

Tweede Kamer, Openbaar vervoer en taxi

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 september 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2021 inzake reactie op verzoek commissie over de brief van 23 samenwerkende gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH) over het voortbestaan van het openbaar vervoer in deze regio (23645, nr. 754);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2021 inzake verlenging beschikbaarheidsvergoeding ov (23645, nr. 755);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 september 2021 inzake contouren voorgenumen onderzoek financiële situatie taxiondernemingen en -chauffeurs ten gevolge van COVID-19 (31521, nr. 121);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 december 2021 inzake vervoerplannen vervoerconcessies Waddenveren West en Oost (23645, nr. 760);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake stand van zaken vervoerplannen 2022, beschikbaarheidsvergoeding ov (BVOV) en actuele ontwikkelingen ov en taxi (23645, nr. 762);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake situatie ov en verlengen beschikbaarheidsvergoeding ov (BVOV) (23645, nr. 763);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2022 inzake actualisatie prognose reizigersaantallen ov (23645, nr. 764);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2022 inzake uitkomsten landelijke ov- en spoortafel 16 juni 2022 (23645, nr. 765);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juli 2022 inzake transitievangnet 2023 en gesprekken met de ov-sector (23645, nr. 767);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juli 2022 inzake rapportages MTR Friese Waddenveren (23645, nr. 766);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2022 inzake afspraken Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV (23645, nr. 768);

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 september 2022 inzake stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen ov & taxi (23645, nr. 769).**

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

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

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

Voorzitter: Van der Molen
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Baarle, Bouchallikh, Van Ginneken, De Hoop, Minhas en Van der Molen,

en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goedemiddag. Van harte welkom bij de vergadering van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat, met als onderwerp openbaar vervoer en taxi. Ik heet de staatssecretaris, haar ondersteuning en mijn collega's hier aan mijn linkerzijde van harte welkom. Dat zijn de heer Minhas namens de VVD, de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid, mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks en mevrouw Van Ginneken namens D66. Mijn naam is Van der Molen, namens het CDA. Ik mag vandaag voorzitten. U zult mij ook de inbreng van het CDA horen verzorgen. Als we aan het eind van de rij zijn, vraag ik de heer Minhas even of hij in de gelegenheid is ... Nee? Die wil het niet. Dan vraag ik de heer De Hoop of hij dan tijdelijk het voorzitterschap even van mij over kan nemen. Ik zie dat hij daar geen bezwaar tegen heeft. Helemaal goed. Dan is dat ook geregeld. Voor de eerste termijn staat vier minuten spreektijd. Ik stel voor dat wij twee interrupties op elkaar mogen doen in deze ronde. Daarna krijgt de staatssecretaris de gelegenheid om de vragen te beantwoorden. Ik wil alvast het volgende voorstellen. Als de staatssecretaris haar beantwoording in blokjes ophakt, dan ronden we een blokje af en bieden we dan de gelegenheid om vragen te stellen. Dat houdt het voor iedereen overzichtelijk, ook voor mij.

Ik geef het woord aan de heer Minhas namens de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Het is niet zo dat ik u niet zou willen vervangen, maar ik ga na mijn inbreng direct naar het commissiedebat Ruimtelijke ordening. Dat wordt voor het eerst weer gehouden na zoveel jaar. Dat is op z'n minst net zo belangrijk.

Voorzitter. Mobiliteit betekent natuurlijk vrijheid, de vrijheid om je te verplaatsen op de

manier die bij jou past. De VVD staat voor deze vrijheid en voor een openbaarvervoernetwerk waarin reizigers de keuze hebben om het vervoer dat specifiek is ingericht op hun wensen te gebruiken. Het ov in Nederland kan sneller en betrouwbaarder, maar vooral gemakkelijker. Daarvoor is er echt wel werk aan de winkel. Waar in veel andere sectoren de bezetting weer op het niveau van voor de coronacrisis is teruggekomen, lopen de reizigersaantallen binnen het ov nog altijd achter op schema. We zijn blij met de transitieregeling voor 2023 om het reisaanbod op peil te houden, maar ik heb nog wel wat vragen.

Ik wil van de staatssecretaris horen welke concrete plannen de ov-sector zelf heeft aangedragen voor het aantrekken van veel meer reizigers en hoe ze die plannen gaat monitoren en beoordelen. Ook is mijn fractie benieuwd naar hoe de vervoersbedrijven het huidige ov-aanbod willen verbeteren richting de toekomst. Zonder samenwerking van alle vervoerders, wordt dit een hels karwei. Hoe monitort de staatssecretaris de invloed van de flinke afschaling van de dienstregeling bij de NS op het andere vervoer in Nederland? Ik krijg dagelijks berichten van mensen die tijdens de spits in overvolle en veel te korte treinen zitten. Mijn vraag is: hoe gaat dit in hemelsnaam bijdragen aan het terugkeren van de reiziger in 2023? Spreekt de staatssecretaris de NS daar ook op aan?

Voorzitter. Wat ook om verbetering vraagt, is de veiligheid binnen het openbaar vervoer. Er is nog altijd sprake van minder reizigers, maar relatief gezien is er geen afname van het aantal incidenten binnen het ov. De VVD vindt elk incident, of het nu gaat om verbale agressie of fysiek geweld, er een te veel; dat wil ik echt benadrukken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe zij deze trend denkt te kunnen doorbreken en op welke manier zij samenwerkt met haar collega van Justitie en Veiligheid. Ook is mijn fractie benieuwd naar de mogelijkheden voor een regionaal ov-reisverbod nu het Openbaar Ministerie het landelijke reisverbod heeft afgekeurd. De ov-sector schreeuwt om een nieuwe, landelijke aanpak voor een veiliger ov.

Voorzitter. Dat mobiliteit meer is gaan betekenen dan slechts reizen, zien we ook aan de nieuwe vormen van reizigersgedrag en de vraag naar meer keuzevrijheid bij reizigers. Met Mobility as a Service, ook wel MaaS genoemd, wordt het plannen, boeken en betalen van verschillende vormen van mobiliteit mogelijk gemaakt. Die verschillende deelmobiliteiten, zoals de deelfiets, de deelscooter en de deelauto, maar ook de tram en de taxi, worden door MaaS aan elkaar gekoppeld. We hebben daarbij heel veel aan private partijen te danken. Er wordt maatwerk geleverd voor de reiziger. Maar ik maak me ook zorgen. De marktwerking bij zakelijke mobiliteitskaarten is er namelijk niet. Die dreigt weg te gaan, voor zover die er nu is. Het is de NS die er als monopolist eenzijdig de tarieven voor bepaalt. In 2015 hebben mijn voorgangers hier in de Kamer daarop ingegrepen, maar nu lijkt opnieuw een eenzijdige prijsaanpassing vanuit de NOS te worden opgelegd. Ik bedoel de NS; het zou wat zijn als de NOS dat doet.

Voorzitter. Ik verzoek de staatssecretaris om met een voorstel te komen waardoor bedrijven die een mobiliteitskaart aanbieden treinkilometers of abonnementen bij de NS kunnen afnemen tegen een eerlijke prijsstelling. Die verantwoordelijkheid heeft u volgens de VVD. Daarmee heeft de zakelijke reiziger een gevarieerder aanbod dan anders het geval zou zijn.

De zeven MaaS-pilots die door de rijksoverheid in 2020 zijn gestart, lopen tot dit jaar. Mijn fractie is benieuwd wanneer de staatssecretaris de uitkomsten van deze pilots met de Kamer gaat delen en wat de vervolgstappen zijn.

Tot slot. Met de aanstaande lancering van OVpay wordt het in- en uitchecken mogelijk met betaalpas, creditcard of smartphone. Dat is een hele goeie ontwikkeling om de vrijheid voor de reiziger te verbeteren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is een hele concrete. In hoeverre sluit het OVpay-systeem aan op MaaS om echt klaar te zijn voor de toekomst? Want met een toekomstbestendig ov helpen we meer reizigers op een slimme manier van A naar B.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat rijmt niet alleen, het was ook nog netjes binnen de tijd. Ik zag nog wel een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb niet per se een interruptie over het betoog van de heer Minhas, maar over de NS-stakingen die we afgelopen jaar hebben gezien en de reactie van de VVD daarop. Ik moet zeggen dat ik die toch wel een beetje opmerkelijk vond. Staken is een recht. Er waren NS-medewerkers die niet per se om hun loon, maar vooral vanwege hun arbeidsvoorwaarden aangaven dat het niet meer te doen is. Ik vond het toch wel opmerkelijk dat de VVD toen zei: voor ons is de maat vol met de stakingen. Maar de maat was pas echt vol voor de mensen die ons land in beweging hebben gehouden, zelfs in coronatijd. Zij werken al 25 of 30 jaar bij de NS. Heeft de heer Minhas ook begrip voor hen? Dat begrip kon ik namelijk niet uit de desbetreffende tweet — de heer Minhas weet waar ik op doel — halen. Dat vond ik toch wel teleurstellend.

De heer Minhas (VVD):

Als er één partij is die heel veel begrip heeft voor hardwerkend Nederland dan is dat Partij van de ... De VVD. Je zou denken dat het de Partij van de Arbeid is, als het gaat om arbeid, maar de VVD dus. In mijn tweet heeft niks gestaan over dat wij tegen stakingen zijn. Sterker nog, staken is een recht en dat moeten we handhaven; dat moet blijven. Het enige wat ik met mijn tweet geprobeerd heb duidelijk te maken, is dat het land eerder al stil heeft gestaan. Dat kwam enerzijds door de stakingen waarbij de boodschap echt is overgebracht dat men niet tevreden was met het cao-voorstel van de NS. Anderzijds heb ik in diezelfde tweet de NS aangesproken — daar heb ik u niet over gehoord — op de verantwoordelijkheid om het ov op een goede manier in te richten, zodat niet het hele land plat ligt als men in Midden-Nederland staakt. Daar ging mijn tweet over. Als je er als vakbond voor kiest om aan tafel te zitten, maar je je leden tegelijkertijd oproept om te gaan staken, dan vind ik dat niet chic tegenover de reiziger. Als je aangeeft dat je boos bent op het NS-bestuur en de overheid, heeft de reiziger daar niets mee te maken.

De heer De Hoop (PvdA):

U heeft uw punt duidelijk gemaakt. U heeft gelijk, want het was een draadje met, ik geloof, acht tweets waarin u aangaf dat de NS een verantwoordelijkheid heeft en dat

staken op zich prima is. Maar toch wil ik u vragen of u bij een van die stakingen bent geweest. Bent u in gesprek geweest met die NS-medewerkers? Het ging met name om waardering voor het werk dat ze doen. Die waardering vond ik niet genoeg naar voren komen in die tweet. Ik denk dat u aan een aantal reacties zelf ook wel heeft gezien dat meer mensen dat zo voelden. Ik ben in ieder geval blij dat u aangeeft dat de VVD dat ook ziet. Ondertussen zie ik een foto van de heer Minhas die met een medewerker spreekt, zeg ik even voor de kijkers thuis. Complimenten daarvoor. Ik hoop dat u heeft gehoord en gezien wat die reacties deden en ik hoop dat u daar de volgende keer misschien een beetje beter over wilt nadenken. Ik heb namelijk heel veel NS-medewerkers gehoord die vanuit de politiek die waardering niet voelden. Ik denk dat de reactie die u gaf daarbij niet geholpen heeft.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik heb voor het gemak die foto maar even aan de heer De Hoop laten zien. Ik ben juist op het station geweest om met NS-medewerkers te praten over de redenen waarom er gestaakt wordt en waarom het belangrijk is dat er gestaakt mag worden. Ik heb tegelijkertijd ook met reizigers gesproken. Als wij het met elkaar, dus ook uw partij, belangrijk vinden dat het openbaar vervoer, en met name de trein, een betrouwbaar vervoersmiddel is, dan zijn er ook publieksvriendelijkere manieren om te staken. Enerzijds is dat al gebeurd. Dat was de boodschap: je mag staken en daar heb je goed gebruik van gemaakt. Het NS-bestuur heeft een beter voorstel neergelegd. Ik ben blij dat de vakbonden er met de NS uit gekomen zijn en dat er een goed loonvoorstel ligt. U simplificeert het: alsof wij tegen werknemers zijn die staken. Wij hebben heel veel begrip voor NS-medewerkers en we weten ook hoe belangrijk het is. Maar wat veel belangrijker is, is dat we er met elkaar voor zorgen dat het openbaar vervoer een betrouwbaar reismiddel is. Dat gebeurt niet als wij als politiek gaan steunen dat er om de week weer drie dagen wordt gestaakt. De medewerkers van de NS hebben er ook niks aan als de reizigers die er nu niet meer in komen straks ook nog wegblijven.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Minhas. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid.

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

Dank u wel, voorzitter. Goed en betaalbaar openbaar vervoer zou in heel Nederland de norm moeten zijn. Maar daarvoor hebben we al onze conducteurs en machinisten keihard nodig. Waar de VVD-woordvoerder via een tweet liet weten dat voor hen de maat vol was door de stakingen, ging ik samen met mijn fractievoorzitter Attje Kuiken naar een van de protesten in Arnhem. Daar sprak ik met mensen die al 20, 25 en 30 jaar lang werkten voor de NS en geen waardering meer voelden bij het bedrijf waar zij zich zo thuis voelden. Onregelmatige roosters, amper verlof kunnen krijgen en steeds moeilijker je boodschappen kunnen betalen is de dagelijkse realiteit van mensen die onmisbaar werk doen en het land, ook in coronatijd, in beweging hebben gehouden. De Partij van de Arbeid staat dan ook pal achter de vakbonden en is blij dat er eindelijk een fatsoenlijke afspraak ligt, al moeten de leden van de FNV daar natuurlijk nog mee instemmen.

Voorzitter. Een verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer zou wat ons betreft

in strijd zijn met de ambitie om meer mensen voor het ov te laten kiezen in het gevecht tegen de files, de stikstofuitstoot en klimaatverandering. Voor veel burgers kan het verhogen van de tarieven zomaar betekenen dat ze niet meer naar familie of werk kunnen, wat hen nog dieper in de problemen brengt. Het zetje dat het kabinet gaf aan de NS om tot een min of meer koopkrachtneutrale loonsverhoging te komen is een goede zet geweest. Maar we verwachten wel dat het kabinet zich dan ook inzet om de koopkracht van de rest van Nederland niet nog verder in te perken door extreme tariefstijgingen. Massale vervoersarmoede moet koste wat kost voorkomen worden. Wat gaat de staatssecretaris hiertegen doen?

Voorzitter. Het openbaar vervoer dreigt op grote schaal te verschrallen als gevolg van de gestegen kosten en de beperkte omvang van het transitievangnet voor 2023. Inwoners van het buitengebied die nu al weinig alternatieven hebben, worden daar het meest de dupe van. Als dit probleem alleen op korte termijn zou spelen, was het misschien nog te overzien, maar de staatssecretaris weet ook: buslijnen die je schrapt, komen zelden terug. Hier worden dus beslissingen genomen die decennialang impact gaan hebben op de bereikbaarheid van talloze steden en dorpen. Provincies trekken dus niet zonder reden hard aan de bel, net nu ze grote opgaves zoals het slechten van de stikstofcrisis ook op hun bordje hebben gekregen. Door dit toch te beperkte vangnet voor 2023 zijn provincies namelijk genoodzaakt te kiezen tussen een directe inkrimping op hun begroting van meerdere tientallen miljoenen of het massaal schrappen van buslijnen. Moeten scholieren, invaliden en mensen zonder auto dan maar gaan lopen naar hun school, de supermarkt of hun werk? Op deze manier komt er van de ambities om het ov aantrekkelijk te maken te weinig terecht. Waarom heeft de staatssecretaris besloten om te weinig geld in dat vangnet te stoppen, ondanks de herhaaldelijke noodkreten van de twaalf provincies? Is de staatssecretaris het met ons eens, gezien de uitdagingen omtrent stikstof en klimaat, dat er op langere termijn juist een breder ov-aanbod nodig is en er dus juist extra geïnvesteerd moet worden in het ov?

Voorzitter. Dan het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Hoewel het streven en de ambities van het akkoord erg sympathiek zijn, ziet de Partij van de Arbeid nog een aantal losse eindjes. Het Rijk schuift te veel verantwoordelijkheden af naar regionale vervoersautoriteiten, die op hun beurt niet erg ruim in hun jasje zitten. Er mag dan ook wat meer regie gepakt worden op het toegankelijk en inclusief maken van ons openbaar vervoer door de staatssecretaris. In de brief wordt vermeld dat het kabinet ernaar streeft om in 2040 te voldoen aan het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Maar van een land als Nederland mogen we toch wel verwachten dat we nu al aan dat verdrag willen voldoen? We hebben het nota bene zelf ondertekend. Waarom neemt de staatssecretaris genoegen met het gegeven dat er pas over achttien jaar een inclusief ov conform een VN-verdrag is? De staatssecretaris vermeldt in haar brief dat decentrale ov-autoriteiten bij het afsluiten van een nieuwe concessie de aanwezigheid van een programma van eisen opnemen. Sommige concessies verlopen echter pas in 2040. Wat kunnen we voor die tijd doen?

Mijn laatste punt gaat niet slechts over IenW, maar ook over onderwijs. Ik maak mij heel erg zorgen over het vervoer van leerlingen die kwetsbaar zijn. Afgelopen weken hebben we veel oproepen gezien vanuit LBVSO. Ik zou graag aan de staatssecretaris willen vragen hoe zij de ministers van Onderwijs misschien zou kunnen steunen om dat

vervoer te verbeteren. We zien in Brabant en in Rotterdam Wmo-vervoer waarbij wordt geholpen. Daar zal de minister van SZW dan ook bij betrokken moeten worden. Dit zijn zulke kwetsbare kinderen in zo'n acute situatie, die soms wel twee weken niet naar school hebben kunnen gaan, dat ik graag zou zien dat de staatssecretaris bekijkt wat voor oplossingen er vanuit lenW geboden kunnen worden.

Excuus dat ik mijn tijd hiermee een beetje overschreden heb, voorzitter.

De voorzitter:

Dat trekken we gewoon van uw tweede termijn af, spreken we dan nu af. Nee, hoor. Het was maar 30 seconden buiten de tijd, dus dat is nog te dragen. Ik geef het woord aan mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb de afgelopen weken met veel bewondering gekeken naar de stakingen, want de vakbonden hebben hiermee laten zien hoe belangrijk het ov is. Ik hoop ook dat we met z'n allen leren om serieuzer het gesprek aan te gaan op het moment dat er eisen op tafel worden gelegd. We kunnen namelijk niet zonder het ov, niet alleen omdat het belangrijk is voor de mensen en hun bestemming, maar ook voor de klimaattransitie.

Voorzitter. Dan iets over het transitievangnet. We vinden het ontzettend belangrijk dat er van alles aan gedaan wordt om vershraling van het openbaar vervoer tegen te gaan, maar die vershraling is al in volle gang. Daarom hebben wij er telkens voor gepleit dat er een goed financieel vangnet komt voor vervoerders. Wij zijn dan ook ontevreden over het vangnet van slechts 150 miljoen dat er nu ligt. Zo geldt het vangnet alleen voor 2023 en wordt het financiële risico volledig bij de decentrale overheden neergelegd. Dat is slechts een pleister voor de korte termijn. Het vangnet biedt onvoldoende perspectief om de ov-markt ook door te ontwikkelen en personeel op deze krappe arbeidsmarkt zekerheid te bieden. Wat kan de staatssecretaris doen om toch meer ruimte te vinden binnen de gemaakte afspraken? Gaat de staatssecretaris afzien van de strenge voorwaarden van het vangnet en mogelijk het bedrag verhogen?

Voorzitter. Dan de personeelstekorten. De personeelstekorten bij de vervoerders zijn ontzettend zorgelijk. Bij de NS heeft dit ondertussen al geleid tot het afschalen van de dienstregeling. Gelukkig is de NS samen met het personeel tot een akkoord gekomen voor een nieuw cao. Dat biedt perspectief voor de toekomst. We lezen ook dat de staatssecretaris en de minister van Financiën een zetje hebben gegeven voor een goede uitkomst. Dat mag ook gezegd worden. Daar zijn wij ontzettend blij mee. Het is goed dat het kabinet als aandeelhouder dat inziet en zich inzet voor betere lonen van werknemers, maar in hoeverre levert dit voor de NS financiële problemen op? Springt de minister van Financiën bij? We willen natuurlijk niet dat het ene probleem opgelost wordt ten koste van iets anders. De NS zou namelijk zonder beschikbaarheidsvergoeding in de eerste helft van dit jaar al 225 miljoen in het rood gaan staan.

Van andere vervoerders krijgen wij het signaal dat zij vergelijkbare loonstijgingen op dit moment niet kunnen realiseren voor hun personeel. Dat komt door een slechte financiële positie en vanwege de stijgende energieprijzen. Het regionale streekvervoer

gaat ook staken. Dat is volgens mij bij iedereen bekend. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre de vervoerders financieel worden ondersteund om enerzijds goede arbeidsvoorwaarden te kunnen bieden en anderzijds te voorkomen dat zij gedwongen worden om nog verder af te schalen. Wij hopen natuurlijk dat wij op korte termijn hiertoe kunnen komen, om te voorkomen dat er veel meer gestaakt zal moeten worden.

In verschillende media wordt gesuggereerd dat de loonstijging bij NS zal worden doorberekend in de ticketprijzen. Ik lees dat. Dat trek ik me ontzettend aan. Er wordt gedaan alsof het ene probleem met een ander probleem wordt opgelost. De NS mag echter jaarlijks de ticketprijzen alleen verhogen aan de hand van de inflatiecijfers. Hoe voorkomen de bewindspersonen dat de belangen van de reiziger en de belangen van het personeel tegen elkaar worden opgezet? Het lijkt alsof het de ene groep tegen de andere groep is. Dat werd ook gesuggereerd in een eerdere bijdrage. De persoon kan hier nu niet op ingaan, dus ik houd het even hierbij. Het is niet of-of maar en-en. Gaat de staatssecretaris voorkomen dat dit rond blijft gaan? Hoe gaat zij voorkomen dat dit verhaal de norm wordt?

Tot slot, voorzitter. Het openbaar vervoer moet uit de crisisstand getrokken worden. Er zijn nu grote investeringen nodig om te garanderen dat mensen van A naar B kunnen komen, om ervoor te zorgen dat iedereen mee kan doen aan de samenleving, om het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden en om de klimaattransitie mogelijk te maken. Wat wij dan ook als nodig zien, is een visie voor de lange termijn. Hoe gaat dit kabinet ervoor zorgen dat het openbaar vervoer een publieke voorziening is waar wij trots op kunnen zijn, waar wij niet van het ene incident naar het andere gaan, maar wat gewoon gedegen, robuust en betrouwbaar is? Hoe gaat dit kabinet de groene transitie van auto naar openbaar vervoer faciliteren? Ik vraag de staatssecretaris dan ook om daarop te reflecteren. De cijfers van de reizigersaantallen fluctueren namelijk nogal op dit moment. In 2030 wordt het openbaar vervoer 20% tot 42% drukker dan in 2018, zoals uit de Integrale Mobiliteitsanalyse blijkt. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris met een plan komt om de reizigersgroei te faciliteren. Is zij daartoe bereid?

Daar houd ik het bij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Ginneken. Zij spreekt namens D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat de treinen weer rijden. We hebben de afgelopen week gezien hoe belangrijk het werk is dat de machinisten en conducteurs elke dag weer voor ons doen. Bij dezen mijn complimenten naar hen. We hebben ook gezien wat voor belangrijke maatschappelijke functie ons openbaar vervoer heeft. Het wegvallen daarvan heeft ingrijpende gevolgen voor reizigers. Daarom vraag ik in dit debat aandacht voor de beschikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid van ons openbaar vervoer.

Ik begin bij de beschikbaarheid. Voor mij is een belangrijke vraag die nu actueel is: blijft ons openbaar vervoer wel voor iedereen een betaalbare optie? Collega's De Hoop en

Bouchallikh hadden het daar ook al over. Ik zie donkere wolken samenvakken vanwege hogere elektriciteitsprijzen, stijgende loonkosten, stijgende kosten voor onderhoud en dus ook gebruik van het spoor, personeelstekorten en trager herstel van de reizigersaantallen. Ik maak mij daar veel zorgen over en heb daarom onlangs nog schriftelijke vragen gesteld aan de staatssecretaris over onder andere dit probleem. Ik heb één overkoepelende vraag die ik hier zou willen stellen. De collega van GroenLinks had het net over een visie voor de langere termijn. Wat mij betreft mist dat urgentie. Kan de staatssecretaris toezeggen een aanpak te formuleren om de aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het ov in de nabije toekomst goed te borgen, gezien de uitdagingen die ik net noemde?

Over één onderdeel van die aanpak, het transitievangnet, ontvang ik veel signalen uit de regio's dat de voorwaarden zo onaantrekkelijk zijn dat vele regio's afzien van het gebruik daarvan. Dat is zonde, want de regeling was nou juist bedoeld om hen verder te helpen. Kan de staatssecretaris toezeggen de regio's toe te staan om enig rendement te maken als zij van het vangnet gebruikmaken? Want dat rendement helpt de regio's om de innovatie te realiseren die de staatssecretaris zelf ook graag wil. Ook hoor ik terug dat de opbrengsten niet ingezet mogen worden om meer aanbod te realiseren. Kan de staatssecretaris toezeggen de regeling zo in te richten dat groei van passagiers ook kan leiden tot groei in ov-aanbod?

Voorzitter. Dan kom ik op toegankelijkheid. Vóór de zomer hebben we een brief van de staatssecretaris ontvangen over het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Alleen, tot mijn teleurstelling zat het daadwerkelijke bestuursakkoord daar niet bij. Ik ben dus heel nieuwsgierig. Kan de staatssecretaris toezeggen dat akkoord alsnog te delen?

En dan heb ik nog een aantal vragen die misschien daarin beantwoord worden, maar die ik nu zou willen stellen. Hoe, wanneer en met welke partijen gaat het bestuursakkoord bijdragen aan het verbeteren van de reisinformatie? De alinea in de brief die daarover ging, was voor mij te vaag. Daarin wordt alleen het belang ervan erkend, maar dat delen we met elkaar. Dus wat gaat er nou concreet gebeuren? De volgende vraag die ik nog heb, is: wanneer zijn alle haltes toegankelijk? Wanneer is elke trein voorzien van een toilet? Kan de staatssecretaris een doel opnemen in het akkoord voor het verkorten van de gemiddelde hersteltijd van kapotte liften? Daar lees ik in de brief ook niks over.

De staatssecretaris schrijft voor het akkoord 10 miljoen euro bij te dragen. Dat is heel mooi nieuws, waarvoor dank. Kan zij ingaan op de totale financieringsbehoefte van het bestuursakkoord en hoe die kosten verder gedekt zullen worden? Ziet de staatssecretaris nog mogelijkheden om het gebruik van niet-openbaar voor- en natransport rondom het openbaar vervoer toegankelijker te maken? Dat klinkt heel abstract, maar ik denk dan aan bijvoorbeeld speciale parkeerplekken dicht bij het station of dicht bij het perron voor fietsen van mensen met een toegankelijkheidsbehoefte, zoals bijvoorbeeld driewielfietsen.

Voorzitter. Ik kom op veiligheid en dan maak ik even een uitstapje naar de taxi.

De voorzitter:

Ik wijs u er wel alvast op dat u nog vijf seconden heeft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Dan ga ik heel snel praten.

De **voorzitter**:
Daar houd ik u aan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Tijdens Pride Amsterdam deze zomer was er sprake van een geweldsincident tussen een Uberchauffeur en diens klanten. Ik heb op basis van de antwoorden op mijn vragen nog wel vervolgvragen aan de staatssecretaris. Kan zij toelichten in hoeverre het kunnen uitdelen van boetes en het intrekken van een chauffeurskaart, zoals dat in de Wet personenvervoer 2000 geregeld is, ook functioneert bij platformtaxibedrijven zoals Uber? Kan de staatssecretaris toezeggen dat de veiligheid van lhbt'i'ers in taxi's en het openbaar vervoer nadrukkelijk een plek krijgt in de opvolger van het dit jaar aflopende Actieplan Veiligheid LHBTI?

Ik had nog een vraag, maar die bewaar ik dan voor een ander moment. Ik kijk uit naar de beantwoording door de staatssecretaris.

De **voorzitter**:
Heel goed. U houdt zich aan uw woord; dat zijn we gewend. Mevrouw Bouchallikh van GroenLinks heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Ja, het is vooral een vraag. Ik ben heel blij dat D66 ook specifieke vragen heeft over de vangnetregeling. Ik vermoed dat wij dezelfde brieven hebben gelezen, want ik herken een aantal van de gedeelde zorgen. Ik vraag me wel het volgende af. Ik heb ook zorgen gelezen over de hoogte van de vangnetregeling. Ik ben nieuwsgierig naar het antwoord op de vraag of D66 het huidige bedrag voldoende vindt, of dat het eventueel opgeschaald zou moeten worden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Een zeer relevante vraag. Het simpele antwoord is natuurlijk dat ik eigenlijk niet zo goed kan beoordelen of het bedrag voldoende is. Ik moet dus heel goed luisteren naar wat de regio's daar zelf van zeggen. Ik zie dat sommige regio's ermee uit de voeten kunnen en er ook gebruik van willen maken. Zoals ik net zei, zie ik andere regio's vooral klagen, in mijn woorden, over de voorwaarden die gesteld worden. Ik hoor terug dat regio's best wel mogelijkheden zien om wel met het vangnet te werken — dat bestaat inderdaad uit een lager bedrag dan de regio's aanvankelijk vroegen — maar dat de voorwaarden die gesteld worden hen eigenlijk vooral dwarszitten om dat te gaan doen. Dus ik zie wel regio's die veel hoop hebben om iets met dat bedrag te kunnen, maar vastlopen door de voorwaarden. Mijn analyse is dus dat het 'm op dit moment niet zozeer in het bedrag zit, maar vooral in de voorwaarden die de staatssecretaris eraan verbonden heeft. Dat lijkt me dus ook een — ik zou bijna "gratis" willen zeggen — oplossing die de staatssecretaris zou kunnen bieden. Om die reden heb ik mijn vragen gesteld. Ik hoop dat ze de regio's daarin tegemoet kan komen.

De **voorzitter**:

Wij komen niet zo heel vaak gratis oplossingen tegen, dus ik ben heel erg benieuwd wat de staatssecretaris daar zo meteen op zal antwoorden. Ik geef heel graag het woord aan de heer Alkaya, die het woord voert namens de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Ons land zit in allerlei crises. Helaas geldt dat ook voor het openbaar vervoer. Het kabinet slaagde er voor de zomer niet in om vervoerders voldoende financiële zekerheid te bieden zodat zij hun dienstregeling ook komend jaar volledig overeind kunnen houden. Daardoor werd al gevreesd voor een grootschalige afbraak, maar die gevreesde afbraak is voor een groot deel zelfs flink naar voren gehaald door de personeelsproblemen.

Medewerkers van zowel NS als regiovervoer zijn gedwongen te staken door te weinig waardering, marktwerking, werkdruk en het hebben van veel te weinig collega's. Overwerken is de norm geworden. Pauzetijden staan onder druk. De onregelmatige werktijden zijn belastend en vaak is er voor de medewerkers tussen de diensten in niet eens tijd om even naar de wc te gaan, laat staan om rustig te eten of een hulpvraag van een reiziger te beantwoorden. De voorbeelden zijn al genoemd. Iedereen die met de stakers heeft gepraat, heeft meerdere voorbeelden te horen gekregen. Medewerkers voelen zich schuldig omdat zij niet meer de service kunnen verlenen die reizigers van hen gewend zijn. Het ziekteverzuim bereikt dan ook hoge pieken. In 2020 werd nog besloten tot een krimp van 2.300 voltijdbanen bij de Nationale Spoorwegen. Twee jaar later zien we dus dat er flinke personeelstekorten zijn. Hoe kijkt de staatssecretaris nu tegen die bezuinigingsoperatie bij de NS aan? De SP en de vakbonden verzetten zich daar al vanaf het begin tegen. De acties in het regiovervoer gaan door, maar ik zou de medewerkers van de NS willen feliciteren met hun geslaagde strijd.

Deelt de staatssecretaris de mening dat dit niet mag leiden tot nieuwe bezuinigingen en ook niet tot duurdere treintickets, zoals al eens eerder is gevraagd? We kunnen niet verwachten dat mensen de trein pakken als zij hiervoor de hoofdprijs moeten betalen. Landen om ons heen verlagen de prijzen juist, omdat dit beter is voor het klimaat, voor de portemonnee van mensen, voor de filedruk, voor de verkeersveiligheid en voor de overvolle en vervuilde binnensteden. Er is dus aan alle kanten winst te behalen.

We kunnen ook niet van mensen verwachten dat ze de auto laten staan als ze eerst kilometers moeten fietsen naar de eerstvolgende bushalte of het station. Buslijn na buslijn is geschrapt, versoberd, vervangen door peperduur vervoer op afroep of door kleine busjes met vrijwilligers. Wat heeft de staatssecretaris de afgelopen tijd gedaan om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en de dreigende verdere verschraling van het vervoersaanbod te stoppen, zoals de unaniem aangenomen motie van de SP, de Partij van de Arbeid en GroenLinks van haar heeft gevraagd? Heeft zij al in kaart gebracht in hoeverre de dienstregelingen landelijk al waren verschraald tijdens de pandemie en in hoeverre die komend jaar verder dreigen te verschralen? Die gegevens krijgen wij alsmaar niet.

Tot slot, voorzitter. De uitgelekte Uber Files hebben pijnlijk blootgelegd wat voor agressieve strategie dat bedrijf hanteert om onder alle wetten en regels uit te komen en

zo min mogelijk belasting te betalen. Wat vindt de staatssecretaris daarvan? Was zij verbaasd over wat zij hoorde, of wist zij dit eigenlijk al? Kan zij zich voorstellen dat Nederlanders, en zeker ook taxichauffeurs, die dus met Uber moeten concurreren, steeds vaker het gevoel krijgen dat de overheid er niet meer is voor hen, maar vooral voor multinationals zoals Uber? Wat gaat zij doen om dit beeld recht te zetten?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, meneer Alkaya. Dan geef ik het woord aan de heer Van Baarle namens DENK.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou mijn bijdrage graag willen beginnen met de taxibranche. Dat is een branche die DENK zeer aan het hart gaat. Al voor de coronacrisis kregen wij talloze signalen van taxichauffeurs die het niet meer trekken. Zij trekken het niet meer om zo veel te moeten betalen aan hun verzekeringsmaatschappij en aan hun leasemaatschappij. En toen kwam corona eroverheen. Corona heeft in deze branche enorm huisgehouden. Als we het onder andere door DENK gevraagde onderzoek moeten lezen, blijkt dat 72% van de taxichauffeurs aangeeft schulden te hebben, waarvan 75% bij hun eigen familie. Toen dacht je: corona is voorbij. Dan kan deze branche weer een klein beetje aan herstel gaan werken. Toen kwam die verschrikkelijke inflatie, met die torenhoge brandstofprijzen. Ik zou graag aan de staatssecretaris het volgende willen vragen. We hebben inderdaad netjes een reactie gekregen op dit onderzoek, maar we hebben niks gelezen over wat zij nou concreet wil gaan doen om de taxibranche te gaan helpen. Volgens mij is de situatie van die branche namelijk zeer penibel.

Voorzitter. Wij zijn blij dat de staatssecretaris gaat werken aan de toegezegde evaluatie van de taximarkt; daar is door veel mensen uit de Tweede Kamer naar gevraagd. Wanneer gaat die evaluatie nou eindelijk komen? We moeten taxichauffeurs namelijk helpen als het gaat om hun financiële situatie in deze tijden van inflatie. Daarnaast moeten we ook fundamenteel gaan nadenken over hoe die taximarkt is vormgegeven, met Uber, die ervoor zorgt dat taxichauffeurs in een model terecht zijn gekomen waarbij een algoritme bepaalt wat hun winst is. Dat wordt een soort blok aan hun been. Ze rijden maar zo lang mogelijk door om hun lasten te kunnen betalen. Dat is uiterst zorgelijk. Wanneer gaat de fundamentele evaluatie van de taximarkt komen? Wanneer zien we daar de resultaten van? Wie voert dat uit? Kan de staatssecretaris toezeggen dat het geen evaluatie wordt die door het ministerie wordt gedaan, maar dat ook de mensen waar het om gaat, namelijk de mensen in de taxibranche, hierin uitvoerig gehoord worden en dat we die ervaringen ook meenemen?

Voorzitter. Kan de staatssecretaris ook toezeggen dat zij in de evaluatie gaat kijken naar manieren om ervoor te zorgen dat de enorme verzekeringskosten naar beneden worden gebracht? Die zijn voor taxichauffeurs nu vreselijk hoog, omdat er sprake is van een markt met een klein aantal aanbieders. Dit is voor heel veel chauffeurs een blok aan het been. Is zij bereid om te gaan onderzoeken hoe we dat goedkoper kunnen maken? Deelt zij ook de intentie om dat goedkoper te gaan maken?

Voorzitter. Dan het openbaar vervoer. Ik zou graag aan de staatssecretaris willen vragen: vindt zij het openbaar vervoer in Nederland betaalbaar? Daar kan gewoon een ja of nee op komen. De fractie van DENK vindt het openbaar vervoer in Nederland niet betaalbaar. Het is hier gemiddeld 35% duurder dan gemiddeld is in Europa. Een treinkaartje is soms onbetaalbaar. In heel veel situaties is een auto nemen financieel aantrekkelijker dan het openbaar vervoer. Het stuit de fractie van DENK dan ook tegen de borst dat we zien dat heel veel vervoersmaatschappijen in Nederland bezuinigen op de sociale veiligheid en ritten afschalen, en dat deze regering met zo'n karig budget over de brug komt op openbaarvervoersmaatschappijen nu te helpen, inderdaad ook nog eens met voorwaarden die niet gunstig zijn voor deze bedrijven. Kan de staatssecretaris aangeven dat ze eraan gaat werken om die vergoeding beter te maken? Is de staatssecretaris bereid om fundamenteel te kijken naar de prijzen van het openbaar vervoer in Nederland en daarbij inspiratie te putten uit wat andere landen doen die het erg goedkoop hebben gemaakt? Hoe staat het met het toegezegde onderzoek, met indicatoren, naar vervoersarmoede in Nederland? Dat zouden we helder krijgen met elkaar. Daar zouden indicatoren voor komen. Volgens mij is het met de prijzen die we nu hebben voor het openbaar vervoer belangrijker dan ooit dat we zo snel mogelijk een goed beeld hebben van onder welke groepen en waar die vervoersarmoede plaatsvindt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer Van Baarle. Dan vraag ik meneer De Hoop om kort het voorzitterschap van de commissie over te nemen.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dat doe ik met liefde. Ik geef het woord aan de heer Van der Molen van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat is heel aardig van u.

Voorzitter. Voor de zomer hebben we in deze commissie nog gesproken over wat er toen heel nadrukkelijk dreigde. Dat was een verdere afschaling van het openbaar vervoer, omdat mensen na corona nog niet massaal de weg terugvonden naar de bus of de trein. Ik vind het wel heel fijn — er zijn door collega's al opmerkingen over gemaakt; die zal ik ook maken — dat er nu een afspraak is en dat er een voorziening is gekomen. De teller stond voor de zomer namelijk nog op nul. Je kunt vragen: is het glas halfvol of halfleeg? Wat mij betreft is het halfvol. Maar dan moet het in de praktijk ook goed werken. Ik heb daar, net als collega Van Ginneken, nog wel twee vragen over. Het idee achter zo'n vangnet is namelijk juist dat dit het ov zo veel mogelijk in stand houdt. Toch zie je in de voorwaarden dat het rendement als reizigersaantallen toch toenemen in mindering wordt gebracht op de bijdragen uit het fonds. Aanvullende investeringen van regionale overheden worden bijvoorbeeld ook afgetrokken van het bedrag dat je uit het fonds zou kunnen krijgen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of daar niet een perverse prikkel in zit. De instandhouding van het ov is namelijk juist gebaat bij

incidentele of structurele regionale investeringen.

Dan een vraag over knelpunten. Ik noem bijvoorbeeld de Hoekse Lijn. Sinds 2020 wordt op die route een metro ingezet in plaats van een bus. Maar omdat het ijkjaar 2019 is, wordt er nu dus geen rekening gehouden met de veel hogere kosten die een metro met zich meebrengt dan een bus. Dan zit er ineens weer een gat in de begroting. Ik zou dus heel graag aan de staatssecretaris willen vragen hoe we met dit soort unieke knelpunten omgaan. Dit zijn namelijk unieke situaties die niet onder een stelregel zouden moeten lijden.

Voorzitter. Een aantal collega's heeft al gezegd dat NS en de bonden een afspraak hebben gemaakt. Die ligt nu bij de leden ter goedkeuring. Daar zit een forse groei van de primaire arbeidsvoorwaarden in. Mensen kunnen echt op meer beloning voor hun harde werk rekenen. Maar daarachter zit nog altijd hét grote probleem: het personeelstekort. Dat zorgt ervoor dat je weekend na weekend mag komen opdrijven, omdat anders een rit gewoon niet gereden kan worden. Ik spreek mensen bij het ov die niet over hun hart kunnen verkrijgen dat zo'n rit niet wordt uitgevoerd. Maar daar zit een grens aan. Ik zou heel graag van de staatssecretaris willen weten wat zij samen met de NS doet om dit tekort aan personeel in rap tempo in te lopen. Want dan zijn we er uiteindelijk echt met elkaar.

Dan heb ik een opmerking die de heer Minhas van de VVD ook heeft gemaakt. Ik heb heel veel mensen horen vragen — die vraag leeft bij mij ook — wat de reden is dat heel het land platgelegd moet worden als er in één regio van Nederland wordt gestaakt. Als ik met de NS spreek, krijg ik daar heel begrijpelijke antwoorden op: dat komt door de complexiteit van het systeem en door het feit dat mensen in het ene deel van het land wonen en in het andere deel moeten arriveren om een rit uit te voeren. Maar ik kan me haast niet aan het idee onttrekken dat het mogelijk zou moeten zijn om in dit soort unieke situaties een soort back-upsysteem te hebben waarin je bijvoorbeeld bepaalde lijnen wel in stand houdt. Zo zou je bijvoorbeeld in mijn regio wel van Leeuwarden naar Zwolle kunnen, ook al kun je niet meer van Leeuwarden naar Den Haag. Dat is natuurlijk het pakkie-an van de NS, maar ik spreek de staatssecretaris ook aan op haar verantwoordelijkheid voor een ov dat heel veel reizigers trekt. Ondanks het feit dat mensen begrip konden opbrengen voor de stakingen, is mijn ervaring dat mensen er wel moeite mee hadden om te begrijpen waarom hun treinrit niet gemaakt kon worden, omdat er in een heel andere hoek van het land een staking was. Graag een reflectie daarop van de staatssecretaris.

Dan heb ik nog twee korte vragen, voorzitter. Ik heb een vraag naar het budget voor Minder Hinder. Als het goed is, zit dat in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Dat kan gebruikt worden om bijvoorbeeld geluidsoverlast en trillingsoverlast aan het spoor aan te pakken. Wij zien dat bijvoorbeeld in het oosten, waar veel goederenvervoer door stedelijk gebied gaat. De CDA-fractie begreep dat die 22 miljoen nog niet in beweging zijn gekomen. Van die 22 miljoen zijn er nog geen projecten uitgevoerd. Ik zou heel graag van de staatssecretaris horen of dat zo is. Misschien is het beeld genuanceerder, maar het CDA hecht eraan dat er in de korte tijd dat dit geld nog beschikbaar is, wel echt verbeteringen aan het spoor komen, voordat het spoor weer druk bereden wordt.

Dan mijn laatste vraag, voorzitter. We zien dat er problemen zijn op de spoorverbinding tussen Rotterdam en Breda en zeker ook andersom in verband met een spanningswisseling. Dat is een bericht van deze of afgelopen week. Die zorgt echt voor een onberekenbare spoordienst voor mensen die vanuit Brabant naar Rotterdam willen. Er moet al een plan klaarliggen om dat op te lossen door het verplaatsen van de spanningssluis. Ik zou de staatssecretaris willen vragen welke mogelijkheden er zijn om ProRail ook op dat specifieke punt aan te zetten tot actie, want de reizigers daar moeten daar wel op kunnen rekenen.

Nou hoop ik dat ik ook binnen de tijd ben gebleven.

De voorzitter:

Nou, niet echt. Meneer Van der Molen, dank voor uw mooie bijdrage. Waar ik er 30 seconden bij snoepte, snoepte u er een minuutje bij. Maar omdat u coulant was richting mij, kon ik het natuurlijk niet maken om dat dan niet richting u te doen. Ik geef u het voorzitterschap weer terug.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik zal u vaker vragen om voor te zitten.

Voorzitter: Van der Molen

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Een kleine opmerking van orde. Ik gun u de extra minuut, maar nu voel ik ook heel veel de behoefte om mijn laatste vraag die ik heb geskipt, alsnog te stellen. Is daar ruimte voor?

De voorzitter:

Ja, hoor, laten we nou niet al te lastig doen. We hebben tot 17.00 uur, dus we zitten nog ruim in de tijd. Mevrouw Van Ginneken voor de laatste vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik zal vlot praten. Dank u wel, voorzitter. Ik had nog een laatste vraag over leerlingenvervoer. Mijn collega, Paul van Meenen, heeft vragen gesteld aan minister Wiersma over het leerlingenvervoer in het speciaal onderwijs. Dat is op dit moment een puinhoop vanwege een groot tekort aan chauffeurs. Ik vroeg mij af of de staatssecretaris betrokken is bij de oplossing van dat probleem. Welke mogelijkheden ziet ze om die leerlingen te helpen om bij hun onderwijs te komen?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan zijn we rond, in ieder geval aan deze kant. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Hoeveel tijd heeft zij nodig om de beantwoording voor te bereiden? Dat is twintig minuten. Ik schors de vergadering tot 15.00 uur en dan gaan we weer verder.

De vergadering wordt van 14.41 uur tot 15.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord graag aan de staatssecretaris. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Ja, de klassieke blokjes zijn er. Ik spreek met de leden af dat we eerst even de antwoorden in het blokje afwachten en daarna de gelegenheid hebben voor het stellen van vragen. We spreken voor ieder vier losse vragen af. We zitten ruim in de tijd, dus we kunnen even kijken hoe het gaat. U moet maar even kijken hoe u de vragen wilt verdelen over de onderwerpen. Ik geef het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin zo meteen met een blokje algemeen en verbeteringen in het ov. Het tweede blokje is het vangnetblokje. Daarna volgt er een blokje toegankelijkheid, daarna sociale veiligheid, daarna taxi en daarna heb ik nog een mapje overig.

Goed. Het openbaar vervoer is van vitaal belang voor het functioneren van onze maatschappij. Dat werd ook al door een aantal leden van deze commissie benadrukt. Voor de coronapandemie ging het eigenlijk heel erg goed met ons openbaar vervoer, want het aantal reizigers groeide jaarlijks met een aantal procenten. Ook de klanttevredenheid werd elk jaar een beetje beter. Tijdens de coronapandemie is dat wel sterk veranderd. Toen is met name het aantal reizigers heel sterk teruggevallen. Inmiddels zitten we op ruim 80% van voor de coronapandemie, maar dat percentage is natuurlijk wel veel te laag en dat leidt tot zorgen. Die zorgen worden vergroot door personeelsproblemen bij veel vervoerders.

De zorgen worden ook nog eens verder vergroot door de stakingen in het openbaar vervoer. Ik ben heel blij dat de bonden met de NS-directie een principeakkoord hebben bereikt en ik hoop dat het regionale streekvervoer snel zal volgen. Want we moeten de schouders er samen onder zetten. Het personeel, de conducteurs, de machinisten, de schoonmakers en de chauffeurs doen iedere dag hun uiterste best. Het Rijk heeft ter verlichting van de lasten voor 2023 ook een transitievergoeding van 150 miljoen euro beschikbaar gesteld. Daar zullen we het dadelijk ook nog over hebben. Dat is allemaal gericht op de verwachte ontwikkelingen binnen het ov op de langere termijn, waarbij het openbaar vervoer minstens zo belangrijk is voor het functioneren van de samenleving als voor de coronapandemie. Ons streven is echt dat het weer op punt komt en dat we vervolgens ook nog verder kunnen groeien met het ov. We verwachten ook dat de groei zal doorzetten. Daarbij hopen we en willen we ook dat de klanttevredenheid steeds sneller hoger zal worden.

De heer Minhas had een vraag over de verschillende stapelingen van kosten. Die nemen toe. Ook een aantal andere Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. Ik ben in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) voortdurend met de sector in gesprek over de aantrekkelijkheid van het ov. Ook de recente ontwikkelingen hebben onze aandacht. We hebben het afgelopen jaar transitieafspraken gemaakt, die als doel hebben om de opbrengsten te verhogen en de kosten te verlagen. Ik monitor die afspraken en informeer de Kamer daar ook geregeld over. Het KiM is momenteel een onderzoek aan het uitvoeren naar de effecten van prijsprikkels in het ov. We blijven de vinger aan de pols houden. We streven ernaar om samen een zo aantrekkelijk en betaalbaar mogelijk ov te realiseren.

Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe we de mogelijke reizigersgroei in de toekomst gaan faciliteren. Zoals eerder gezegd: ondanks de huidige uitdagingen verwachten we wel echt weer een stijging van het aantal reizigers in het ov. Met de uitvoering van het bestaande MIRT-programma, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, worden belangrijke investeringen gedaan om ook de reizigersgroei te faciliteren. Bij het komende BO MIRT worden aanvullende afspraken gemaakt over onder andere de koppeling met de woningbouwopgave. Het is natuurlijk belangrijk dat ook nieuwe woningen op een heel goede manier ontsloten zijn. Wat we binnen het MIRT doen, is een koppeling maken tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Hoe sluit bijvoorbeeld het openbaar vervoer aan op fiets, lopen, bus, taxi en metro? Hoe sluit dat allemaal op een goede manier op elkaar aan, eventueel met een deel autoverkeer daarbij?

De heer Van der Molen vroeg waarom het hoofdrailnet zo complex is. Hebben we dat dan wel goed ingericht? Het hoofdrailnet is in Nederland zo complex, omdat het enorm intensief bereden wordt, het meest intensief van heel Europa. Er zijn heel veel knooppunten en heel veel overstapplaatsen. Dat is ook zo vanwege de stedelijke structuur van Nederland. Ik stuur daarbij op de kwaliteit van het vervoersproduct van het HRN en niet op de operatie. De reiziger hecht aan frequente en regelmatige, directe verbindingen die in een herkenbaar urenpatroon worden aangeboden. Dat vraagt om een dienstregeling die ook in die behoefte voorziet. De concessiehouder zelf is het beste in staat om een dienstregeling te ontwerpen die daarbij past.

Meneer Minhas had nog de vraag hoe de vervoersbedrijven richting de toekomst gaan samenwerken om een toekomstbestendig ov te krijgen. Sinds het begin van de covidperiode werken alle vervoerders heel nauw samen in het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Daarin zijn ook transitieafspraken gemaakt om het ov toekomstbestendig te maken. In dat NOVB-verband blijven we ons hier ook de komende tijd voor inzetten.

Dan was er nog de vraag van de VVD hoe we de ov-sector aantrekkelijker gaan maken voor meer reizigers. De ov-sector zelf neemt verschillende maatregelen om reizigers terug te krijgen in het ov. Dat doen ze bijvoorbeeld met verschillende tijdelijke kortingsacties en nieuwe, flexibele soorten abonnementen, maar ook bijvoorbeeld met reclamecampagnes om mensen erop te wijzen dat je op een veilige en comfortabele manier kunt reizen met het openbaar vervoer.

De heer Alkaya heeft gevraagd of ik inzichtelijk heb wat er tot nu toe is afgeschaald en wat er volgend jaar mogelijk afgeschaald gaat worden. Ik heb inderdaad inzichtelijk wat de NS tot nu toe heeft afgeschaald en ik ben daarover structureel met de NS in overleg, en ook over wat de NS gaat afschalen tot september 2023. Wat ik de NS daarbij telkens op het hart druk, is dat ze moeten opletten dat de afschaling zo weinig mogelijk impact heeft op de reizigers en daar zijn ze zich ook heel erg van bewust.

Meneer Minhas had eigenlijk een soort van dezelfde vraag. Ik ga dus niet in herhaling vallen, ook gezien de rest van de vele vragen die ik nog had.

Meneer Van der Molen van het CDA vraagt nog hoe het ministerie alles op alles gaat zetten om de NS ertoe aan te zetten om juist voor de korte termijn deze cirkel te doorbreken; dat gaat over die integrale aanpak. NS heeft een integrale aanpak opgesteld om de prangende personeelsproblematiek te mitigeren. Maatregelen uit die aanpak behelzen onder andere grootschalige wervingscampagnes voor het werven van nieuw personeel en het verlagen van sollicitatiedrempels. Daar hoorde ik laatst een heel simpel voorbeeld van. Het was zo dat als je een tatoeage op je arm had, je niet op bepaalde functies mocht solliciteren. Dat soort regels zijn inmiddels geschrapt. Andere maatregelen uit de aanpak zijn het uitbreiden van parttimecontracten, digitalisering, verkorting van opleidingen en ook diverse maatregelen ter ondersteuning van personeel met als doel het terugbrengen van ziekteverzuim. Het ministerie van Financiën en mijn ministerie zullen de uitvoering van de integrale aanpak van NS nauwlettend in de gaten houden. Mevrouw Van Ginneken verwees ook al naar de rol van het ministerie van Financiën. Ik heb ook goed contact met minister Kaag als aandeelhouder. Wij zijn dus gezamenlijk betrokken, elk vanuit onze eigen verantwoordelijkheid. NS zal ons frequent schriftelijk en mondeling informeren over de voortgang van de integrale aanpak. Dat zal ik uiteraard ook delen met uw Kamer.

Dan had de heer Alkaya nog het verzoek of ik kon verzekeren dat de nieuwe cao niet leidt tot nieuwe bezuinigingen en hogere prijzen van treintickets. Daar werd ook al naar verwezen door mevrouw Bouchallikh. Voor wat betreft de treinkaartjes heb ik al eerder aangegeven dat in de concessie afspraken zijn gemaakt op basis waarvan de tarieven van de zogenaamde beschermde kaartsoorten mogen stijgen. De tarieven van die beschermde kaartsoorten mogen stijgen met de consumentenprijsindex, zoals geraamd in de Macro Economische Verkenning, en met een eventuele verhoging van de gebruiksvergoeding van het spoor. De tarieven voor de overige kaartsoorten mag de NS zelf bepalen. Wat betreft nieuwe bezuinigingen: daar ga ik niet over. NS gaat over de eigen bedrijfsvoering. Het ministerie van Financiën kijkt daar wel op toe vanuit zijn aandeelhoudersrol. Uiteraard hou ik hiervoor wel een vinger aan de pols. De NS moet ook wijzigingen voorleggen aan de consumentenorganisaties.

Ik wil ook nog even ingaan op de vraag van mevrouw Bouchallikh hoe je nou voorkomt dat de reizigers en de medewerkers tegen elkaar worden opgezet. Ik ga natuurlijk niet over de krantenkoppen, maar ik kan wel ervoor zorgen dat we zo goed en transparant mogelijk informeren over hoe het daadwerkelijk zit. Ik denk dat we allemaal een verantwoordelijkheid hebben om ervoor te zorgen dat mensen wel snappen dat de stakingen niet te maken hebben met eventuele verhogingen van de prijzen voor treinkaartjes. We moeten natuurlijk wel aandacht hebben voor de vele andere kosten die stijgen. De heer Alkaya verwees daar ook al naar. De rekening moet natuurlijk ergens worden betaald, maar dat is een discussie die de aandeelhouder de komende tijd zal gaan voeren. Het ministerie van Financiën staat dus voor een deel aan de lat daarvoor. Ook dat zullen we gezamenlijk doen.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik heb wat namen opgeschreven. Ik begin met mevrouw Bouchallikh van GroenLinks, want zij stak als eerste haar vinger in de lucht.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Het is altijd even zoeken na zo'n blokje. Ik sluit even aan op het laatste dat de staatssecretaris heeft gezegd, namelijk dat de rekening moet worden betaald. Ik ben blij dat ze hierover in gesprek zal blijven met de minister van Financiën. Dat neemt mijn zorgen echter niet weg. SP stelde ook vragen over de vele kosten die mogelijk stijgen. Waar gaat de NS dat geld vandaan halen? We hebben uiteindelijk allemaal het gedeelde belang van goed en toegankelijk ov. Daar begon de staatssecretaris ook mee. Wat kan zij naast gesprekken voeren nog meer doen om te voorkomen dat de toegankelijkheid uiteindelijk wordt ondermijnd?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We krijgen natuurlijk rond Prinsjesdag het totaalplaatje, waar het zal gaan over koopkracht, over de inflatie. Op bepaalde ontwikkelingen kun je natuurlijk wel wat meer sturend zijn, maar bepaalde ontwikkelingen staan buiten onze macht, om het zo maar te zeggen. Wij houden natuurlijk alles nauwlettend in de gaten. Wij zijn ook continu in overleg om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk blijft. De heer Van Baarle vroeg aan mij: vindt u het openbaar vervoer betaalbaar? Ik kan me voorstellen dat het voor sommige mensen best een uitdaging kan zijn om de kosten te betalen, zeker in deze tijden waarin je een stapeling kunt hebben van bepaalde andere kosten. Het blijft dus altijd een uitdaging om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen op een betaalbare, laagdrempelige en toegankelijke manier toegang hebben tot dat openbaar vervoer. Wat wij daaraan kunnen doen, zullen wij ook doen. Denk aan de toegankelijkheidsvergoeding die wij hadden en het vangnet nu. Dat zijn toch allemaal zaken waarmee we proberen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer zo hoog mogelijk te houden. Maar het is nou eenmaal een feit dat de kosten in Nederland over het algemeen aan het stijgen zijn. We zullen met elkaar vast nog wel een aantal keren van gedachten wisselen over hoe daarmee om te gaan.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Van Ginneken een interruptie heeft.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat heeft u goed gezien. Ik hoor de staatssecretaris in haar verhaal allerlei mooie ingrediënten noemen die misschien kunnen bijdragen aan een oplossing of een plan voor een oplossing, zoals een onderzoek van het KiM over prijsprikkels. Dat lijkt me een heel relevant puzzelstukje, maar ik vraag me af wat een gemiddelde reiziger vanuit Lochem, Den Hout of Wormerveer die naar Utrecht wil voor werk of studie daar nou eigenlijk aan heeft. De staatssecretaris noemt een aantal keren de plannen van de NS, maar ik heb in mijn vraag aan de staatssecretaris heel nadrukkelijk gevraagd om een integraal plan vanuit de staatssecretaris, vanwege de donkere wolken die samenvakken, zoals ik dat noemde, en juist vanwege al die verschillende aspecten die niet alleen het reizen via de NS betreffen, maar ook het reizen via andere spooraanbieders, via busaanbieders et cetera. Wat hier nodig is om aan alle mensen uit Lochem, Den Hout en Wormerveer, die ik nu even als voorbeeld gebruik, te kunnen garanderen dat we volgend jaar en de jaren daarna niet alleen beschikbaarheid hebben van openbaar vervoer, maar ook betaalbaarheid, vraagt echt om een integraal plan. Ik daag de staatssecretaris uit om daar toch stappen in te gaan zetten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Van Ginneken weet ongetwijfeld dat het regionaal openbaar vervoer zeer mijn warme aandacht heeft. Daarom hebben we bij het transitievangnet bijvoorbeeld gesproken met alle aanbieders van openbaar vervoer. Je ziet dat er net in die regio's misschien wat minder hard getrokken werd aan het transitievangnet dan bijvoorbeeld bij stedelijke vervoerders of bij onze grote landelijke vervoerder, om het zo maar te zeggen. Dat even als eerste punt.

Daarnaast zou ik toch ook willen benoemen dat wij het Toekomstbeeld OV aan het voorbereiden zijn. Daarin hebben wij van alles en nog wat aan maatregelen die wij nemen om heel Nederland op een goede manier toegankelijk te hebben en te houden. Daarin zullen we misschien ook nog wel bepaalde keuzes moeten maken. Dat is verder ook prima. Maar ook de regionale vervoerders zijn heel erg op zoek naar manieren om het ov, waarmee je jezelf verplaatst, fijnmaziger te maken. Dat vind ik een hele mooie ontwikkeling. Ze leveren veel meer maatwerk. Dat zie je bijvoorbeeld nu al gebeuren in de provincie Zeeland. De hele grote bussen die leeg waren, zijn uit de dienstregeling geschrapt, want je moet niet met lege bussen willen rijden. Als bewoner van de provincie kun je nu opbellen en dan word je meteen opgehaald door een, hopelijk elektrisch, taxibusje. Dat zijn slimme manieren om om te gaan met een andere vraag dan die er is op de hele drukke trajecten. Ik denk ook dat het belangrijk is dat wij er in onze aanpak voor zorgen dat er ruimte beschikbaar is voor dat maatwerk.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De staatssecretaris en ik delen de wens om maatwerk mogelijk te maken. Dat meer vraaggestuurde openbaarvervoeraanbod kan zeker helpen. Maar als er niet over de verschillende openbaarvervoermodaliteiten heen, over de regio's heen, over de aanbieders heen en over de oorzaken van de problemen heen een integraal plan ligt vanuit de staatssecretaris, dan gaan we er niet komen. De staatssecretaris noemt het vangnet, maar het oplossen van de personeelsproblemen en het voorkomen dat het personeel van de ene vervoerder naar de andere vervoerder gelokt wordt, om maar iets willekeurig te noemen, gaan ook bijdragen aan de oplossing. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Ik zou willen dat daar vanuit de staatssecretaris regie op komt. Als de staatssecretaris zegt dat dat in het Toekomstbeeld OV staat, dan ga ik dat natuurlijk heel kritisch bekijken, maar ik ben wel benieuwd wanneer we dat hier kunnen bespreken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Even voor de duidelijkheid: het Toekomstbeeld OV is al door mevrouw Van Veldhoven met de Kamer gedeeld. Dat is onze stip op de horizon en ons instrument om de regie op de lange termijn te houden. Dat loopt tot 2040. Dat moet een dynamisch document zijn. We zullen altijd moeten kijken of we de goede dingen doen of dat we bij moeten schaven. Maar het is ook belangrijk voor ProRail om te weten waar wij uiteindelijk naartoe willen, zodat zij daar rekening mee kunnen houden in bijvoorbeeld de planning.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken aarzelt, omdat ze anders wel heel rap door haar vragen heen gaat. Dan ga ik nu naar de heer De Hoop.

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

Ik vond de beantwoording over de dreigende stijgende prijzen van treinkaartjes nog een beetje vaag. Ik vind vooral dat het heel erg bij de NS wordt neergelegd. Maar als de staatssecretaris het wil, heeft ze volgens mij wel wettelijke bevoegdheden, ook wat betreft de tarieven. Ik ben heel erg op zoek naar of dat zo is. Kunnen we het bijvoorbeeld wel opnemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie? Is de staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken in het traject richting de komende hoofdrailnetconcessie? Wil zij dat sturingselement pakken? Ik maak me echt zorgen over de dreigende stijging van de kosten voor treinkaartjes. Er zijn mensen die geen andere keuze hebben dan het openbaar vervoer te nemen. Ik denk aan leraren en verzorgenden die met het openbaar vervoer moeten en die zo meteen ook te maken hebben met die stijgende prijzen. Wat kunnen we daaraan doen? Kunnen we misschien kijken naar speciale dalkaarten voor de vitale beroepen? We hebben die allemaal op een rijtje gezet in de coronaperiode. Ik vind dat wij daar vanuit de Kamer en het kabinet een meer sturende rol in kunnen en mogen nemen, ook richting de komende hoofdrailnetconcessie. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij daarnaar gaat kijken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil even op de eerste vraag van de heer De Hoop terugkomen. Ik ga niet over de tarieven. Ook het ministerie van Financiën gaat daar niet over. Binnen de nieuwe hoofdrailnetconcessie zit wel een bescherming van bepaalde soorten kaartjes, zoals ik net al in mijn introductie zei. Maar het is niet meer dan dat. Wat ik wel kan doen, is de NS vragen wat voor maatregelen zij verder nog kan nemen om bepaalde doelgroepen tegemoet te komen. Dat kan wel, maar ik ga niet, en de Kamer dus ook niet, over de exacte prijzen. Maar we hebben wél een cap gezet op kaartjes waarvan wij het belangrijk vinden dat de prijs niet meer stijgt dan een bepaalde prijsindex.

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

Ik ben in ieder geval blij met die handreiking. Misschien kan de staatssecretaris ook mijn suggestie voor de vitale beroepen meenemen. We hebben in de coronatijd een lijstje daarvan gemaakt. Misschien kan ze daarnaar kijken. Er wordt straks wellicht ook gekeken naar het mijden van en het spreiden in het ov, door de afschaling. Je zou voor mensen met dat soort beroepen een uitzondering kunnen maken in de kaartjes. Ik vind dat we naar die route mogen kijken. Ik ben in ieder geval blij dat de staatssecretaris die beweging maakt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil daar heel graag naar kijken. Ik denk dat het goed is om het totale plaatje na Prinsjesdag nog even goed in de gaten te houden om te zien welke groepen in het ov wellicht wat extra aandacht nodig hebben. We willen het juiste signaal richting de NS en andere vervoerders afgeven, in de hoop dat zij zich daar extra om bekommeren.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik heb een vraag over de cap op de beschermde kaartjes, waar de minister het over heeft. Die hebben we gekoppeld aan de inflatiecijfers. Stel dat die cap wordt toegepast en dat we uitkomen op een gemiddelde inflatie van 10% à 11%. Is het dan een bespreekbaar scenario voor de staatssecretaris dat de kaartjes 11% duurder worden?

Binnen het bestaande systeem zou dat mogen. Is dat scenario prima voor deze staatssecretaris? Zegt ze: "Dat is prima. Dat hebben we zo afgesproken. Als dat de uitkomst is, dan laten we dat gebeuren, want dat is de afspraak"?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals ik het heb begrepen, gaat het om een ordegrootte van maximaal 5%. Als de inflatie naar 11% gaat, dan stijgt het dus niet volledig mee met de inflatie. Maar ik zal dat natuurlijk wel scherp in de gaten houden. Natuurlijk moet het openbaar vervoer betaalbaar en toegankelijk blijven voor iedereen. Het signaal is duidelijk. We willen natuurlijk niet dat de treinkaartjes onbetaalbaar worden, want we willen juist dat de reizigersaantallen flink toenemen in de komende jaren. We hebben grote ambities op dat vlak. Maar we moeten natuurlijk ook kijken waar we de middelen vandaan halen. We weten dat er bepaalde prijsstijgingen zullen plaatsvinden, maar ik weet ook dat bijvoorbeeld de NS altijd zal kijken hoe ze ervoor kan zorgen dat het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk wordt gehouden. En dat gebeurt natuurlijk niet door het doorvoeren van een enorme prijsstijging. Maar ja, het geld zal ergens vandaan moeten komen. Dat geldt ook voor de NS.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik begrijp dat het gemaximeerd is op 5%. Dat is iets wat ik scherp wil hebben. Ik heb geen antwoord gekregen over het inflatiecijfer, dus dan stel ik mijn vraag over die 5%. Als er een stijging komt van 5%, accepteert deze staatssecretaris die dan, omdat dat de afspraak is? Of zegt ze: nee, die stijging van 5% gooit al mijn ambities ten aanzien van het openbaar vervoer in de prullenbak, dus no way, not on my watch?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op het moment dat we dit soort gesprekken voeren, zullen we moeten kijken wat de implicaties en de gevolgen zijn van een eventuele stijging. Het gaat om de consumentenprijsindex. Die index wordt gebruikt. Ik heb daar laatst nog vragen over beantwoord aan de Kamer. Ik kan u die nog een keer toesturen, want daarin wordt het meer in detail uitgelegd. Ik denk wel dat het belangrijk is om te kijken naar hoe we het openbaar vervoer zo betaalbaar en toegankelijk mogelijk houden. Als we daar dingen voor moeten doen, dan zullen we daarover een gesprek hebben met elkaar. Maar er zullen zeker bepaalde keuzes gemaakt moeten worden. Wij hebben onze budgetten, maar uiteindelijk moet de NS natuurlijk zelf de eigen bedrijfsvoering doen. Wij hebben wel bepaalde afspraken gemaakt over een maximering van de kostenstijging voor bepaalde treinkaartjes die wij heel belangrijk vinden. Dat zijn nou eenmaal de afspraken die we hebben.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Voorzitter, als u het mij toestaat, wil ik een punt maken ter verheldering. In de eerste beantwoording had de staatssecretaris het over 5%, maar in haar tweede beantwoording heeft ze het over de consumentenprijsindex. Is het nu gemaximeerd op 5% of gaat het om de CPI? Dat begrijp ik niet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is de CPI en die is ongeveer 5%. Dat is misschien de verwarring die er was. Maar die CPI is ongeveer 5% en daarom gaan we ervan uit dat dat het maximale is waarmee

die kaartjes zouden kunnen stijgen. Maar ik houd dus nog even een slag om de arm.

De heer **Alkaya** (SP):

Volgens mij is de consumentenprijsindex helemaal niet 5%, want die zal hoger uitvallen. Maar dat gaan we met z'n allen zien.

Mijn vraag gaat over het volgende. De SP wil überhaupt geen stijging van de ticketprijzen. Wij willen zelfs een verlaging en dat kan door bijvoorbeeld de btw ervan af te halen. Ik ben ervan overtuigd dat dat volgende week tijdens de politieke beschouwingen ook een onderdeel zal worden van het debat. Mijn vraag aan de staatssecretaris: als wij dan zo'n onderzoek laten doen naar prijsprikkels en naar het effect daarvan op het openbaar vervoer, wat is daarvan dan het effect in de praktijk? Als de NS daar vervolgens helemaal niets mee hoeft te doen en het vervolgens ook nog eens in de tijd langs elkaar heen loopt, wat is dan het effect? Volgens mij stelt de NS die prijzen ergens in oktober vast en dat onderzoek komt denk ik ergens in oktober of november. Is het dan geen mosterd na de maaltijd? Op welke manier is de staatssecretaris van plan om dat onderzoek in de praktijk te gebruiken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Kijk, de NS is natuurlijk gewoon op aarde om mensen op een goede en duurzame manier van A naar B te vervoeren. En dat zullen ze zelf ook vinden. Ze zullen verder ook willen dat het betaalbaar blijft voor mensen om met de trein te reizen. Dus ik heb er wel vertrouwen in dat de NS zal kijken wat binnen hun mogelijkheden ligt om ervoor te zorgen dat het zo betaalbaar mogelijk blijft voor iedereen. Ik vind het altijd lastig om in als-dandiscussies terecht te komen.

Het is natuurlijk wel belangrijk dat wij een vinger aan de pols houden. Als wij het signaal krijgen dat bepaalde kosten niet gedragen kunnen worden, dan zullen we daar natuurlijk met z'n allen naar moeten kijken. Maar zoals gezegd kunnen wij aan bepaalde knoppen lastig draaien. De btw is misschien een ander verhaal, maar daar ga ik weer niet over. U zou daarover dus met een collega van mij het gesprek moeten hebben. Mijn mogelijkheden om binnen het financiële deel van mijn portefeuille te sturen op de prijzen van de treinkaartjes zijn enigszins beperkt. Ik kan alleen een zeer warme oproep doen aan de NS, ook mede namens de commissie, om daar wel aandacht voor te hebben. Maar ik denk dat ze meeluisteren en dat ze dit ook wel hebben gehoord en genoteerd.

De **voorzitter**:

Dat laatste weet ik zeker als ik zo naar de publieke tribune kijk. Mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. O, excuus. U wilde een vervolgvraag stellen. De heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik concludeer daaruit dat de staatssecretaris in ieder geval zelf niets concreets met dat onderzoek gaat doen. Dat zou ik wel jammer vinden, want het lijkt me belangrijk dat de staatssecretaris met dat onderzoek langs de NS en langs de minister van Financiën gaat om daar aandacht voor te vragen. Het is toch wel een wrange constatering dat ze er in ieder geval op de korte termijn zelf niets mee kan.

Ik heb nog een andere vraag. De staatssecretaris zei: ik heb inderdaad inzicht in de

dienstregelingen en de afschalingen volgend jaar voor de nationale spoorwegen. Maar mijn vraag ging ook over het regiovervoer. Heeft ze daar een beeld van? Wat is de dreigende afschaling daar? We zagen tijdens de pandemie dat de Tweede Kamer aan de ene kant goedkeuring gaf en met alle bereidheid en alle plezier, zou ik willen zeggen, meewerkte aan zo'n beschikbaarheidsvergoeding. Maar vervolgens konden we uit niets afleiden wat het effect daarvan is geweest. We weten niet of dat verschraling heeft tegengehouden. Daarom zou ik de staatssecretaris willen vragen om ook kwantitatief enigszins in de gaten te houden wat voor verschraling er in het regiovervoer aan de gang is. Ze moet dan niet alleen naar provincies verwijzen, omdat wij daar ook geld voor beschikbaar stellen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard willen wij goed inzichtelijk hebben hoe eventuele extra gelden worden besteed om verschraling tegen te gaan en natuurlijk willen wij ook gewoon weten hoe de dienstregelingen eruitzien. Dus dat is sowieso onderdeel van de manier waarop wij werken.

Misschien toch nog heel even over dat onderzoek. Ik heb zelf dat onderzoek geïnitieerd, omdat ik het belangrijk vind dat we ervoor zorgen dat het hele land goed bereikbaar is op een betaalbare en, zeg maar, constante manier. Uiteraard ga ik de boer op op het moment dat uit zo'n onderzoek komt dat er aanleiding is om de boer op te gaan. Dus daar mag de heer Alkaya zeker van zijn. Dus het is natuurlijk niet zo dat ik een onderzoek ga lopen doen om uiteindelijk te zeggen: ik kan er toch niks mee, maar, nou ja, fijn dat we een onderzoek hebben gedaan. Zo zit ik in elk geval niet in elkaar. We kennen elkaar natuurlijk nog niet zo goed, maar ik zal de Kamer er in elk geval over berichten. Als er aanleiding is om vervolgstappen te nemen, zal ik laten weten hoe die er vervolgens uit gaan zien.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Mijn tweede vraag gaat over een net iets ander onderwerp en die had ik daarom even geparkeerd. Ik heb met veel interesse geluisterd naar de beantwoording van de vragen van mevrouw Van Ginneken, want in mijn bijdrage verwees ik ook naar de prognoses voor 2030, namelijk dat het ov 20% tot 40% drukker wordt dan in 2018. Ik zocht de brief die de staatssecretaris ons heeft gestuurd over de prognoses, er even bij. De meeste dingen in die brief gaan over de korte termijn, onzekerheid en dergelijke. Maar er staat ook in twee regels in dat wordt voorzien dat er in de toekomst juist sprake zal zijn van groei. Dat baart me enige zorgen, omdat de nadruk heel erg ligt op de korte termijn, de mogelijke afschaling en de tekorten, terwijl we eigenlijk moeten kijken naar de toekomst. We hebben in de toekomst juist een goede infrastructuur nodig en voldoende middelen. Ik zou dan ook willen aansluiten bij het warme pleidooi van D66: kunnen wij een plan van aanpak krijgen voor de korte termijn? Ik vind de verwijzing naar het Toekomstbeeld OV 2040 een beetje zwak. We zijn inmiddels oorlogen en pandemieën verder en ik zou graag meer concrete actie willen zien.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We investeren natuurlijk al heel erg veel in spoor, hè. Even voor het beeld: we investeren de komende jaren 4 miljard in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het is dus niet zo dat we op onze lauweren rusten. Er gebeurt echt wel heel erg veel.

We zijn zelfs bezig met nieuwe ambities, bijvoorbeeld de Lelylijn, en in onze grensoverschrijdende agenda proberen we stappen te zetten om Nederland op een betere manier bereikbaar te maken. Maar denk ook aan de impuls van 7,5 miljard voor de woningbouw. Dat is 7,5 miljard vóór infrastructuur. Dat gaat niet allemaal naar het openbaar vervoer, want een deel gaat bijvoorbeeld naar het wegennet. Maar ook daarvan komt gewoon een heel groot deel terecht bij het openbaar vervoer.

Ik werp de opmerking dus verre van me dat er onvoldoende gebeurt en dat we niet ambitieus genoeg zouden zijn. We zijn juist heel erg ambitieus! We blijven bovendien investeren in onderhoud, nieuwe lijnen, de ambities in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en in allerlei programma's rondom dat nieuwe woningbouwproject. Ik vind het prima dat men kritisch is, maar ik wil ook wel gezegd hebben dat er dingen goed gaan. En we doen echt al heel erg veel in Nederland.

Het is duur, ook door het onderhoud, de nieuwe lijnen en de nieuwe ambities. Het gaat altijd over héél veel geld. Daarom deel ik ook met mevrouw Bouchallikh en mevrouw Van Ginneken dat het belangrijk is om te proberen heel erg lange termijn te programmeren. Dan weet je namelijk waar de stip op de horizon is en waar je naartoe wil. Maar daar hebben we al afspraken over gemaakt. Ook in vorige periodes zijn daar al lijnen voor uitgezet. Maar wij moeten dan met elkaar wel een vinger aan de pols houden: doen we de goede dingen en liggen we op koers? Daar zijn we volgens mij echt wel goed mee bezig.

De voorzitter:

Dan gaan wij over naar het blokje vangnet.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. Sinds het opheffen van alle coronabeperkingen is het ov-gebruik in eerste instantie heel snel toegenomen. De afgelopen periode blijft de bezetting redelijk stabiel op ongeveer 80% ten opzichte van het aantal reizigers in 2019. De ov-sector lijkt daarmee een redelijk uitzonderlijke positie in te nemen, want in veel andere sectoren is de bezetting over het algemeen weer boven of op het niveau van voor 2019.

De belangrijkste verklaring voor die situatie is met name dat forenzen vaker thuis werken of gebruikmaken van andere modaliteiten voor woon-werkverkeer. Het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, verwacht volgens de laatste prognoses dat het ov-gebruik in 2023 weer ongeveer op het niveau zal zijn van 2019. Daarbij moet wel aangetekend worden dat er op verschillende momenten anders gereisd zal gaan worden. Dus daaraan moet de programmering van de ov-bedrijven vervolgens ook worden aangepast.

De ov-sector verwacht zelf in de gesprekken die ik met ze heb gehad, dat er in 2023 nog maar gemiddeld 82% reizigers zouden zijn ten opzichte van 2019. Vanwege die verwachting geven de vervoerders aan dat forse bezuinigingen noodzakelijk zijn om grootschalige verliezen te beperken. Na heel intensief overleg met alle betrokkenen heb ik daarom besloten om het transitievangnet ook nog voor 2023 in te richten.

Het transitievangnet biedt zekerheid aan de decentrale overheden en vervoerders voor

2023 en het is ook zo ingericht dat het voldoende prikkels en tijd biedt, zodat de sector zich klaar kan maken voor het nieuwe normaal. Dat betekent ook dat je bijvoorbeeld kijkt hoe de reizigersbehoefte is veranderd. De bijdrage van het Rijk is maximaal 150 miljoen. Ik heb tijdens hele intensieve overleggen de verantwoordelijke overheden en vervoerders gevraagd om ook aan het transitievangnet bij te dragen. De ov-partijen zijn nog niet ingegaan op mijn aanbod voor een gezamenlijk transitievangnet, maar de mogelijkheid blijft uiteraard bestaan om aan te sluiten bij het bestaande vangnet. Dat vangnet beweegt mee met de actuele reizigersontwikkeling. Wanneer de reizigersaantallen in 2023 hoger zijn, daalt ook de beschikbare vergoeding vanuit het vangnet. Ik denk dat we de ov-sector daarmee de noodzakelijke ondersteuning bieden om zich aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Ik ga ervan uit dat 2023 daarmee ook het laatste jaar zal zijn waarin de overheid extra ondersteuning biedt aan de ov-sector, en dat we in 2024 weer volgens de gebruikelijke spelregels zullen werken.

Ik hecht er overigens aan om daar wel nog even het volgende bij te vermelden. We hebben in het begin bijvoorbeeld discussies gehad over het KiM-rapport. Toen heb ik aangegeven dat de reizigersaantallen op basis van de KiM-cijfers — dat is toch wel het instituut waar wij ons normaal gesproken vaak op baseren — in 2023 weer volledig terug naar normaal zouden gaan. Het bedrag dat we als transitievangnet zouden moeten instellen, zou dan uitkomen tussen de 10 en 15 miljoen euro. Ook als gebaar naar de ov-bedrijven zijn wij nu uitgegaan van hun worstcasescenario. Daarin zouden ze aan 150 miljoen euro dus genoeg moeten hebben, in combinatie met enige mate van input van bijvoorbeeld lokale overheden. Als je het puur zou berekenen op basis van het KiM, zou je dus op hele andere en veel lagere bedragen uitkomen.

Meneer De Hoop en mevrouw Bouchallikh hadden gevraagd waarom er niet meer geld in het transitievangnet zit. Zoals gezegd zijn we uitgegaan van de meest negatieve verwachting uit de sector zelf met betrekking tot reizigersaantallen. Daarmee kunnen we in 2023 dus ook voldoende betrouwbaar en veilig ov voor de reiziger bieden.

Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag gesteld. Zij zei: voorwaarden zijn complex, waardoor veel vervoerders niet weten wat ze met het geld moeten. Zo staat het hier. Ik vind het een beetje een rare formulering. Ik vraag heel even of ze daar nog eens even goed naar kijken, want ik snap zelf de vraag niet.

De **voorzitter**:

Misschien kan mevrouw Bouchallikh de vraag zelf nog even herhalen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Misschien komt het nog, maar de vraag was of de staatssecretaris af wil zien van de strenge voorwaarden.

De **voorzitter**:

De vraag is of u wilt afzien van de strenge voorwaarden. Dat is dan een containerbegrip.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De transitievergoeding heeft een ander doel en karakter dan de beschikbaarheidsvergoeding had. De transitievergoeding gaat echt over het op elkaar

afstemmen van vraag en aanbod. De beschikbaarheidsvergoeding was bedoeld om te betalen voor de beschikbaarheid van treinen. Dat was echt voor de tijd waarin er bijna niemand in het openbaar vervoer zat, maar wij wel graag wilden dat het openbaar vervoer bleef rijden om politieagenten, verpleegkundigen en ander zorgpersoneel wel op het werk te kunnen krijgen. Dat ging toen dus echt om de vitale beroepen. De transitievergoeding heeft daadwerkelijk een ander karakter. Ik denk ook dat dat goed is, omdat wij als overheid en als kabinet hebben aangegeven dat wij geen coronasteun meer gaan bieden, voor geen enkele sector, ook in 2022 al niet, overigens. De ov-sector is de enige sector waarvoor er wel nog een vergoeding is geweest in de tweede helft van het jaar. Maar nu gaan we er met die transitievergoeding voor zorgen dat vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd. Vervoersbedrijven krijgen dus een jaar de tijd om dat te doen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar het transitievangnet. Ze ontvangt signalen uit de regio's dat de voorwaarden zo onaantrekkelijk zijn dat velen afzien van het gebruik. Het vangnet keert een vergoeding uit als de reizigersinkomsten nog onvoldoende zijn om de kosten van het ov te betalen. In die situatie is rendement naar onze mening nog niet aan de orde. Ik ben niet tegen rendement, maar als de kosten en inkomsten weer in balans zijn, is er ook geen vangnet meer nodig en kan er gewoon weer rendement worden gemaakt. Dit is toch echt wel een extra handreiking die wij doen. Iets anders is ook niet passend naar alle andere sectoren toe, die allemaal geen vangnet krijgen. We gaan het dadelijk bijvoorbeeld nog over de taxisector hebben. Daar past dus niet bij dat je dan vervolgens geld krijgt van de overheid om iets te steunen in een transitieperiode en dat je vervolgens wel rendement gaat maken en dat niet gebruikt om die transitie mee te betalen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Hier wil dan toch nog wel even een vraag aan besteden. We lopen het risico dat we in een soort woordenverwarring komen: wat is rendement en wat zijn kosten? Waar het hier om gaat, is dat er een transitievangnet is, met als doel om vraag en aanbod beter op elkaar te laten aansluiten. De staatssecretaris onderstreept dat ook. Dat betekent ook dat de vervoerders dingen zullen moeten veranderen. Ze zullen moeten innoveren. We hadden het daarstraks al over "vraaggestuurd". Dat soort veranderingen vallen niet uit de lucht en komen niet voor niks. Als je vervoerders in staat wilt stellen om te investeren in innovatie, maken ze dus extra kosten. Je zou kunnen zeggen: als ze rendement maken, houden ze geld over om daarin te investeren en dan worden het weer kosten. De voorwaarden in het vangnet zijn zodanig, dat, als ze ergens een beetje rendement maken, ze dat als het ware weer moeten inleveren, omdat ze dan minder gebruik kunnen maken van het vangnet. Je komt dan dus uit bij de situatie dat het rendement altijd nul zal zijn en ze dus eigenlijk geen financiële ruimte overhouden om te innoveren in nieuw ov. Dat is het probleem dat de regio's en de vervoerders mij heel helder hebben uitgelegd en waar ik me heel veel bij kan voorstellen. Juist vanuit de ambitie om vraag en aanbod beter op elkaar te laten aansluiten, moet er dus meer handelingsvrijheid komen. Dat is het pleidooi.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat wij hierover toch gewoon echt van mening verschillen. Het gaat om het volgende. Dit is geen geld dat beschikbaar is om uiteindelijk bedrijven weer rendement

te laten maken en dan te denken dat dat de bedoeling is. Dit is echt voor de periode waarin het best nog wel lastig zal zijn om na te denken over hoe je omgaat met het nieuwe normaal, want mensen reizen echt anders. Van ov-bedrijven zal veel verwacht worden. Juist om die transitie door te maken, stellen wij een vergoeding beschikbaar. Het is volgens mij prima als bedrijven in staat zijn om binnen drie, vier maanden in de situatie te komen waarin ze de transitie gemaakt hebben en uiteindelijk een paar miljoen rendement maken. Maar moeten wij daar dan ook weer ... Ik wil graag dat die vergoeding gebruikt wordt voor de bedrijven die zeggen: voor ons was het wat ingewikkelder en wij hebben dat wel echt nodig om de dienstverlening op peil te kunnen houden. Daar gaat het mij met name om. Daar is die transitievergoeding voor bedoeld. Dat potje hoeft voor mij niet leeg. Op het moment dat het gaat zoals het KiM zegt, dan hebben we maar 15 miljoen nodig. Dan kan het voor ov-bedrijven een afweging zijn om te zeggen: in dat geval weegt het aanspraak maken op de transitievergoeding niet op tegen het maken van heel veel rendement. Dat zal de reiziger uiteindelijk alleen maar ten goede komen. Maar voor "het geval dat" hebben we de transitievergoeding beschikbaar. Zo hebben we het ingeregeld. Ik weet dat er vervoerders zijn die natuurlijk ook graag rendement willen maken. Ze mogen ook innoveren. Als ze dat zo goed doen dat ze rendement gaan maken, hoeven ze ook geen aanspraak meer te maken op de transitievergoeding, want dan komen ze bovenaan de streep positief uit. Dat zal wellicht een verschil van inzicht zijn, maar ik denk wel dat dit een faire manier is om het in te regelen.

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

Ik deel dat niet. Laat ik gewoon zeggen dat ik er natuurlijk blij mee ben dat de staatssecretaris met een vangnet komt. Maar het is natuurlijk niet voor niks dat slechts 7 van de 40 concessies gebruikmaken van dit vangnet. Dat komt gewoon door die eisen, met name door de rendementseis. Daar zit toch een perverse prikkel in. Ik snap best dat die regio's zeggen: jongens, dat is nogal wat. Ik vind dat we in de toekomstvisie van het ov helemaal niet meer moeten werken met rendementseisen. We moeten kijken wat er nodig is en dat soort prikkels eruit halen, zodat het echt weer teruggaat naar de basisvoorziening. Ik heb hier echt moeite mee. Ik denk ook dat dit niet helpt om meer reizigers in de trein te krijgen, omdat het echt de tegenovergestelde werking heeft dan wat de staatssecretaris zou willen. De staatssecretaris zegt dat dat geld dan niet bedoeld is voor die ov-bedrijven, maar ik zie dat anders. We moeten de voorwaarden gewoon minder strak maken, een ruimer vangnet nog. Het is niet voor niks dat nu slechts 7 van de 40 concessies hier pas gebruik van maken. Kijk daar toch nog een keer naar. Het is nog niet 2023. Neem dit ter harte, zou ik tegen de staatssecretaris zeggen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik hoor ook dat openbaarvervoerbedrijven zeggen: wij denken überhaupt geen aanspraak te hoeven maken op dit vangnet; wij gaan zelf de schouders eronder zetten en we denken dat we op een goede manier door de winter komen. Dan kun je ook gewoon prima rendement maken. Dit is bedoeld als een geste aan de bedrijven die wel nog de transitie moeten maken en daar wellicht iets meer tijd voor nodig hebben. Die kunnen aanspraak maken op die vergoedingen. Ik kan me ook heel voorstellen dat er bedrijven zijn die dat niet gaan doen, omdat ze dat niet hoeven. Bovendien zijn we volgens mij nog volop in gesprek met een aantal bedrijven of overheden die uiteindelijk misschien toch wel beslissen om al dan niet aan te sluiten. Het aanbod staat open. De

deur staat open. Ze zijn dus van harte uitgenodigd om zich aan te sluiten, als ze het nodig hebben in het belang van de reiziger.

De voorzitter:

Mag ik als woordvoerder van het CDA nog even een vraag hieraan toevoegen? Of komt u nu bij het beantwoorden van de vragen? Ja, dan wacht ik even.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb hier nog twee vragen van u, voorzitter; drie zelfs.

Complimenten over het ov-vangnet neem ik graag in ontvangst. Tegelijkertijd gaf u aan dat er ook vragen zijn over de toekomst. De transitievergoeding heeft net als de huidige beschikbaarheidsvergoeding een ademend karakter. Het is dus logisch dat de vergoeding afneemt als de inkomsten groeien. De vervoerders hebben alle reden om de reizigers aantallen te laten groeien. Het is namelijk ook een gezonde sector, waarin ze ook weer rendement kunnen gaan maken.

De heer Van der Molen had ook nog een vraag over de extra bijdragen van regionale overheden aan vervoerders die worden gekort op de rijksbijdrage, omdat ze gezien worden als inkomsten. Dat is niet correct. Een extra bijdrage van decentrale overheden wordt niet in mindering gebracht op de transitievergoeding. Ik werk de regeling uit in nauw contact met de vervoerders en met decentrale overheden. Ik zal de Kamer daar spoedig over informeren.

De heer Van der Molen had ook nog een vraag over een voorbeeld, de Hoekse Lijn. Welke mogelijkheden zijn er voor bepaalde maatwerkregelingen? De huidige beschikbaarheidsvergoeding en het transitievangnet hebben wel een generiek karakter. We willen alle overheden en alle vervoerders gelijk behandelen. Ik snap dat de kosten na 2019 in specifieke situaties zijn gestegen. Ik ga ervan uit dat de concessieverlener en de vervoerder daar in onderling overleg uit kunnen komen.

Voorzitter. Dat waren de vragen uit het blokje vangnet.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het volgende blokje: de toegankelijkheid.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ben heel erg blij, voorzitter, dat het gelukt is om nog voor de zomer binnen het NOVB overeenstemming te bereiken over het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. We werken samen met NS, ProRail, regionale vervoerders, decentrale ov-autoriteiten en de belangenbehartigers van mensen met een beperking aan het verbeteren van het openbaar vervoer voor alle reizigers en in het bijzonder voor mensen met een beperking. Ik streef ernaar om het openbaar vervoer in 2040 volledig toegankelijk te maken voor iedereen. Ik kom ook terug op de vraag: is 2040 niet te lang? Dat is de einddatum. In de tussentijd gaan we natuurlijk nog heel veel stappen zetten waarmee de toegankelijkheid al snel verbeterd wordt. Het akkoord zet een aantal heel belangrijke stappen in die richting. De reisinformatie wordt verbeterd. Bus-, tram- en metrohaltes worden op termijn zo veel mogelijk toegankelijk gemaakt. Ook krijgen regionale treinen

toiletten bij concessiewisselingen. Op stations worden de toiletten beter vindbaar. Op alle stations moet straks reisassistentie kunnen worden verleend. Ik doe onderzoek en neem op basis daarvan passende maatregelen om de toegankelijkheid van lijnbussen en ook buurtbussen te verbeteren. Om dat te bereiken met al die betrokken partijen, heb ik 10 miljoen euro voor de uitvoering van het akkoord gereserveerd. Mevrouw Van Ginneken verwees daar al naar.

Op dit moment wordt het bestuursakkoord, de afspraken, voor akkoord voorgelegd aan de achterbannen van alle partijen. Ik hoop het bestuursakkoord in de eerste week van oktober, de Week van de Toegankelijkheid, met alle partijen te kunnen ondertekenen. Ik zou het heel erg leuk vinden als ook de betrokken Kamerleden van deze commissie daarbij aanwezig kunnen zijn, als dat doorgaat. Daar gaan we wel van uit. Ik zal zorgen dat u daarvoor een uitnodiging ontvangt. Ik zal het rapport, de overeenkomst, na akkoord ook aan de Kamer toesturen. Daarna zullen we gezamenlijk aan de slag gaan om de afspraken uit het akkoord verder te concretiseren en tot uitvoering te brengen. Dat zal langs twee lijnen gebeuren. Dat gaat via de regionale uitvoeringsplannen en ook via aanpassingen in wet- en regelgeving.

Dan ga ik door naar de beantwoording van de vragen. Mevrouw Van Ginneken had gevraagd of ik het bestuursakkoord kan delen met de Kamer. Dat gaan we meteen na de ondertekening doen, omdat het nu eerst nog ter consultatie voorligt. Ik vind het netjes dat partijen even de tijd hebben om daar in alle rust naar te kijken.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de 10 miljoen die wij bijdragen en of ik kan ingaan op de totale financieringsbehoefte. De totale financieringsbehoefte van het akkoord is niet helemaal vooraf te bepalen, want de kosten zullen mede afhankelijk zijn van de verdere uitwerking van de afspraken. Decentrale ov-autoriteiten werken bijvoorbeeld nog een deel van de afspraken uit in hun eigen uitvoeringsprogramma's. In het NOVB is afgesproken om daarnaast ook nog een gezamenlijk onderzoek te doen om de kosten nog beter in kaart te brengen. Zodra daar meer duidelijkheid over is, zal ik de Kamer daarover informeren. Als we weer een extra ambitie hadden, was het ook voor lokale overheden die soms aan de lat staan voor de kosten die gemaakt moeten worden, ook best even zoeken om draagvlak te behouden voor een heel mooi akkoord. Uiteindelijk heeft iedereen echt zijn best gedaan om zo snel mogelijk mooie stappen te kunnen zetten. Maar ik heb natuurlijk wel begrip voor de beperkingen die er binnen sommige overheidslagen en vervoerbedrijven ook zijn om bepaalde investeringen over een iets langere periode te verspreiden.

Mevrouw Van Ginneken had ook gevraagd met wie we allemaal het bestuursakkoord gaan maken en hoe dat gaat bijdragen aan het verbeteren van reisinformatie. Vervoerders zijn in de eerste plaats zelf aan zet om de reisinformatie te verbeteren. Andere partijen bij het akkoord, met name de belangenbehartigers van de leden, zullen daarbij worden betrokken. Alle afspraken uit het akkoord zullen na ondertekening verder worden uitgewerkt. Zodra daarover meer duidelijkheid is, zal ik de Kamer daarover informeren, zoals net ook al aangegeven. De afspraak is dat de reisinformatie in ieder geval gaat voldoen aan de nog in te voeren Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften.

Even kijken. De heer De Hoop vroeg waarom ik genoeg neem met een pas volledig toegankelijk ov in 2040. O, hij is net even weg. Ik gaf net al aan dat wij er natuurlijk elke dag mee bezig zijn om goed en toegankelijk openbaar vervoer aan te kunnen bieden. Zo zal eind van het jaar naar verwachting 90% van de reizen naar een toegankelijk station worden gemaakt. Uiterlijk in 2030 zal dat gelden voor alle reizen. Ik wacht dus helemaal niet tot 2040 om het ov toegankelijker te maken, maar sommige verbeteringen vragen om langere voorbereidingen en investeringen. Daarom is de einddatum op 2040 gesteld. Overigens is er echt wel begrip voor, ook bij de belangenbehartigers, dat wij rassere schreden dan voorheen zetten om zo snel mogelijk verbeteringen door te voeren.

Mevrouw Van Ginneken vroeg wanneer alle haltes toegankelijk zijn en wanneer er in elke trein een toilet aanwezig is. In het akkoord is afgesproken dat nieuwe haltes of te vernieuwen haltes sowieso toegankelijk worden gemaakt. Gemiddeld vindt groot onderhoud of reconstructie van een weg door de wegbeheerder — dat is meestal de gemeente — plaats na ongeveer 25 jaar. Dat betekent dus dat we geleidelijk aan toegroeien naar een situatie waarin het overgrote deel van de haltes toegankelijk zal zijn. In het bestuursakkoord wordt afgesproken dat decentrale overheden uitvoeringsplannen maken waarin dat ook wordt opgenomen. Op dit moment hebben alle treinen van NS en 80% van de regionale treinen al een toilet. Voor de overige treinen is in het NOVB afgesproken dat de decentrale ov-autoriteiten bij het afsluiten van een nieuwe concessie, de aanwezigheid van een toilet in hun programma van eisen opnemen. Dan zit er sowieso standaard een toilet in alle nieuwe treinen. Met de huidige planning zal de laatste concessiewisseling op een traject waar nog treinen zonder toilet rijden, uiterlijk in 2033 plaatsvinden. Dan hebben alle treinen uiteindelijk een toilet. We willen het altijd graag sneller. Maar je moet gewoon kijken wat de grootste impact heeft.

Meneer De Hoop had nog een vraag over die concessies: wat kunnen we doen tot die tijd? Het inbouwen van toiletten in treinen kan bijvoorbeeld het beste geregeld worden bij die concessiewisselingen. Dan wordt ook nieuw materieel ingezet en kunnen de decentrale autoriteiten een toilet opnemen in het programma van eisen. Ik herhaal het nog even; ik had er net al wel iets over gezegd. Daarom is in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV afgesproken om het bij de concessiewisselingen te doen. Het is namelijk heel erg kostbaar en lastig realiseerbaar om het al eerder te doen, is mij verzekerd.

Mevrouw Van Ginneken had gevraagd of ik een doel op kan nemen voor het verkorten van de gemiddelde hersteltijd van kapotte liften. Dat is natuurlijk een doorn in het oog van ons allemaal. We hebben met ProRail afgesproken dat een defecte lift gemiddeld binnen vier uur gerepareerd moet worden. Dat is al lang wachten natuurlijk, maar dat wordt gezien de huidige problematische levering van onderdelen — dat is waar echt het probleem zit — en ook door personeelstekorten en vandalisme in veel gevallen niet gehaald. ProRail is wel heel hard op zoek naar oplossingen om de tijd die daar nu voor staat te verkorten. Zo wordt er gekeken naar alternatieven om langdurige stilstand te voorkomen. Dat doen ze bijvoorbeeld door onderdelen uit oude liften te hergebruiken, om er zo toch voor te zorgen dat je niet hoeft te wachten op vertraagde leveringen. Ik hou dit wel nauwlettend in de gaten en blijf daar met ProRail over in gesprek.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag of ik mogelijkheden zie om het voor- en

natransport rond het ov toegankelijker te maken, bijvoorbeeld met speciale fietsparkeerplekken dicht bij het station of perrons. Een drempelloze reis is een van de doelen uit het Toekomstbeeld OV 2040. Daarbij wordt onder andere gekeken naar een goede en gemakkelijke overstap van de ene naar de andere modaliteit. Ov-knooppunten zijn daarbij een onmisbare schakel. Om aan die ambitie uitvoering te geven, is in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV ook afgesproken dat er verder wordt gewerkt aan de toegankelijkheid van ov-knooppunten. Toegankelijkheid is een van de ontwerpvoorschriften bij fietsparkeerplekken op stations. Daarnaast is op lokaal niveau ruimte voor maatwerk, om te voorzien in speciale plekken als dat op grootschalige locaties niet realiseerbaar is.

Ik was afgelopen week overigens wel heel trots. Ik was op een handelsmissie waar duurzame mobiliteit op de agenda stond. De fiets was voor het eerst onderdeel van een handelsmissie. Ik kan het niet laten om dat toch even te zeggen. Ik vind het belangrijk om te melden hoe innovatief wij in Nederland zijn op dat vlak en hoe andere landen eager zijn om van onze kennis en kunde te leren, ook op het gebied van fietsparkeren in stationsomgevingen. Er zijn bedrijven bezig om te bedenken hoe je niet alleen een gewone fiets kunt parkeren bij stations, maar ook hoe je andere fietsen zoals bakfietsen of driewielers — mevrouw Van Ginneken had het daarover — op een goede manier in die stationsomgeving kunt laten landen. Daar is dus zeker ook aandacht voor, ook in ons beleid.

De voorzitter:

Ik zie verder geen vragen. Dan kom ik bij sociale veiligheid.

Staatssecretaris Heijnen:

De heer Minhas vroeg welke kansen ik zie voor het aanpakken van criminelen en overlastgevers in het ov. Samen met alle partners van sociale veiligheid streef ik ernaar om incidenten in het openbaar vervoer zo veel mogelijk te voorkomen. Zo zijn er veel maatregelen genomen om de veiligheid op stations en in treinen en bussen te borgen. Het kan gaan om cameratoezicht, het sluiten van poortjes, het trainen van boa's, het inzetten van bodycams en het kunnen melden van onveilige situaties in treinen en op stations via WhatsApp. Dat zijn allemaal maatregelen die genomen zijn om de veiligheid in treinen te verhogen. In het kader van het landelijk convenant sociale veiligheid werk ik samen met mijn collega van JenV en met alle andere partijen om de sociale veiligheid verder te verbeteren. Als er sprake is van geweld of van overlast, dan kan de vervoerder ook een reis- of verblijfsverbod opleggen.

Om de opties te verkennen voor een breder bereik van reisverboden werken de provincies Overijssel en Gelderland samen met de vervoerders Arriva, Connexxion, Keolis en NS aan een pilot voor een regionaal reisverbod. Die pilot is bedoeld om inzicht te bieden in de juridische en organisatorische mogelijkheden voor het opleggen en handhaven van een regionaal reisverbod door meerdere vervoerders op meerdere lijnen bij geweldsmisdrijven. De planning is om in de tweede helft van 2022 te starten met een pilot met een looptijd van een jaar. Als de pilot is afgerond, zal ik de Kamer informeren.

De heer Van Baarle vroeg hoe ik de veiligheid van reizigers en personeel kan garanderen nu verschillende vervoerders hebben aangekondigd te gaan bezuinigen. De

veiligheid van reizigers en ov-personeel staat natuurlijk altijd voorop. Ook bij inkrimping blijven vervoerders maatregelen nemen om de veiligheid op stations, in treinen en in bussen te borgen, zoals de maatregelen die ik zojuist al heb genoemd. Ik hoop dat we op basis van de pilot die we nu gaan doen extra kennis en kunde opdoen om de veiligheid in het ov verder te verhogen. Uiteraard blijven we de veiligheid landelijk, per regio, heel erg goed borgen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan toezeggen dat de veiligheid van de lhbtq-gemeenschap in taxi's en in het openbaar vervoer nadrukkelijk een plek krijgt in de opvolger van het actieplan. Ik ben van oordeel dat elke vorm van weigering en elke vorm van geweld tegen welke persoon dan ook in het ov en in de taxi er een te veel is. Het tegengaan van discriminatie van lhbtq-persoonen is vanuit de overheid breder ingebed en beperkt zich niet tot de ov- en de taxibranche. De veiligheid van lhbtq-persoonen is en blijft een belangrijke prioriteit. Die staat ook expliciet in het regeerakkoord genoemd. Over het gevolg van het actieplan lhbt wordt u geïnformeerd in de Emancipatienota van het ministerie van OCW. Die komt in het najaar richting de Kamer. Ik zal daarover ook met OCW in contact treden met betrekking tot dit specifieke dossier.

Dan heb ik een blokje taxi. Zal ik daar meteen mee doorgaan, voorzitter?

De voorzitter:

Ik zit even te kijken. Mevrouw Bouchallikht is er nu niet. Die had eenzelfde soort vraag gesteld, maar dat komt goed. Dan gaan we nu naar taxi. Mevrouw Van Ginneken, u mag een procesvraag stellen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Even voor de helderheid: ik had ook nog een vraag gesteld over het toezicht kunnen houden op en het corrigeren van het gedrag van Uber. Ik twijfel even of dat bij dit blokje hoort of bij het volgende.

De voorzitter:

Dat zit in het volgende blokje.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Helemaal goed, dan wacht ik dat even af.

De voorzitter:

Dat blokje komt nu.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is wel de laatste vraag van het blokje, dus mevrouw Van Ginneken moet nog even geduld hebben.

De voorzitter:

Dat gaat lukken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer Van Baarle vroeg wat ik ga doen om de financiële situatie van taxichauffeurs te

verbeteren. De consumententaximarkt is, net als veel economische sectoren, hard geraakt door de pandemie. Het kabinet komt op Prinsjesdag met plannen om kwetsbare groepen in de samenleving te ondersteunen en het verlies van de koopkracht te dempen. Nu de taximarkt weer is aangetrokken, kunnen chauffeurs geleidelijk hun betalingsachterstanden gaan aflossen. Voor het aflossen van de belastingschuld krijgen ze bijvoorbeeld vijf jaar de tijd. Ook verzekeraars en leasemaatschappijen treffen betalingsregelingen met chauffeurs. Bij de evaluatie van de taxiwetgeving, die ik ook dit jaar zal starten, zal ik wel meenemen hoe de taximarkt zich heeft hersteld na de coronacrisis. De verwachting is dat het herstel voldoende is voor een gezonde taxibranche, maar ik wil het onderzoek natuurlijk wel graag afwachten.

De heer Van Baarle had ook gevraagd of de evaluatie uitgevoerd wordt door een onafhankelijke partij. Daar kan ik bevestigend op antwoorden. Hij vroeg ook of ik naar de verzekeringskosten kan kijken en of chauffeurs ook gehoord worden. De evaluatie zal eind dit jaar starten. Ik hoop de evaluatie dan eind volgend jaar te hebben afgerond. Die evaluatie wordt uitgevoerd door een extern bureau middels een openbare aanbesteding; dat is misschien nog even een toevoeging. Alle relevante partijen zullen binnen de evaluatie gehoord worden. Dat is natuurlijk inclusief de chauffeurs, want dat is uiteindelijk de groep die het betreft. Een onderzoek naar hoe de taximarkt zich de laatste tijd heeft ontwikkeld, is onderdeel van de evaluatie. U heeft eerder met mijn voorganger gesproken over de verzekeringskosten. Toen is al gebleken dat ik daar weinig invloed op heb. Als het aantal taxiongevallen afneemt, dan zullen de premies lager worden. Een marktinterventie is daarom dus niet aan de orde.

Dan had de heer Alkaya nog een vraag over wat ik doe tegen de ongeoorloofde inmenging van Uber. Dat ligt eigenlijk ook in het verlengde van de vraag van mevrouw Van Ginneken. Ik volg de ontwikkelingen rond Uber. Staatssecretaris Van Rij, van Financiën, is de verantwoordelijke bewindspersoon voor belastingzaken. Hij zal uw vragen daarover graag beantwoorden. Er zijn geen aanwijzingen dat mijn voorgangers zich niet aan de wet hebben gehouden inzake de omgang met Uber. Bij de evaluatie van de taxiwetgeving, die ik dit jaar zal starten, zal de ordening van de taxibureaus in bredere zin geëvalueerd worden.

Nog even specifiek, ook als antwoord op de vraag van mevrouw Van Ginneken: de procedure voor het intrekken of schorsen van een chauffeurskaart is voor alle taxichauffeurs in de branche hetzelfde, zowel voor chauffeurs van doelgroepenvervoer als voor chauffeurs van consumententaxi's. Dat geldt dus ook voor chauffeurs die rijden via een platformbedrijf.

Dat was het blokje taxi, voorzitter.

De heer **Alkaya** (SP):

De staatssecretaris is inderdaad verantwoordelijk voor de hele taxisector. Daarvan gaat ze een brede evaluatie starten. Nu geeft ze vooral procesafspraken aan, maar ondertussen is een bedrijf als Uber dus niet alleen belasting aan het ontwijken — daar heb ik inderdaad gesprekken over met de staatssecretaris Fiscaliteit — maar heeft het bedrijf bijvoorbeeld ook al twee rechtszaken verloren over hoe ze met hun werknemers omgaan. Ze zouden de cao moeten respecteren en zouden de werknemers niet als

zzp'ers moeten behandelen maar die in dienst moeten nemen. Dat weigeren ze ook te doen. Uit gelekte stukken blijkt wat voor agressieve lobbystrategieën ze allemaal inzetten. Ik vraag me dus af of de staatssecretaris er ook een mening over heeft. Of heeft ze hier helemaal geen mening over en wacht ze de evaluatie van eind volgend jaar af?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan kwaliteitseisen stellen aan taxichauffeurs. Dat doen wij dus ook. Je hoop vervolgens dat daar op een goede manier op gehandhaafd wordt als er excessen zijn, buiten het feit dat er natuurlijk een heleboel chauffeurs zijn die hun werk heel degelijk en goed doen en ook een hekel hebben aan mensen die een smet zijn op het vak. Ik hoop dus met name op toezicht en handhaving op de kwaliteitseisen die er zijn. Volgens mij is daar niks mis mee, want we weten allemaal hoe we op een fatsoenlijke manier met elkaar om moeten gaan. In de regelingen die wij daarvoor hebben, staat wat wij van taxichauffeurs verwachten. Dan kom ik nog even terug op het tweede deel van de opmerking, waarin u zei dat u met de heer Van Rij spreekt over fiscaliteit. Dat is ook zeer terecht, want dat is inderdaad echt onderdeel van zijn portefeuille, dus dat ligt gewoon niet binnen mijn werkveld.

De heer **Alkaya** (SP):

Tot slot dan. Het is een complex probleem. De heer Van Rij gaat over fiscaliteit, de minister van Sociale Zaken gaat over het al dan niet respecteren van de cao's en de rechtszaken die daarover lopen. Maar deze staatssecretaris gaat dus over die marktordening. Ik constateer toch dat zij wat er nu gebeurt niet afkeurt of zo, en Uber niet oproept om zich een beetje te gedragen. Ze stelt geen norm voor die sector. Dan is het toch afwachten tot eind volgend jaar in die evaluatie vastgesteld wordt wat we allemaal weten, namelijk dat Uber die hele sector aan het beïnvloeden is, op een hele negatieve manier. Ik had dus verwacht en gehoopt dat de staatssecretaris een norm zou stellen en dat zij — al moet ze voordat ze kan interveniëren die evaluatie afwachten — hier dan misschien voor die tijd al wel zou kunnen uitspreken dat ze het bijvoorbeeld zorgelijk vindt, een vinger aan de pols houdt en het bedrijf oproept om zich een beetje te gedragen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wij hebben gewoon heel duidelijke regels voor de veiligheid van reizigers in taxi's in het algemeen. Elke vorm van geweld veroordeel ik ten eerste. Dat heb ik zojuist in de beantwoording richting mevrouw Van Ginneken heel duidelijk aangegeven. Daarom ben ik ook heel erg blij met de regelingen die wij hebben om chauffeurs die dit soort gedrag vertonen, keihard te kunnen aanpakken. We moeten er natuurlijk wel voor zorgen dat ze aangepakt worden. Daarnaast gaan we de hele branche evalueren en dat heeft gewoon tijd nodig. Daar zijn ook afspraken gemaakt met de Kamer. Het moet onafhankelijk aanbesteed worden. Ik wil daarin ook niet over een nacht ijs gaan. Ik vind het belangrijk dat zo'n onderzoek gedegen wordt gedaan en dat je ruimte geeft aan de sector zelf om volop informatie en input te kunnen aanleveren, zodat je uiteindelijk kunt kijken of er nog verdere aanscherpingen moeten plaatsvinden. Ik snap heel goed dat de heer Alkaya aangeeft dat we moeten kijken wat we kunnen doen om bedrijven aan te spreken op bepaalde gedragingen. Ik ben er altijd toe bereid om te kijken wat ik kan doen, maar voordat ik het echt ga hebben over marktordening en voordat ik mensen de maat ga

nemen, wil ik gewoon wel een fatsoenlijk onderzoek hebben, waarin ik ook vanuit de branche heel duidelijk hoor waar behoefte aan is. Vervolgens heb ik gesprekken met de Kamer om te kijken of er dingen anders, beter, scherper moeten of dat we bepaalde dingen misschien niet meer willen. Zit dat dan binnen mijn mandaat of het mandaat van deze commissie, of moet je daarvoor bij een andere portefeuillehouders zijn? Die gesprekken gaan we de komende tijd ongetwijfeld met elkaar voeren, maar ik denk wel dat het belangrijk is om dat te doen op basis van een goede onderbouwing.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Laten we het allereerst hebben over de financiële situatie van taxichauffeurs, want het rooskleurige beeld dat deze staatssecretaris schetst, deel ik niet, met alle respect. Zij gaat ervan uit dat de branche zich maar moet herstellen. Er zijn cijfers van het CBS van eind vorig jaar waaruit blijkt dat taxichauffeurs de komende vijf jaar nog 54% van hun omzet zullen moeten betalen om alleen de belastingschuld af te lossen. 54% van hun omzet! De staatssecretaris geeft aan dat het makkelijk is om met verzekeringsbedrijven en leasebedrijven afspraken te maken voor coulance, maar dat is niet de realiteit. Uit haar eigen onderzoek tijdens corona blijkt: slechts 13% van de chauffeurs geeft aan dat ze afspraken konden maken met hun leasemaatschappijen en verzekeringsmaatschappijen. Slechts 13% heeft dus een coulanceregeling. Die coulance is dus niet gekomen en die komt gewoon veel te weinig. Daar is de inflatie nu nog bovenop gekomen. Zou ik de staatssecretaris het volgende mogen vragen? Ik zou graag zien dat er iets specifiek komt voor deze groep. Wil de staatssecretaris op zijn minst in overleg gaan met de andere ministeries en de gemeenten om te zien of ze wel outreachend genoeg zijn naar deze groep, zodat die in ieder geval meer gebruikmaakt van de bestaande regelingen? Als ze dat kan toezeggen ben ik blij.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voor heel veel bedrijven, ook voor taxibedrijven, is de coronatijd een enorm lastige periode geweest. Die is ook niet opgehouden op de dag dat het land weer wat meer is opengegaan. Het ebt nog heel erg door. Ik denk dat het belangrijk is dat de overheid kijkt naar manieren om tot oplossingen komen, om ervoor te zorgen dat de schulden, bijvoorbeeld de belastingschulden, die zijn opgelopen, over een langere periode kunnen worden terugbetaald. Want dat geeft toch wel wat ademruimte. Het enige punt is dat het echt, echt niet binnen mijn mandaat ligt. Dus ik kan daar verder niets van vinden, behalve dan dat ik vind dat je natuurlijk altijd moet kijken hoe je kunt helpen en waar dat mogelijk is. Dat heeft het kabinet ook gedaan door bijvoorbeeld te kijken naar vijf jaar verlenging. Op het moment dat ik met mijn collega's in brede zin spreek over de taxibranche, zal ik zeker aangeven wat de signalen zijn vanuit deze commissie. Ik denk persoonlijk echter dat het efficiënter is dat de gesprekken die wij hier nu net hebben gevoerd, rechtstreeks door de Kamer herhaald worden met de verantwoordelijk portefeuillehouder. Dit is een belangrijk thema en het lijkt me dat dit vraagt om een debat tussen de Kamer en de betrokken bewindspersoon. Ik vind dat de mensen die zich terecht zorgen maken wellicht tekort worden gedaan als ik het nu rechtstreeks alleen maar bespreek met mijn directe collega, wat ik wel toezeg te zullen doen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik ben in ieder geval blij met deze toezegging. Ik hoop dat de staatssecretaris dat echt op korte termijn kan doen, want de noden zijn hoog. Dan heb ik nog een vraag over de

evaluatie. Die vraag heeft twee componenten. Allereerst, waarom duurt dit zo lang? Want dit is vorig jaar toegezegd. Dit jaar gaan we een beetje kijken hoe we het gaan doen. Eind van dit jaar gaan we beginnen en pas aan het einde van volgend jaar hebben we het binnen. Dat vind ik vrij lang duren. Dan heb ik nog specifiek het punt van de verzekeringskosten. Ik begrijp dat de rol van de staatssecretaris lastig is. Maar kan zij op zijn minst toezeggen dat bekijken of er binnen het stelsel, wellicht ook internationaal, manieren zijn om verzekeringskosten voor taxichauffeurs te reduceren, onderdeel van die evaluatie wordt? Dat moeten we met elkaar onderzoeken. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dat ook een vraag wordt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We gaan het wetgevingstraject evalueren. Dat kost tijd. Daar horen bepaalde dingen wel bij en andere niet. Ik snap uw verzoek om te kijken wat je kunt doen met betrekking tot bijvoorbeeld de verzekeringen, maar dat hoort niet bij de evaluatie van het wetgevingstraject. De reden waarom het lang duurt, is dat het een evaluatie van een wetgevingstraject is. Dat vroeg de heer Van Baarle ook aan me. Dit vraagt voorbereiding en vervolgens ook tijd. Ik zou wel willen aangeven dat we er eerder mee naar de Kamer zullen komen, mocht ik signalen krijgen dat het eerder kan dan eind volgend jaar. In de planning is nu voorzien dat we echt wel een behoorlijke periode nodig hebben, juist ook omdat we het zorgvuldig willen doen en omdat we zo veel partijen bij de evaluatie willen betrekken. Een aanbesteding kost trouwens ook tijd.

De **voorzitter**:

Meneer Van Baarle, ik moet u teleurstellen. U hebt inmiddels uw vier vragen gesteld.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Helaas.

De **voorzitter**:

Misschien kunt u dit nog bewaren voor uw tweede termijn, waar we straks overigens niet exorbitant veel tijd voor over hebben. Maar goed, dat zullen we dan wel zien. We zijn nog bezig met het blokje taxi.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, ik heb nog een blokje overige.

De **voorzitter**:

Ik weet dat u een blokje overige hebt. Hebben we hiermee dan wel het blokje taxi afgerond? Dat is zo. Dan gaan we naar het altijd mysterieus klinkende blokje overig. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer Minhas vroeg aan mij naar de stand van zaken wat betreft de uitkomsten van de zeven MaaS-pilots. Worden die uitkomsten met de Kamer gedeeld? De MaaS-pilots, de pilots over Mobility as a Service, eindigen eind 2022. We evalueren de pilots samen met de betrokken overheden en bedrijven. De evaluatie komt vervolgens meteen eind dit jaar naar de Kamer toe.

Dan had de heer Minhas mij nog het verzoek gedaan om met een voorstel te komen dat derden voor een eerlijke prijs reizigerskilometers af kunnen nemen bij NS. Mijn voorstel is verwoord in het programma van eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie. In de huidige concessie heeft NS tariefvrijheid op dat gebied. Met het aanbod dat ze doen, gaan ze overigens verder dan andere openbaar vervoerders in Nederland. Ik ga er nu dus niet over. Dat willen we in de nieuwe concessie aanpassen met een verwijfsbepaling naar "Mobility as a Service"-vaardigheidseisen die vervolgens voor het hele ov gelden.

De heer De Hoop had nog een vraag over het leerlingenvervoer. Kan ik OCW ondersteunen? Zoals in veel andere sectoren is er ook in de taxisector een personeelstekort en dat is niet eenvoudig op te lossen. Na overleg met de branche, met het CBR en met de ministeries van VWS en OCW die verantwoordelijk zijn voor het doelgroepenvervoer, ben ik voornemens om de coulancetermijn voor chauffeurs in het leerwerktraject te verlengen. Het streven is om dat per 1 januari 2023 in te laten gaan via een wijziging van de huidige regeling. Dat is belangrijk, want als je nu in een leertraject zit om chauffeur te mogen worden, duurt het vaak heel erg lang voordat je je examen kunt laten afnemen. En je mag in de tussentijd slechts beperkt rijden, dus totdat het niet meer mag. We vergroten de pool van chauffeurs door dat traject te verlengen. De insteek van de verlenging is dus dat de nieuwe termijn voor lwt'ers voldoende moet zijn om een taxi-examen inclusief een eventueel herexamen met goed gevolg af te kunnen leggen.

De voorzitter:

U rondt dit blokje nog even af voordat ik vragen toelaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan had ik nog een vraag van het lid Van der Molen over de Lelylijn. Misschien was het iemand anders.

De voorzitter:

We hebben morgen nog een overleg over het internationale spoor te gaan.

Staatssecretaris Heijnen:

Zullen we die eruit halen dan?

De voorzitter:

Nee, de Lelylijn moeten we er niet uit halen. Dan krijgt u het met collega De Hoop aan de stok.

Staatssecretaris Heijnen:

We hebben het er vanochtend bij het MIRT over gehad. Mochten er nog hele dringende vragen over de Lelylijn zijn, dan komen die morgen aan bod. Dan zitten we ongeveer in hetzelfde gezelschap met elkaar aan tafel.

De heer Van Baarle van DENK vroeg hoe het staat met het toegezegde onderzoek naar indicatoren van vervoersarmoede. Dat moeten we beter in beeld krijgen. Het is een punt dat heel dicht bij mijn hart ligt. Ik ben blij dat daar ook aandacht voor wordt gevraagd. Ik verwacht het PBL-onderzoek naar vervoersarmoede in oktober. Ik zal het dan meteen

met de Kamer delen.

Tot zover de beantwoording van het blokje overig.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer De Hoop nog een vraag wil stellen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ben heel blij met de coulanceregeling richting die taxichauffeurs om te kijken hoe we meer personeel kunnen krijgen voor het vervoer van leerlingen in het speciaal onderwijs, maar we zitten wel met een vrij acute situatie. Er zijn ongeveer 13.000, 14.000 leerlingen die heel vaak niet zonder reden in het speciaal onderwijs zitten. Zij weten vaak niet hoe laat ze worden opgehaald. Het kan de ene dag om 6.00 uur zijn en de andere dag om 8.00 uur. Zij worden van school opgehaald op tijden dat de conciërges niet eens meer op school zijn. Als een leerling om een of andere reden emotionele problemen heeft, kunt u zich voorstellen wat dat doet. Het zijn leerlingen die daardoor niet meer naar de psycholoog kunnen of naar andere sociale ondersteuning. Dat is echt heel heftig. Ik begrijp dat de staatssecretaris niet een toverstokje heeft om dat direct op te lossen, maar kunnen wij kijken naar andere manieren om taxi's in te zetten? Ik denk aan het Wmo-vervoer in Rotterdam en in Brabant later op de dag. Dan kan 's ochtends het leerlingenvervoer verzorgd worden. Ik verwacht geen wonder van de staatssecretaris, maar kunnen we kijken hoe we voor 2023 die leerlingen kunnen helpen? Er zitten echt heel veel leerlingen nu thuis met deze problemen. Zij hebben al twee weken geen onderwijs. Voor hen is dat extra wrang. Ik zie dat de staatssecretaris hier begrip voor heeft. Laten we kijken wat we in de tussentijd nog voor hen kunnen doen.

Staatssecretaris Heijnen:

In mijn vorige leven, toen ik wethouder in Maastricht was, was ik in mijn vrije tijd lid van de raad van advies van de Stichting Vrienden van de Maasgouw. Dat is een tytlyschool voor meervoudig gehandicapte kinderen. Met die stichting probeerden wij dingen aan de school te bieden waar zij zelf geen middelen voor hadden. Dat ging heel vaak om vervoer of om bijvoorbeeld een aangepast zwembad, zodat die kinderen konden trainen. Als het gaat om vervoer, is het ook nog eens vaak heel specifiek voor bepaalde kinderen. Natuurlijk heb je allerlei gradaties, maar het is vaak heel erg ingewikkeld. Kinderen met een bepaalde vorm van autisme kun je niet met z'n tienden in een busje zetten, omdat dat te veel prikkels geeft. Ik noem maar eens wat. In andere gevallen kan het misschien wel. Ik maak mij natuurlijk ook zorgen over kinderen die niet naar school kunnen gaan, want elk kind moet gewoon naar school kunnen. Zoals meneer De Hoop terecht constateert, heb ik geen toverstaf om dit per direct op te lossen. Ik ben wel altijd bereid om te kijken hoe ik ook met collega's kan nadenken over slimme oplossingen. Wellicht zijn ze er, maar ik denk wel dat dit een grote uitdaging zal blijven, ook omdat dat personeelstekort niet van vandaag op morgen kan worden opgelost.

Er zijn in zo veel vitale sectoren tekorten. In het openbaar vervoer hebben we ermee te maken, in de zorg hebben we ermee te maken, in het onderwijs hebben we ermee te maken. Je kunt moeilijk mensen overhevelen van de ene sector naar de andere, want dat vraagt vaak om heel specifieke begeleiding. Het zijn vaak mensen met een opleiding die dat vervoer doen. U merkt dat het wel iets is wat mij bezighoudt. Ik zal samen met

collega's bekijken of we er aandacht voor kunnen vragen en of er oplossingsrichtingen zijn. Ik hoop dat de heer De Hoop geen wonderen verwacht, want daar is het nu eenmaal te ingewikkeld voor.

De voorzitter:

Zijn er nog collega's die over dit blokje een vraag hebben? Ik zou de staatssecretaris er zelf nog even aan willen herinneren dat er een vraag is gesteld over het budget Minder Hinder en de besteding daarvan en ook over de spanningswisselingen tussen Breda en Rotterdam. Dit had ik nog in het blokje overig verwacht, maar anders doen we dat straks in de tweede termijn. Dat is denk ik de kortste klap. Dan stel ik voor dat we overschakelen naar de tweede termijn en geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en de ambtenaren voor de beantwoording in de eerste termijn. Hartstikke fijn. Ik ben in ieder geval blij dat de staatssecretaris de dreigende prijsstijging van treinkaartjes ook in ziet. Ook fijn dat zij wil kijken wat we daar nog vanuit IenW aan kunnen doen. We kunnen afspraken maken met de NS richting de hoofdrailnetconcessie. Hoe kunnen we daar meer sturend in zijn? Het is fijn dat ze dat meeneemt.

U weet dat ik toch iets minder rooskleurig kijk naar het vangnet dan u. Ik waardeer in ieder geval de inzet. Laten we kijken wat er misschien nog nodig is op korte termijn. Kunt u misschien iets coulanter worden in de strakke voorwaarden. Dat geef ik u nog even mee.

Verder zou ik graag wel een tweeminutendebat willen voeren.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Dat zullen we aan de plenaire Griffie doorgeven. De heer De Hoop zal dan ook de eerste spreker zijn. Dan geef ik het woord nu aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Vandaag is weer meermaals duidelijk geworden hoe belangrijk het ov is, dus goed om daar over door te blijven praten en handelen. Vele thema's zijn aan bod gekomen. Ik ga niet alles herhalen.

Wat ik wel nog mee zou willen geven gaat over het plan van aanpak voor de middellange termijn, om het zo maar even te noemen. In de beantwoording van die vraag somde de staatssecretaris allerlei goede zaken op die gebeuren. Mijn vraag is niet zozeer een aanval daarop, maar ik wil dat gewoon op een rijtje hebben. Ik wil dan de samenhang kunnen zien en daarop kunnen beoordelen of er voldoende aan wordt gewerkt. Dat is iets wat de aandacht zal behouden, omdat ik voel dat het belang van het ov wel wordt gedeeld. Daar zou ik mee willen afsluiten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en haar team met bekende gezichten die vertrouwd beginnen te voelen. Dank aan de staatssecretaris voor de toezegging om de veiligheid van lhbt'ers in het ov en de taxi mee te laten nemen in de Emancipatienota.

Ik heb nog een vraag over de toegankelijkheid. De staatssecretaris schetste dat er een soort overkoepelende inventarisatie komt, nadat alle regio's in kaart hebben gebracht wat de implementatiekosten voor de haltes zouden kunnen behelzen. Eén vraag was onbeantwoord: wanneer kunnen we daar een uitkomst van verwachten? Wanneer is dat overkoepelende beeld beschikbaar voor ons als Kamer?

Dan nog een punt waar ik een behoorlijke hoeveelheid van mijn vragen in de eerste termijn aan heb besteed: hoe houden we er nou grip op dat het ov, waarvan we ook willen dat het een rol speelt in ambities voor ontsluiting van kansen en woningen, niet op de korte termijn tussen onze vingers door glipt in onbeschikbaarheid of onbetaalbaarheid. De ambities zijn helder en die zie ik ook heel duidelijk bij de staatssecretaris. De puzzelstukjes voor een oplossing heeft ze ook geschetst, maar wat ik echt mis is een update van het Toekomstbeeld OV of wat voor vorm het dan ook kan krijgen. Hoe zorgen we er nou voor dat aspecten als hoge elektriciteitsprijzen, loonkosten, onderhoudskosten of personeelstekorten er samen niet voor gaan zorgen dat het ov ons tussen de vingers glipt. Hoe kunnen we als Kamer daar periodiek, elke drie maanden, elk halfjaar met de staatssecretaris over in gesprek blijven?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. En dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik heb nog twee vragen die niet helemaal beantwoord zijn. Vraag één gaat over die dienstregeling en de dreigende afschaling. De staatssecretaris gaf na een paar keer doorvragen aan dat ze natuurlijk een beeld heeft bij wat Nederland volgend jaar in het regiovervoer qua afschaling te wachten staat. Als we dat beeld op de een of andere manier ook kunnen krijgen, heel graag. Dan is mijn vraag wanneer dat zou kunnen.

Mijn tweede vraag is of we het KiM-onderzoek naar de prijsprikkels nog in oktober zouden kunnen krijgen. Ik weet niet of de staatssecretaris hier al een beeld van heeft. Enerzijds heeft de NS in november de nieuwe prijzen al bekendgemaakt en moeten doorgeven aan het ministerie. Anderzijds start de behandeling van het Belastingplan hier in de Tweede Kamer, waarbij we het natuurlijk ook over zaken kunnen hebben als het afschaffen van de btw op tickets. Kan dat nog in oktober onze kant op komen?

De **voorzitter**:

De heer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Dank ook voor de toezegging om de noden van taxichauffeurs met de collega's en het kabinet te

bespreken. Het gaat dan met name om de financiële situatie van taxichauffeurs. Dank daarvoor.

Voorzitter. Ik heb nog een vraag over de opzet van de evaluatie. Het is mij niet echt helder wat de evaluatie van de taximarkt precies behelst. In een eerder debat met de voorganger van de staatssecretaris was mijn impressie dat we breed naar de taximarkt gaan kijken. Nu hoor ik van de staatssecretaris dat iets als verzekeringen er niet bij hoort, omdat er meer gekeken wordt naar het wetstraject.

Mijn oproep aan de staatssecretaris is de volgende. Ik denk dat het verstandig is — dat heeft de commissie-Roemer ook gedaan bij de rijschoolbranche — om breder te kijken naar het organiseren van de taximarkt. Betrek daar dingen als verzekeringen bij. Betrek daar ook meer dingen bij. Een van de zorgen die ik bijvoorbeeld hoor, is dat de taxichauffeurs een heel penibele financiële situatie hebben, maar in de komende tijd veel kosten moeten maken op het gebied van vergroening. Ze willen wel, want het is belangrijk. Ze kunnen het alleen niet dragen. Ze kunnen niet in elektrische auto's gaan rijden. Er komen heel veel uitdagingen op de taximarkt af. Kijk alstublieft breder. Zou de staatssecretaris dat kunnen toezeggen? Zouden we een opzet van de evaluatie van de taximarkt kunnen krijgen, zodat we daar wellicht over kunnen spreken?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik wil de heer De Hoop vragen om de vergadering even voor te zitten.

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

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Van der Molen van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Er liggen nog twee vragen ter beantwoording, dus daar zou ik niet op voort willen borduren. Ik wil nog graag op een punt terugkomen. Ik wil ook nog een actueel punt aansnijden.

Voorzitter. We hebben gezien dat een staking in één regio ervoor zorgt dat de NS in heel Nederland niet kan rijden. Het antwoord van de staatssecretaris is: de NS kan die afweging het beste maken. Zo zijn de verhoudingen natuurlijk. Dat begrijp ik goed. Dat is echter een bestuurlijk antwoord, terwijl daarachter een politieke vraag zit. Moeten wij nog accepteren dat op het moment dat er in één regio gestaakt wordt, het hele netwerk platligt?

Het zou volstaan om een opdracht te verlenen als concessieverlener om daar eens een alternatief voor te laten uitwerken. Ik begrijp dat dat ingewikkeld is, maar ik denk dat heel veel mensen dat antwoord weleens zouden willen horen. Waarom kan het echt, echt,

echt niet? Ik heb daar alle begrip voor. Ik ben ook een leek. Ik stel misschien dezelfde, domme, vragen als mensen die er ook geen kennis van hebben. Dat moet uit te vogelen zijn. Je zou nog de conclusie kunnen trekken dat het te veel gevraagd is, maar nu is het antwoord steeds: zij kunnen dat het beste weten; zij zeggen dat het op deze manier kan. Je laat de beoordeling dan over aan degene die de uiteindelijke keuze maakt. Daar voel ik me niet senang bij. Ik zou daar dus toch een nadere reactie van de staatssecretaris op willen hebben.

Voorzitter. Dan de actualiteit. Tijdens deze vergadering maakte Rederij Doeksen, die de verbindingen op het wad richting Terschelling en Vlieland verzorgt — dat was overigens ook een punt op de agenda van deze vergadering — bekend dat ze de dienstregeling gaan terugschakelen, omdat de brandstofkosten zo omhooggaan. Juist de kosten voor de brandstof die ze nu gebruiken voor verduurzaming, lng, gaan zo door het dak dat het nu een aanpassing van de vervoersmogelijkheden geeft. Ik zou de staatssecretaris als concessieverlener voor deze Waddenveren willen vragen om daarover schriftelijk richting de Kamer nadere tekst en uitleg te geven ...

De **voorzitter**:

Meneer Van der Molen, ik verzoek u om een punt te zetten.

De heer **Van der Molen** (CDA):

... en aan te geven of er eventueel wat aan gedaan kan worden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan geef ik u het voorzitterschap weer terug.

Voorzitter: Van der Molen

De **voorzitter**:

Dank voor het strakke voorzitten, meneer De Hoop.

Ik kijk even of de staatssecretaris nog tijd nodig heeft om de beantwoording voor te bereiden. Ik zie dat het meteen gaat lukken. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Even kijken, voorzitter. De heer Alkaya had gevraagd naar monitoring van het aanbod. Hij wilde meer inzicht in de afschaling van het regionale ov. Hoe houden wij dat zelf in de gaten? Kunnen wij dat ook weten? Wij hebben periodieke monitoringsrapportages transitie ov. De meest recente is op 8 juli van dit jaar aan de Kamer gestuurd. Die bevat informatie over de ontwikkeling van de vraag en het aanbod, en het aantrekkelijker maken van het ov. In december komt de volgende rapportage.

Mevrouw Van Ginneken vroeg wanneer we de kosten voor het akkoord toegankelijkheid onderzoeken. De inzet is om medio 2023 meer inzicht te krijgen in wat dit voor de andere ov-bedrijven of de lokale overheden betekent. Daarbij hebben we natuurlijk wel de medewerking van de decentrale overheden nodig. Iedereen zit heel erg in de

constructieve stand, dus ik ga ervan uit dat we daar halverwege volgend jaar meer inzicht in kunnen verstrekken.

De heer Van der Molen had een vraag over de spanningswisseling van de hsl. Op verzoek van de Tweede Kamer is er door ProRail samen met NS een quickscan uitgevoerd naar de spanningssluisen. De conclusie was dat het verkorten van de sluisen niet zal leiden tot significante verbeteringen van de prestaties op de hsl. Daarom is er dus ook geen verkenning gedaan. ProRail denkt op dit moment na over andere manieren om wel verbeteringen door te voeren en om de prestaties op die lijn te verbeteren.

De heer Van der Molen had ook nog een vraag over Minder Hinder. Mijn voorganger heeft 20 miljoen gereserveerd voor maatregelen om trillingshinder te beperken. ProRail gebruikt die middelen ook al specifiek om proeven te doen, bijvoorbeeld in Deventer.

Even kijken, want ik had nog wel een paar andere dingen. De heer De Hoop zei dat het belangrijk is om op een rijtje te hebben wat nou precies op de middellange termijn allemaal wordt aangeboden. ... O, nee, dat was mevrouw Bouchallikh, sorry. Gevraagd werd: kunnen we dat niet eens op een rijtje krijgen? Ik zal er dus voor zorgen dat dit op een rijtje wordt gezet en wordt aangeboden aan de commissie.

De vraag van mevrouw Van Ginneken heb ik gehad. Even kijken. Zij vroeg ook: hoe houden we grip erop? Hoe houden we het gesprek met elkaar gaande? Ik vind daar twee dingen van. Mevrouw Van Ginneken had het net erover dat we om de drie maanden hierover met elkaar van gedachten moeten wisselen. Als je het echt over een toekomstbeeld hebt, helpt het soms ook om er wat verder vanaf te staan, dus om er wat boven te hangen. Als wij elke drie maanden met elkaar gaan bekijken hoe we het een en ander kunnen bijsturen, dan denk ik dat we een heel interessante middag hebben, maar of dat het langetermijnbeeld ten goede komt, vraag ik me af. Ik begrijp dat dit niet ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken concludeert dat ze niet duidelijk is geweest. Misschien kan ze het iets verduidelijken, want dan wordt het antwoord misschien ook wat duidelijker.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Het is natuurlijk mijn ambitie om het voor iedereen zo duidelijk mogelijk te krijgen. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat ik strak de vinger aan de pols van de toekomstvisie wil houden. Dat is eigenlijk het punt dat mijn collega heel erg heeft benadrukt. Ik ben meer op zoek naar de korte termijn. Wat gebeurt er de komende twee jaar of drie jaar met het ov? Ik weet niet precies wat de spannende periode zal blijken te zijn, gezien al de ontwikkelingen die ik net al een aantal keren heb geschetst en die ik nu ook weer ga schetsen. Hoe zorgen we er met elkaar voor dat we er dicht op zitten en dat we daar de vinger aan de pols houden? Van alle ingrediënten die de staatssecretaris noemt, word ik enthousiast, maar ik kan daarvan de totale samenhang en de impact op het geheel niet overzien. Ik wil graag dat deze Kamercommissie elke drie of vier maanden — weet ik 't — met de staatssecretaris daarover in gesprek kan zijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is mij dan duidelijker, inderdaad. Ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat we het gesprek voeren over de actuele impact. Voor een deel doen we dat natuurlijk al regulier via de Kamercommissie. Maar het kan helpen om daar iets meer structuur in aan te brengen, zodat je alles in een keer wat meer overkoepelend bespreekt. Daar is mevrouw Van Ginneken volgens mij naar op zoek. Nu hebben we elkaar wel begrepen. Uiteindelijk komen we er wel! Laten we nog even nadenken over de frequentie daarvoor. Ik denk dat om de vijf of zes maanden daarvoor misschien ook een geschikte timing is. Maar daar hebben we het dan nog wel even over. Uiteindelijk gaat de Kamer er trouwens zelf over, dus ik hoor het wel.

De heer Alkaya vroeg of het onderzoek van het KiM naar prijsprikkels al in oktober kan worden toegezonden. Ik heb begrepen dat het in het najaar komt, maar ik weet even niet precies welke maand met het najaar wordt bedoeld. Daarop kom ik nog even bij u terug, zodra ik het scherp heb. O, wacht, misschien is dat nu al. Ja, het is november. Er is natuurlijk ook tijd nodig om dat rapport samen te stellen. Het wordt dus november. Dan kan de toezegging om dat schriftelijk toe te zenden weer van de lijst.

De heer Van Baarle vroeg naar de opzet van de evaluatie. Die kunnen we inderdaad delen. Die zal er dan komen voordat het officiële onderzoek gaat beginnen, dus ergens in de komende maanden. U zult dat tijdig horen en dan krijgt u de opzet van het onderzoek toegestuurd.

Misschien toch nog even richting de heer Van der Molen over dat hele netwerk dat platlag: ik heb eerlijk gezegd precies dezelfde vraag gesteld. Ik dacht echt bij mezelf: hoe kan het nou zijn dat er een trein niet rijdt in het noorden van het land en dat er dan ergens in het zuiden, helemaal onderin, ook geen treinen rijden. Dat heeft dus echt te maken met allerlei heel lastige technische zaken. Het heeft ook te maken met bijvoorbeeld personeel. Bovendien was hoofdzakelijk het probleem ... Nou nee, niet het probleem, want dat was gewoon een staking. Maar wat hoofdzakelijk aan de hand was, was dat ook alle ondersteunende diensten hebben gestaakt, waardoor je ook bij bepaalde verkeersposten geen mensen hebt. Maar je moet natuurlijk sowieso de veiligheid garanderen. Ik geloof dat het daar wat meer mee te maken heeft. Maar ik kan me de vraag heel goed voorstellen. Misschien vraag ik de NS om dat nog even goed voor ons op een rij te zetten en dat ook naar de Kamercommissie toe te sturen. Dan hebben we ook wat beter inzichtelijk of het terecht was dat er in heel het land niet gereden kon worden, of dat dat voorkomen had kunnen worden. Dat wil ik graag toezeggen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Nog even op het punt van de evaluatie. Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging dat ze dat deelt. Ik neem aan dat de regering zelf al een beeld heeft van waar die evaluatie aan moet voldoen, wat de hoofdvragen zijn en wat de deelvragen. Zou het mogelijk zijn om dat te delen voor het tweeminutendebat? Op het moment dat de opzet van de evaluatie gedeeld wordt, kan ik er weinig richting meer aan geven. Ik denk dat we van mening verschillen over hoe integraal die evaluatie is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zijn bezig met het voorbereiden van de teksten voor de aanbesteding. Die moeten

natuurlijk wel eerst klaar zijn. Ik kan ook geen ijzer met handen breken, als dat niet voor een bepaald tweeminutendebat kan. Ik weet niet precies hoe dat werkt met het aanvragen, maar het zou misschien ook op een ander moment kunnen of nog een keer in de commissie besproken kunnen worden. Ik denk altijd: waar een wil is, is een weg. Als er dus een grote meerderheid of een meerderheid voor is om dat nog apart te bespreken, dan ben ik graag bereid om dat te doen. Wellicht dat dat meneer Van Baarle helpt.

De voorzitter:

Mag ik even? Ik kan mij voorstellen dat als er openbaar aanbesteed moet worden, u zich ook aan termijnen moet houden. U zult dat op enig moment in de markt zetten en dan dus ook een indicatie hebben wat u met de Kamer zou kunnen delen. Wij kunnen nu niet voorspellen wanneer het tweeminutendebat wordt ingepland. De heer Van Baarle noch ik kan een datum aangeven. Maar misschien is het mogelijk om dat even met de Kamer te delen, zeg ik om geen verwachtingen in stand te houden die sowieso niet gehaald kunnen worden.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat het handigste is dat ik even schriftelijk ga uitleggen hoe het precies zit. Want we zijn bijvoorbeeld nu ook aan het spreken met anderen over de vragen en hoe die geformuleerd moeten worden. Dat kost gewoon tijd en ik kan op dit moment geen exacte indicatie geven van hoeveel tijd dat precies kost. Maar ik kan mij voorstellen dat als wij even de tijd hebben om daar een inventarisatie van te doen, dat ik u schriftelijk kan laten weten wanneer dat ongeveer naar de Kamer kan worden gestuurd.

Dan had ik nog één vraag, voorzitter, van Kamerlid Van der Molen, over de rederij. Er is inderdaad zojuist een persbericht uitgegaan over de financiële situatie, want de rederij is door de hoge brandstofprijzen in de problemen gekomen. De rederij is daarover in gesprek met mijn ministerie en ook met betrokken gemeenten en met consumentenorganisaties. Ik zal de Kamer daarover schriftelijk informeren.

Dat was volgens mij de beantwoording in tweede termijn.

De voorzitter:

Ja, dank u wel. Ik zie de heer Alkaya nog.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb snel even de monitor over de vervoerdersaantallen erbij gepakt. Volgens mij bedoelen wij andere dingen. De staatssecretaris wijst op de monitor die bijhoudt wat de reizigersbewegingen zijn, hoeveel er gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer en degelijke. Ik vroeg heel specifiek naar iets anders. Er is aangekondigd dat dienstregelingen worden afgeschaald. Vervoerders hebben aangegeven dat dat de uiterste consequentie zou kunnen zijn. Nu heeft de staatssecretaris 150 miljoen. Ik denk dat die dienstregelingen rond november, december allemaal zo ongeveer uitkomen. Ik ben benieuwd of wij dan een beeld kunnen krijgen van hoeveel procent daadwerkelijk is afgeschaald of dat wij dat hebben afgewend.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat zullen we zeker doen, dus dat komt eind van het jaar als we het bespreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik even of een collega nog een nabrander heeft. Ik hoop het niet. Dat is ook niet zo.

Dan stel ik in ieder geval vast dat de heer De Hoop een tweeminutendebat heeft aangevraagd.

Ik loop nog graag even met u de toezeggingen langs.

- De schriftelijke informatie van de NS over de uitvoering van de integrale aanpak zal met de Kamer worden gedeeld. Dat is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.
- De staatssecretaris zal de Kamer berichten over het onderzoek naar de effecten van de prijsprikkels, dat wordt uitgevoerd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Na ondertekening van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV zal het bestuursakkoord naar de Kamer worden gestuurd, waarbij de verwachting is dat dat in de eerste week van oktober kan.
- Als de pilot voor een regionaal reisverbod is afgerond, zal de Kamer daarover worden geïnformeerd. Dat zal de tweede helft van 2023 zijn.
- Eind 2023 of indien mogelijk eerder zal de evaluatie van de taxiwetgeving naar de Kamer worden gestuurd.
- De evaluatie van de MaaS-pilots (Mobility as a Service) zal eind 2022 aan de Kamer worden toegestuurd. Dat is een toezegging aan de heer Minhas.
- De staatssecretaris zal in een brief de ontwikkelingen in het openbaar vervoer op de middellange termijn op een rijtje zetten. Nou, dat is mooi huiselijk uitgedrukt. Dat is een toezegging aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.
- Om de vijf à zes maanden zal een update worden gegeven van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer met het oog op het Toekomstbeeld OV.
- De staatssecretaris zal de NS vragen om te reflecteren op de staking, waarbij er in het hele land geen vervoer reed. Deze informatie zal met de Kamer worden gedeeld.
- De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk informeren over de bredere evaluatie van de taximarkt en over de termijn waarop die kan worden gerealiseerd. Dat is een toezegging aan de heer Van Baarle.
- Als laatste de toezegging aan mijn persoon om de Kamer schriftelijk te informeren over de aanpassingen van de dienstverlening van Rederij Doeksen. Dat doet de staatssecretaris als concessieverlener.

Mevrouw Van Ginneken, misschien kunt u nog zeggen wat u nog wil toevoegen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik miste in de opsomming een toezegging. Die had ik zelf in tweede termijn al genoemd, maar nog even voor de administratie. Dat is de toezegging dat veiligheid van lhbt'ers in ov en taxi opgenomen gaat worden in de Emancipatienota.

De **voorzitter**:

Prima. Die staat genoteerd. Die zetten we ook op uw naam.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Voorzitter, dank voor het lezen van de toezeggingen. Een kleine toevoeging. Het gaat specifiek om de prognoses van groei richting 2030 en om de verhouding tot de huidige maatregelen. Anders krijgen we een lijstje en dat hebben we al vaak genoeg gehad, dus dat is geen extra werk.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik had ook nog beloofd om de leden van de commissie uit te nodigen bij de ondertekening van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid.

De **voorzitter**:

Prima. Dat zal geschieden. Heeft de heer Alkaya toch nog een punt?

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, die allerlaatste: de toezegging dat de staatssecretaris de dienstregeling van het regiovervoer bijhoudt, dat zij kijkt of daar daadwerkelijk de afschaling heeft plaatsgevonden die dreigt plaats te vinden, en dat zij ons daar eind dit jaar over informeert.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat zit standaard in het stuk dat richting de Kamer gaat eind van het jaar. Vorig jaar hebben we dat ook al toegevoegd. Het kan als aparte toezegging, maar het staat gewoon in het stuk.

De heer **Alkaya** (SP):

Als ik het maar krijg.

De **voorzitter**:

Dat zijn wel de makkelijkste toezeggingen natuurlijk, hè: dingen die je al doet, kun je gewoon toezeggen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik miste op het lijstje dat de staatssecretaris de signalen over de financiën in de taxibranche naar aanleiding van het onderzoek gaat bespreken met de collega's die verantwoordelijk zijn op die terreinen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik had die toezegging wel gehoord, namelijk dat ik met mijn collega's het gesprek zou hebben.

De **voorzitter**:

Ja, dat wordt geregeld. Ik kijk naar de klok. We zijn op tijd. Dat is heel fijn. Ik dank de collega's voor hun bijdrage. Ik dank de staatssecretaris en haar ondersteuning voor de beantwoording van onze vragen. Wij zien elkaar weer bij het tweeminutendebat dat bij deze vergadering hoort. Ik dank ook de griffier voor de ondersteuning tijdens deze vergadering en iedereen die de belangstelling had om op de publieke tribune of thuis deze vergadering te volgen.

Sluiting 16.56 uur.