besturen en wij als Kamer moeten hem controleren. Wij kunnen hem suggesties meegeven, en dat doen we vandaag.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Voor het ov, met name op het spoor, wordt er gewerkt aan de grootste onderhoudsopgave ooit. ProRail heeft de komende jaren vele onderhoudsprojecten aangekondigd. Op vele trajecten zullen treinen buiten dienst worden gehaald. Het belang van vaart maken is groot, omdat achterstallig onderhoud een nog groter risico vormt voor uitval. Maar een te strakke interpretatie van aanbestedingsregels en lange doorlooptijden door ecologische onderzoeken veroorzaken vertraging. Hier heeft ProRail last van en hier heeft de reiziger last van. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe hij ervoor gaat zorgen dat de procedures kunnen worden bespoedigd, zodat sneller gewerkt kan worden en innovaties beter ingezet kunnen worden — innovaties die het werken aan het spoor gemakkelijker maken en die het mogelijk maken om het personeelstekort het hoofd te bieden.

Voorzitter. Veilig reizen met het ov is inmiddels helaas niet meer vanzelfsprekend. Er zijn genoeg mensen, meestal meisjes en vrouwen, die het ov 's avonds inmiddels vermijden, omdat ze zich onveilig voelen en de overlast beu zijn. Ik zie dat er allerlei acties worden ondernomen, maar vaak duurt het allemaal erg lang. Terwijl de staatssecretaris bezig is met een bestuurlijke evaluatie van het convenant Sociale Veiligheid in het OV, hebben de conducteurs van de NS nog steeds geen bodycam, ervaren reizigers stations als onveiliger dan vorig jaar en werkt het doorgeven van een reisverbod voor overlastgevers door de ene aan de andere vervoerder nog niet. Waarom laat het besluit van NS om conducteurs uit te rusten met bodycams zo lang op zich wachten? Andere vervoerders werken hier al mee. Het werkt preventief en kan helpen

bij het verzamelen van bewijslast. Kan de staatssecretaris met NS in overleg gaan over de effectiviteit van het mobiele alarmnummer in de trein? Hoewel het initiatief te prijzen is, hoor je geregeld mensen over hun vervelende ervaring met dit alarmnummer. Tegen verbale agressie en cokesnuivende figuren wordt niets gedaan. Ik citeer de reactie in de app: "De conducteur komt niet langs want wij sturen niet op zijn ronde in de trein." En: "Dit is helaas de standaardcommunicatie van jongeren." Is de staatssecretaris het met mij eens dat het alarmnummer in de trein op deze wijze eigenlijk schijnveiligheid biedt? Hoe zou dit beter kunnen?

Voorzitter. Deze week kwamen in de zogenaamde Stationsagenda cijfers naar buiten over de stations. Leuk dat men druk bezig is met modulaire, duurzame en energieopwekkende fietsenstallingen. Leuk dat er in stations plaats is voor cultuur en verbinding, dat stations gasloos worden en dat afvalscheiding steeds beter gaat. Maar ik lees dat stations slecht scoren als het gaat over het veiligheidsgevoel van mensen, en dat in 2024 vrouwen zich in nog meer stations onveilig voelden dan in het vorig jaar. Dit punt zou prioriteit moeten hebben. Wat gaat de staatssecretaris doen om dit tij te keren en om echt het verschil te maken?

Voorzitter. Afgelopen maand hebben raadsfracties van twintig gemeenten bij ProRail aan de bel getrokken over defecte liften op stations. Mensen die zijn veroordeeld tot een defecte lift moeten omreizen en worden geconfronteerd met onwerkbaar situaties. Er zijn nog steeds geen oplossingen. Waarom zijn onderdelen langdurig niet op voorraad? Ze hadden toch al een keer op voorraad moeten zijn geweest? Hoezo zijn minder dan tien liften langdurig defect als twintig gemeenten aan de bel trekken? Wat de VVD betreft moet dit echt anders. Hoe gaat de staatssecretaris hier concreet en op korte termijn verbetering in brengen?

Voorzitter. Deze coalitie heeft 2,5 miljard euro gereserveerd bovenop de 7,5 miljard uit de vorige kabinetsperiode, voor bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Dat is 10 miljard in de afgelopen drie jaar. Een groot deel van deze gelden gaat naar nieuwe ov-lijnen of verbeteringen van bestaande ov-lijnen. Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat dit bij de locaties terecht komt waar dit het hardst nodig is? Hoe gaat hij het geld verdelen? Welke regels hanteert hij daarbij? Hoe kan het geld zo spoedig mogelijk besteed worden bij de woningbouwlocaties die in de pijnpijn zitten?

Voorzitter. Welk beeld heeft de staatssecretaris van de manier waarop de bezuinigingen in de BDuR in de praktijk op het ov neerslaan? Daar zijn zojuist ook al vragen over gesteld. Bij de begrotingsbehandelingen heeft hij aangegeven hierover gesprekken te gaan voeren met de ov-partijen. Wat is hieruit gekomen? Gaat de staatssecretaris ook zelf kijken naar creatieve oplossingen voor de bereikbaarheid, bijvoorbeeld door de muren weg te halen tussen de verschillende potjes geld die er zijn voor Wmo-vervoer, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer? Je gaat dan slim kijken naar een combinatie van deze vervoersmogelijkheden, juist in gebieden waar minder bussen rijden.

Sorry, ik was even afgeleid; ik dacht dat ik hier iets hoorde.

**De voorzitter:**

De heer de Hoop zei buiten de microfoon dat hij het met dat punt ...

**Mevrouw Veltman (VVD):**

Ik vind het heel fijn dat De Hoop het af en toe ook een keer met mij eens is, voorzitter. Dit had niet gehoeven, zegt de heer De Hoop. Daar ben ik het ook wel weer mee eens.

Ik zag mooie voorbeelden van dit soort projecten in de Achterhoek en in Zeeland. Zet desnoods gewoon een taxi in omdat dat doelmatiger is en we geen lege of bijna lege bussen willen laten rijden. Hoe gaat de staatssecretaris deze mogelijkheden inzetten? Heeft hij een beeld van wat hiervoor nodig is, bijvoorbeeld een aanpassing van de Wet personenvervoer?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft toch nog een interruptie van de heer De Hoop.

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

Ik herhaal het hier maar even: ik ben het heel erg eens met dit punt van mevrouw Veltman, namelijk dat we echt moeten kijken hoe we die doelgroepen met elkaar kunnen verbinden en dat we binnen de Wet personenvervoer de mogelijkheden daarvoor moeten zoeken. Dat is heel erg fijn want dan heb je ook meer mogelijkheden met dat vervoer. Toch nog even over die 2,5 miljard voor woningbouw. Ik vind het echt supergoed dat dit extra geld door dit kabinet is uitgetrokken. Maar we willen volgens mij ook dat er op het moment dat die infrastructuur er ligt, ook daadwerkelijk bussen overheen kunnen rijden. Om dat financieel mogelijk te krijgen moet je misschien ook kijken wat nou bijvoorbeeld een hele grote claim legt op het gebied van IenW. Ik kijk dan bijvoorbeeld ook naar die accijnsverlaging van 1,2 miljard tot 1,5 miljard. Dat is heel veel geld dat de VVD daar vrij heeft weten te spelen. Er is knap onderhandeld. Is mevrouw Veltman ook bereid om te kijken of we misschien ook een deel van die claim toch beschikbaar moeten stellen voor het openbaar vervoer?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, zeker niet. We hebben hier vaker met elkaar het debat gehad over die 1,2 miljard. Dat is een lastenverlichting voor de mensen die hun auto gebruiken. Nog steeds wordt 70% van de kilometers in Nederland met de auto afgelegd. Het is ook voor heel veel mensen die gewoon iedere dag daarmee naar hun werk gaan. Dat is te prijzen, dat is hard nodig en we vinden het fijn dat we daarop een lastenverlichting hebben kunnen realiseren.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop, kort.

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

Ik ben het er misschien wel deels mee eens dat die lastenverlichting er moet zijn voor elke modaliteit, niet alleen voor de auto. Ik zie dat de tickets in het stadsvervoer 12% duurder worden en misschien bij de NS met deze inflatie wel 15%. Zouden we dan daar niet ook een oplossing voor moeten vinden?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

In het huidige jaar is voor de NS volgens mij 40 miljoen of 42 miljoen beschikbaar gesteld om die prijsstijging te dempen. Dat is het vorige jaar ook gebeurd. Zo is daar wel naar gekeken. Het is, denk ik, ook goed om er op die manier naar te kijken. Maar dan

nog zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Het is er net ook al over gegaan. Het is voor ons geen optie om dan terug te vallen op "er zou wat uit die accijnsverlaging moeten komen".

**De voorzitter:**

Oké. Ik kijk naar de heer Grinwis. Meneer Grinwis, onbeperkte interrupties betekent niet "oneindig". U gaat aan uw tiende interruptie beginnen. Zou u in uw vraagstelling de inleidende beschietingen willen overslaan?

**De heer Grinwis (ChristenUnie):**

Dat is goed. Op zich heb ik al wat vragen gesteld aan de collega's van mevrouw Veltman. Daar mag zij sowieso ongevraagd op antwoorden. Mijn vraag aan haar is nu de volgende. Zij leek twijfel te hebben bij de relatie tussen de bezuiniging op de BDU en de woningbouw, terwijl we weten dat in stedelijk gebied, in de Randstad, waar heel veel van deze woningen terechtkomen, de grond heel duur is. Daar is een scherpe parkeernorm om de betaalbare woningbouw mogelijk te maken. De randvoorwaarde daarvoor is goed ov. Je kunt dus niet een-op-een zeggen: die 1 miljoen van die 110 miljoen landt bij dát woningbouwproject. Maar in generieke zin kun je zeggen: de randvoorwaarde wordt zwakker gemaakt. Wat vindt mevrouw Veltman daarvan?

**Mevrouw Veltman (VVD):**

Ik denk dat je bij ieder nieuw project gewoon in de breedte moet kijken hoe die woningen goed bereikbaar kunnen zijn en hoe die woonwijken goed ontsloten kunnen worden. Maar ik hoorde vooral dat door deze bezuiniging 300.000 nieuwbouwwoningen niet gerealiseerd kunnen worden. Dat is waar ik mijn opmerking over gemaakt heb. Dan verwijst ik naar de 10 miljard in de afgelopen drie jaar. Dat geld is bedoeld voor het goed ontsluiten van nieuwe woningen. Daarvan zeg ik: kijk nou alsjeblieft ook daarnaar. Daarmee willen we proberen om nieuwe woningen en nieuwe woonwijken goed te ontsluiten. Daar is 10 miljard in de afgelopen drie jaar voor uitgetrokken. Dat is dus waar ik vooral mijn punt van heb gemaakt.

**De voorzitter:**

Meneer Grinwis, nog een korte interruptie.

**De heer Grinwis (ChristenUnie):**

Die boodschap is natuurlijk stevig aangezet. Mijn punt is meer: als je in hoogstedelijk gebied veel woningen bouwt met een scherpe parkeernorm, dan is goed en altijd beschikbaar ov een randvoorwaarde. Als je dat niet hebt, dan ga je als alternatief waarschijnlijk op te weinig parkeerplekken te veel auto's krijgen. Dat is volgens mij de afruil die hier speelt, zowel in de zuidelijke als in de noordelijke Randstad.

**Mevrouw Veltman (VVD):**

Als het over stedelijk gebied gaat, moet je ook kijken hoe die bezuiniging op de BDU neerslaat. Dat is ook een van de vragen die ik aan de staatssecretaris gesteld heb. Ik ben niet alleen daar nieuwsgierig naar, maar ook naar hoe het stedelijk gebied zich dan verhoudt tot andere gebieden. Dat zijn wel het soort vragen dat ik heb. Daar hoop ik een antwoord op te krijgen. Ik vraag dus naar de effecten van die maatregel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Bamenga voor zijn inbreng. Hij spreekt namens

D66. Gaat uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. We kunnen ervoor kiezen om het ov de meest aantrekkelijke optie te maken om van A naar B te komen. Dat betekent dat er betaalbaar ov moet zijn, dat heel Nederland bereikbaar moet zijn met het ov en dat daarvoor schone vervoersmiddelen moeten worden ingezet. We moeten dus geen autootjes pesten, maar het ov verbeteren. Dat is fijn voor de mensen. De prijzen aan de pomp zijn torenhoog; dat zullen ze ook blijven. Het is ook fijn voor het klimaat. Als we het ov op deze manier zouden organiseren, dan zou staatssecretaris Jansen ook een goede bijdrage leveren aan de klimaatdoelen van dit kabinet. Dat is misschien onbedoeld, maar niet minder effectief.

D66 heeft in het verleden een Nederlandpas voorgesteld. Daarmee kun je met een vaste lage prijs met de bus, tram, metro en trein door heel Nederland reizen buiten de spits. Zo maken we reizen met het openbaar vervoer mogelijk voor meer mensen. Zo laten we nieuwe reizigers kennismaken met het openbaar vervoer. Zo maken we de overstap naar het openbaar vervoer aantrekkelijker. D66 wil investeren in meer en beter openbaar vervoer dat laagdrempelig en toegankelijk is voor iedereen. We willen adequate financiering van gemeenten en provincies. Ook willen we meer ov-fietsen. Dit is fijn voor mensen, fijn voor een schone lucht en fijn voor de wereld.

De **voorzitter**:

Meneer Bamenga, u heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

De spendeerdrijf van mevrouw Kaag heeft een nieuwe gedaante aangenomen in de vorm van de heer Bamenga. We bespreken hier dus ook een bezuiniging, of een budgetkorting, of hoe je het ook wil noemen, van 110 miljoen euro. Tegelijkertijd zit de heer Bamenga hier miljoenen over de toonbank te smijten als het gaat om het invoeren van een Nederlandpas. Mijn vraag is of de heer Bamenga hier in deze ruimte een geldboom ziet staan.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij kiezen wij ervoor om te investeren in het ov. Ik dacht dat dat ook het plan van de PVV was. Dat staat namelijk ook in het regeerakkoord. Daar hebben zij een handtekening onder gezet. Maar wat zien wij vervolgens? Op het eerst mogelijke moment bezuinigen ze op de BDU-gelden. Volgens mij is dat nou een typisch voorbeeld van het verbreken van beloftes. Daar is de PVV heel erg goed in.

De heer **Heutink** (PVV):

We zien vooral dat D66 maar geld blijft uitgeven, nog meer geld blijft uitgeven en nog meer geld blijft uitgeven, zonder dat het weet waar dat van betaald moet worden. Sterker nog, als het aan D66 ligt, gaan de lasten nog veel verder omhoog. Dan rijzen de klimaatlasten de pan uit. Dan mag niemand meer in een auto rijden. Nee, als het aan D66 ligt, moeten we straks met paard en wagen door het centrum van Amsterdam. Dat lijkt mij een heel slecht idee. Ik wil meneer Bamenga vragen om een beetje met beide benen op de grond te blijven staan, om te bedenken dat het niet allemaal vanzelf gaat en dat er dus keuzes gemaakt moeten worden.

De heer **Bamenga** (D66):

D66 maakt keuzes. Dat hebben wij ook laten zien in ons verkiezingsprogramma. Dat hebben wij laten doorrekenen, iets wat de PVV nooit doet. In die keuzes die wij maken, hebben wij ook laten zien hoe wij dat gaan betalen. Dat is dus het antwoord op deze vraag. Wij maken dus keuzes om te investeren in het ov. Wij willen ervoor zorgen dat Nederland juist in beweging blijft. Maar dat is niet wat dit kabinet doet. Dat is niet wat wat de PVV doet. De PVV zorgt ervoor dat Nederland helemaal vastloopt. Dat zijn keuzes die wij inderdaad niet maken. Ik zou zeggen: stop met deze bezuinigingen in het ov. Stop met het iedere keer uiten van loze woorden, zoals de heer Heutink doet. Stop met het verbreken van je beloftes.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik hoorde in het betoog van de heer Bamenga ... De heer Heutink had het over miljoenen extra uitgeven, maar ik denk dat het echt om miljarden extra gaat. Het gaat over betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen, maar in de regio zie ik gemeenten, dorpen, waar je drie kwartier moet wandelen om bij het dichtstbijzijnde busstation te komen. Hoe denkt de heer Bamenga dat allemaal te gaan betalen? Is het echt realistisch om te veronderstellen dat de bereikbaarheid van zulke dorpen via het openbaar vervoer ook te realiseren valt?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik vind het wel opmerkelijk dat deze vraag vanuit de BBB komt, terwijl de BBB juist een handtekening heeft gezet onder een regeerakkoord waarin heel duidelijk wordt aangegeven dat ze wil zorgen dat heel Nederland bereikbaar is en dat het ov betaalbaar is. Vervolgens stemt ze wel in met de bezuinigingen die eraan zitten te komen met de BDU-gelden. Ik vind dat opmerkelijk. En voor de rest, volgens mij heb ik net al antwoord gegeven op de vraag op welke manier wij de miljoenen willen uitgeven en welke keuzes wij maken.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag. Want volgens mij zaten in het betoog echt miljarden extra aan uitgaven. Ik heb nog geen begin van een antwoord op de vraag hoe dat betaald moet worden.

De heer **Bamenga** (D66):

De BBB heeft het erover dat zij de regio bereikbaar wil maken, maar we zien dat zij helemaal geen keuzes maakt, bijvoorbeeld als het gaat om de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Dat vind ik pas jammer. Dat vind ik pas het breken van beloftes.

De **voorzitter**:

Dat is geen antwoord, dus ik kijk nog even naar de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Volgens mij weet de heer Bamenga heel goed dat de Nedersaksenlijn een heel belangrijk project is voor de BBB. Wij zullen ook alles op alles zetten om dat voor elkaar te krijgen.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil nog wel even doorgaan op dit punt. D66 loopt hier hoog van de toren te blazen en verwijt ons dat wij dat gedaan zouden hebben. Ik wil D66 er toch aan helpen herinneren

dat het ook gewoon voor de begroting IenW heeft gestemd, waar dit al in stond. Sterker nog, we hebben het uitgebreid met elkaar besproken. En als het zo erg is, waarom heeft de fractie van D66 die begroting dan gewoon gesteund?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik wil de heer Heutink bijna verwijzen naar het mooie antwoord van collega De Hoop van GroenLinks-PvdA. Die zei: wat ik hier doe, is vooral ook verwijzen naar de afspraken die deze coalitie gemaakt heeft. Ik verwijs naar de woorden van deze coalitie, over zorgen dat het ov betaalbaar wordt en dat heel Nederland bereikbaar wordt met het ov. Heel Nederland. Dat heeft deze coalitie gezegd. Daar heeft de heer Heutink zijn handtekening onder gezet. Al deze woorden blijken gewoon loze woorden te zijn als zij instemmen met deze bezuinigingen.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is dus het hele probleem. Ook D66 heeft hiervoor gestemd. Hij zegt dit steeds en is naar anderen aan het wijzen, maar ik wil van hem weten, waarom hij namens D66, namens zijn fractie, dan toestemming heeft gegeven om dit te doen als dit voor hem zo zwaarwegend is. Hij heeft namelijk met zijn partij gewoon voor de begroting gestemd. Ik wil weten waarom hij dat dan gedaan heeft als hij dit zo erg vindt.

De **voorzitter**:

"Hij" is de heer Bamenga. Graag via de voorzitter spreken.

De heer **Bamenga** (D66):

Wij zien namelijk dat Nederland met de plannen van deze coalitie, en ook met de plannen van de PVV, eigenlijk helemaal vastloopt. Dat zien we aan het ov, dat steeds duurder wordt. We zien dat de bereikbaarheid in heel Nederland slechter wordt. Wat heeft dat uiteindelijk tot gevolg? Dat heeft tot gevolg dat mensen steeds moeilijker naar hun studie kunnen gaan, dat patiënten steeds moeilijker een ziekenhuisbezoek kunnen brengen. Mensen gaan bezuinigen op familie- en vriendenbezoek. Je ziet gewoon dat dat ook effect heeft op de sociale cohesie in Nederland. Ik vind dat we dat absoluut niet moeten doen. Ik vind dat deze coalitie zich gewoon aan haar woord moet houden, wat zij aan het Nederlandse volk beloofd heeft.

De heer **Heutink** (PVV):

Een prachtig verhaal, maar ik heb nog geen begin van een antwoord gehoord. Ik ga het nog één keer proberen en waarschijnlijk weet-ie het dan nog steeds niet. Waarom heeft u met uw fractie dan voor de begroting van IenW gestemd terwijl u het er eigenlijk niet mee eens bent? Ik vraag dat via u, voorzitter, aan de heer Bamenga. U vindt het allemaal toch zo erg!

De **voorzitter**:

De heer Bamenga, graag een antwoord.

De heer **Bamenga** (D66):

Wat de heer Heutink hier volgens mij keer op keer probeert te doen, is afleiden. Hij probeert af te leiden van waar het over zou moeten gaan en dat zijn deze bezuinigingen op de BDU-gelden. Dat is wat de heer Heutink doet. Het is namelijk zo pijnlijk dat keer op keer de gemaakte beloftes verbroken worden. Ik heb het al eerder gezegd: dit kabinet met ook de heer Heutink erbij maakt het ov veel duurder. De bereikbaarheid



wordt steeds slechter en de woningnood wordt steeds groter. Ik zal zeggen: schaam je!

**De voorzitter:**

Heel kort dan, meneer Heutink. Ik ga het toch zeggen en dat vind ik vervelend: inmiddels komen we op het punt dat er gaandeweg het debat steeds langer gesproken wordt. Er worden steeds meer interrupties gepleegd en dat past niet in de tijd. Ik vind dus dat we onszelf nu moeten gaan beperken. Het was ons bijna gelukt, bijna tot de laatste spreker, zou ik willen zeggen. Ik wil zeggen: beperk u.

**De heer Heutink (PVV):**

Ik constateer dat meneer Bamenga van D66 echt totaal geen antwoord heeft en totaal geen idee heeft waarom hij voor deze begroting stemt. De enige partij die nu bezig is met afleidingsmanoeuvres en die zichzelf aan het indekken is, is de fractie van D66.

**De voorzitter:**

Vervolgt uw betoog, meneer Bamenga.

**De heer Bamenga (D66):**

Ik wil daar toch nog een antwoord op geven. Ik heb toevallig de motie hier uitgeprint. Deze motie geeft eigenlijk het volgende aan: "verzoekt de regering om af te zien van de voorgenomen bezuiniging op het regionaal openbaar vervoer en bij de voorjaarsbesluitvorming naar alternatieve dekkingsopties te kijken, en gaat over tot de orde van de dag." De eerste ondertekenaar van de motie is de heer De Hoop. Wij als D66 hebben 'm medeondertekend. Volgens mij geldt dat voor bijna de hele oppositie, maar ik zie hier geen handtekening van de PVV staan. De PVV was namelijk tegen. Daar konden wij dus al iets regelen en daar stonden we als D66 ook voor, maar de PVV was stil.

**De voorzitter:**

U mag daar heel kort even op reageren.

**De heer Heutink (PVV):**

Het is heel erg simpel: met een motie regelen we geen geld. Meneer Bamenga had een amendement moeten indienen. Dan hadden we een andere afweging kunnen maken. Het is heel erg simpel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik geef woord aan de heer Grinwis. Een korte interruptie graag.

**De heer Grinwis (ChristenUnie):**

Een kleine suggestie voor de heer Bamenga, namelijk om de interrupties van de heer Heutink te zien als een uitnodiging om tegen de volgende begroting van IenW te stemmen. De bezuiniging gaat immers in 2026 in, dus die begroting regelt het wel of niet. Als het daarin niet geregeld wordt en D66 stemt net als de ChristenUnie aankondigde tegen die begroting als dit niet geregeld wordt, dan krijgt men toch ergens in een van de Kamers een probleem.

**De heer Bamenga (D66):**

Waarvan akte.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Bamenga** (D66):

Tot mijn grote verbazing — ik sta daarin niet alleen — doet dit kabinet iets anders. Terwijl dit kabinet in het regeerakkoord beloftes doet dat heel Nederland bereikbaar wordt met het ov en dat het ov betaalbaar wordt, wordt vervolgens gewoon keihard bezuinigd op het ov. In totaal is er namelijk 335 miljoen minder voor het openbaar vervoer beschikbaar. Afgelopen week was het protest stevig te horen, en terecht. Amsterdam, Rotterdam en Den Haag waarschuwen voor een mogelijke prijsstijging van meer dan 10% in de Randstad of voor het uitkleden van de dienstregeling. Dat is, zoals burgemeester Van Zanen terecht zei, "retedom". De mogelijke gigabezuiniging kan grote effecten hebben. We lezen zelfs dat de bouw van honderdduizenden woningen op losse schroeven staat. Dit is niet alleen een Randstedelijk probleem, ook in de regio's vragen ze zich af: "Wat gaat dit voor ons betekenen? Gaan er nog meer lijnen weg? Wordt ons dorp nog slechter bereikbaar?"

Ik las vanochtend in Trouw dat mensen vereenzamen als ze geen goed en betaalbaar ov hebben. Nog een reden waarom dit zo'n belangrijk debat is en waarom wij juist moeten investeren in ov in plaats van bezuinigen.

Voorzitter. In een vorig debat hebben we uitgebreid gedebatteerd over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De staatssecretaris wil de lijnen graag gaan regelen, maar daar heeft hij ook geld voor nodig. Volgens mij heeft de staatssecretaris hier een politieke opgave van jewelste. Wat gaat de staatssecretaris doen naar aanleiding van dit stevige verzoek? Is hij in gesprek met minister Mona Keijzer van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening? Is hij al met minister Eelco Heinen van Financiën aan het praten over geld in de Voorjaarsnota?

Voorzitter. We hebben een voorstel gedaan om een en ander goedkoper te maken, namelijk met de Nederlandpas. Op advies van het Nationaal OV Beraad is dit kabinet bezig met een lightvariant daarvan. Als dat de route is, is dat hartstikke goed. Maar ik wil wel weten wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering daarvan. Kan de staatssecretaris daar een update van geven?

Voorzitter, tot slot. Vorig jaar juni diende ik met collega Vedder een motie over de Bus Rapid Transit, met de opdracht aan deze staatssecretaris om samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties de instelling van een BRT-systeem kan voldoen aan de vervoersvraag. Verschillende regio's, zoals Weert en Zeeland, hebben mij daarover benaderd en aangegeven hoe belangrijk het is voor de bereikbaarheid en de verdere ontwikkeling van de regio's dat we de BRT tot stand brengen. Ik vraag de minister hoe het staat met de uitvoering van deze motie.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, dank. Ik heb een tip voor de PVV: kom met een addendum, kom met een

toevoeging aan al jullie verkiezingsprogramma's. De PVV laat haar plannen niet doorrekenen en daarom zou ik tegen de PVV willen zeggen: voeg er de zin aan toe "wij maken al deze beloftes niet waar, want wij hebben geen geldboom". Uiteraard ben ik hier niet om de PVV te bashen. Ik ben hier voor goed en betaalbaar openbaar vervoer. Bovendien is bashen ook niet nodig, want de PVV basht zichzelf al.

Voorzitter. Een poppenkastkabinet. Waar is dit kabinet mee bezig? Terwijl dit kabinet zich focust op asielzoekers, mensen met een migratieachtergrond, moslims, woke, links en demonstranten, stevent Nederland af op een mobiliteitscrisis. En wat doet dit kabinet? Het openbaar vervoer wordt onbetaalbaar, onbetrouwbaar en onbereikbaar. Terwijl de PVV-staatssecretaris mooie woorden spreekt over betaalbaarheid en bereikbaarheid, zadelt hij de reiziger op met exorbitant hogere prijzen, minder verbindingen en nog meer chaos. De bezuiniging van 110 miljoen op het stadsvervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is niets minder dan een kaalslag. Kaartjes worden 12% duurder, cruciale lijnen verdwijnen en kwetsbare groepen worden wederom keihard getroffen. Ongekend. De burgemeester van Den Haag noemde de plannen van het kabinet inderdaad "retedom". En dit is nog zacht uitgedrukt. Lokale bestuurders, vervoerregio's, gemeentelijke vertegenwoordigers, openbaarvervoerbedrijven en ook Henk en Ingrid weten niet wat hun overkomt. Ze snappen werkelijk niks van dit poppenkastkabinet. Hoe kan de staatssecretaris dit rijmen met de ambities uit het regeerprogramma? Hoeveel geld moeten werkende mensen nog meer uitgeven om simpelweg van A naar B te komen?

De staatssecretaris dwingt mensen die dagelijks heen en weer reizen voor woon- en werkverkeer, studenten en mensen met cruciale beroepen om nog dieper in de buidel te tasten. Deze mensen zijn al uitgeknepen door dit kabinet. We weten dat in Stockholm een soortgelijk plan leidde tot een explosie van zwartrijden. Dat is een logisch gevolg. Ook mensen die het niet kunnen betalen, moeten namelijk van A naar B komen, misschien wel juist deze mensen. Daar komt nog bij dat dit kabinet niet eens de middelen en capaciteit heeft om hierop te handhaven. Hoe voorkomt de staatssecretaris dat reizen voor onze Nederlanders onbetaalbaar wordt?

Voorzitter. De gewone Nederlander wordt door dit kabinet op alle manieren genadeloos hard in de steek gelaten. Ov wordt dus onbetaalbaar. Zijn er dan nog andere mogelijkheden om je te laten vervoeren? Laten we bijvoorbeeld kijken naar de taxisector. Taxi's zijn namelijk een onmisbare schakel in ons mobiliteitssysteem. Ze brengen ouderen veilig naar het ziekenhuis, zorgen dat leerlingen met een beperking naar school kunnen en verbinden regio's waar het openbaar vervoer maar al te vaak tekortschiet. Wekelijks vervoeren 27.000 werknemers en 8.000 zelfstandige chauffeurs samen meer dan een miljoen passagiers. Zonder hen zou een groot deel van Nederland stilvallen.

Maar in plaats van deze sector te beschermen, wordt deze sector steeds verder onder druk gezet. Ook hier stijgen de kosten. Wat doet onze staatssecretaris? Hij wil een centrale database taxivervoer invoeren, waarin de persoonsgegevens van taxichauffeurs continu worden opgeslagen. Dat roept natuurlijk vragen op. Waarom wordt er een databank opgetuigd met privacygevoelige informatie, terwijl de staatssecretaris tegelijkertijd erkent dat handhaving tekortschiet? De AP had het er al over: wat is de noodzaak? Hoe wordt voorkomen dat deze data op straat belanden? De Autoriteit Persoonsgegevens heeft al gewaarschuwd voor risico's als misbruik en

privacyschendingen. Waarom wordt er niet eerst gezorgd voor een eerlijke markt en betere bescherming van chauffeurs, in plaats van hen te onderwerpen aan extra controlemechanismen?

Tot slot, voorzitter. Het wordt tijd voor keuzes. Blijft de staatssecretaris vasthouden aan beleid dat ov onbetaalbaar en onbereikbaar maakt of gaat de staatssecretaris eindelijk doen wat nodig is, namelijk investeren in een sterk, toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer? Nederland verdient namelijk veel beter dan dit.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer El Abassi, voor uw inbreng namens DENK. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de kant van de Kamer. Ik zou willen zeggen dat het experiment met het niet beperken van de interrupties wat uw voorzitter betreft redelijk geslaagd is. U heeft 40 minuten besteed aan uw inbreng en 75 minuten aan met elkaar in debat gaan en interrupties. Het levert dus wel een levendig debat op. Het heeft ook consequenties voor de eerste termijn aan de kant van het kabinet, want daar ga ik de interrupties wel beperken; dat kondig ik alvast aan. Wij hebben tot 14.00 uur de tijd voor dit debat. Wij gaan nu eerst schorsen, zodat de staatssecretaris met de ambtelijke ondersteuning de beantwoording goed kan voorbereiden. Eet u daar rustig ook wat in, zou ik willen zeggen, zodat we straks door kunnen tot 14.00 uur. We schorsen tot 12.20 uur.

De vergadering wordt van 11.47 uur tot 12.22 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Dames en heren, welkom terug bij dit commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Stilte in de zaal, graag. De staatssecretaris heeft de beantwoording voorbereid voor de eerste termijn aan de kant van het kabinet. Daar gaan we naar luisteren. Ik stel aan de leden voor dat we drie interrupties doen. Ik wil de staatssecretaris graag het woord geven voor de aftrap. Zou u daar ook bij willen vermelden welke blokjes u gaat behandelen? Dan kunt u gelijk door met uw beantwoording. Gaat uw gang.

**Staatssecretaris Jansen:**

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de Kamer voor haar inbreng in eerste termijn en de interessante discussies. Ik heb vier blokjes: een blokje algemeen met de hoofdredeneerlijnen, het blok sociale veiligheid, een blok bezuiniging openbaar vervoer en een blok overig.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Gaat uw gang.

**Staatssecretaris Jansen:**

Voorzitter. Afgelopen maandag ben ik op werkbezoek geweest in Maarheeze. Ik heb daar, en overigens ook tijdens mijn treinreis van Eindhoven naar Maarheeze, met medewerkers van de NS gesproken over de veiligheid op het station. Dat deed ik ook met burgemeester Van Kessel in Budel. Ik zie dat in Maarheeze heel goed wordt samengewerkt door de NS, de politie en de gemeente, en dat de maatregelen die de NS heeft genomen, zoals de 100%-ingangscntrole op het station, de situatie op het station

beheersbaar maken. Ik zeg letterlijk "beheersbaar". Ik heb in het commissiedebat Spoor toegezegd dat ik bereid ben om 2,3 miljoen euro te reserveren om de NS te compenseren voor de kosten voor de extra beveiliging. Laat ik heel duidelijk zijn: ik heb ontzettend veel waardering voor de inzet van de NS en de NS-medewerkers om ervoor te zorgen dat reizigers, maar ook medewerkers, op een veilige manier gebruik kunnen maken van de trein en van het station en de omgeving daarvan. Voor een structurele oplossing op station Maarheeze zal meer nodig zijn. Daarvoor ben ik afhankelijk van afspraken die het COA met de gemeente Cranendonck maakt over de opvang in de komende jaren.

Voorzitter. Ik zie dat heel veel medewerkers uit het openbaar vervoer op de tribune zitten. Welkom. Fijn dat jullie hier zijn. Dat geeft ook aan welk belang wordt gehecht aan dit debat en hetgeen waarover wij nu met de Kamer het gesprek aangaan. Uiteindelijk gaat het ook over uw eigen veiligheid en toekomst. Veiligheid in het openbaar vervoer vereist een landelijke aanpak, waarin alle partijen uiteindelijk moeten samenwerken. Daarom wil ik ook het convenant Sociale Veiligheid verlengen, om die samenwerking uiteindelijk te verstevigen. Daarnaast wordt er door IenW, JenV en andere partners keihard gewerkt aan betere identificatie door boa's, meer cameratoezicht op stations, gebruik van bodycams door NS-conducteurs en mogelijk ook hogere boetes voor zwartrijden. Ik verken bij de Voorjaarsnota of het mogelijk is om extra budget te reserveren om deze en andere maatregelen sneller te realiseren. Ik informeer u dan ook in mei over de uitkomsten hiervan.

Voorzitter. Ik heb de afgelopen tijd vaker in treinen en bussen gezeten, en ik zie dat alle partijen in de ov-sector keihard werken om de reiziger een betrouwbare, comfortabele en veilige reis te bieden. Maar dit gebeurt ook in een nieuwe realiteit, waarin het aantal reizigers weer aan het groeien is, maar nog steeds niet terug is op het niveau van 2019. Sommige reispatronen zijn veranderd, bijvoorbeeld als gevolg van het thuiswerken. Gemiddeld genomen zijn reizigers tevreden over het openbaar vervoer. Uit de recente OV-Klantenbarometer blijkt dat reizigers het ov met een 7,8 waarderen, net als het jaar daarvoor. Reizigers waarderen onder andere het instapgemak en de gebruiksvriendelijkheid van de ov-chipkaart. Maar dit is een gemiddelde. We weten allemaal dat medewerkers, maar ook reizigers, het op een aantal trajecten op een aantal momenten als onveilig ervaren. Dat is precies hetgeen waarop wij de komende tijd proberen meer grip te krijgen. Want het gemiddelde zegt iets in zijn algemeenheid en daar zijn we heel blij mee, maar het gaat juist om die incidentele situaties, waar we ook oog voor moeten hebben.

Naast de ov-chipkaart, waar ik het net over had, zijn er steeds meer manieren waarop er betaald kan worden in het openbaar vervoer. Het gebruik van de betaalpas neemt toe en het gebruik van anonieme ov-chipkaarten neemt af. Daarnaast is het binnen OVpay nu ook mogelijk om leeftijdskortingen te koppelen aan de betaalpas, waardoor nog meer reizigers geen ov-chipkaart meer nodig hebben.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoorde de staatssecretaris de sociale onveiligheid in treinen en op stations "incidenten" noemen, maar op het moment dat je meer dan 1.000 incidenten per jaar hebt waarbij spoorpersoneel wordt aangevallen, in het gezicht wordt gespuugd of met stenen wordt bekogeld, dan zijn dat geen incidenten meer. Dan hebben we een heel erg groot probleem. Ik verwacht ook van de staatssecretaris dat hij als zodanig erkent dat dit

geen incidenten meer zijn, maar dat er daadwerkelijk een heel erg groot probleem is.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij is het heel duidelijk dat er een probleem is, zeker op een aantal trajecten. Bij Maarheeze was afgelopen jaar het aantal meldingen 3.150. Er waren 3.150 meldingen in één jaar tijd. Dat is ongelofelijk veel. Er zit wel een stuk dubbeling in, van mensen die én beledigen, én met geweld dreigen én spugen, dus er zit een dubbeling in, maar er waren 3.150 meldingen. Ik ben het zeker met de heer Heutink, van de PVV, eens dat dit een structureel probleem is, dat wij nu met elkaar moeten proberen op te lossen. Dat is hierbij namelijk van belang. Dat is een van de redenen dat ik in het gesprek met burgemeester Van Kessel heb gevraagd of hij samenwerkt met andere burgemeesters, van regio's waar ze soortgelijke problemen ervaren. Ik ben heel blij dat hij zei dat ze als burgemeesters in de regio rondom Maarheeze iedere week overleg hebben met z'n allen om het probleem op een goede manier te tackelen. Maar hij zei ook tegen mij dat ze regelmatig, ten minste één keer per maand, contact hebben met bijvoorbeeld de burgemeester die in Ter Apel verantwoordelijk is, of met burgemeesters bij andere brandhaarden. Op die manier proberen ze van elkaars lessen te leren. In Maarheeze hebben ze bijvoorbeeld een groot hek geplaatst, want alleen het moment dat je bij de toegangscontrole door beveiligers werd gecheckt op je ov-bewijs, was niet voldoende. Mensen gingen vervolgens namelijk gewoon over het hek heen. Met dat maatwerk proberen ze elkaar te helpen en te kijken hoe ze dat op een goede manier kunnen aanpakken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan ga ik door, voorzitter. Ik heb, net als de Kamer, zorgen over de betaalbaarheid van het ov-systeem als geheel. In 2024 zijn de aanvullende Bikkergelden uitgekeerd aan de decentrale overheden. Dat heeft ervoor gezorgd dat er structureel 300 miljoen euro bij decentrale overheden extra aan het openbaar vervoer kan worden besteed, waarvan ongeveer 150 miljoen voor de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Helaas zijn daarmee de financiële zorgen voor het openbaar vervoer niet over. Er zijn lastige financiële keuzes te maken door de korting op de BDU, maar ook door de structureel lager blijvende vergoeding van OCW voor het gebruik van het studenten-ov-reisproduct aan vervoerders. Ik heb eerder gezegd dat wij echt gaan kijken of we iets aan de BDU-korting kunnen gaan doen. Ik vind het zorgelijk als het ov in en rond grote steden, maar ook in de regio's, duurder wordt en als er juist aan de randen buslijnen gaan verdwijnen. Juist in stedelijke gebieden met veel verkeer en files — daarover ging het net ook in de discussie tussen de Kamerleden onderling — is het van belang dat het ov een slimme en efficiënte manier is om reizigers te verplaatsen zonder dat daarbij de congestie op de wegen een rol kan spelen.

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

Volgens mij schetst de staatssecretaris terecht dat ook de bezuinigingen op het studenten-ov en de BDU-gelden consequenties hebben voor het openbaar vervoer. Mijn vraag is eigenlijk heel simpel: is de staatssecretaris bij de BDU dan wel bij de SOV-gelden op enige manier betrokken geweest voordat dat besluit genomen is?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat antwoord heb ik eerder al gegeven en dat is: nee. Dat heeft ermee te maken dat dat op het moment dat daarover werd onderhandeld, bijvoorbeeld over de bezuinigingen op de ov-studentenkaart, geen onderdeel was van het maatregelenpakket dat werd voorgesteld. Dat is er later bij gekomen. Helaas werden wij daar dus inderdaad door overvallen, zeg ik heel eerlijk richting de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Helder. Gaat u door met uw beantwoording, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Op mijn eigen begroting zie ik echter geen ruimte om de korting ongedaan te maken. Toch zal ik bij de Voorjaarsnota kijken of er in brede zin iets aan gedaan kan worden. Kortom, een resumé: een heleboel dingen gaan goed, maar ik zal me de komende tijd ook heel hard blijven inzetten voor de geschetste uitdagingen.

Voorzitter. Dan kom ik nu bij de map sociale veiligheid. Ik heb daarbij geen inleidingen. Ik begin gewoon direct met de vragen vanuit de Kamer.

De heer Pierik, van de BBB, en mevrouw Veltman, van de VVD, vroegen: hoe zorgen we ervoor dat de treinen een plek blijven waar zowel de reizigers als de personeelsleden zich veilig kunnen voelen, zonder dat we het ov veranderen in een soort zwaarbeveiligd fort? Veiligheid voor reizigers en medewerkers is absoluut een prioriteit voor mij. Ik werk hier keihard aan, samen met de vervoerders, ProRail, de decentrale overheden, de politie en JenV. Reizigers ervaren het ov gemiddeld als veilig, zoals ik net al zei. Maar incidenten — ik gebruik toch het woord "incident", omdat dat is hoe we dat altijd registreren — richten zich vooral vaak tegen medewerkers. Voor de zomer zal ik u informeren over onze gezamenlijke inzet, inclusief financiering, om het ov veilig te houden en waar nodig veiliger te maken. Naast fysieke maatregelen, zoals de inzet van poortjes, camera's en beveiliging, werken we ook aan maatregelen op de achtergrond, zoals meer mogelijkheden voor de identificatie van overtreeders. Ook hierover hebben we het al vaker met elkaar gehad. We houden daarbij de tevredenheid van reizigers en personeel nauwlettend in de gaten door middel van de jaarlijkse enquêtes. Zo monitoren we ook of maatregelen niet alleen bijdragen aan het verminderen van het aantal incidenten, maar ook aan een beter veiligheidsgevoel van medewerkers in het ov.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris overleg heeft met de NS en heel veel vervoerders. Mijn vraag is eigenlijk of de regiovervoerders ook betrokken zijn bij het overleg om verder te werken aan het verbeteren van de sociale veiligheid.

Staatssecretaris **Jansen**:

De heer Pierik stelt een vraag die eigenlijk een beetje vooruitloopt op wat ik wilde gaan zeggen. Ik kan u melden dat ik op 20 maart een overleg heb met alle vervoerders. Dat is in de afgelopen jaren niet gelukt, maar op 20 maart komen we met z'n allen bij elkaar, juist ook om deze problematiek te bespreken in de brede context met iedereen die daarbij betrokken is.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Ik ga naar een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Zwartrijden is een grote aanleiding, of misschien wel de grootste, voor agressiviteit. Hier is onderzoek naar gedaan in november 2024. Toen hebben vervoerders concrete aanbevelingen gekregen voor het verhogen van de betaalmoraal. Wordt daar wat mee gedaan, was de vraag van de heer Van Dijk. Het onderzoek is recent besproken in het landelijk overleg sociale veiligheid. De uitkomsten worden betrokken bij de nieuwe aanpak sociale veiligheid die ik u voor mei heb toegezegd. Een van de maatregelen waar we aan denken, is het verhogen van de boetes voor zwartrijden. Daarnaast verwachten wij dat de invoering van OVpay ook zal helpen, omdat er daadwerkelijk meer manieren beschikbaar komen om te betalen. We maken het bovendien voor boa's makkelijker om degenen die echt niet willen betalen, te identificeren, zodat boetes ook op het juiste adres terechtkomen. Ik zeg hier wel het volgende bij. Afgelopen maandag heb ik in Maarheeze gehoord welke problematiek daar met name speelt. De mensen die in een azc zitten, hebben een doorlooptijd van tussen de twee en de zes weken. Als je gaat nadenken over een gebieds- of reisverbod op die locatie, dan zet dat geen zoden aan de dijk, omdat die personen vervolgens naar een andere locatie gaan. Dat is wel iets wat we ook in beeld proberen te krijgen om het uiteindelijk mee te nemen in de juiste aanpak.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik ben blij dat de staatssecretaris dit benoemt. Dat is namelijk precies de reden waarom we al maanden geleden een voorstel hebben ingediend om te werken met regionale reisverboden of in ieder geval met reisverboden die werken, omdat ze van de ene op de andere vervoerder en van het ene naar het andere gebied overgaan. Als je iemand alleen maar op dat ene plekje in Nederland verbiedt om te reizen, dan heb je hem nog niet belet om elders te reizen. Ik vraag me dus af wanneer we daar een doorbraak in gaan zien, zodanig dat er gegevens uitgewisseld kunnen worden en dat er daadwerkelijk opgetreden kan worden, breder dan in één regio.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is juist het gesprek, ook in bredere context, dat ik afgelopen maandag heb proberen te voeren met mijn collega van JenV en in dit geval ook de minister van Asiel en Migratie. We moeten dit namelijk op een manier aanpakken die hout snijdt, want op het moment dat die personen zich binnen Nederland verplaatsen, is het al lastig. Daarnaast hebben we dus ook nog te maken met de situatie dat mensen die op een gegeven moment een asielpcedure zijn ingegaan en te horen hebben gekregen dat ze geen recht hebben om te blijven, het land uitgaan en een jaar later gewoon letterlijk weer terugkomen. Het zijn dezelfde gezichten. Ze hebben die eerder gezien en ze kunnen ook al voorspellen dat er dan weer overlast gaat plaatsvinden. Die discussie proberen we juist met elkaar te voeren en structureel op te lossen.

Voorzitter. Dan ga ik naar een vraag van de heer Van Dijk van NSC en de heer Pierik van BBB: zijn er nog stations in Nederland waar cameratoezicht nodig maar nog niet gerealiseerd is, en zo ja, wat is er dan nodig om dat wel te realiseren? Op dit moment heeft ongeveer een kwart van de stations permanente camera's hangen. Daarnaast zijn er op verschillende plaatsen in het land ook tijdelijke camera's geplaatst. Ook hebben alle NS-treinen cameratoezicht en dragen veiligheids- en servicemedewerkers bodycams. Met de huidige hoeveelheid camera's is het ov goed in staat om incidenten live en achteraf te detecteren. De ambitie is juist om meer plaatsen te voorzien van



cameratoezicht. Hiervoor krijgt ProRail ook ruim 4 miljoen euro subsidie. Daarnaast zorgt ProRail ook voor extra camera's en maatwerkmaatregelen voor de 58 stations die onvoldoende scores op sociale veiligheid, zoals het plaatsen van groen hekwerk en het verbeteren van zichtlijnen.

**De voorzitter:**

De heer Olger van Dijk heeft een vraag.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Ik ben blij dat de staatssecretaris, na de interruptie van de heer Heutink, ook aangaf dat het een probleem is en dat we hier wat aan moeten doen, omdat het toeneemt. Dat moeten we gewoon niet willen met elkaar voor de mensen die werken in het ov en ook voor de reizigers in het ov. Het is goed dat er in ieder geval een ambitieuze agenda is en dat er werk van wordt gemaakt. Tegelijkertijd heb ik toch ook een vraag op dit punt. Ik hoorde: een kwart van de stations en risicogericht. Ik denk dan: oké, ik snap dat niet alles tegelijk kan, maar is de ambitie dan wel om dit op elk station in Nederland mogelijk te maken? Dat is mijn eerste vraag. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat er in elke trein al cameratoezicht is, maar ik heb andere signalen ontvangen, namelijk dat dit in de wat oudere types nog niet het geval is. Ik zou ervoor willen pleiten dat dit dan toch gebeurt. Kan de staatssecretaris daar misschien op reageren?

**Staatssecretaris Jansen:**

Volgens mijn informatie is dat wel het geval. Als blijkt dat ik iets gezegd heb wat toch niet helemaal klopt, zal ik daar in tweede termijn op terugkomen. Het kan ook zijn dat het in de pipeline zit en misschien nog niet gerealiseerd is. Ik wil echter wel een goed antwoord geven richting de heer Van Dijk.

**De voorzitter:**

Er lag nog een vraag. Stiekem waren het eigenlijk twee interrupties in één over de stations.

**Staatssecretaris Jansen:**

Sorry, die vraag had ik inderdaad ook moeten beantwoorden. Het is wel de bedoeling dat het uiteindelijk gebeurt. Het is zo dat we inderdaad willen kijken waar dit het meest essentieel is om dit per direct of zo snel mogelijk te doen. Zo proberen we dat eigenlijk in te lopen, zodat het op alle stations zo is.

**De voorzitter:**

Helemaal goed. Het andere antwoord volgt dan nog even in tweede termijn.

**Staatssecretaris Jansen:**

Dan heb ik de volgende vraag van de heer Heutink van de PVV: waarom bagatelliseerde de staatssecretaris de overlast tot een groepje overlastgevers in Budel en hoe kan de staatssecretaris maatregelen nemen, als hij het probleem niet erkent? Nou, laten we heel helder zijn. Ik heb het zeker niet gebagatelliseerd, integendeel! Wat u op social media ziet — laat ik het dan maar heel eerlijk zeggen — zijn de uitingen die wij vanuit corporate doen. Er zijn ook uitingen die ik als staatssecretaris doe. U zult een verschil zien in de tekst en de benadering, zeg ik maar heel eerlijk richting de heer Heutink. Ik heb afgelopen maandag wel degelijk heel duidelijk aangegeven hoe ik aankijk tegen de problematiek en wat dat betekent.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat begrijpt toch helemaal niemand thuis? De mening van de staatssecretaris op social media is toch de mening van de staatssecretaris? Dan kan de staatssecretaris hier toch niet zeggen dat de mening die hij op social media deelt, niet echt de mening is die hij als staatssecretaris heeft? Dat is toch heel erg gek?

Staatssecretaris **Jansen**:

Op social media wordt volgens mij op alle kanalen gesproken over asielzoekers uit het azc in Budel. Dat is de term die wij daarbij gebruikt hebben. Volgens mij staat dat er gewoon op.

De **voorzitter**:

Heeft de heer Heutink hier nog een vraag over of niet? De heer Heutink zegt dat hij daar dan nog een interruptie aan kwijt is. Dat is mooi; dan is hij inderdaad zijn derde interruptie kwijt. Meneer Heutink, u gaat zelf over het onderwerp waarop u uw interrupties inzet. We hebben daar goed gebruik van gemaakt in de eerste termijn. U heeft er straks nog één over. Ik nodig de staatssecretaris graag uit om de beantwoording te vervolgen.

Staatssecretaris **Jansen**:

De heer Heutink vroeg of ik al een oplossing heb gevonden voor het overslaan van Maarheeze door de NS. In het tweeminutendebat heb ik volgens mij al gezegd dat ik de NS wil compenseren voor de extra beveiliging rond station Maarheeze, desnoods uit eigen budget. Dat heb ik ook bevestigd in de verzamelbrief van 11 februari jongstleden. Daardoor is er geen sprake meer van het overslaan van station Maarheeze door de NS.

Dan vragen meerdere leden, namelijk de leden Heutink, Pierik en Veltman, of ik werk ga maken van bodycams voor NS-conducteurs. Dat is een heel logische en terechte vraag. Om naast de ov-boa's nog een groep NS-medewerkers te voorzien van bodycams is 13,5 miljoen euro extra nodig. Het gaat dus ook om aanvullende financiering. Het is aan NS als werkgever, en niet aan mij of de Kamer, om een besluit te nemen over de brede uitrol van bodycams. Ik steun dit natuurlijk wel. We steunen dit volgens mij allemaal, omdat dit kan bijdragen aan de sociale veiligheid. Dat werd ook verteld tijdens mijn treinreis van Eindhoven naar Maarheeze door de aanwezige conducteur. Hij zei: ik denk dat er een preventief effect van uitgaat, los van het feit dat je de zaken op beeld hebt. Volgens mij heb ik al eerder met de Kamer gedeeld dat het wel op basis van vrijwilligheid is. Volgens mij staat dat ook letterlijk in het hoofdlijnenakkoord. Dat betekent dat er een gesprek zal plaatsvinden tussen de NS en de medewerkers dan wel de vakbonden om daar goede mogelijkheden voor te vinden. Het kan wel zo zijn dat wij aan NS meegeven dat het misschien verstandig is om goed te kijken naar de trajecten waar het op dit moment echt noodzakelijk is. Dat is ook wat ik aan de heer Koolmees ga meegeven. Misschien kun je dan ervoor zorgen dat het daar in elk geval gebeurt. Op het moment dat een medewerker liever geen bodycam wil, moet je misschien voorlopig een andere medewerker op dat traject inzetten, iemand die wel genegen is om die bodycam te dragen. Daarmee krijgen we uiteindelijk een hoger veiligheidsgevoel en ook een hoger veiligheidsaspect voor zowel reizigers als medewerkers.

Dan kom ik bij een vraag van de heer Pierik van BBB. Ben ik bereid om met NS en het Openbaar Ministerie in gesprek te gaan om te onderzoeken hoe geweld tegen ov-

personeel voortaan beter vervolgd kan worden? Ik denk dat dit voor iedereen helder is. Geweld tegen medewerkers of reizigers in het ov kan niet bestaan. Dat moeten we met z'n allen aanpakken. Het is natuurlijk niet aan mij of het Openbaar Ministerie tot vervolging overgaat. Ik ga daar ook geen commentaar op geven. De Kamer heeft aangegeven hoe zij daartegen aankijkt. De politie en het Openbaar Ministerie hebben hele goede afspraken gemaakt over geweld en agressie tegen mensen met een publieke taak, zoals conducteurs. Ze pakken deze zaken met prioriteit op en eisen hier hogere straffen voor. Maar goed, ik heb ook de uitspraak gelezen over het incident. Ik ga echter niet zeggen wat ik daarvan vind. Dat lijkt me niet goed.

Er is nog een vraag van de heer Heutink van de PVV: kan de staatssecretaris het ontnemen van de boa-status van de hoofdconducteurs door de NS ongedaan maken? Tegen de heer Heutink zeg ik dat het uiteindelijk aan de NS als werkgever is om hoofdconducteurs wel of niet een boa-status toe te kennen. Iedere werkgever maakt een eigen afweging hierin. In het kader van de herijking van het convenant Sociale Veiligheid kan ik wel zeggen dat wij aan NS gaan vragen of de afschaffing van de boa-status in de praktijk goed werkt. Dat nemen we ook mee in de brief die we voor de zomer aan de Kamer gaan sturen.

Voorzitter. Dan heb ik nog de vraag van de heer Heutink of ik het gesprek met de regio's kan aangaan om te kijken welke stappen kunnen worden gezet in het realiseren van een landelijk reisverbod voor "ov-tuig", zoals de heer Heutink dat verwoordde. Ik heb al verwezen naar de Kamerbrief die we daarover gaan sturen. Een landelijk reisverbod is niet mogelijk, want dat is niet proportioneel. Het moet in tijd en gebied worden begrensd en op het moment dat mensen zich verplaatsen binnen het land, loop je tegen de problematiek aan die ik net schetste. De Kamer is in 2023 door mijn voorganger geïnformeerd over de pilot in Overijssel. Die is inmiddels afgerond en heeft meer inzicht gegeven in de technische en juridische randvoorwaarden waarbinnen vervoerders samen kunnen werken bij het opleggen van bijvoorbeeld reisverboden. Vervoerders kunnen afzonderlijk al sinds 2001 een reisverbod opleggen. De meeste maken ook gebruik van die mogelijkheid.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga mijn laatste interruptie hiervoor gebruiken, want dit is wel ontzettend belangrijk. Volgens mij gaat het om het beperken van tijd en plaats. Op het moment dat je zegt "permanent en in heel Nederland" is dat ook een tijds- en plaatsaanduiding. Ik wil aan de staatssecretaris vragen of hij in ieder geval wil bekijken of we er middels wetgeving toch voor kunnen zorgen dat we een permanent en landelijk reisverbod kunnen invoeren, als we dat nodig achten. Want, voorzitter, en daarna houd ik op, op het moment dat jij je misdraagt in het ov, als je mensen bekogelt en personeel in het gezicht spuugt, dan heb je niets in het openbaar vervoer te zoeken. Ik wil dat de staatssecretaris daarnaar gaat kijken en ons daarover informeert. Die toezegging wil ik graag.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank voor deze verduidelijkende vraag. Overigens zijn er meerdere partijen die hierop gehamerd hebben. Volgens mij werd er ook gevraagd om creatief te zijn. Dit is precies één van de mogelijkheden die ik dan als creatief omschrijf. Alle opties die mogelijk zijn, willen we bespreken en bekijken, want het streven is uiteindelijk dat we het gewoon gaan uitbannen in het openbaar vervoer.

Voorzitter. Er is nog een laatste vraag in dit blokje, namelijk die van mevrouw Veltman van de VVD of ik met de NS in overleg kan gaan over het alarmnummer in de trein, omdat er vaak niet wordt ingegrepen? Zij vroeg ook of ik het ermee ben eens dat dit eigenlijk meer voor schijnveiligheid zorgt. Hoe zou dit beter kunnen? Het signaal is mij niet bekend, zeg ik heel eerlijk richting mevrouw Veltman. Mijn beeld was dat het goed werkte en ook veel werd gebruikt. Ik zal dit dus laten nagaan bij de NS. Mocht dit probleem herkend worden, dan zal ik u daarover informeren in mijn brief over de sociale veiligheid. Ik ben blij dat mevrouw Veltman mij hierop attendeert.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik begrijp dat dit het einde van het blokje is. Ik heb daar even op gewacht, want anders verspil ik een interruptie, terwijl de staatssecretaris dit onderwerp toch bespreekt. Ik hoorde hem iets zeggen over de bodycam, namelijk dat die nog in bespreking is bij de NS. Ik vraag me het volgende af. Een van de vervoerders die aan de randen van het net rijdt, Arriva, gebruikt al bodycams, ook bij de mensen die de kaartjes controleren. Waarom moet dit dus zo lang duren? We hadden het net ook over het reisverbod. Daar moeten echt stappen op gezet worden. Ook moet de ID-check door boa's en mensen die overlastgevers kunnen aanpakken, beter. Dat zijn allemaal dingen waarvan ik denk: het duurt wel lang! Ik begrijp heus wel dat het zorgvuldig moet. Tegelijkertijd hebben we bij de stukken die vandaag op de agenda stonden een beslisnota gezien die de ambtenaren aan de staatssecretaris voorleggen. Die ging over allerlei ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer. Daar zat een geeltje bovenop en daarop stond: kunnen jullie alsjeblieft wat meer prioriteit geven aan sociale veiligheid in het ov? Ik ben blij dat de staatssecretaris dat doet, maar ik zie dat geeltje nu pas, terwijl de staatssecretaris al acht maanden aan het werk is. Lukt het de staatssecretaris om die beweging echt te maken? Ik was ontzettend teleurgesteld toen ik dat geeltje op die nota geplakt zag. Wil de staatssecretaris daar misschien even op reageren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Misschien is een deel van de verklaring van dat geeltje dat de staatssecretaris nogal ongeduldig is als het aankomt op maatregelen die we kunnen nemen en die we volgens mij allemaal wenselijk vinden. Daar komt de opmerking vandaan. Ik ben alleen ook gebonden aan de situatie dat de NS hierover uiteindelijk zelf met de medewerkers en de vakbonden overeenstemming moet bereiken. Plan B is het volgende: op het moment dat daarover discussie bestaat, kun je dan op bepaalde lijnen al wel bijvoorbeeld het middel van bodycams, tijdelijk cameratoezicht of dat soort dingen inzetten? Daar wil ik het gesprek over aangaan. Ik zie de urgentie. Ik zie ook de druk om dat snel te realiseren, maar uiteindelijk is het goed dat ik afwacht waarmee de NS in dit verband naar buiten komt. Ik heb begrepen dat daar voor de zomer een besluit over wordt genomen. Op dat moment weten we duidelijker wat er gaat gebeuren en hoe, en of het voor iedereen geldt of dat een aantal mensen het toch niet doet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman, dit wordt uw laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Een van de dingen die de staatssecretaris net zei in antwoord op mijn vraag of het app-nummer in de trein goed werkte of juist voor schijnveiligheid zorgt, was: ik ga het na bij de NS. Ik zou willen vragen om dat nou juist eens bij de reizigersorganisaties na te gaan evenals op verschillende kanalen van social media, waarop al de screenshots van de

reacties uit die app worden gedeeld. Ik ben ook bij NS op bezoek geweest en daar kreeg ik te horen: het werkt eigenlijk heel erg naar tevredenheid. Mensen geven het op een gegeven moment op als ze teleurstellende reacties krijgen. Hoe goed iedereen ook zijn best doet, dan is het echt schijnveiligheid. Ik zou dus willen vragen om juist niet alleen bij de NS te rade te gaan, maar ook bij alle andere partijen die kunnen zien wat er daadwerkelijk in zo'n app en appgroep gebeurt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik probeerde aan te geven dat ik hoe dan ook de vraag bij de NS ga neerleggen. Ik zal vragen of de NS dit beeld herkent. Dat laat onverlet dat wij natuurlijk ook naar andere gremia kijken en naar de uitingen daar. Sterker nog, mijn eigen dochter heeft het nummer ook een keer gebeld. Zij was wel positief. Daarom zeg ik: ik ga de vraag wel aan NS stellen. Aan de hand van het antwoord zal ik bezien of ik gerustgesteld ben. Natuurlijk gaan we inderdaad kijken naar kanalen van social media of andere uitingen, waar misschien negatievere ervaringen staan, want als we werken aan de effectiviteit is het heel belangrijk om die mee te nemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u alstublieft met uw volgende blokje.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Dat is een ook niet onbelangrijk onderwerp. Dat gaat namelijk over de bezuiniging op het openbaar vervoer. Allereerst heb ik de vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid hoeveel geld er gevonden moet worden om het huidige ov op peil te houden en de tarieven niet te verhogen. Wat kunnen we van de staatssecretaris verwachten bij de Voorjaarsnota? Het ov rondom de grote steden heeft door de korting op de BDU te maken met minder exploitatiebijdrage. Het totale ov kampt overigens ook met minder inkomsten uit de studentenkaart, zoals ik net al zei. Het gaat om totaal 110 miljoen voor de BDU en ruim 200 miljoen in totaal wat betreft het studentenreisproduct. Om de tariefstijging van de NS van ongeveer 6% die in 2025 niet is doorgevoerd, te blijven dempen, is structureel 84 miljoen euro per jaar nodig. Het gaat in totaal dus om bijna een half miljard euro per jaar. Ik probeer dat aan de orde te stellen, uiteindelijk ook binnen de ministerraad, maar ik kan niets veranderen aan de financiële situatie van de rijksoverheid. Ik heb alleen wel voor de Kamer inzichtelijk proberen te maken waar we het over hebben.

Dan heb ik een vraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie en mevrouw Veltman van de VVD. Hoe staat het met de gesprekken met de vervoersregio's en de wethouders van de getroffen dorpen? Wat hebben deze gesprekken opgeleverd? Wat ga ik met de input doen? Wat ga ik hiermee doen richting de Voorjaarsnota? Ik heb verschillende gesprekken gevoerd over de financiële situatie in het openbaar vervoer. In het NOV-beraad doe ik dat met de regio's en de vervoerders zelf. Vorige week maandag was ik bijvoorbeeld op Amsterdam Centraal. Wij openden daar officieel de UK-terminal en hebben aansluitend overleg gehad met alle betrokkenen. Met de vervoersregio's VRA en MRDH, oftewel Amsterdam en Rotterdam/Den Haag, heb ik aparte gesprekken gevoerd. De vervoersregio's hebben aangegeven wat de kortingen doen met de frequentie en de aansluiting op bouwlocaties. Ik heb natuurlijk gezegd dat ik de urgentie snap, maar dat ik wel duidelijker wil weten waar we het nou precies over hebben. Vorige week maandag hebben we verzocht om duidelijk inzichtelijk te maken wat het betekent voor de frequentie van lijnen, voor de medewerkers en voor de kostenstijgingen voor de reiziger.

Breng dat nou voor ons in kaart! Die informatie krijgen wij, maar juist om dit snel en transparant te maken, heb ik ook de afspraak gemaakt dat diezelfde informatie zal worden gedeeld met de Kamer langs de partijlijnen en langs de eigen lijnen die vervoerders hebben. Op die manier proberen we ervoor te zorgen dat iedereen op het juiste informatieniveau zit om hier een goed gesprek over te kunnen voeren met elkaar.

Dan heb ik een vraag van de heren De Hoop, Grinwis en Van Dijk, namelijk of ik erken dat de bezuinigingen op het ov vooral het regionale openbaar vervoer zullen raken en of ik bij de Voorjaarsnota ga bekijken wat ik kan doen om die bezuiniging te voorkomen? De regio's hebben aangegeven dat de bezuiniging, als deze van kracht blijft, onder andere wordt opgevangen door hogere tarieven en een verminderd aanbod. In de media heeft u volgens mij al het nodige hierover kunnen lezen. In het NOVB-beraad geven alle vervoerders aan dat zij last hebben van de lagere vergoeding van het studenten-ov-reisproduct. Desalniettemin zullen wij de inzet van een betaalbaar en beschikbaar openbaar vervoer blijven handhaven, zoals ik al meerdere keren tegen de Kamer heb gezegd. Om die reden voeren we vanuit lenW intensieve gesprekken om te zien of we bij de Voorjaarsnota ruimte kunnen vinden. Maar ik ben ook realistisch. Nogmaals, de overheidsfinanciën zijn zoals ze zijn. Maar, ja, voorzitter, ik doe daar wel mijn best voor. Dat heb ik al meerdere keren aan de Kamer gecommuniceerd.

De heer Heutink van de PVV en de heer Van Dijk van NSC zeiden dat ik goed moet gaan kijken naar de effecten van de BDU-bezuiniging. Wat zijn de effecten? Wat ga ik doen om het leed te verzachten? Volgens mij ben ik daar net al uitgebreid op ingegaan.

De heer Grinwis van de ChristenUnie vroeg of de grondslag voor de BDU-bezuiniging nu niet weg was. Het kabinet heeft eind vorig jaar besloten om de BDU niet om te zetten naar een fondsuitkering en daarmee de constructie met de vervoersregio's voort te zetten. De korting is echter al ingeboekt en de grondslag voor de korting is niet weg. In het zogenaamde afwegingskader staat dat als een specifieke uitkering niet wordt omgezet, de korting dan niet zonder afspraken over wat minder of efficiënter kan, kan worden afgewenteld op de ontvangende partij. Indien de korting echter overeind blijft, zullen afspraken gemaakt moeten worden over wat dan minder of efficiënter kan. Dat is uiteindelijk de afweging geweest voor de BDU-bezuiniging.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

De staatssecretaris is wel ingegaan op de effecten, maar vooral in procesmatige zin. Ik had juist de hoop dat we vandaag iets meer hierover zouden horen, want dit is toch al een paar maanden bekend. Wat gaat dit betekenen? Er zijn gesprekken gevoerd. Daar is uitgebreid aan gerefereerd. Ik verwacht dan toch iets meer duiding van de staatssecretaris over wat die gesprekken hebben opgeleverd. Welke eerste inzichten hebben die opgeleverd? Dreigen de lijnen in het buitengebied inderdaad meer te worden geraakt? Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat iedereen voor wie dat nodig is, volgens partijlijnen geloof ik, hierover wordt geïnformeerd. Ik vind dat deze Kamer daarover gewoon in een brief moet worden geïnformeerd. Ik vraag met klem om een toezegging van deze staatssecretaris op dit punt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Natuurlijk informeer ik de Kamer ook, maar juist om het proces te versnellen heb ik de bestuurders gevraagd om het ook te doen langs de directe lijnen die ter beschikking staan. Dat versnelt in mijn optiek het proces. Maar er komt natuurlijk ook een brief naar

de Kamer toe om inzichtelijk te maken waar we het dan over hebben. Ik heb vorige week maandag nou juist gevraagd naar informatie over wat het specifiek betekent. Gezegd wordt: verschraving van het aanbod en verhoging van de prijzen. Dat is veel te algemeen. Ik wil gewoon weten wat dit betekent voor de regionale lijnen en voor het vervoer in de grote steden.

**De voorzitter:**

Wanneer denkt u deze brief te sturen aan de Kamer? Dan noteren wij dat.

**Staatssecretaris Jansen:**

In ieder geval in maart, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dan noteren we dat. Dank u wel. Dan vervolgt u uw beantwoording.

**Staatssecretaris Jansen:**

De heer Grinwis van de ChristenUnie vroeg of ik bereid ben om met geld over de brug te komen ter voorkoming van een prijsstijging bij de NS en ook of ik met structurele oplossingen wil komen. Ik heb al meerdere keren gezegd dat ik niet ga vooruitlopen op de uitkomsten van de voorjaarsnotabesluitvorming. In de tussentijd ben ik natuurlijk wel continu in gesprek met de NS en het ministerie van Financiën over een structurele oplossing. Net als de NS en de heer Grinwis willen wij natuurlijk dat dit uiteindelijk op een goede manier structureel wordt geborgd. Het zijn echter heel complexe gesprekken, want het is bekend dat er op de begroting gewoon enorme tekorten zijn. Een rijksbijdrage voor NS-tarieven is zeker geen vanzelfsprekendheid. Bij de Voorjaarsnota zullen we de Kamer nader informeren het verwachte effect op de NS-tarieven.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Grinwis. Wil de staatssecretaris de gevolgen van prijsstijgingen bij NS voor een toekomstig aantrekkelijk spoorproduct in kaart brengen en ook de shift van de trein naar de auto? In 2022 heeft het KiM onderzoek gedaan naar prijsprikkels in het openbaar vervoer om vast te stellen of deze effectief kunnen zijn om het ov-gebruik te stimuleren. Vorig jaar is uw Kamer met een brief geïnformeerd over prijselasticiteiten naar aanleiding van een ander KiM-rapport. Het is de verwachting dat een hogere prijsstijging op het spoor leidt tot minder reizigers ten opzichte van een scenario waarbij die prijsstijging er niet is. Dat is allemaal heel logisch. Volgens het KiM is het echter niet zo dat hogere tariefstijgingen in het ov zomaar tot meer autogebruik zullen leiden. Daarin spelen meer factoren mee, waaronder de kosten voor autogebruik. Die conclusie werd dus niet getrokken.

Een vraag van de heer De Hoop, van GroenLinks-Partij van de Arbeid: erkent de staatssecretaris dat als meer mensen de auto nemen, dat leidt tot meer stikstofuitstoot en tot minder vergunningen en erkent hij dat dit kan leiden tot meer files? De korting voor de hoge tarieven en de afschaling van het ov-aanbod, waaronder minder toekomstig ov beschikbaar bij nieuwe woonwijken, is logischerwijs natuurlijk een belemmering in de mobiliteit van mensen. Maar er kan niet zonder meer worden gesteld dat die korting betekent dat er minder woningen gebouwd kunnen worden en dat dit leidt tot meer stikstof en meer files. Wat wel zo is ... In de onderlinge discussie tussen de Kamerleden werd ook gesproken over de 2,5 miljard die wij op dit moment hebben uitgetrokken voor nieuwe woningen. Als wij daar een andere invulling aan gaan geven, kan ik voor honderd procent zeker garanderen dat dat minder nieuwe woningen gaat

opleveren. Dat wil ik hier wel neerleggen.

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

Ik deel een deel van de beantwoording van de staatssecretaris, maar ik heb ook de oproep van de gemeenten gezien. Ik merk ook in de debatten dat er best wel veel onduidelijkheid is over hoe we dit met elkaar moeten duiden. Ik zou dan ook graag van de staatssecretaris samen met de minister van Wonen toch iets uitgebreider echt een uitgebreide schriftelijke reactie krijgen met betrekking tot de mogelijke consequenties voor de woningbouw van een mogelijke bezuiniging op de BDU-gelden. Ik denk dat dat heel erg helpt bij het debat dat we voeren en dat we de consequenties dan beter kunnen overzien. Als de staatssecretaris dat kan toezenden, bijvoorbeeld met de brief die hij breder over de BDU-gelden maakt, en als hij daarin specifiek op die woningbouw kan ingaan, zou dat ons volgens mij heel erg helpen bij het debat dat we hierover voeren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heeft de minister van VRO dat niet toegezegd. Ik ga in elk geval het gesprek met de minister van VRO aan om te kijken of we deze informatie kunnen delen, maar uiteindelijk ben ik natuurlijk wel afhankelijk van mijn collega.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, voor uw laatste interruptie.

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

Ik vind het zonde dat ik hier mijn laatste interruptie aan verspil, maar deze staatssecretaris is zelf ook Kamerlid geweest en de minister van Volkshuisvesting is zelf ook Kamerlid geweest. Als er zo'n verzoek is — de vraag is ook heel nadrukkelijk aan de orde in het debat in de Kamer — dan is het toch niet zo'n grote moeite om hier in een brief even uitgebreid op in te gaan en die naar de Kamer te sturen? Het is toch een hele logische vraag die hier neergelegd wordt? Het lijkt mij niet zo ingewikkeld om aan dat verzoek te voldoen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij zei ik dat net ook in mijn beantwoording: ik ga het gesprek aan met de minister van VRO om te kijken of we deze informatie op die manier kunnen delen met de Kamer.

De **voorzitter**:

Er zijn geen verdere interrupties. Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voorzitter. Mevrouw Veltman van de VVD vroeg hoe ik ervoor ga zorgen dat het geld voor de regionale ov-lijnen op de plekken terechtkomt waar dat het hardst nodig is, welke regels daarbij worden gehanteerd en hoe dit geld zo spoedig mogelijk besteed kan worden bij woningbouwlocaties die al in de pijplijn zitten. De middelen voor het regionale openbaar vervoer komen primair uit het Provinciefonds en de BDU. Decentrale overheden bepalen natuurlijk wel zelf hoeveel van deze middelen ingezet worden voor het regionale openbaar vervoer binnen hun eigen provinciale begroting. Daarbovenop zijn de Bikkermiddelen verdeeld in overleg met de verschillende decentrale overheden. De verdeelsleutel daarvoor hebben zij zelf aangeleverd. Mijn ministerie onderstreept bij de decentrale overheden natuurlijk wel het belang van goed openbaar vervoer, maar



bijvoorbeeld ook van fietsverbindingen, om maar wat te noemen. Ik monitor de maatregelen die met de beschikbare extra middelen worden genomen. Daarnaast wordt in NOVB-verband keihard gewerkt aan een uitbreiding van de Staat van het ov, waarin de kwaliteit van het ov ook kwantitatief gemonitord gaat worden.

Een vraag van de heer Bamenga van D66. Het kabinet maakt beloftes om het ov bereikbaar en betaalbaar te maken. We hebben te maken met de BDU-bezuinigingen. Er is ook geld nodig voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Is de staatssecretaris in gesprek met de minister van VRO over de bezuinigingen en de bouw van de woningen en met de minister van Financiën over extra geld in de voorjaarsbegroting? Het korte antwoord is: ja, wij zijn in gesprek. We trekken wat dat betreft samen op met VRO bij alles wat betrekking heeft op ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen. Richting de Voorjaarsnota bekijken we dus ook wat er mogelijk is. Ik zal daarin ook mijn zorgen delen die ik op dit moment zie. In de begroting van lenW heb ik de ruimte niet. Het wordt dus een hele interessante, maar wel een zeer uitdagende discussie.

Voorzitter, ik heb nog twee vragen; dan ben ik het einde van dit blokje. Wederom een vraag van mevrouw Veltman van de VVD: is het opbreken van de muren tussen de verschillende potjes voor doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer en openbaar vervoer een oplossing? Hoe gaat de staatssecretaris deze mogelijkheden inzetten, bijvoorbeeld met een wijziging van de Wp 2000? Wij voeren samen met OCW, VWS, Financiën en BZK een ambtelijke verkenning uit naar publieke mobiliteit. Het doel hiervan is om te onderzoeken hoe al die verschillende vormen van collectief vervoer kunnen worden geïntegreerd tot één effectief publiek mobiliteitssysteem. Daarbij wordt ook gekeken naar veranderingen die daarvoor nodig zijn ten aanzien van geldstromen, wetgeving en governance. De resultaten van deze verkenning verwachten we voor de zomer met de Kamer te kunnen delen. Ik weet overigens dat een aantal provincies al op deze wijze omgaan met vervoer, waardoor zij bijvoorbeeld leerlingenvervoer in de ochtend en de middag hebben; tussendoor is er doelgroepenvervoer of een deeltaxi. Op die manier proberen ze het vervoer multimodaal in te zetten met dezelfde middelen die zij ter beschikking hebben.

De laatste vraag is van de heer Bamenga van D66: het is goed om te lezen dat er binnen het NOVB gewerkt wordt aan een lightvariant van de Nederlandpas; wat is de stand van zaken? In het NOVB is, zoals u aangeeft, besloten om een ticket voor minima te ontwikkelen. U noemt dat, als ik het mij goed herinner, "Nederlandpas Light". Met het Social Climate Fund dient zich een mogelijkheid ter financiering aan. Door de partijen wordt op dit moment gekeken naar de kosten en de uitvoering van dit ticket. Het is uiteindelijk aan het kabinet om te beslissen of een dergelijk voorstel wordt opgenomen in het sociaal klimaatplan.

Dat was de laatste in dit blokje, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Meneer Bamenga, het woord is aan u.

**De heer Bamenga (D66):**

Ik begin met dat laatste: het is aan het kabinet om dat te beslissen. Wanneer gaat het kabinet dit beslissen?

Staatssecretaris **Jansen**:  
Bij de Voorjaarsnota.

De heer **Bamenga** (D66):

U gaf zojuist ook aan dat er wat de bezuinigingen op het ov betreft richting de Voorjaarsnota wordt gekeken wat er mogelijk is. Dit komt mij bekend voor, ook in andere discussies, bijvoorbeeld over de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Toen heb ik de staatssecretaris ook gevraagd of hij denkt deze klus te kunnen klaren. Ik zou ook nu willen vragen of mensen eigenlijk wel de hoop moeten hebben dat dit goed gaat komen, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij zeggen meerdere Kamerleden altijd dat zij hoopvol zijn. Dat ben ik ook, maar ik ben ook een realist. Als ik alle wensen in de Kamer vandaag goed heb gehoord, hebben we inderdaad een enorme geldboom nodig van 10 miljard tot misschien wel 15 miljard. Die heb ik ook niet op mijn begroting staan en die staat ook niet in het midden, meneer Heutink. Dat is dus het gesprek dat wij uiteindelijk met elkaar in het kabinet gaan voeren om te kijken hoe we hierin de juiste keuzes kunnen maken. Ja, ik ben hoopvol dat ik een aantal dingen die ik van belang acht en die ook de commissie van belang acht, voor elkaar hoop te krijgen, maar dat is de hoop die ik heb. Ik heb geen enkele garantie dat alles wat wij willen, uiteindelijk gerealiseerd kan worden zonder dat er daarbij hulp is van collega's.

De **voorzitter**:

Dan gaat u nu volgens mij beginnen aan het volgende blokje.

Staatssecretaris **Jansen**:  
Het kopje overig, voorzitter.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Daar zijn we aanbeland. Dat is hartstikke mooi. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is het laatste blokje. Een vraag van de heer Heutink, van de PVV: leidt de invoering van enkelvoudig in- en uitchecken tot extra kosten en wordt dit uiteindelijk verhaald op de reiziger? Het NOVVB wil dat enkelvoudig in- en uitchecken realiteit wordt. Er is besloten dat er voorbereidende stappen gezet moeten worden richting de invoering. Op dit moment is er echter nog geen helder beeld van de mogelijke kosten van de implementatie. Ik kan hier op dit moment dus geen antwoord op geven. Zodra dat beeld duidelijk is, kan ik dat natuurlijk wel communiceren richting de Kamer.

Dan een vraag van de heer Van Dijk, van NSC. De ov-chipkaartaccount van de heer Van Dijk is plotseling verwijderd. Eerder kreeg NSC van de staatssecretaris de toezegging van een kosteloze overstapservice waarbij de ov-chipkaart wordt vervangen door een nieuwe ov-pas. De heer Van Dijk leest nu alleen dat de oudere doelgroep wordt betrokken en vraagt hoe dit precies zit. Dat is een hele tastbare vraag, omdat dit ook in de persoonlijke omgeving werd gevoeld. Wanneer gebruikers een ov-chipaccount te lang niet gebruiken, wordt deze verwijderd; dat heb ikzelf ook. Dit heeft te maken met de privacywetgeving en staat los van de invoering van OVpay. Deze gebruikers hebben het account overigens zelf aangemaakt. Dit is heel herkenbaar, want zoals gezegd ken

ik dit. Ik heb nu een ov-pas vanuit het ministerie. Ik heb mijn eigen account te lang niet gebruikt en ook ik kreeg die melding. Ik snap dus wat hier gebeurt. Het is alleen wel wat lastig; dat denk ik dan maar.

Een vraag van de heer Van Dijk, van NSC: er is vertraging in de overstap naar OVpay; kan ik aangeven hoelang de twee systemen nog naast elkaar zullen blijven bestaan? De verwachting is dat de overstap begin 2027 is afgerond. De twee systemen bestaan dus ongeveer twee jaar naast elkaar; dat is de planning. Het zou zomaar kunnen dat dit nog verandert, maar dit is op dit moment de planning die wij voor ogen hebben.

Een vraag van de heer Heutink, van de PVV. De Europese Commissie overweegt Nederland voor de rechter te dagen vanwege de gunning aan de NS. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de NS de spoorvervoerder op het hoofdrailnet blijft? Welke scenario's zijn er? Heeft de staatssecretaris niet te veel risico genomen en heeft hij geen signalen ontvangen dat het hierop zou kunnen uitdraaien? Deze stap is niet onverwacht, zeg ik richting de heer Heutink. De risico's zijn trouwens ook al eerder met de Kamer besproken. Wij zijn nog steeds van mening dat de onderhandse gunning van de HRN-concessie aan NS in lijn is met de wens van de Kamer én voldoet aan de geldende Europese wet- en regelgeving. Uiteraard ben ik hierover in gesprek met de Europese Commissie. Ik heb deze week nog gesproken met Eurocommissaris Tzitzikostas, als ik het me goed herinner. Ik heb ook deze problematiek bij hem aangekaart. Ik zeg heel eerlijk dat ik ook de Lelylijn en het ticketingsysteem heb aangekaart. Wij hebben een vervolgspraak met de Eurocommissaris op 12 maart, samen met de minister van IenW.

Ik denk overigens dat mijn antwoord richting de heer Heutink nog een beetje onvolledig is. De Europese Commissie heeft de ingebrekestellingsprocedure nog niet aanhangig gemaakt bij het EU-Hof van Justitie te Luxemburg. Op 12 februari heeft de Europese Commissie een met redenen omkleed advies uitgebracht. Dat zijn we nu aan het bestuderen en we gaan een reactie daarop opstellen. Een heel eerlijke slotopmerking: aan elke juridische procedure kleven risico's. Daar bereiden we ons op voor. Ik zeg altijd: tien juristen hebben elf meningen. Wat dat betreft is er juridisch gezien nooit zekerheid.

Dan een vraag van mevrouw Veltman, VVD. Waarom zijn meerdere liften langdurig defect en wat gaat de staatssecretaris daar op korte termijn aan doen? Laat ik vooropstellen dat ik begrijp dat reizigers met een beperking en anderen zich mateloos ergeren aan de overlast en de onmogelijkheden met betrekking tot storingen van liften. Ik heb ook gezien dat enkele gemeentes een brandbrief aan ProRail hebben geschreven om hiervoor extra aandacht te vragen. ProRail heeft de gemeentes per brief uitgenodigd voor een gesprek. Ik weet ook dat ProRail dit probleem serieus probeert op te pakken en ook serieus wil aanpakken. Afgelopen donderdag heb ik met ProRail en de NS over deze problematiek gesproken. Ik zal ProRail vragen om mij naar aanleiding van het gesprek met de gemeentes te informeren en die ook op de hoogte te houden van de voortgang van het structureel verhelpen van storingen. Soms is er helaas niet alleen sprake van een storing, maar ook van vandalisme. Op het moment dat de constructie dan ontwricht is, heeft dat een veel langer tijdspad tot gevolg. Dat heb ik bijvoorbeeld gezien in Almere Poort, dat dichterbij huis is.

Dan een vraag van de heer Grinwis, ChristenUnie. Tempo en aandacht van gemeentes

voor het op de juiste hoogte brengen van busstations komt op de achtergrond. Hij vraagt of ik weet hoeveel het gaat kosten om dat op orde te brengen. In november 2023 heeft mijn voorganger u de doorrekening van enkele afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 toegestuurd. Daarin staat dat voor het toegankelijk maken van de resterende bushaltes een bedrag nodig is van ongeveer 670 miljoen euro en voor de resterende tramhaltes ongeveer 90 miljoen. Er is daarbinnen geen verbijzondering aangebracht voor alleen de busstations. Vanuit het Mobiliteitsfonds heeft mijn voorganger 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het bestuursakkoord. Via een amendement heeft uw Kamer hiervoor in 2022 nog eens 20 miljoen extra beschikbaar gesteld. Echter, binnen de begroting van IenW is er op dit moment geen budget voor een versnelling van toegankelijkheidsvoorzieningen door de wegbeheerders, provincies en gemeenten. Dat betekent dat zij daar langer over zullen doen. We zijn tegelijkertijd wel via het programma Toegankelijkheid van ProRail en indirect via de HRN-concessie middelen beschikbaar aan het stellen voor het toegankelijk maken van het spoor. Maar er zit natuurlijk wel een eindigheid aan hetgeen waar we het net over hadden.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Pierik, BBB. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de inzet van de tweede veerboot transparanter wordt en of reserveren mogelijk wordt, zoals het Ondernemers Platform Ameland terecht vraagt? In het vervoerplan voor 2025 is de basisdienstregeling Ameland-Holwerd opgenomen. De inzet van de tweede veerboot is afhankelijk van de waterstanden en daardoor niet elke dag hetzelfde. Die staat daarom ook niet in het overzicht. De afvaarten van de tweede veerboot kunnen echter, net als de afvaarten van de reguliere veerboot, voor 2025 gereserveerd worden via de website van Wagenborg.

Nog een vraag van de heer Pierik. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de aansluiting van de sneldienst op het busvervoer in Holwerd wordt verbeterd, zodat reizigers niet onnodig lang hoeven te wachten? Wij vragen de rederij om de dienstregeling af te stemmen op die van aansluitende vervoerders en om eventuele wijzigingen van aansluitingen op te nemen in de jaarlijkse vervoerplannen. Wagenborg heeft in het vervoerplan voor 2025 opgenomen dat zij na afstemming met de adviesorganen en busvervoerders de dienstregeling van de sneldienst Ameland-Holwerd licht gewijzigd heeft ten opzichte van afgelopen jaar. Hierdoor is een betere aansluiting op het ov gerealiseerd, met name naar Leeuwarden. Het gaat dus echt om afstemming. Er is voor 2025 inderdaad een verbetering.

Dan een vraag van de heer Bamenga. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Bamenga/Vedder over landelijk in kaart brengen tussen welke locaties de instelling van een BRT-systeem potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen? Er is gestart met het opstellen van een plan van aanpak voor de motie. Vervolgens zal er een datastudie verricht worden om potentieel kansrijke BRT-locaties in te brengen. Ik verwacht de Kamer rond de zomer over de uitkomsten daarvan te informeren. Het gaat natuurlijk ook om de bredere context. Ik kijk naar alles waar wij op dit moment tegen aanlopen, ook naar de BDU-korting en wat dat betekent. Ik ben van mening dat BRT een mogelijk alternatief zou kunnen zijn om snel bepaalde verbindingen in stand te houden of te realiseren. Zo breed kijk ik dan ook. Laat dat maar onder de noemer "creativiteit" vallen.

Dan een vraag van de heer El Abassi van DENK. Hoe wordt voorkomen dat de taxidata op straat komen te liggen? Waarom wordt er niet eerst gezorgd voor een eerlijke markt

en een betere bescherming van chauffeurs, in plaats van hen te onderwerpen aan extra controlemechanismen? Ik heb de opmerkingen van de AP meegenomen in een aangepast voorstel, dat nu voor advies aan de Raad van State is aangeboden. In het nieuwe voorstel wordt niet meer het eindpunt geregistreerd, maar alleen de startlocatie van de taxi en het aantal afgelegde kilometers. Hierdoor zijn privacygevoelige bestemmingen op basis van alleen de taxigegevens dus ook niet meer te achterhalen. Ook is duidelijker opgenomen hoe de verzamelde data binnen de ILT beschermd worden en is opgenomen dat er een wettelijke bewaartermijn geldt van maximaal twee jaar. Wat betreft een eerlijke markt en bescherming van de chauffeurs kijken we samen met de sector en andere betrokken partijen naar aanleiding van de uitgevoerde evaluatie of het taxibeleid aanpassing behoeft.

**De voorzitter:**

Hoeveel vragen heeft u nog te beantwoorden in dit blokje?

**Staatssecretaris Jansen:**

Nog twee.

**De voorzitter:**

Wilt u dit blokje eerst afmaken? Dan gaan we daarna de laatste interrupties doen.

**Staatssecretaris Jansen:**

Dan een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Er waren onlangs problemen in Zuid-Holland met Qbuzz doordat de nieuwe elektrische bussen niet geleverd konden worden. Dat is trouwens heel herkenbaar, want dat was ook in Flevoland een probleempje in het begin. Voor nu ligt vooral de vraag voor in hoeverre asset transfer, waarbij bijvoorbeeld de volgende concessienemer in ieder geval de bussen van de voorganger overneemt, een oplossing voor deze problemen kan bieden. Zie ik mogelijkheden om dit te stimuleren? Decentrale overheden zijn natuurlijk zelf verantwoordelijk voor de aanbestedingen van het regionale openbaar vervoer en kunnen eisen stellen aan de nieuwe vervoerder over de overname van materieel. Dat kan overigens ook worden opgenomen in de aanbesteding. In het geval van Zuid-Holland heeft de provincie bij de aanbesteding nieuwe zero-emissiebussen geëist. Qbuzz, dat de aanbesteding heeft gewonnen, bleek echter door leveringsproblemen bij de busfabrikant bij de start van de concessie, in december 2024, nog niet meteen voldoende nieuwe bussen te kunnen verzorgen. Daarom hebben ze tijdelijk dieselbussen en touringcars moeten inzetten. Ter aanvulling: we hebben begrepen dat de situatie inmiddels flink is verbeterd. Maar voor de reizigers in Zuid-Holland Noord is dit natuurlijk een hele vervelende situatie en een slechte start; zo simpel is het ook.

De laatste vraag is van mevrouw Veltman van de VVD. Een te strakke interpretatie van aanbestedingsregels en lange doorlooptijden van de ecologische beoordeling veroorzaken vertraging. Hoe ga ik ervoor zorgen dat deze procedures kunnen worden bespoedigd? Aanbestedingsregels zijn natuurlijk Europees bepaald. Er is een evaluatie gaande van deze regels, uitgevoerd door de Europese Commissie. Daarin zullen lidstaten problemen met regels kunnen aankaarten. Vanuit Nederland zullen wij zeker niet nalaten om dat te doen.

**De voorzitter:**

Ik dank u wel. Er zijn een aantal leden die een interruptie willen plegen. Als eerste ga ik

naar de heer Bamenga van D66 voor zijn laatste interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik had een vraag gesteld over BRT, Bus Rapid Transit. Ik hoor van de staatssecretaris dat er een start wordt gemaakt met een plan van aanpak. Mijn motie was van juni vorig jaar en die was unaniem aangenomen. Vanuit de Kamer is er dus zeker de wil dat de motie wordt uitgevoerd. Nu pas starten met een plan van aanpak vind ik wel heel erg traag. Ik ben blij om te horen dat de studie er voor de zomer zal zijn. Ik zou graag aan de staatssecretaris willen vragen om er wat meer tempo in te gooien, zeker als hij hier zelf de meerwaarde van ziet.

Staatssecretaris **Jansen**:

Waar we extra tempo kunnen gebruiken, zal ik dat zeker niet nalaten, zeg ik richting de heer Bamenga. Ik zie namelijk de toegevoegde waarde van deze oplossing. Die is relatief laagdrempelig en daardoor snel te realiseren.

De **voorzitter**:

Dan de heer El Abassi namens DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris heeft gekeken naar de kritiek van de Autoriteit Persoonsgegevens. De kritiek waar de staatssecretaris het over had, was echter van voordat hij met aanpassingen kwam. De staatssecretaris zal wel weten dat de Autoriteit Persoonsgegevens ook na de aanpassingen kritiek had. Ze zien namelijk nog steeds niet de noodzaak. Ze zien nog steeds dat het disproportioneel is. Ze geven aan dat er indirect nog steeds privacyrisico's zijn. Ze geven ook aan dat het mogelijk voor andere doeleinden gebruikt kan worden. Daar heb ik de staatssecretaris nog niet over gehoord.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap het ongeduld van de heer El Abassi van DENK. Maar wij hebben het voorgelegd aan de Raad van State en aan de hand daarvan kunnen wij kijken waar het eventueel aanpassing behoeft. Dat is op dit moment de juiste procedure.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik vind het alleen maar goed dat ook de Raad van State ernaar kijkt. Mijn punt is dat de staatssecretaris inging op kritiek van de Autoriteit Persoonsgegevens, maar niet op de kritiek naar aanleiding van de aanpassingen. Tegelijkertijd ontvangen wij wel een brief van de staatssecretaris waarin staat dat hij wil overgaan tot de uitvoering van de centrale database. Daarover maak ik mij ernstig zorgen. De kritiek van de Autoriteit Persoonsgegevens hebben we al. Ik verwacht dat daar nog kritiek van de Raad van State bovenop komt. Daarom vraag ik de staatssecretaris het volgende; daar zal hij vast over nagedacht hebben. Wat is de noodzaak? Het is disproportioneel. Ik zou zeggen: geef anders aan waarom dat niet het geval is. Er zijn indirect wel degelijk privacyrisico's. Ten slotte kan het voor andere doeleinden gebruikt worden. Het kan bijvoorbeeld gedeeld worden met de politie. Er kunnen hele andere dingen mee gebeuren dan waar het voor bedoeld was. Kan de staatssecretaris daar antwoord op geven?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik hoor wat de heer El Abassi van DENK zegt. Wij zien het wel degelijk als een

verbetering. Dat is ook de manier waarop wij het op dit moment aanvliegen. Wij zijn heel benieuwd hoe de Raad van State, los van de Autoriteit Persoonsgegevens, hiertegen aankijkt. Waar nodig worden er dan nog dingen aangepast, maar wij zien het uiteindelijk wel als verbetering voor de hele sector en ook voor de individuele chauffeurs. Het betekent namelijk ook dat er minder regeldruk zal zijn.

**De voorzitter:**

Meneer El Abassi, dit is uw laatste interruptie.

**De heer El Abassi (DENK):**

De privacyrisico's kunnen heel ernstig zijn. Er kan achterhaald worden waar iemand woont, waar iemand werkt, welke medische locaties iemand bezoekt en welke privélocaties iemand bezoekt. De staatssecretaris geeft als antwoord dat zij een verbetering zien. Ik heb het niet over die verbetering. Het is prima dat het makkelijker en pragmatischer is, maar we hebben het hier over de Autoriteit Persoonsgegevens die hierin ernstige gevaren ziet. Ik hoor niks over de noodzaak. Ik hoor niks over disproportionaliteit. Ik hoor niks over die andere dingen. Ik kan niets anders constateren dan dat de staatssecretaris nu ook niet aangeeft wat de noodzaak is, behalve dat hij zelf een verbetering ziet, met alle gevaren van dien. Dat was het wat mij betreft.

**De voorzitter:**

Een korte reactie van de staatssecretaris.

**Staatssecretaris Jansen:**

Volgens mij heb ik net toch echt heel duidelijk in mijn beantwoording aangegeven dat nu alleen nog de startlocatie wordt geregistreerd en niet meer de eindlocatie. Daarmee heb ik volgens mij het privacydeel gewaarborgd. Meneer El Abassi schudt zijn hoofd, dus hij denkt daar anders over. Maar dat is wel het antwoord dat ik hier geef.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Dank voor de reactie op mijn vragen over het overnemen van materieel bij een volgende concessie. Ik begrip ook dat er nu heel veel wordt gevraagd door concessieverleners ten aanzien van zero-emissiematerieel. Het is dus op dit moment misschien niet de meest logische keuze, maar wel richting de volgende concessie. Daar was mijn vraag eigenlijk op gericht. Wat zijn daar nu de ervaringen mee? Ik begrijp dat het een keuze is van decentrale overheden, maar die kun je natuurlijk wel stimuleren. Je zou zelfs deze regels kunnen veranderen als je denkt dat dat een goede oplossing is. Ik herhaal dus graag toch nog even de vraag: zijn er daarmee ervaringen bekend en hoe kijkt de staatssecretaris daartegen aan?

**Staatssecretaris Jansen:**

De ervaring die ik heb, heb ik uit mijn tijd als gedeputeerde. Daar speelde precies dezelfde problematiek. De nieuwe concessiehouder had niet voldoende bussen die elektrisch waren, en dus zero emissie, per direct ter beschikking. Toen heeft die gewoon heel pragmatisch tijdelijk een aantal van de oude bussen gebruikt. Dat is hoe er naartoe wordt gewerkt en dat is de situatie zoals die is. Ik ben het wel eens met de heer Van Dijk, die zegt dat het slim is om daar wel aan de voorkant afspraken over te maken zodat je daar achteraf niet tegenaan loopt. Alleen kwamen in het geval van Flevoland de bussen uit China en daar bleek toch iets qua levering net wat trager te zijn dan men had verwacht.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw beantwoording in de eerste termijn van de kant van het kabinet. We gaan rustig toewerken naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. De heer Grinwis en de heer Pierik hebben, zoals u heeft kunnen merken, inmiddels dit debat verlaten omdat zij verplichtingen hebben in andere debatten. Dat licht ik dus maar even toe. Ze zijn op dit moment ergens anders in het huis om ook debatten te voeren. Ik stel voor dat we aan de tweede termijn beginnen. U heeft 1 minuut en 40 seconden spreektijd. Ik wil als eerste weer het woord geven aan de heer De Hoop.

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

Dank u wel, voorzitter. En dank aan de staatssecretaris en het ministerie voor de beantwoording. Allereerst zou ik een tweeminutendebat aan willen vragen. Ik vind het toch wel schrikbarend dat de staatssecretaris eigenlijk aangeeft 500 miljoen structureel tekort te komen om de bezuinigingen te voorkomen op punten die eigenlijk in het hoofdlijnenakkoord staan. Dat zegt wel iets over de krapte die er is om gewoon hele normale zaken met betrekking tot het openbaar vervoer goed geregeld te hebben de komende periode. Ik schrik daar toch van. Als we niets doen, verslechtert het en wordt het duurder. Volgens mij willen we dat als Kamer allemaal niet.

Voorzitter. Dan nog een aantal concrete vragen. De staatssecretaris gaf aan dat hij in kaart gaat brengen wat de mogelijke consequenties zijn van die korting op de BDU-gelden. Zou de staatssecretaris dat ook voor de SOV-gelden in kaart willen brengen? Ik zou dus graag de toezegging krijgen dat dat breder wordt getrokken: niet alleen BDU-, maar ook de SOV-gelden.

Daarnaast gaf de staatssecretaris in zijn beantwoording tweemaal aan mij aan dat hij zijn best gaat doen om de consequenties voor de woningbouw ook in kaart te brengen. Dat heb ik wel echt geïnterpreteerd als toezegging. Ik wil dat dat gebeurt.

De rest is voor de behandeling tijdens het tweeminutendebat. Dank.

De **voorzitter**:

Dan heb ik toch wel de vraag wat u voornemens bent te doen in het tweeminutendebat.

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

Mijn fractie wil echt richting geven aan de staatssecretaris voor de Voorjaarsnota. Er worden een aantal belangrijke besluiten genomen. Wij zouden daar als Kamer richting aan willen geven en daar ga ik met een aantal moties mijn best voor doen.

De **voorzitter**:

Helder. De heer Heutink namens de PVV in de tweede termijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De opgaven zijn groot. We hebben het over financiële opgaven, we hebben het over sociale veiligheid en we hebben het over bereikbaarheid. Ik denk dat iedereen hier het er wel met elkaar over eens is dat die opgaven echt immens zijn. Ik zie een staatssecretaris die toch zijn uiterste best gaat doen om die budgetkorting te laten landen bij de besprekingen over de Voorjaarsnota. Ik denk dat dat ook de goede inzet is en ook het enige is wat we van hem kunnen verwachten op dit moment. We hopen dat



de staatssecretaris echt werk gaat maken van het kijken naar hoe er landelijk, en dus ook permanent, reisverboden kunnen worden opgelegd. Ik hoop echt dat de staatssecretaris daar zijn creativiteit laat zien om te kijken hoe we dat wel kunnen doen. Datzelfde geldt ook voor bodycams. Ik vind het enerzijds teleurstellend dat wij als opdrachtgever richting de grootste vervoerder van ons land daar eigenlijk niks over te zeggen hebben. Dat zegt dan ook iets over de wijze waarop we invloed kunnen uitoefenen op de wijze waarop wij het graag zouden willen zien op ons spoor. Ik hoop dat NS ook meekijkt en in ieder geval deze roep vanuit de grootste fractie in het parlement ook ter harte neemt. We zouden echt heel graag willen zien dat die bodycams als de wiedeweerga, weliswaar op vrijwillige basis, worden uitgerold. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Het woord is aan de heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract in de tweede termijn.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Dank u wel, voorzitter. Het is goed om van de staatssecretaris te horen dat hij de uitdagingen die er zijn, ook op financieel gebied voor het openbaar vervoer, erkent. In die zin was het debat misschien niet geruststellend. Ik ben blij met de toezegging dat wij in maart als Kamer een beeld krijgen van de effecten die worden verwacht ten aanzien van de budgetkorting op de BDU. Tegelijkertijd hoop ik, en zo heb ik de staatssecretaris ook begrepen, dat hij zich maximaal gaat inzetten. Hij zegt dat hij zelf ook de hoop heeft maar geen enkele garantie kan bieden. Dat begrijp ik ook vanuit verwachtingsmanagement. Tegelijkertijd zou ik ook vanuit de Kamer — dat is ook onze rol — deze staatssecretaris maximaal willen aansporen om daar echt voor te gaan, en ook om waar te maken wat we met elkaar willen en wat ook in het hoofdlijnenakkoord staat, in het bijzonder het proberen om dorpskernen in het landelijk gebied daarop uit te zonderen, ook daar waar het bijvoorbeeld die stadsregio's betreft.

Er resteert voor mij nog een enkele vraag op het gebied van sociale veiligheid. De staatssecretaris heeft helder aangegeven dat hij daar ook in mei op terugkomt met een aantal punten, en daar ook aan werkt. Ten aanzien van de stations begreep ik dat er wordt gewerkt aan het uitrusten van meer stations met cameratoezicht. Ik heb de staatssecretaris ook horen zeggen dat het de bedoeling of de verwachting is dat dit uiteindelijk voor elk station gaat gelden. Mijn vraag aan de staatssecretaris zou nog zijn: kan hij ook een ingroeipad naar de Kamer sturen om dat te laten zien? Of kan hij een planning sturen hoe die uitrol er verder uit ziet, waarin hij misschien inderdaad vooral de stations meeneemt waar de nood het hoogst is? Voor het geval van de bodycams sluit ik mij aan bij de vraag en de opmerkingen — dat waren het vooral — van de heer Heutink. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Mevrouw Veltman van de VVD.

**Mevrouw Veltman (VVD):**

Voorzitter. We hebben het daarnet gehad over het mobiele nummer dat in de NS-treinen geappt kan worden als mensen zich onveilig voelen, en dat er daarbij mogelijk sprake is van schijnveiligheid. De staatssecretaris gaf aan dat bij de NS na te gaan, en ook bij reizigersorganisaties en via social media het licht op te steken. De VVD neemt die

onveiligheid wel heel erg serieus. Daarom wil ik eigenlijk voorstellen om dit echt ook serieus te bekijken. Ik wil de staatssecretaris vragen of hij dit onafhankelijk met steekproeven in die app wil onderzoeken. Nogmaals, dat vraag ik niet voor niets. Ik heb veel nare berichten gelezen over mensen die bang waren in de trein, zich geen raad wisten, niet wisten wat te doen, geïntimideerd werden en met agressie te maken kregen. Ik vind dat we dat echt heel serieus moeten nemen. Ik weet dat de staatssecretaris zegt zich maximaal in te zetten voor minder onveiligheid in het ov, en ik wil dus vragen of hij dit wil toezeggen. Dat zou ons een motie schelen.

Ten tweede vroeg ik de staatssecretaris naar de verdeling van de 2,5 miljard van de woningbouwmobiliteitsgelden en niet naar de verdeling van de exploitatiegelden die naar provincies en vervoersbedrijven gaan. Op dat eerste kreeg ik een antwoord, maar dat had ik niet gevraagd. Die had ik namelijk al in het snotje. Ik zou dus graag een antwoord willen op de vraag welk afwegingskader er wordt gehanteerd voor die 2,5 miljard. Hoe komt dat geld op de plekken terecht waar dat het hardst nodig is? Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Bamenga is net ook weggegaan voor een ander debat. Dat heeft u ook kunnen zien. Ik geef de heer El Abassi namens DENK dus nog het woord voor de termijn.

**De heer El Abassi (DENK):**

Voorzitter, dank. Ik hoor hier veel over veiligheid. Veiligheid is een heel belangrijk onderwerp, maar ik denk dat het niet de bedoeling is om hier kapot te bezuinigen en vervoer daarmee voor iedereen onbetaalbaar te maken, waardoor niemand meer met het vervoer reist en daardoor de veiligheid toeneemt. Ik hoop niet dat dat de intentie hiervan is. Wij zullen het tweeminutendebat ingaan met de bedoeling om de coalitie te dwingen zich aan de afspraken te houden. Daarnaast ben ik niet overtuigd van het antwoord van de staatssecretaris waarin hij eigenlijk aangeeft een database op te willen richten die toezicht houdt op taxichauffeurs. Hij geeft als antwoord dat het een verbetering is. Ik ben op zoek naar de noodzaak hiervan en het antwoord op de vraag waarom dit een verbetering is. Daar zullen wij ook richting het tweeminutendebat onze focus op leggen.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. We zijn daarmee aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors voor vijf minuten, zodat de staatssecretaris de beantwoording kan voorbereiden. Ik schors kort.

De vergadering wordt van 13.33 uur tot 13.39 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik heropen dit commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. We zijn toegekomen aan de beantwoording in de tweede termijn door de staatssecretaris. We gaan daar snel mee beginnen. Ga uw gang.

**Staatssecretaris Jansen:**

Dank, voorzitter. De heer De Hoop heeft gevraagd of ik de consequenties van de BDU-

korting op woningbouw in kaart wil brengen. Ik heb volgens mij al heel netjes aangegeven dat ik het gesprek met de minister van VRO aanga. Tegelijkertijd voeren we gesprekken met de vervoersregio's om daar inzichtelijk te krijgen wat de consequenties zijn die zij zien. Dat past volgens mij ook in het totaalplaatje, dus ik ga daar mijn best voor doen. U mag het als een toezegging zien, maar ik weet natuurlijk niet zeker of ik de minister van VRO uiteindelijk kan overtuigen. Maar ik ben ervan overtuigd dat ik een heel eind kan komen.

Ik had nog een vraag gekregen van de heer De Hoop, namelijk of ik in kaart kan brengen wat de consequenties zijn voor de studenten-ov-kaartvergoeding met het oog op de vermindering. Ik ga natuurlijk met de minister van OCW bespreken of hij dat op kan pakken. Daarnaast zullen we in de brief die ik voor maart heb toegezegd ingaan op de BDU-korting, op de studenten-ov-kaart en op de impact op de woningbouw. Dus dan pakken we alles in één verhaal terug.

Ik had een vraag gekregen van de heer Van Dijk van NSC over camera's op alle stations. Die vraag hebben we natuurlijk al aan ProRail gesteld. Daarop kregen we natuurlijk het antwoord dat het onder andere afhankelijk is van de financiering, zoals ik ook wel had verwacht. De prioriteit is: op de onveiligste stations het eerst. Dat zei ik ook al in de eerste termijn. Tegen de heer Van Dijk zeg ik dat we dit zullen meenemen in de volgende rapportage Stationsagenda.

Mevrouw Veltman heeft gevraagd naar steekproeven inzake het noodnummer van de NS. De NS doet al onderzoek naar het nummer. Wij zullen zelf ook steekproeven gaan uitvoeren; dat kan ik echt wel toezeggen. En we zullen ook ons licht opsteken op meer locaties dan alleen bij de NS.

**De voorzitter:**

Korte vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hartelijk dank voor deze toezegging. Begrijp ik goed dat het dan een onafhankelijk onderzoek wordt? Ja? Graag. Dank u wel.

Staatssecretaris **Jansen:**

Ja. Dat is de reden waarom ik zeg dat we dit zelf oppakken. We doen het dan allebei.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, goed. "Onafhankelijk" is ook los van het ministerie. Maar goed, u begrijpt mijn punt.

Staatssecretaris **Jansen:**

Ja.

**De voorzitter:**

Dank u wel. We hebben het genoteerd. Dan willen we er even bij zetten wanneer die steekproef gedaan wordt en wanneer de resultaten daarvan naar de Kamer komen. Heeft u daar zicht op? Kunt u daar iets over zeggen?

Staatssecretaris **Jansen:**

Met enige ruimte: voor het einde van het jaar. Dat zeg ik heel eerlijk. Het kost wat meer

ruimte om dat goed in beeld te krijgen.

De **voorzitter**:

In het najaar. Dank u wel.

Staatssecretaris **Jansen**:

Van de heer El Abassi kreeg ik een vraag over het nut en de noodzaak van de database voor taxi's. De huidige systematiek functioneert niet; dat is ook uit de evaluatie gebleken. De centrale database maakt controles op rij- en rusttijden voor de ILT, en dus ook voor chauffeurs, veel eenvoudiger. Uiteindelijk gaat dat resulteren in veiliger taxivervoer en minder kans op ongelukken. Het raakt dus rechtstreeks aan de veiligheid. Tegelijkertijd is het effect minder administratie, juist omdat de ILT dit gewoon kan inzien zonder dat daarvoor bij wijze van spreken ter plekke de auto moet worden bekeken. Dat is het antwoord op de vraag over nut en noodzaak.

Ik kom bij de laatste vraag die ik heb gekregen. Die ging over de WoMo-middelen: welk afwegingskader wordt gehanteerd voor de 2,5 miljard? In april wordt dit openbaar gemaakt, in de aanloop naar het strategische MIRT-debat. We bekijken nu welke criteria wij hierbij willen hanteren. Daar is nog discussie over, ook in de onderraad, dus kan ik daar nu geen nadere omschrijving van geven, anders dan dat we dit in de aanloop naar het strategische MIRT-debat kenbaar zullen maken.

Er is nog een vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ogenblik. De heer Van Dijk wordt op zijn wenken bediend.

Staatssecretaris **Jansen**:

Sorry, er was nog een vraag van de heer Van Dijk over camera's in de treinen. U heeft gelijk: op dit moment zitten in ongeveer drie kwart van de treinen al camera's. Een deel van die camera's maakt het mogelijk om live mee te kijken in de meldkamer. Dat heb ik ook gedaan toen ik op bezoek was bij de NS. Van het incident van vorig jaar, dat volgens mij al genoemd werd door de heer Heutink, waren helaas geen beelden uit de trein beschikbaar, omdat dit plaatsvond in een van de oudere treinen waar op dat moment helaas nog geen camera's in waren. Er zijn wel beelden van het perron; het belagen van de machinist staat op beeld. In alle nieuwe treinen en alle treinen die gereviseerd worden, worden camera's ingebouwd. De NS werkt er dus naartoe om uiteindelijk alle treinen te voorzien van een camera.

De **voorzitter**:

De heer Heutink heeft een vraag.

De heer **Heutink** (PVV):

Volgens mij is de staatssecretaris het dan ook met ons eens dat het nut en de noodzaak van én bodycams én het invoeren van camera's in alle treinen niet beter onderschreven kan worden. Misschien is het overbodig, maar ik vraag de staatssecretaris nogmaals om zich daar echt voor in te gaan spannen, ook bij de NS.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zie absoluut nut en noodzaak daarvan in. Dat werd me afgelopen maandag ook weer

duidelijk toen ik in de trein met een conducteur sprak. Ook hij was een groot voorstander van de bodycam. Dus wat dat betreft zijn het nut en de noodzaak mij meer dan duidelijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn en de beantwoording door de staatssecretaris namens het kabinet. Dan komen we langzaam aan bij het einde van dit debat. We moeten nog wel wat administratie doen; dat zal ik nu doen. We gaan even na of we alle toezeggingen hebben genoteerd.

Allereerst wil ik vermelden dat het lid De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid een tweeminutendebat heeft aangevraagd.

Als het goed is, is er een drietal toezeggingen gedaan.

- De eerste luidt als volgt. De staatssecretaris zegt toe de Kamer voor de zomer te informeren over de aanpak betreffende de sociale veiligheid in het ov, met daarbij de benodigde financiering. Dit is een toezegging aan de hele commissie. Helemaal goed.
- De tweede toezegging. De staatssecretaris zegt toe de hele Kamer — dat wil zeggen: deze commissie, deze leden — te informeren over de voorgenomen bezuinigingen op de brede doeluitkering en het studentenreisproduct en over de gevolgen hiervan voor het aanbod van het ov en het ontsluiten van nieuwe woonwijken. Hij zal deze brief uiterlijk in maart aan de Kamer doen toekomen.
- Dan de laatste toezegging. De staatssecretaris zegt toe steekproeven te laten uitvoeren inzake het alarmnummer voor reizigers van de Nederlandse Spoorwegen en de effectiviteit van het alarmnummer. De resultaten hiervan worden in het najaar aan de Kamer teruggekoppeld. Dat is een toezegging aan het lid Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

We hadden net nog even gespecificeerd dat dat onafhankelijke steekproeven zijn. Misschien kan dat er nog even voor gezet worden.

De **voorzitter**:

We zullen dat erbij zetten.

Staatssecretaris **Jansen**:

Onafhankelijk, ja.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik even of alles genoteerd is. Alles is genoteerd. Dan zijn we echt aan het einde gekomen van dit debat.

Ik wil in ieder geval de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning hartelijk danken voor de beantwoording. Ik wil ook alle mensen die dit debat op de publieke tribune hebben gevolgd, hartelijk danken voor hun komst en ik wil de mensen die het op afstand hebben gevolgd, hartelijk danken voor hun belangstelling. Dank aan de ondersteuning voor het mogelijk maken van het voeren van dit debat. Natuurlijk dank ik ook de griffie, en dank ik de leden voor het levendige debat in de eerste termijn; dat was hartstikke

mooi. Ik denk dat de proef met onbeperkte interrupties vooralsnog geslaagd is. We gaan het in de volgende debatten ook zien. Ik dank u hartelijk en ik sluit dit debat. Dank u wel.

Sluiting 13.47 uur.