

Vergaderjaar 2017–2018

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 656

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 januari 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 mei 2017 over beheer-, onderhouds- en vervangingskosten tram- en metrosysteem in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag (Kamerstuk 23 645, nr. 647);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 oktober 2017 over evaluatie reisverbod openbaar vervoer (Kamerstuk 28 642, nr. 100);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 oktober 2017 over uitvoering vervoerconcessies waddenveren West en Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 649);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 oktober 2017 over voortgangsrapportage Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de eerste helft van 2017 (Kamerstuk 23 645, nr. 650);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2016 over toekomstbeeld openbaar vervoer «Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV» (Kamerstuk 23 645, nr. 640);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 december 2017 met reactie op verzoek commissie over in hoeverre het Toekomstbeeld OV wijzigingen behoeft in het kader van het regeerakkoord en informatie over de uitkomsten van de Landelijke OV en Spoortafel van 23 november 2017 (Kamerstuk 23 645, nr. 651);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2017 over voortgang sociale veiligheid in het openbaar vervoer (ov) (Kamerstuk 28 642, nr. 102);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 4 oktober 2017 over rapport evaluatie maatregelen sociale veiligheid op en rond het spoor (Kamerstuk 28 642, nr. 101);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2018 over inzet taxibeleid (Kamerstuk 31 521, nr. 104);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 januari 2018 over data en transparantie in het openbaar vervoer (Kamerstukken 23 645 en 29 984, nr. 654).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Jetten, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Allereerst een hartelijk welkom aan de Staatssecretaris en haar mensen. Natuurlijk ook een hartelijk welkom aan de collega's, in de volgorde van de heer Von Martels van het CDA, de heer Jetten van D66, mevrouw Van Brenk van 50PLUS, de heer Laçin van de SP en mevrouw Kröger van GroenLinks. Ik heb verder de heer Van Aalst van de PVV gezien, maar die is nu even weggelopen. Ik zie dat collega Ziengs van de VVD nu binnenkomt. Hij komt uit Assen, hè. Dan weet je wel wie het is!

Iedereen van harte welkom bij dit algemeen overleg over openbaar vervoer, de ov-chipkaart en de taxi. Ik mag als eerste het woord geven aan de heer Von Martels van het CDA. Ik geef de leden graag vier minuten spreektijd en in eerste instantie twee interrupties. We hebben tot 13.00 uur de tijd. Er zijn heel wat collega's, dus ik denk dat we die tijd ook nodig hebben.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Je komt bijna als laatste binnen en je hebt als eerste het woord. Dat is niet overal zo, maar ik maak graag gebruik van de vier minuten die tot mijn beschikking staan.

Ik ga niet te veel in op het winterweer, want mijn collega Mustafa Amhaouch heeft daar inmiddels al schriftelijke vragen over gesteld. We wachten die beantwoording af. Hopelijk kunnen de vragen redelijk snel beantwoord worden. Dat zal ook noodzakelijk zijn gezien de weersvoorspelling voor de komende weken.

Dan iets over sociale veiligheid. Wij zijn altijd een groot voorstander geweest van een landelijk werkend data-analysesysteem. We hebben het op z'n zachtst altijd opmerkelijk gevonden dat er verschillende systemen zijn die onafhankelijk van elkaar werken. De Minister heeft bij de betrokken partijen gepeild of zij ook behoefte hebben aan die gegevensuitwisseling. Vooral streekvervoerders hebben behoefte aan zo'n landelijk systeem. Bij de politie ligt deze behoefte vooral regionaal in plaats van landelijk, en de stadsvervoerders en NS hebben niet zo veel interesse. De Staatssecretaris schrijft dat de mogelijkheden voor een landelijk database-systeem verder onderzocht zullen worden. Daar klinkt in door dat het misschien ook mogelijk is om het niet te doen, maar het CDA ziet wel degelijk voordelen van zo'n systeem. We zijn dat station van kijken of er een optie is om het wel of niet te doen, al voorbij. Laten we die gegevens nu vooral wel uitwisselen, want daarmee kunnen we ons veel makkelijker richten op het monitoren van de ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid en kunnen we alle maatregelen in samenhang bekijken. Hopelijk kan de Staatssecretaris hier voortvarend mee aan de gang, om ons vervolgens op korte termijn te laten weten op welke wijze dit vormgegeven kan gaan worden.

Het volgende onderwerp betreft het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) en check-in/check-out. We hebben enkele vragen over de brief over de voortgangsrapportage van het NOVB en de werkagenda. Hoe staat het nu met het single check-in/check-out? De complete verwerking

laat lang op zich wachten. De proef op de Valleilijn is in maart 2017 gestart. Wanneer krijgen we een evaluatie en wanneer wordt het in Nederland ingevoerd?

Dan mensen met een beperking en chronische ziekten. Er is een brief ontvangen van leder(in). Zij vragen het volgende. Zorg dat ook de nieuwe mobiliteitsvormen toegankelijk zijn, haal obstakels weg bij vraaggestuurd vervoer. Graag horen wij van de Staatssecretaris hoe zij over deze vragen denkt. Tijdens de begrotingsbehandeling heeft mijn collega Amhaouch er reeds op gewezen dat het toegankelijkheidsvraagstuk in balans dient te zijn met de grote capaciteitsbehoefte op het spoor. Met andere woorden, hoe kunnen we creatieve, innovatieve en praktische oplossingen bedenken in plaats van een zwart-witkeuze tussen enkeldeks- en dubbeldeksreinen?

En tot slot, voorzitter, de kosten van de lightrail. De grote steden staan voor een grote opgave op het terrein van bereikbaarheid. Zij zijn zelf vervoersregio, dus er ligt een eerste verantwoordelijkheid bij die grote steden zelf. Wel constateert iedereen dat de kosten van dat regionale ov in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag fors toenemen als gevolg van de stijgende kosten van hun tram- en metrosystemen. Daar is een rapport over verschenen van een onderzoeksbureau met als conclusie dat de grote steden echt een probleem hebben. Onze vraag is: hoe gaat de Staatssecretaris een rol spelen bij het oplossen van die problemen? Wat is haar plan en wat kunnen de grote steden verwachten?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Jetten van de D66-fractie.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter, dank u wel. En hartelijk welkom aan de Staatssecretaris.

Eindelijk bespreekt deze Kamer het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, dat er al zolang ligt. Een mooi toekomstbeeld, dat inzet op snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar vervoer. D66 is blij met veel van die uitgangspunten. Die zijn ook verwerkt in ons regeerakkoord. Ik noem meer sprinters en de regionale ov-concessies, regionale pilots met vraaggericht vervoer, zoals taxi's, het versterken van de fietsinfrastructuur en het uitbreiden van het ov-netwerk. Kortom, het kabinet kiest voor snel, schoon en betaalbaar vervoer van A naar B.

Wat ons betreft, is dit Toekomstbeeld OV geen stip op de horizon, maar samen met het regeerakkoord de werkagenda voor deze Staatssecretaris. Door de verstedelijking en de aantrekkende economie staan we allemaal vast: automobilisten op een overvolle weg en ov-reizigers in de trein, met het grote verschil dat die ov-reizigers wel nog in beweging zijn op het spoor. Dat is een reden temeer om met name daar in die stedelijke regio's flink te investeren in het aanpakken van de bereikbaarheidsopgave. Dé oplossing voor de metropoolregio's is het uitbreiden van de lightrail-verbindingen. Snel, comfortabel en betrouwbaar van A naar B, op een duurzame manier. Dat vergt fikse investeringen. De steden, regio's en vervoerders zijn bereid om hun steentje bij te dragen met cofinanciering en door zelf met plannen te komen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook: hoe gaat zij ervoor zorgen dat de beschikbare middelen uit het regeerakkoord zullen leiden tot maximale investeringen in de uitbreiding van lightrail?

Vandaag hebben we ook in de krant kunnen lezen dat zelfs pensioenfondsen erin geïnteresseerd om deze rendabele businesscases mede te financieren. Ik denk dat de Staatssecretaris de kans heeft om samen met de regio's en die pensioenfondsen tot een akkoord te komen. Ik hoor graag of zij mogelijkheden ziet om de Kamer nog in deze helft van het jaar te informeren over de wijze waarop we dat voor elkaar kunnen krijgen.

Voorzitter. Als we praten over de uitbreiding van de ov-infrastructuur in de grote steden, moeten we ook kijken naar de kosten van het onderhoud. In de afgelopen jaren is er flink beknipt, onder andere door kortingen op de BDU, het bedrag waarmee de steden het ov in de grote steden onderhouden. Dat leidt tot knelpunten in Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht, Zwolle, Eindhoven en Arnhem-Nijmegen. Als we de komende jaren gaan uitbreiden en investeren in infrastructuur, moeten we er ook voor zorgen dat beheer en onderhoud op de lange termijn betaalbaar zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij de budgettaire krapte van de steden ook ziet en hoe zij met de steden die krapte wil aanpakken? Is zij bereid om met de steden en de vervoersregio's een akkoord te sluiten over het meerjarige onderhoud en over de manier waarop we dat met elkaar betaalbaar houden?

Voorzitter. Dan tot slot nog een aantal andere onderwerpen. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Von Martels over sociale veiligheid en het datasysteem. D66 en het CDA hebben daar vaak samen voor gepleit. Er zijn ook meerdere moties door de Kamer aangenomen, die verzoeken om het systeem dat er al is bij de regionale vervoerders, uit te rollen naar alle andere vervoerders. Ik hoor graag wanneer we dat gaan doen.

De voorzitter:

Meneer Jetten, we horen nu de bel die klinkt aan het begin van de plenaire vergadering. Dat duurt een minuut. Ik verzoek u om even te stoppen, want we willen graag dat uw betoog goed verstaanbaar is. Voordat u straks verdergaat, is er ook nog een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor een prachtig, wervelend betoog van mijn collega van D66 over het ov. Hij spreekt over het belang van het ov en lightrail en over grote investeringen. Hij maakt de opmerking dat het in lijn is met de plannen in het regeerakkoord. Wat me dan wel verbaast, is dat in de begroting en het MIRT toch echt de nadruk ligt op asfalt, op nog meer asfalt als oplossing voor het fileprobleem. Daarover hebben we net voor het reces nog een debat gevoerd. Hoe kijkt mijn collega naar die verdeling van gelden als je ziet wat de noden zijn van goed ov, waar we echt in moeten gaan investeren?

De heer Jetten (D66):

Dit kabinet zorgt voor een trendbreuk. We hebben namelijk 2 miljard euro extra uitgetrokken voor infrastructuur. Dat is ten opzichte van de vorige kabinetten een broodnodige impuls. En ja, we investeren in zowel het openbaar vervoer als in de fiets als in wegen, in asfalt, ten behoeve van de bereikbaarheid per auto. We weten ook dat we op een aantal plekken in dit land met de auto stilstaan, en dat is ook niet goed voor de economie, de luchtkwaliteit en noem maar op. Voor asfalt was het makkelijker om dat geld ook toe te bedelen, omdat er op dat gebied al heel concrete plannen lagen. Die kwamen onder andere voort uit de knelpuntenanalyses die we hadden, maar er lagen ook gewoon nog plannen vanuit de vorige kabinetsperiode. Ik ben blij dat de Minister bij het MIRT meteen heeft aangegeven dat zij daarop zou doorpakken, dat die investeringen plaats zouden vinden.

Maar ik ben ook blij dat deze Staatssecretaris er niet voor heeft gekozen om dan bij de MIRT-gelden zelf te bedenken hoe zij de honderden miljoenen voor openbaar vervoer gaat verdelen, maar dat zij de tijd heeft genomen om in deze maanden met de vervoersregio's te kijken hoe we met die euro's het maximale resultaat voor de ov-reiziger voor elkaar kunnen krijgen. Ik heb net ook bewust gezegd: ik hoop dat de Staatssecretaris ons het aankomende halfjaar kan laten zien hoe zij dat dan gaan doen, want bij de volgende MIRT-behandeling in december 2018 moeten

we die vraag niet meer op tafel hebben liggen. Dan moet echt helder zijn waar die gelden gaan neerslaan in Nederland, zodat de vervoersregio's ook echt aan de slag kunnen met de uitbreiding van de lightrailnetwerken. Het is dus verstandig dat we dat niet al vooraf hebben verdeeld, maar we moeten nu wel tempo maken om samen met de vervoersregio's tot een akkoord te komen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het blijft mij toch een beetje onduidelijk. Hier wordt toch weer asfalt als oplossing voor stilstaande auto's genoemd, terwijl aan de andere kant juist ook de verkeerswethouders zeggen: investeer nou in lightrail, investeer in ov, want dat is nodig om de bereikbaarheid van steden te garanderen. Zou mijn collega van D66 dan ook niet willen zien dat in het volgende MIRT die verhouding tussen asfalt en ov echt anders komt te liggen, dat we daar een schuif in maken en dat we echt kiezen voor ov en voor grote investeringen in bijvoorbeeld lightrail?

De heer **Jetten** (D66):

Ik moet dan misschien nog iets duidelijker zijn over wat volgens D66 de oplossing is voor de bereikbaarheid in die stedelijke regio's. Voor mij is dat op de eerste plaats de fiets. De fiets, en zeker de e-bike, is voor heel veel mensen de snelste manier om van huis naar werk te komen. Dat is zeker het geval als je een elektrische fiets gebruikt. Daarom hebben we in het regeerakkoord extra geld uitgetrokken voor fietssnelwegen en voor fietsenstallingen. Op de tweede plaats in de stedelijke regio's staat, wat mij betreft, het openbaar vervoer. Dat zorgt ervoor dat we zware vervoersstromen op een goede manier kunnen faciliteren. Je ziet ook dat de Randstadrail en waarschijnlijk straks ook de Noord/Zuidlijn daverende successen zijn om de bereikbaarheid in die stedelijke regio's te garanderen en verder te verbeteren. Daar kiezen wij dus echt voor.

Het is waar dat we daarnaast ook blijven investeren in asfalt. Dat zijn volgens mij slimme investeringen die gericht zijn op het aanpakken van een aantal knelpunten die er nog zijn in het wegennet. Het gaat ook om het beter benutten van het wegennet. Dat moeten we ook blijven doen. Maar zonder investeringen in de fiets en zonder investeringen in het openbaar vervoer in de stedelijke regio's gaan we vastlopen. Dat ben ik helemaal eens met mevrouw Kröger.

De **voorzitter**:

De heer Jetten vervolgt zijn betoog en heeft daarvoor nog een minuut.

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik zei net al dat ik me aansluit bij de woorden van het CDA over de sociale veiligheid. Dat geldt ook voor de proef met single check-in/check-out. We zijn bezig op de Valleilijn, maar ik denk dat het aan de reiziger niet uit te leggen is als die proef jaren moet duren voordat we dat ook op andere plekken in het land gaan uitrollen. We hebben in de afgelopen dagen wat gehoord over het winterweer en over de voorbereiding van ProRail. Daar hebben D66 en het CDA inmiddels schriftelijke vragen over gesteld. Daar zal ik bij het AO Spoor uitgebreider op terugkomen.

Voorzitter. Tot slot nog even over de ov-chipkaart. We weten dat er wellicht een fusie ophanden is tussen Translink, het bedrijf achter de ov-chipkaart, en 9292, een van de belangrijkste aanbieders van reisinformatie. Ik begrijp waarom die twee partijen willen fuseren en welke voordelen zij zien om de reiziger een nog beter product te kunnen bieden. Maar ik heb wel zorgen over de borging van de privacy van reizigers, en ook over een eventueel monopolie dat ontstaat als 9292 en Translink een te zware rol krijgen. Ik denk juist dat als we dat Toekomstbeeld OV echt voor elkaar willen krijgen, je als reiziger straks ook overal in het land via

een makkelijke app moet kunnen zien wat het snelste en meest betaalbare vervoermiddel is. Daar past dan ook een keuzevrijheid bij. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen die mogelijke fusie? En hoe zal zij ervoor zorgen dat de privacy goed gewaarborgd is en dat er geen al te groot monopolie ontstaat voor deze twee bedrijven?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is het woord aan mevrouw Van Brenk van de 50PLUS-fractie.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter. Het Toekomstbeeld OV uit 2016 is prachtig. Het ziet er mooi uit. Alles sluit op elkaar aan. Maar ik vraag me dan toch af of het geen utopie is. Als we namelijk bekijken hoe het nu is, zien we dat we nog heel veel files hebben. We hebben het gisteren gezien met de Groningers. Het is een heel eind hiervandaan en ze stonden in de file. We hebben zelfs fietspaden waar files ontstaan. Kortom, hoe is de stand van zaken rondom de ontwikkelagenda?

Mijn collega van het CDA heeft al een vraag gesteld over Ieder(in), maar ook voor ons speelt dat heel erg. Hoe kijkt de Staatssecretaris in haar ontwikkelplan aan tegen de borging voor ouderen en gehandicapten? Weten we zeker dat het VN-verdrag overal goed gerespecteerd wordt?

Ik wil graag een vraag stellen aan de Staatssecretaris over de veiligheid. We hadden in het kader van de veiligheid de afspraak dat op 1 januari 2018 nergens meer geld in de bussen zou zijn. Dan zou iedereen kunnen betalen met de chipknip. Wat is de stand van zaken daarin?

Ook zouden we graag willen pleiten voor subjectieve veiligheid. Wij zien nu dat mensen zich toch heel vaak onveilig voelen, terwijl dat eigenlijk niet zou moeten. Kan de Staatssecretaris nadenken over de vraag of er niet een campagne te bedenken is rond gewenst gedrag in het ov?

Kunnen we niet filmpjes laten zien waarin je ziet dat je eerst even wacht met instappen totdat iedereen uitgestapt is en dat je opstaat voor elkaar, voor mensen die zwanger zijn of ouder zijn? Kan de Staatssecretaris daarop reflecteren?

De heer **Von Martels** (CDA):

Mevrouw Van Brenk heeft het over subjectieve veiligheid. Ik neem aan dat zij zelf ook ideeën heeft over hoe we die met zijn allen kunnen vergroten.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik gaf al een paar voorbeelden. We zien steeds vaker dat mensen voordringen en dat er soms veel verbaal geweld is in trams en dergelijke. Het helpt als er vanuit het ov meer mensen zijn op trams die zorgen voor dat veilige gevoel. Vroeger werden die VIC's genoemd (Veiligheid, Informatie en Controle). Het helpt ook als we zeggen hoe we graag met elkaar willen omgaan in het openbaar vervoer. Dan hebben wij de volgende suggestie. Je hebt van die mooie scherpjes in bussen, trams en metro. Misschien kunnen we daarmee iets van normen, een vorm van opvoeding, bijbrengen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Mooi om te horen dat u de CDA-principes in overweging wilt nemen. Voor het vergroten van de subjectieve veiligheid hebben we daar denk ik zeker baat bij.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank u wel. Dan zitten we op één lijn. Daar houd ik van.

Voorzitter. Ik wil ook even stilstaan bij de staking van het streekvervoer. Die is inmiddels achter de rug. Ik wil graag inzoomen op de oorzaak van

die staking. Er was een mooie leus: we willen niet zeiken, maar een plaspauze. Dat gaat over het feit dat bij een aanbesteding steeds vaker de arbeidsvoorwaarden onder druk gezet worden, omdat we het zo goedkoop mogelijk willen doen. Moeten we niet zo langzamerhand eens ophouden met dat aanbestedingscircus? Moeten we er niet eens over nadenken of het op een andere manier kan? Ik vraag de Staatssecretaris of zij kan toezeggen dat er een goede en gedegen evaluatie komt naar het nut en de noodzaak van aanbestedingen. Wij hebben daar namelijk toch echt onze bedenkingen bij.

De voorzitter:

De heer Ziengs heeft hier een vraag over.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb zelf in mijn rol als woordvoerder Economische Zaken een tweetal keren mogen helpen om de Aanbestedingswet de Kamer door te krijgen.

De voorzitter:

Mevrouw Brenk, kunt u uw microfoon uitzetten, voor de beelden voor de mensen thuis?

De heer Ziengs (VVD):

Anders kom ik niet in beeld.

De voorzitter:

Nu komt de heer Ziengs volledig in beeld.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dat is heel goed. Gelukkig zit ik ook vlak bij de inspreker. Even over de Aanbestedingswet. Ik vind het een beetje bijzondere insteek van 50PLUS om te pleiten voor het afschaffen van het aanbesteden – tenminste, zo hoorde ik het – terwijl je in een aanbesteding al dit soort voorwaarden kunt verwerken. Als je vindt dat er pauzes ingelast moeten worden of dat er sprake moet zijn van social return, kun je dat allemaal ophangen in een aanbestedingstraject. Het is een beetje merkwaardig dat 50PLUS aanbestedingen wil afschaffen, terwijl daar juist de kansen liggen om alle dingen in te voegen die 50PLUS graag wil. Hoe kijkt 50PLUS daartegen aan?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij zien juist dat die aanbestedingen steeds vaker gebruikt worden om het zo goedkoop mogelijk te doen. Wat meneer Ziengs zegt, over goede arbeidsvoorwaarden, de ruimte geven en pauzes, zou prachtig zijn. Wij zien echter steeds vaker dat er druk komt omdat er goedkoop aanbesteed wordt. Dan zijn er regelmatig klachten – die komen bij ons dan binnen – dat er bussen uitvallen of dat ze heel vol zitten. Het gaat er dus heel vaak om dat de aanbesteders het alleen maar doen om zo goedkoop mogelijk aan te besteden.

De heer Ziengs (VVD):

Dan zou ik toch aan 50PLUS de tip willen meegeven dat daar juist de kansen liggen. Ik zei het net al in mijn eerste inbreng. Je kunt in een aanbesteding simpelweg zeggen dat er niet wordt beoordeeld op prijs maar op kwaliteit, of op innovatie. Pak dat op en geef dat ook als tip mee aan de Staatssecretaris, in plaats van te pleiten voor het afschaffen van een aanbestedingstraject, dat juist heel erg kan bijdragen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik dank de VVD heel hartelijk voor de tip voor de Staatssecretaris. We willen heel graag zien hoe vaak de kwaliteit leidend is in plaats van de prijs, want daar gaat het wat ons betreft om.

Ik wil even stilstaan bij andere kosten. Er zijn brieven binnengekomen over de btw-verhoging van 3%, waardoor de kosten van het ov worden opgejaagd. Die heeft de Staatssecretaris vast ook gezien. Zo jagen we mensen de auto in. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

Voor de rest heb ik nog een brief ontvangen van onze collega's van 50PLUS uit Zeeland waarin staat dat de prijs van een enkeltje van Hulst naar Breda is verhoogd van € 8 naar € 20. Ik kan een kopie van die brief aan de Staatssecretaris en de collega's leveren. Oost-Zeeuws-Vlaanderen wordt hier ernstig door gedupeerd. Het gaat om een stijging van 150%. Hoe krijgen we dan de mensen uit de auto?

Ik wil ook stilstaan bij de ov-chipkaart, maar dan vooral bij de kosten.

De voorzitter:

U zit inmiddels wel op vier minuten, dus kunt u een afrondende zin voor ons maken?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ja, voorzitter. Dan doe ik een aantal punten in tweede termijn. Ik zou graag een reflectie willen hebben van de Staatssecretaris op de servicekosten in EU-verband. Nederland valt toch echt heel erg buiten de boot in verhouding tot alle andere landen. Ik noem: gemiddeld € 5, geen enkele verlengingskosten en gratis vervanging. Ik hoor graag de visie van de Staatssecretaris hierop. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Laçin, van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil in de eerste plaats de buschauffeurs feliciteren met hun overwinning. De staking waarin zij niet wilden zeiken maar wel een plaspaauze eisten, heeft geleid tot een principeakkoord met loonsverhoging, minder werkdruk en de afspraak dat zij elke tweeënhalve uur naar het toilet kunnen. Heel mooi, maar eigenlijk te gek voor woorden dat dat laatste überhaupt onderdeel van de eisen was. Het deed me denken aan het nieuws van enkele jaren geleden over de conducteurs die het advies kregen in flessen te plassen. Als werknemers dit soort elementaire zaken met acties moeten afdwingen, moeten we ons afvragen of we in de zoektocht naar zo veel mogelijk efficiency niet door de bodem van menselijke waardigheid zijn gezakt. Kan de Staatssecretaris hierop reageren? En kan ze ook aangeven welke mogelijkheden zij ziet om via financiering van verschillende vormen van het ov deze race to the bottom te stoppen?

Voorzitter. In het kader van the race to the bottom: Uber. Het bedrijf is de afgelopen maanden vaak in het nieuws geweest vanwege allerlei misstanden, onder andere vanwege slecht werkgeverschap. In Amsterdam hebben verschillende fracties zich al uitgesproken tegen Uber. In Londen zijn ze al een stapje verder en is Uber sinds september vorig jaar verboden. In haar brief van afgelopen maandag stelt de Staatssecretaris vooral het belang van de reiziger centraal. De SP onderschrijft dit belang maar vraagt zich ook af of deze Staatssecretaris oog heeft voor het belang van de werknemers. Zeker met de ambitie van dit kabinet voor Mobility as a Service hoop ik toch ook dat zij zich hard wil maken voor de werknemers, zodat zij niet als schijnzelfstandigen worden uitgebuit, waardoor de race to the bottom in de hele taximarkt zich verder doorzet. Graag een reactie.

Dan lightrail. Ook D66 heeft er al over gesproken. De afgelopen maanden is er vanuit de vervoersbedrijven en de verschillende wethouders uit de

Randstad flink gelobbyd voor meer investeringen. Afgelopen december hebben we bij de behandeling van het MIRT van de Staatssecretaris gehoord dat zij in de uitwerking van het Toekomstbeeld OV uit 2016 de opties voor lightrail gaat meenemen. Desondanks trokken vervoersbedrijven en wethouders gisteren wederom aan de bel. Pensioenfondsen staan te trappelen om te investeren, maar vooralsnog ligt er geen plan. Er ligt niks. Gaat het dan wel goed met de uitwerking, zo vraag ik de Staatssecretaris. Vandaag stond er in het NRC ook weer een bericht over lightrail, waarin lightrailexpert Van der Bijl aangeeft dat er geen afstemming is tussen de verschillende regio's. Is de Staatssecretaris bereid om de regie te nemen? Wanneer kan de Kamer concrete uitwerkingen tegemoetzien?

Voorzitter. Dan de wissels op het spoor. Nadat de eerste sneeuw was gevallen, bleken de nieuwe elektrische wissels niet te werken. ProRail zegt dat dit komt omdat er niet gecontroleerd is of ze wel zouden werken, maar via andere bronnen hoor ik dat het nieuwe systeem gewoonweg niet op het elektriciteitsnet was aangesloten. Kan de Staatssecretaris aangeven of alle vertraging van een paar weken geleden inderdaad kwam doordat een paar stekkers gewoon niet in het stopcontact zaten?

Voorzitter, ten slotte. Wij hebben eerder onze zorgen geuit over de btw-verhoging en de effecten hiervan op het ov. Onze zorgen worden gedeeld door OVNL, de branchevereniging voor alle openbaarvervoersbedrijven. Zij maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van het ov en de concurrentiepositie ten opzichte van bijvoorbeeld het wegverkeer. Heeft de Staatssecretaris zicht op de effecten van de btw-verhoging, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal dagelijkse reizigers in het ov in de toekomst? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat was kort en krachtig. Ik heb net gehoord van onze griffier dat de kwestie die u net even aanstipte, namelijk het wel of niet aangesloten zijn op het elektriciteitsnet, valt onder het AO Spoor. De Minister – sorry, de Staatssecretaris; ik noem haar nu ook al Minister – zal er in een later AO dus op terugkomen, maar u heeft de vraag hier gesteld. Ik geef graag het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer is optimistisch, rooskleurig zelfs. Goed regionaal ov past volledig in de trend van verdere verstedelijking en verduurzaming. GroenLinks juicht dit Toekomstbeeld OV ook toe. Sterker nog, verdere verstedelijking en verduurzaming zijn onmogelijk zonder goed ov. De mobiliteitsvraag blijft groeien, terwijl de rol van de eigen auto steeds kleiner zal worden. Met name nieuwe lightrailverbindingen kunnen grote hoeveelheden reizigers snel, comfortabel en voordelig verplaatsen in de sterk verstedelijkte regio's.

Door diezelfde verstedelijking zal de vraag naar ov op het platteland verder afnemen, terwijl bijvoorbeeld de vraag naar meer specialistisch of individueel ov door de vergrijzing steeds meer zal toenemen. Het toverwoord hierbij is MaaS, Mobility as a Service. Goed uitgevoerd kan dit een uitkomst voor tal van problemen bieden. Wat ons betreft is een risico hierbij dat dit een pseudoniem wordt voor bezuinigingen op het bestaande ov-netwerk. Hoe garandeert de Staatssecretaris dat de toegang tot en de bereikbaarheid met het ov niet worden aangetast?

De Staatssecretaris constateert in haar Kamerbrief dat het regeerakkoord in lijn is met het Toekomstbeeld OV en dat ze snel aan de slag wil. Dat klinkt goed en dat lijkt ons erg belangrijk. Wij maken ons echter wel zorgen over de onzekere financiering, want «in lijn met» betekent nog niet dat er ook budget is om al die mooie ambities en vergezichten uit te voeren. Net voor het reces hebben we het begrotingsdebat gehad. Daarin

zagen we tot onze spijt toch weer de traditionele keuze voor meer asfalt als voornaamste oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. Als deze Staatssecretaris serieus werk wil maken van het Toekomstbeeld OV en dit meer wil laten zijn dan een mooi vergezicht, moet de versterking van het ov ook meer prioriteit krijgen en benoemd worden als de oplossing voor het dichtslibben van Nederland. Wanneer kunnen we als Kamer hier concrete voorstellen voor verwachten? Hoe gaan we de NMCA zo aanpassen dat deze echte oplossingen reflecteert? Ik geef een concreet voorbeeld. Lightrailverbindingen zijn nodig, maar kosten miljarden. Een mogelijkheid voor additionele financiering zouden de pensioenfondsen kunnen zijn, zoals ook mijn collega's al aangestipt hebben en zoals gesuggereerd is door een aantal verkeerswethouders. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover deze mogelijkheid? Wat zijn de beperkingen van deze mogelijkheid, gezien het feit dat een aantal vervoersbedrijven in handen zijn van de overheid?

Naast een investering voor aanleg is natuurlijk veel geld voor onderhoud nodig. Hoe zorgen we ervoor dat we niet een heleboel geld lenen voor een investering zonder dat we de budgetten hebben voor het onderhoud op lange termijn? We zien nu al dat de groei van de reizigersaantallen in het ov flinke extra onderhoudskosten met zich meebrengt, waar onvoldoende in is voorzien. Onderhoudsbudgetten zijn niet gekoppeld aan reizigersaantallen en gereden kilometers. Het ov wordt dan slachtoffer van zijn eigen succes. Dat kan toch nooit de bedoeling zijn. Hoe worden gelden voor onderhoud gegarandeerd en verdeeld? Hoe is de verdeling tussen gelden voor onderhoud en investeringen? Zijn die in balans? Hoe is de verdeling tussen onderhoudsgelden voor ProRail en de andere ov-bedrijven? Waar is die verdeling op gebaseerd? Klopt het dat we met de investeringen uit het regeerakkoord vooral bestaande gaten in het onderhoud vullen of leggen we net als bij de snelwegen nieuwe lijnen aan zonder dat er in het onderhoudsbudget is voorzien?

Ik heb ten slotte nog een paar concrete vragen. In 2025 moeten alle nieuwe bussen zero-emissie zijn. Ziet de Staatssecretaris kansen om dit de komende jaren te versnellen en aan te jagen? Wat zijn de tussenstappen? Wat is daarvoor nodig?

We hebben het gehad over fietsen als belangrijke schakel. Ov-fietsen zijn daarin wat ons betreft cruciaal. De ov-fiets is een groot succes, zelfs zo'n groot succes dat reizigers soms naast een fiets grijpen. Heeft de Staatssecretaris een beeld van hoe de vraag naar ov-fietsen zal blijven groeien en hoe we ervoor zorgen dat we in deze groeiende vraag blijven voorzien? Ten slotte een punt dat ook door mijn collega's is aangebracht. We maken ons grote zorgen over de gevolgen van de btw-verhoging voor het ov. Ov-bedrijven vrezen dat die heel veel reizigers gaat kosten. Hoe gaat de Staatssecretaris dit voorkomen? Is dit niet precies het tegenovergestelde van wat we proberen te bereiken, namelijk om mensen zo duurzaam mogelijk van A naar B en verder te brengen? Dat is en blijft een grote uitdaging.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Toch maar even kort: het winterprogramma. Het staat niet op de agenda. Het is ook wel bijzonder dat mijn collega's erover begonnen. Wij als PVV hadden graag het winterprogramma vóór de winter behandeld. Mijn collega's stelden voor om dit na de winter te doen. Tegen mijn collega van de SP zou ik willen zeggen: ik denk dat de stekker wel in het stopcontact zat, maar ik verwacht eigenlijk dat meneer Van Boxtel er 100% winst op heeft gezet en dat het daar waarschijnlijk is misgegaan. Maar goed, daar hebben we het later nog over.

Voorzitter. Iedereen is natuurlijk voor een veilig ov. Althans, dat zou je denken. De diverse rapporten over sociale veiligheid in het openbaar vervoer geven echter een ander beeld. Zo wordt het ov-reisverbod door slechts vijf van de negen vervoerders toegepast en weigeren een aantal vervoerders om hun data over sociale veiligheid te delen, bijvoorbeeld door middel van het TRIAS-data-analysesysteem. In het rapport Verkenning informatie-uitwisseling sociale veiligheid in het openbaar vervoer en politie staat letterlijk dat men terughoudend is om informatie te delen omdat er bedrijfseconomische belangen zijn bij vervoerders, omdat sprake is van een concurrentiebeding, omdat de ideeën van vakbonden en organisaties van medewerkers verschillen en omdat de politiek een rol speelt. Wat voor drogredenen worden hier nu precies aangevoerd? Ik weet dat er in het ov een keiharde concurrentiestrijd gaande is, waarbij er tussen de onderlinge vervoerders veel wantrouwen is, maar die mag natuurlijk nooit ten koste gaan van de veiligheid van hun eigen medewerkers. Het lijkt mij dan ook sterk dat vakbonden of organisaties van medewerkers tegen een landelijk systeem zijn waardoor hun eigen veiligheid verbetert. Het was nota bene de motie-Belhaj/Van Helvert die eind 2016 bijna Kamerbreed werd ondersteund om in ieder geval naar één systeem toe te gaan. Kortom, ik vraag de Staatssecretaris wat de echte reden is voor de NS en de stadsvervoerders om dit landelijke systeem vooralsnog te blokkeren. Het is al ontwikkeld en ingevoerd op 17 van de 35 concessies. Er zijn voor deze bedrijven verder geen kosten aan verbonden, dus wat let hen verder nog?

Voorzitter. Het voordeel van één landelijk systeem is dat in de eerste plaats de versnippering en verkokering van informatie wordt tegengegaan. Daarbij kan deze informatie ook gebruikt worden om verdere preventieve maatregelen in te voeren. Dat is nodig ook, want het streven van zo'n 3.400 klasse-A-incidenten in het ov in 2018 is wat de PVV betreft veel te hoog. Dat zou betekenen dat er iedere dag bijna tien buschauffeurs, trambestuurders of conducteurs geconfronteerd worden met geweldsdelicten of andere delicten met een hoge impact. Dat kan toch niet? De PVV wil er daarom bij de Staatssecretaris op aandringen dat er zo snel mogelijk één landelijk datasysteem komt van sociale veiligheid in het ov en dat het ov-reisverbod met behulp van het systeem landelijk wordt toegepast, waardoor het veel efficiënter is. Bovendien kunnen met behulp van één systeem dataprofielen worden opgesteld, waardoor de sector veel passendere en gerichtere controles kan invoeren, wat de pakkans vergroot. Is de Staatssecretaris dit met de PVV eens en, zo ja, wil zij dit met alle vervoerders realiseren?

Naast een veiliger ov is er ook steeds meer behoefte aan een flexibeler ov. De huidige beperkingen van het concessiesysteem zijn ook de PVV niet ontgaan. Op een verdere flexibilisering die beter aansluit op de mobiliteitsbehoefte van de reiziger zijn we dan ook niet tegen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is wel dat deze niet ten koste mag gaan van het vervoersaanbod en deze geen prijsstijgingen met zich mee mag brengen. Een voorbeeld. De laatste, lege bus die in mijn dorp om 22.00 uur gaat, mag best vervangen worden door een klein busje op afroep, maar dit mag mij niet meer kosten en ik moet er ook op kunnen rekenen dat dit op de afgesproken tijd beschikbaar is. Hoe ziet de Staatssecretaris dit voor zich? Verder wordt dit gesteund vanuit de vervoerders, maar hoe zit het bijvoorbeeld met de taxibranche? Eerdere vernieuwingen, zoals Uberpop, werden niet bepaald met enthousiasme ontvangen. Ik kan mij dus voorstellen dat ze er niet blij mee zijn als vervoerders hun lege bussen vervangen door een soort van goedkope taxidienst en dat er bovendien nog wat wettelijke obstakels voor zijn. Dat mag overigens wat de PVV betreft nooit een reden zijn om een beter en voordeliger mobiliteitsstelsel voor iedereen te realiseren. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij hierover denkt.

Dank je wel.

De voorzitter:

U heeft nog een interruptie van de heer Jetten van D66.

De heer Jetten (D66):

Allereerst complimenten voor de heel mooie inbreng van de heer Van Aalst. Ik kan mij op bijna alle punten bij hem aansluiten. Dat gebeurt niet vaak. Ik wil toch graag even doorgaan op de flexibilisering. De heer Van Aalst zei terechte dingen over de betaalbaarheid van een flexibeler openbaar vervoer, maar we zien nu ook een aantal pilots, bijvoorbeeld in de regio Eindhoven en Arnhem-Nijmegen, waar Breng een flexibele service aanbiedt die wel wat duurder is dan de reguliere bus, maar waar echt massaal gebruik van wordt gemaakt door ouderen, die zeggen: ik betaal graag een eurootje meer, zodat ik echt van mijn voordeur naar een andere voordeur kom. Ziet de heer Van Aalst ook mogelijkheden om beide soorten naast elkaar te laten bestaan, dus een betaalbaar, misschien kleinschaliger ov-aanbod, maar daarbovenop nog extra concepten die de vervoerders kunnen aanbieden waar je als reiziger zelf voor kunt kiezen als je er wat meer voor wilt betalen?

De heer Van Aalst (PVV):

Jazeker, ik denk inderdaad dat beide vormen mogelijk zijn. Wij zouden er in eerste instantie voor kiezen om vooral proberen te voorkomen dat er prijsstijgingen voor de reiziger ontstaan, maar ik denk dat deze vormen zeker naast elkaar zouden kunnen bestaan. Als mensen bereid zijn om daar meer voor te betalen, zie ik daar geen enkel probleem in. Mijn collega begon al heel mooi door te zeggen dat we het niet zo heel vaak eens zijn, dus ik begon mij al zorgen te maken over wat ik vandaag verkeerd gedaan zou hebben omdat we het vandaag wel eens zijn, maar het lijkt erop dat mijn collega van D66 ons vandaag een keer steunt. Dat is mooi.

De voorzitter:

De heer Van Aalst is daarmee aan het eind van zijn betoog. Dat was ook mooi binnen de tijd. Dank u wel. Ik ga naar de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het voordeel en misschien ook wel het nadeel van het spreken aan het einde van de inbreng van de Kamer is dat allerlei punten die ik al op papier had, waarschijnlijk ook al door collega's zijn genoemd. Dat merkten we net ook bij collega Van Aalst. Ik zal mijn betoog opsplitsen in drie onderdelen: het openbaar vervoer, de ov-chipkaart en tot slot de taxi.

We merken dat de druk op het openbaar vervoer enorm toeneemt. Steeds meer mensen maken er gelukkig gebruik van. We zien bijvoorbeeld dat er veel knelpunten zijn. We zien dat trams en bussen op dit moment overvol raken, waardoor op het moment dat men op zo'n halte staat, het weleens kan voorkomen dat men moet wachten op de volgende tram of bus.

Vervolgens zie je in de dunbevolkte gebieden – ik woon zelf in het noorden van Nederland – dat het aantal bussen afneemt dan wel dat er soms een of twee mensen in zo'n heel grote bus zitten. Ik deel de aanbeveling van de Staatssecretaris dat in deze gebieden juist de nieuwe deelconcepten, dus taxidiensten, zelfrijdende busjes, elektrischefietsvoorzieningen en andere innovatieve oplossingen, misschien aangeboden kunnen gaan worden in de toekomst. Ik hoor graag van de Staatssecretaris – zij heeft daar al stukken over geschreven – welke kant het daar op zou kunnen gaan.

Wel ben ik benieuwd hoe de Staatssecretaris de toegenomen druk in de steden wil gaan opvangen. We hebben net al de voorbeelden voorbij horen komen van lightrail. Ik zie dan ook alweer onmiddellijk de gulzige

blikken van partijen op de pensioenpotten. U zult ongetwijfeld van mij kunnen aannemen dat de VVD zegt dat men zelf over de pensioenen gaat. Dat zijn andere partijen die dat met elkaar kunnen bespreken. Die kijken ook altijd naar rendementen. Laat het ook gewoon daar waar het hoort, en dat is dus bij de partijen die zelf over de pensioengelden gaan. Zij kijken zelf wel hoe ze die gelden kunnen investeren.

De **voorzitter**:

Dat roept op tot een interruptie van de heer Jetten.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat vermoedde ik al.

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het eens met de heer Ziengs dat de pensioenfondsen er zelf over gaan waar ze in willen investeren, dat zij verantwoordelijk zijn om een bepaald rendement te halen en dat we ze niet gaan verplichten om te investeren in Nederlandse lightrail. Maar nu zijn het de pensioenfondsen zelf die aangeven daar wel in brood in te zien en dat wel te willen. Wilt u dan wel de Staatssecretaris de ruimte geven om met de pensioenfondsen het gesprek te voeren en te vragen wat ze nodig hebben om daadwerkelijk die keuze te maken, zodat de Staatssecretaris die investeringen eventueel kan aanjagen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat lijkt me logisch. Als sinterklaas langskomt met een zak vol cadeautjes, dan zeg ik ook niet: ga mijn deur voorbij. Wat dat betreft is de boodschap aan de Staatssecretaris dat zij het cadeau niet voorbij moet laten gaan als dat voorbijkomt.

Dan een ander punt: het winterweer. We hebben het allemaal al benoemd en het komt ook nog terug bij het AO Spoor. Ik heb mijn irritatie al kenbaar gemaakt, ook richting de media, omdat ikzelf op een zeker moment vierenhalf uur onderweg was naar een plek waarvan ik later constateerde dat ik wel op tijd was geweest als ik mijn auto gewoon meegenomen had. Het is altijd goed dat je daar toch alert op bent. Dit betekent ook dat het mooi zou zijn dat als dat weeralarm afgegeven wordt, de busmaatschappijen kijken of ze alsnog op een andere manier bussen kunnen laten rijden om de mensen niet bij de haltes te laten staan. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij daarover denkt.

Verder heb ik wat schriftelijke vragen gesteld over oudejaarsavond.

Mensen komen die avond aan op Schiphol en staan daar om 21.00 uur zielsverloren en denken: verrek, er rijden helemaal geen treinen en bussen meer. Het zou toch fijn zijn als we daar wat meer mogelijkheden in bieden. In deze tijd is het echt niet meer zo dat iedereen om 20.00 uur zegt: we leggen het allemaal maar neer. Er zijn vast wel mogelijkheden. Ik wil daarop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter, dan de ov-chipkaart. De intentieverklaring die de vervoerders hebben gegeven met betrekking tot de open informatiehuishouding, kent nog wat haken en ogen. Dat is hier ook door anderen ook al genoemd. Ik vraag mij af of de Staatssecretaris tevreden is met de invulling van haar eigen motie destijds. Het businessmodel dat wordt ontwikkeld voor het verkopen van geanonimiseerde reizigersdata is namelijk niet openbaar gemaakt. Net als de collega's vraag ik mij af of het systeem van Translink dat zorg gaat dragen voor de informatieverbreiding en de anonimisering wel hiervoor geschikt is, nu het ook reisplanner 9292 wil overnemen. Andere spelers op de markt hebben logischerwijze ook goed geld over voor deze data en willen toegang.

Mijn laatste punt betreft de taxi's. Dat is een punt over Uber. Dit werd net al op een andere manier aangevlogen door de SP. Wij zien Uber als een innovatief taxibedrijf dat het gebruik van taxi's toegankelijker maakt voor

een grote groep mensen, dus het zou een welkome aanvulling kunnen zijn in de taxiwereld. Maar misstanden en het achterhouden van gegevens, waarmee Uber in het nieuws was deze week, zijn een blamage. Daar hebben wij echt geen begrip voor. Ik wil de Staatssecretaris vragen of hier sprake is van strafbare feiten. Zo ja, wil zij dit met haar collega's opnemen om na te gaan of dit aangepakt kan worden? Het kan niet zo zijn dat er met list en bedrog zaken gedaan worden in deze wereld.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer Ziengs. U was ook mooi ruim binnen de tijd. We schorsen de vergadering voor een minuut of vijf, zodat de Staatssecretaris even kan overleggen.

De vergadering wordt van 10.44 uur tot 10.52 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Misschien is het een beetje op het randje van wanneer het nog kan, maar nu we hier voor het eerst weer bij elkaar zijn in deze setting, wens ik u allemaal nog een heel erg mooi 2018. Ik kijk uit naar een heel prettige samenwerking, naar scherpe vragen natuurlijk, maar ook naar creatieve ideeën om met elkaar Nederland zo goed mogelijk in beweging te houden. Als uitzondering op de regel, voorzitter, richt ik me ook even tot de mensen die op de publieke tribune zitten. Ik wil hun ook graag nog een heel prettig en mooi 2018 wensen.

Het is een jaar waarin we veel gaan doen. Terecht hoor ik van de Kamerleden de oproep: laten we aan de slag gaan. Die ambitie deel ik. Daarom ben ik ook absoluut van plan, zo zeg ik meteen in antwoord op een concrete vraag van een aantal van de Kamerleden, om het komende halfjaar, samen met alle partijen die ik daarvoor nodig heb, de manier waarop we Nederland op het gebied van het ov in beweging gaan houden, concreet uit te werken. Want de economie groeit. Dat is natuurlijk goed nieuws, maar dat betekent ook dat de vervoersvraag sterk stijgt. We gaan dus alles nodig hebben. Dat zie je ook terug in het regeerakkoord. We zullen op de wegen een aantal echt grote knelpunten moeten gaan aanpakken. We zullen moeten zorgen dat we het geld dat we besteden aan het ov zo effectief mogelijk besteden. Dat betekent voor de regio iets anders dan voor de Randstad, maar in beide regio's zullen we daar oplossingen voor moeten vinden.

De fiets gaat een belangrijke plek krijgen. Het is misschien wel mooi om nog even te memoreren dat ik gister in Utrecht aan Houten de mooie prijs van Fietsstad 2018 heb mogen uitreiken. Die prijs hadden ze dik verdiend. Ze waren al een keer fietsstad tien jaar geleden en hebben hun ambities structureel doorgezet. Dat geldt overigens ook voor de andere genomineerden, want die hadden ook allemaal prachtige resultaten. De fiets is echt een structureel onderdeel van de mobiliteitsoplossingen. Ik denk dat we daar staan. Wanneer we kijken naar de toekomst, moeten we de fiets echt serieus meenemen als onderdeel van onze mobiliteitsoplossingen. Dan het Toekomstbeeld OV. Ik ben heel blij met alle positieve reacties van de Kamerleden op hetgeen geschetst is in dat toekomstbeeld. Het is altijd wel een mooie testcase. Ik let dan op de bewoordingen die worden gebruikt. Aan de ene kant hoor ik: is het geen utopie, is het niet rooskleurig? Dat zei GroenLinks. Dan denk ik: volgens mij hebben wij met elkaar echt een ambitieus plan neergezet. En een ambitieus plan betekent dat je nog met elkaar moet gaan werken aan de realisatie daarvan. Als we het nu al wisten, is het niet ambitieus genoeg. De uitdaging is groot en voor een aantal punten zullen we de oplossing nog moeten vinden. Daar

wil ik eerlijk over zijn. Het is ook zo dat de wensen altijd eindeloos zijn, maar dat het budget dat niet is. We moeten dus met elkaar scherpe keuzes maken en heel creatief nadenken: hoe maken we zo veel mogelijk van het geld dat we hebben? Dat is precies de reden waarom we niet al in december een aantal projecten hebben goedgekeurd. Ik wil echt samen met de partners kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we die euro's voor het ov zo goed mogelijk uitgeven met zo veel mogelijk effect voor de reiziger. Want daar doen we het voor.

Er is veel gerefereerd aan lightrail. Lightrail is natuurlijk een middel en geen doel op zich. Ik wil heel graag met de steden, de provincies en de regio's een programma maken waarbij we ook kijken naar de plek van de lightrail daarin. Want dat het een ontzettend aantrekkelijk idee is, snapt iedereen. Waarom is het zo'n aantrekkelijk idee? We hebben een heel mooi voorbeeld daarvan: de RandstadRail. Die is een groot succes. Een van de factoren voor het succes van de RandstadRail is dat er tegelijkertijd is gekeken naar nieuwe woningbouw: die zou langs de RandstadRail plaatsvinden. We weten allemaal dat er nog heel veel mensen richting de Randstad komen, dus hoe gaan we de combinatie maken van die opgaves, woningen en openbaar vervoer heel makkelijk, heel toegankelijk dicht bij elkaar? Daarom is ook de Minister van BZK betrokken bij het opstellen van de programma's met de regio's. Dat kost allemaal iets meer tijd dan meteen een handtekening zetten onder een budgetaanvraag. Die tijd wil ik nemen, omdat ik dat geld zo goed mogelijk wil uitgeven. Maar ik heb ook haast. Daarom werken we daar het komende halfjaar aan. Ik hoop u voor de zomer te kunnen zeggen wat de outline van die plannen is.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank voor het antwoord. Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris hier voortvarend mee aan de slag gaat. Ook BZK wordt erbij betrokken, omdat het onderwerp «ruimtelijke ordening» nu toch aan die kant zit. Wij zijn ook erg voorstander van het motto «eerst bewegen, dan bouwen», dus in die zin ben ik blij. Kunnen wij hieruit concluderen dat de Staatssecretaris hierop de regie gaat nemen en zelf actief aan de slag gaat om die gesprekken de komende maanden te voeren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het antwoord daarop is: ja. Na de afgelopen ronde bestuurlijk overleg hebben we gezegd: we gaan extra bestuurlijk overleg voeren om met elkaar die samenhang precies uit te werken. We gaan ook zo veel mogelijk in samenhang kijken naar de investeringen die in wegen en in ov gedaan worden. We moeten dus echt bekijken wat de problematiek in de regio is. De potjes zijn verdeeld. Dat is helder vastgelegd in het regeerakkoord. Dat was ook een vraag: gaat u geld verschuiven? Nee, dat gaan we niet doen; daar kunnen we helder over zijn. Er is een afspraak gemaakt in het regeerakkoord over de manier waarop we het geld de komende periode verdelen, maar de Minister en ik gaan wel samen de spelregels voor de periode na 2030 opnieuw tegen het licht houden. Want we willen het geld niet steken in input, maar we willen zorgen dat we het geld zo goed mogelijk besteden, met maximaal effect. Daarom wordt het Infrastructuurfonds omgevormd tot een mobiliteitsfonds, waarin we al dit soort aspecten kunnen meenemen. Van het geld dat we deze periode hebben, willen de Minister en ik allebei graag zo effectief mogelijk gebruikmaken. We willen zaken dus echt integraal bekijken; dat is ook de afspraak die we hebben gemaakt met de regio's.

De voorzitter:

Ik kreeg de indruk dat u klaar was met dit deel van uw beantwoording, maar ik zie dat de heer Laçin een vervolgvraag heeft.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, nu we het toch over lightrail hebben, heb ik nog een vraag. Daar is ook door de heer Jetten en door mij aan gerefereerd. Mijn vraag gaat over de pensioenfondsen. O, wilde u daar nu op komen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja.

De heer **Laçin** (SP):

Dan wacht ik even uw antwoord af.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat scheelt de heer Laçin misschien weer een interruptie in het lijstje interrupties dat u hem toestaat, voorzitter.

De afgelopen dagen zijn er in de pers heel positieve berichten verschenen vanuit de regio's en ook vanuit de pensioenfondsen. Zij erkennen het belang en de potentie van dat soort lightrailverbindingen en willen ook meedenken over hoe we dingen mogelijk maken. Daarom begon ik even bij het budget. Ik heb wat ik heb. Van één euro maak ik er niet zomaar twee, tenzij we er via cofinanciering en slimme financieringsconstructies meer van kunnen maken. Ik ben uiteraard bereid om al die mogelijkheden te onderzoeken en creatief en out of the box te denken om van het geld dat ik heb, zo veel mogelijk te maken, met zo veel mogelijk effect voor de reiziger en de groeiende vervoersvraag.

De **voorzitter**:

Daarover is een vervolgvraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een van de redenen waarom ik in mijn bijdrage het woord «rooskleurig» noemde, is dat je, als je heel grote ambities neerlegt maar eigenlijk een heel beperkt budget hebt, mensen wellicht iets voorspiegelt wat prachtig is, maar eigenlijk geen flauw idee hebt van hoe je er gaat komen. Mijn vraag is eigenlijk: in hoeverre denkt de Staatssecretaris dat het Toekomstbeeld OV 2040 met de huidige budgetten voor ov echt een realiteit kan worden? Is de Staatssecretaris bereid om, als ze over een halfjaar met die concretisering komt en als zo direct dat mobiliteitsfonds er is, de indicatie te geven dat ov toch echt prioriteit moet krijgen in de manier waarop we Nederland bereikbaar houden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Om met het laatste te beginnen: het ov zal absoluut een prioriteit zijn in de manier waarop we Nederland bereikbaar houden. We hebben de auto, het ov en de fiets. Dat zijn de smaken. Ik zei net al: we hebben en-en-en nodig. Het is interessant om te zien dat de verschillende modaliteiten naar elkaar toe aan het bewegen zijn. Er gebeurt ontzettend veel, van deelauto's tot nieuwe mobiliteitsconcepten waarbij je bijvoorbeeld eerst met een taxi thuis wordt opgehaald om naar een busstation gebracht te worden. Er zijn allerlei dingen in beweging. Dus ja, het ov is absoluut een prioriteit, maar we moeten ons ook realiseren dat je op sommige plekken een auto echt nog gewoon nodig hebt. Het is dus ook niet zo dat we alles heel makkelijk met het ov zullen kunnen doen. We zullen voor de grote vraag die er is echt en-en-en nodig hebben. Dan is de laatste «en» voor mij natuurlijk de fiets; dat wil ik toch nog een keer gezegd hebben.

Dan het eerste punt. Ik vind het een prachtige ambitie. Met de investeringen die dit kabinet doet, denk ik dat we een trendbreuk realiseren, want voor het eerst is er weer een bedrag van 2 miljard aan extra investeringen

in het ov. De uitdaging is om er zo veel mogelijk van te maken. U zult zien dat ik daar hard achteraan ga, met de pensioenfondsen en de regio's. Gelukkig, zo zeg ik tegen mevrouw Kröger, hangt het niet alleen af van het geld dat dit kabinet ter beschikking heeft om in 2040 iets gerealiseerd te hebben, maar de richting moet helder zijn. We zullen het moeten doen, omdat we nou eenmaal die groeiende vervoersvraag hebben. We zullen daar dus met elkaar oplossingen voor moeten vinden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de Staatssecretaris en-en-en schetst. Ik begrijp ook dat we al die smaken nodig hebben, maar in een toekomstbeeld voor het ov waarin je gaat voor klimaatneutraal en duurzaam vervoer, met name in gebieden met een sterke verstedelijking, behoeft ov wel meer prioriteit dan het nu krijgt. Ik begrijp dat in het regeerakkoord dingen zijn vastgelegd, maar in de vooruitblik naar 2040 is het belangrijk om het ov de positie te geven die het nodig heeft. Ziet de Staatssecretaris de mogelijkheid om dat over een halfjaar, als ze met het concrete plan komt, ook te benoemen, zodat we ook die richting inzetten? Het gaat dan dus om dé prioriteit voor het ov, voor investeringen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De Minister en ik willen dit jaar de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een mobiliteitsfonds gaan vormgeven. Dat zal nog niet voor de zomer klaar zijn, maar dit jaar willen we daar wel echt mee aan de slag, met alle partijen die we daarvoor nodig hebben. Daarover komen we dus zeker nog te spreken.

Ik wil mevrouw Kröger toch nog even wijzen op het feit dat de verschillende modaliteiten naar elkaar toe groeien. In het kader van duurzaamheid kan door de groei van het aantal elektrische voertuigen ook het autoverkeer een andere plaats gaan innemen dan wanneer je het alleen maar hebt over benzine en diesel versus een trein op windenergie. Ook daar zie je dus dat er heel grote ontwikkelingen zijn, die we allemaal mee moeten wegen om te kijken hoe we in Nederland met de budgetten die we hebben de reiziger zo goed mogelijk kunnen bedienen in zijn reizigersvraag. Dat is de ambitie van de Minister en mij samen. Nogmaals, over de omvorming van het Infrastructuurfonds tot een mobiliteitsfonds, wat volgens mij een heel belangrijke discussie is voor de toekomst, komen we zeker nog met elkaar te spreken.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik bespreek eerst even een paar punten op hoofdlijnen. Daarna kom ik nog terug op detailvragen die gesteld zijn, dus mocht u denken dat ik een belangrijke vraag van u vergeet: daar kom ik straks op terug, want ik heb die vragen in een apart mapje. Maar ik vond het belangrijk om eerst het algemene kader met u te delen, omdat daar veel vragen over gesteld waren.

Voorzitter. Een tweede pakket vragen betrof sociale vragen. Nogmaals, ik kom op specifieke vragen nog terug, maar ik wil de Kamer absoluut laten weten dat ik dit onderwerp ontzettend belangrijk vind. Je moet in het ov veilig kunnen reizen en werken. Ook als je een beperking hebt, moet je er gemakkelijk aan deel kunnen nemen. Wat mevrouw Van Brenk zei over subjectieve veiligheid vond ik een heel interessante verbreding van de discussie. Het gaat niet alleen om de fysieke veiligheid, maar ook om het gevoel van veiligheid. Dus wat kunnen we er nog meer aan doen om het gevoel van veiligheid van reizigers in het ov te vergroten, waarbij we ook denken aan misschien minder voor de hand liggende oplossingen? Ik

vond dat een interessante gedachte en ik zal er zeker over nadenken wat we hiermee kunnen; dat zeg ik graag toe aan mevrouw Van Brenk. Over het winterweer zijn inderdaad schriftelijke vragen gesteld. De beantwoording daarvan is bijna klaar, maar ik dacht: wellicht komen er uit dit AO nog een aantal aandachtspunten naar voren. Na de vorige keer dat we hier met elkaar een lang debat voerden, het notaoverleg MIRT, heb ik ProRail gevraagd om een evaluatie van de situatie die we hebben gehad. Ik ga hun een aantal vragen stellen over de wissels en ik ga hun vragen of ze op schema lagen, hoe die storingen toch nog hebben kunnen plaatsvinden en wat ze daarvan geleerd hebben. Dat past ook allemaal bij de cyclus die we met de NS en ProRail structureel hebben afgesproken. We moeten natuurlijk wel weten wat er mis is gegaan en hoe, en of het nu allemaal op orde is. Dat willen we weten. Ook willen we weten of het voor de volgende jaren op orde is, want dit is een langjarig programma. Nogmaals, ik kom daar bij de beantwoording van de Kamervragen op terug, als ik de evaluatie van ProRail heb gekregen. Wellicht heeft u nog punten waarvan u wilt dat ik die meeneem in de vragen aan ProRail, voor die evaluatie. Dat kan ik dan altijd nog doen.

De voorzitter:

Ik zie dat dat het geval is bij de heer Von Martels van het CDA, dus ik geef hem graag het woord.

De heer Von Martels (CDA):

De Staatssecretaris geeft zelf al aan dat het winterweer een zware wissel trekt op het spoor. Ik vraag me af hoe zij de gesprekken met ProRail nou ingaat, want het is toch eigenlijk onvoorstelbaar dat dit gesprek opnieuw gevoerd moet worden, terwijl we jaar in, jaar uit weten wat ons te wachten staat. Ik kan me dus voorstellen dat haar toon richting ProRail niet al te mild zal zijn. Of wel?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Je moet in je toon altijd effectief zijn. Dat zal ik zeker zijn in dezen. Het is een langjarig programma, dus inderdaad spreken we hier niet voor het eerst met ProRail over. Er is een langjarig programma afgesproken voor de aanpassing van de wissels. We weten dat het een probleem is als je wissels niet kunt verwarmen. We hebben ongeveer 7.000 wissels in Nederland. Daarvan liggen er ongeveer 5.500 op echt cruciale plaatsen. Al die wissels worden verwarmd. Dat gebeurt voor een deel met gas. Ik zag in de vragen dat er natuurlijk behoefte is – die is er bij ons allemaal – om de verwarming duurzamer en vooral ook effectiever te maken. Daar wordt aan gewerkt. Er vindt een vervanging plaats als de wissels aan het einde van hun levensduur zijn. Ik zal daar in de beantwoording van de Kamervragen nog meer in detail op ingaan. Ik ben natuurlijk geïnteresseerd in de vraag of er een versnelling mogelijk is, met name op cruciale plaatsen. Dat zijn allemaal zaken die ik aan ProRail zal vragen. Vervolgens zal ik daarop bij u terugkomen. We willen dit allemaal zo goed mogelijk geregeld hebben. We gaan niet over het weer, maar we gaan wel over de wissels. We moeten ervoor zorgen dat het spoor zo goed mogelijk op orde is. De heer Ziengs heeft vastgestaan en ook mijn eigen dochter stond vast bij een bushalte, want alle bussen reden door. We hebben nog wel gesprekken te voeren over de vraag hoe mensen in dit soort situaties thuiskomen. Ik wil graag nog eens herhalen wat ik tijdens het notaoverleg ook heb gezegd. Die dag stonden mensen in de sneeuwstorm buiten, terwijl wij hier met elkaar vergaderden. Ik wil mijn respect en waardering uitspreken voor al die mensen die toen de boel in de lucht hebben gehouden en de wissels warm hebben gehouden, zodat uiteindelijk al die reizigers toch zijn thuisgekomen.

Voorzitter. Ik kom nu op de wat meer specifieke vragen die zijn gesteld over de verschillende onderwerpen. Ik begin met lightrail en het

Toekomstbeeld OV. Daar zijn misschien een paar punten blijven liggen. Daarna ga ik in op sociale veiligheid, ov-chip en overige vragen. De kosten voor beheer, onderhoud en vervanging zijn een belangrijk onderdeel, dat veel leden hebben aangestipt, onder anderen de heer Jetten, de heer Von Martels en mevrouw Kröger. Je moet structureel rekening houden met beheer, onderhoud en vervanging, absoluut. Ook bij nieuwe projecten moet dat gebeuren. We zien een problematiek ontstaan. Die zie ik in mijn eigen begroting, maar die speelt zich natuurlijk ook af in de regio's. Het gaat om oplopende kosten. De economie trekt aan. Dat betekent dat de markt schaarser en krupper wordt en dat heeft een effect. Dit is een opgave die ik herken. Ik zal samen met de regio's bekijken op welke manier we daar een mouw aan kunnen passen, vertellen welke lessen we geleerd hebben van het omlaagbrengen van de structurele kosten en nagaan hoe zij daar eventueel hun voordeel mee kunnen doen, opdat we meer inzicht krijgen in de problematiek, ook in relatie tot de investeringen die we allemaal graag willen doen met elkaar. Maar de basis moet op orde zijn. Dat betekent dat geld voor beheer, onderhoud en vervanging gewoon gereserveerd moet worden, structureel. Het is een structurele kostenpost. Daar moeten we structureel rekening mee houden. Ook van eventuele nieuwe investeringsprojecten moet dat een structureel onderdeel zijn. Volgens mij heb ik daarmee de vragen over lightrail en Toekomstbeeld OV beantwoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik probeer even iets scherper te krijgen wat de Staatssecretaris nu zegt. Hoe wordt dit vastgelegd? Nu is het onvoldoende geborgd. Het gebruik van ov, dus het risico op slijtage et cetera, wordt niet voldoende meegenomen in de kosten. Dat moet vastgelegd worden. Gaat de Staatssecretaris dit vastleggen in een akkoord met de vervoerders? Hoe moet ik dit voor me zien? Hoe zorgen we ervoor dat dit gewoon goed geregeld is en dat bij investeringen zeker is dat er geld is voor onderhoud?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik doe dat natuurlijk zelf voor mijn eigen begroting. Daarnaast zijn de steden en de regio's verantwoordelijk voor hun eigen begroting. Maar ik deel graag met hen de lessen die ik heb getrokken ten aanzien van de vraag hoe je dat op een goede manier kunt doen, opdat zij er ook hun voordeel mee kunnen doen. Ik ga zeker met ze in gesprek, maar het is niet aan mij om hun begroting vast te stellen. Ze zijn met deze problematiek naar mij toe gekomen en ik herken die problematiek. Daarom zullen we in goede samenwerking proberen om hen te helpen dat zo goed mogelijk structureel te verankeren, mede op basis van onze inzichten vanuit onze eigen begroting en het hoofdspoor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat dat hun eigen begroting is. Het delen van lessen. En dan? Er wordt aangegeven dat er een problematiek is die moet worden opgelost. Kennelijk is er meer nodig. Ik heb er toch behoefte aan dat de Staatssecretaris schetst wat dat «meer» is, ook voor haar eigen begroting, aangezien dat ook een issue blijft. Wordt dat op een bepaalde manier beter verankerd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De verankering van mijn eigen begroting doe ik via reservering. Alle begrotingsstukken worden altijd met de Kamer gedeeld. Dan kan zij ook controleren of ik daarvoor voldoende geld heb gereserveerd. Als u zegt dat daarvoor meer geld gereserveerd moet worden, kunt u aangeven wat er geschrapt moet worden. Het budget blijft immers gelijk. Ik heb een reservering ingeboekt, omdat ik het belangrijk vind dat we dit structureel aanpakken. Ik ga niet over de begroting van de regio's. Dat is hun eigen

verantwoordelijkheid. Ik kan dus niet voor de regio's vastleggen hoe zij beheer en onderhoud in hun begroting meenemen. Wij voeren wel samen met de vervoersregio's een analyse uit van de oorzaken en gevolgen, zodat we meer inzicht krijgen. Nogmaals, de lessen die ik van mijn eigen begroting heb geleerd, deel ik graag met de regio's. Hoe kun je dingen efficiënter maken? Waar moet je rekening mee houden? Dan heb je de kennis om een en ander op een goede manier vorm te geven en kom je later niet voor verrassingen te staan. Dat is wat ik kan doen. Ik heb regelmatig een gesprek met de regio's. Daarin nemen we dit ook mee, maar uiteindelijk is het aan de regio's om zelf een eigen, sluitende begroting op te stellen. In die verantwoordelijkheid kan ik natuurlijk niet treden.

Overigens heb ik op 19 december nog een brief gestuurd die onder andere hierover gaat. Als u naar aanleiding daarvan of van dit overleg nog vragen hebt, kunnen we daarover bij het volgende AO Spoor verder spreken.

Een belangrijk punt is de informatiedeling tussen de vervoerders onderling en de politie: dat ene landelijke systeem waarover een zeker Kamerlid ooit een motie heeft ingediend en dat nog regelmatig is opgepakt. In december 2017 heb ik samen met de Minister van JenV een verkenning naar informatie-uitwisseling tussen vervoerders en politie aan de Kamer verzonden. De behoefte blijkt uiteen te lopen, zoals een aantal Kamerleden ook zei. Vervoerders en politie weten elkaar goed te vinden en wisselen op uiteenlopende manieren informatie uit. Op onderdelen worden mogelijkheden voor verbetering gezien. Vervoerders hebben behoefte aan een landelijk werkend data-analysesysteem. Ik begrijp goed de vraag van de Kamer om in ieder geval alles te doen wat we kunnen. Daarom ben ik van plan om de wensen en mogelijkheden voor een landelijke database met informatie over incidenten en eventuele gevolgen voor de sociale veiligheid verder te onderzoeken. Op basis van het eerdere rapport was de conclusie eigenlijk: voor de effectiviteit hebben we geen landelijk systeem nodig. Maar er zijn partijen die daar wel behoefte aan hebben, dus laat ik het nog niet los. Ik ga het verder onderzoeken, want ik begrijp de vraag vanuit de Kamer en de analyse. We kijken ook of we de uitwisseling van de gegevens – zo'n systeem is een middel; het doel is een goede uitwisseling en die personen eruit halen die je eruit wilt halen – op een andere manier dan via het werken met één systeem kunnen borgen, zodat we wel het gewenste effect bereiken. Ik blijf hiermee dus aan de slag en doe vervolgonderzoek. Voor het zomerreces stuur ik hierover meer informatie naar de Kamer. Ik was wel blij om te constateren dat op heel veel plaatsen de NS, de politie en ook veel vervoerders zeggen dat het qua informatie-uitwisseling goed gaat. De vraag is of we dat nog kunnen verbeteren. Daar kijken we dus naar. Ik was ook blij om te constateren dat de partijen die er dagelijks mee werken, zeggen dat ze elkaar goed weten te vinden. Laten we daar in ieder geval blij mee zijn.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik twijfel nog een beetje of ik mijn vraag wel of niet moet stellen. Net als in uw brief is er enige onzekerheid in uw antwoord: doe ik het wel of doe ik het niet? U zegt zelf dat u bij een aantal partijen proeft dat die wens er ligt. Maar hoe denkt u er eigenlijk zelf over? Wilt u het nu wel of niet invoeren? Of doet u het alleen op basis van het feit dat enkele mensen zeggen dat het wel zinvol zou kunnen zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Een scherpe vraag mag best hoor. Ik zei net, en dat zult u mij vaker horen zeggen, dat het mij om het effect gaat en niet om het middel. Eén landelijk systeem is een middel waarmee je een bepaald effect probeert te bereiken, namelijk sociale veiligheid realiseren in het openbaar vervoer. Ik

zie dat de inschatting of zo'n landelijk systeem een nuttige toevoeging is, verschilt bij de partijen die er dagelijks mee te maken hebben. Ik ga niet iets optuigen waarvan men zegt dat het eigenlijk weinig toevoegt. Ik ga wel verder onderzoeken hoe het wel iets kan toevoegen. Ik wil het effect graag bereiken. Alles wat ik daartoe kan doen, zal ik doen. Wat mij betreft kan dat nog steeds heel goed via zo'n landelijk systeem, maar mogelijk vinden we een andere oplossing. Over het effect mag u mij zeker bevragen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik heb nog een vervolgvraag. In de brief staat dat er mogelijk juridische bezwaren zijn. Hoe bezwaarlijk kunnen die zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Bij alles wat we doen moeten we netjes binnen bijvoorbeeld de privacy-regels en dergelijke blijven. Bij alles wat je doet moet je steeds de afweging maken: ga ik hier niet over regels heen die om een andere reden zijn ingevoerd? Ik zie het meer als randvoorwaardelijk dan dat ik het als een grote belemmering zie voor het effect.

Mevrouw Van Brenk vroeg waarom contante betalingen op de bus nog niet overal zijn afgeschaft. Volgens mij spraken we daar in het vorige AO al even kort over. Ik snap die vraag heel goed. Je wilt natuurlijk dat een buschauffeur veilig zijn werk kan doen en dat hij voor overvallers geen interessant slachtoffer is. Je wilt absoluut dat de chauffeurs veilig zijn. In veel concessies is daarom het contant betalen al afgeschaft. De streefdatum van 1 januari is niet in alle provincies haalbaar gebleken. Het is primair een verantwoordelijkheid van de werkgevers, maar ik heb dit onderwerp eind december met onder andere vakbonden, vervoerders en decentrale overheden besproken. Het heeft dus onze aandacht. We willen dit zo snel mogelijk voor elkaar krijgen, want niet voor niets is er voor een streefdatum voor afschaffing gekozen. Daar blijven we aan werken.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Heeft u enig zicht op de termijn waarop dit dan wel gerealiseerd is? Het is inderdaad heel vreselijk voor buschauffeurs. Recent is het weer in Utrecht gebeurd, waar een buschauffeur met een mes werd bedreigd. Het betekent ook iets voor de mensen die in de bus zitten. Is er met al die werkgevers ook een einddatum af te spreken? Wanneer is het wel geregeld?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat kan ik zo uit mijn hoofd niet beantwoorden, maar ik zal dit even checken en dan kom ik er in tweede termijn op terug. Ik leg deze vraag even op een ander stapeltje, zodat ik «m niet vergeet mee te nemen in de tweede termijn.

Meneer Von Martels en meneer Jetten vroegen wanneer er een besluit wordt genomen over landelijk enkelvoudig in- en uitchecken. Dat is bijna een evergreen. Ik kan me uw ongeduld dan ook goed voorstellen. Wanneer kunnen we hier nou verder mee gaan? Het NOVVB neemt in de tweede helft van 2018 een besluit over de landelijke invoering. De evaluatie van de pilot Valleilijn loopt tot maart 2018. Die nadert zijn einde dus en die wordt in het besluit meegenomen. Dan wordt er ook een quickscan gedaan van de technische ontwikkelingen. Verder maakt een update van de MKBA uit 2012 deel uit van de afweging. Er is een evaluatie door de NS van maatregelen om de overstapproblematiek te verhelpen en de decentrale overheden doen onderzoek naar tariefvrijheid in relatie tot enkelvoudig check-in en check-out. Dat is altijd een belangrijke hobbelpunt geweest. In de tweede helft van 2018 moet er op basis van al deze gegevens dus een besluit worden genomen over een landelijke invoering.

De heer **Jetten** (D66):

Goed dat we dit jaar dit besluit kunnen verwachten, maar nog even voor de scherpste: we gaan sowieso single check-in/check-out doen en in het najaar volgt het besluit hoe dat op een goede manier wordt vormgegeven. Of is er ook nog een optie dat de vervoersbedrijven u adviseren om het niet te doen omdat het bij nader inzien te ingewikkeld blijkt te zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is de intentie van iedereen om het voor de reiziger zo makkelijk mogelijk te maken, maar we doen natuurlijk wel een pilot om te kijken of we onoverkomelijke zaken tegenkomen. Die evaluatie moeten we eerst afwachten, maar de intentie is natuurlijk om dit te gaan doen. Dus met die intentie ga ik graag het jaar in.

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

Ik begrijp dat het blokje over de sociale veiligheid is afgerond, maar ik heb daar nog een vraag over. Waarom passen slechts vijf van de negen vervoerders het landelijke systeem toe? Bijvoorbeeld het TRIAS-systeem kan tot op halteniveau bepalen waar de incidenten plaatsvinden. Je kunt dus nog wat verbeteren aan dat hoge aantal van 3.400 incidenten. Waarom zou een vervoerder daartegen zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Je ziet dat vooral de behoeften uiteenlopen. Dat is ook meteen het antwoord op uw vraag waarom maar een deel van de vervoerders het doet. Op sommige plekken weten de vervoerders en de politie elkaar op andere wijze heel goed te vinden. Maar nogmaals: ik deel de zorgen van de heer Van Aalst en de ambitie om de sociale veiligheid te verbeteren. Dat is precies de reden waarom ik heb gezegd: we stoppen niet nu uit dat rapport blijkt dat er verschillende behoeften zijn. We gaan toch kijken wat het effectief nog kan bijdragen aan de goede afspraken die er al zijn.

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

Heel kort. Volgens mij is er een heel brede behoefte vanuit de Kamer. Dus alleen daarom al zou ik het volgende willen zeggen. Ik vind het mooi dat de behoefte van de vervoerders blijkbaar niet zo groot is, maar als het mogelijk is om van die 3.400 bij wijze van spreken terug te gaan naar 0 – dat zou de allermooiste situatie zijn – dan zou ik lekker dwingend richting die vervoerders willen zeggen dat dat gewoon gerealiseerd wordt, punt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

In de gesprekken die ik hierover heb gevoerd, was er niet alleen vanuit de vervoerders maar ook vanuit de politie te horen: het gaat eigenlijk prima zoals we het nu doen. Voor de politie wil ik natuurlijk ook bekijken of het het systeem in zijn totaliteit helpt. Nogmaals, het enkele feit dat de behoeften uiteenlopen is dus geen reden om het niet te doen. Dat deel ik met de heer Van Aalst. Maar we moeten kijken of het effectief iets toevoegt. Laat ik de vraag nog iets aanscherpen: hoe kunnen we effectief nog wat verbeteren? Dat is precies waar ik nu naar kijk.

Voorzitter. De heer Jetten heeft gevraagd naar de fusie van Translink en 9292. Ik ken geen concrete plannen voor een fusie. Die zijn mij nog niet medegedeeld, maar ik deel wel de zorgen van de heer Jetten – of laat ik het anders zeggen: aandachtspunten – als deze ontwikkeling zou plaatsvinden. Bij een eventuele fusie moet je kijken naar toekomstontwikkelingen en privacy. De heer Jetten noemt terecht een aantal aandachtspunten voor het geval het aan de orde zou zijn. Daar zal ik dan ook scherp op letten.

Voorzitter. Dan kom ik bij mijn uitgebreide mapje met overige punten. Allereerst de vraag of ik tevreden ben met de uitvoering van de motie over de ov-chipkaart. Deze vraag heb ik al beantwoord.

De heer Von Martels en mevrouw Van Brenk hebben gevraagd hoe we kunnen voorkomen dat er zwart-witkeuzes worden gemaakt over de toegankelijkheid. In mijn intro heb ik al gezegd dat ik die oproep van harte ondersteun. We moeten er echt voor zorgen dat we de toegankelijkheid zo goed mogelijk borgen. Op een van mijn eerste werkbezoeken liep ik over station Utrecht en sprak ik een man die daar liep met een blindengeleidehond. Hij zei heel blij te zijn met die geleidestrepen op alle perrons, maar hij zei ook dat de schuine balken in het ontwerp van stations echt een probleem vormen. Die kun je via de grond natuurlijk niet voelen met je stok. Dat laat maar weer eens zien dat we ons heel breed bewust moeten zijn van wat het betekent als je met een beperking toch gebruik wilt maken van het openbaar vervoer. We moeten er in de breedte voor zorgen dat we geen nieuwe hindernissen opwerpen. Dit sluit ook een beetje aan bij de eerdere vragen van meneer Von Martels: hoe gaan we om met materieel en vinden we een goede balans zodat de toegankelijkheid wordt gewaarborgd? Het is absoluut waar dat je met de dubbeldekstreinen dan wel een issue hebt. Overigens hebben we in de treinen tegenwoordig wel priority seating. Dat heeft ook een beetje te maken met de sociale veiligheid, waar mevrouw Van Brenk aan refereerde. Bij bepaalde stoelen mag je vragen: mag ik hier zitten? Die stoelen zijn bedoeld voor mensen die bijvoorbeeld zwanger zijn of moeilijk kunnen staan, zodat ze aanspraak kunnen maken op een eigen plekje in de trein. Dat zijn allemaal dingen die we met elkaar kunnen doen om het ook in de praktijk zo toegankelijk en aantrekkelijk mogelijk te houden voor iedereen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft daar een vervolgvraag over, misschien wil ze ook iets zeggen over de suggestie die ze deed over filmpjes.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nee, nee, geen filmpjes. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij nog terugkomt op de specifieke aandachtspunten die leder(in) had meegegeven met betrekking tot de zorgen over het maatwerkvervoer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, ik was precies aanbeland bij het punt over het vraaggestuurd ov en maatwerk. We doen mee aan een aantal pilots. Dat heeft ook te maken met een opmerking van de heer Ziengs om het geld voor het laten rondrijden van lege bussen effectiever te besteden. Ik denk dat het om de combinatie van die twee elementen gaat. Kunnen we door een effectievere besteding van de middelen de bediening – dat speelt met name in landelijke regio's – op peil houden en zelfs verbeteren, en de toegankelijkheid verbeteren? In Noord-Nederland is er een mooi voorbeeld. De reguliere dienstregeling is daar veranderd; mensen worden nu thuis opgehaald met een taxi en naar een busstation gebracht om van daaruit met een reguliere bus verder te reizen. Die bussen rijden daardoor met veel meer passagiers, maar je maakt het ook makkelijker voor de mensen, want die hoeven niet meer bij een tochtige bushalte te gaan wachten tot die ene keer dat die bus in hun dorp langskomt. Door de verbinding van dit soort concessies met doelgroepenvervoer kunnen we meer halen uit de middelen die we in vervoer steken: betere toegankelijkheid en betere bediening van de reizigers in die regio's. Dat is overigens ook een compliment aan de vervoerders en de gedeputeerden in de regio's die die pilot met elkaar hebben opgezet en er actief mee aan de slag zijn om de dienstverlening aan hun inwoners te verbeteren. We gaan natuurlijk verder met allerlei pilots, bijvoorbeeld in de regio Zeeland, waar het grensoverschrijdende aspect een drempel vormt. Ook daar bekijken we of we door betere benutting van de gelden de drempels kunnen verminderen en of we de grens wat minder tot een grens kunnen maken, om

zodoende het grensoverschrijdend regionaal vervoer te verbeteren. Ik weet dat dat voor de heer Von Martels een belangrijk aandachtspunt is.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Om het even scherp te stellen: betekent dit dat de zorgen van leder(in), namelijk dat het bij andere vervoerderssoorten schijnbaar niet verplicht is om rekening te houden met gehandicaptenvervoer, onterecht zijn omdat het gewoon geregeld is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ken de brief niet, dus ik zou heel graag nog even hun precieze vraag ontvangen, want dan kunnen we ook daar in tweede termijn op terugkomen. Anders geef ik misschien antwoord op een vraag die zij niet gesteld hebben, en dan hebben zij nog steeds geen antwoord op hun vraag. Laten we dus even via het uitwisselen van die brief ervoor zorgen dat we een precies antwoord kunnen geven.

Een aantal van u heeft ook gerefereerd aan marktwerking in relatie tot het openbaar vervoer. Ik stel voor om daarover nader van gedachten te wisselen in het algemeen overleg over marktwerking dat u heeft voorgesteld. Dat is natuurlijk ook een onderwerp waarbij de politieke wensen en de politieke inschatting erg uiteenlopen. Het is dus misschien interessant om in een apart debat met elkaar de verschillende aspecten daarvan te bespreken. De heer Ziengs maakte een mooie opmerking in dat verband: met aanbestedingen kun je natuurlijk zelf heel goed bepalen hoe je balans aanbrengt tussen de verschillende dingen die je belangrijk vindt. Dat kun je in een aanbesteding vervatten, zoals de heer Ziengs daarstraks opmerkte. Dus los van de of-vraag speelt bij aanbestedingen ook heel vaak de hoe-vraag. Hoe doe je het? En hoe breng je balans aan tussen de verschillende aspecten die je van belang vindt? Maar daar komen we dus later nog over te spreken.

Dan de btw-verhoging.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Brenk heeft nog een aantal vragen openstaan. Die vragen is de Staatssecretaris nu aan het beantwoorden, maar mevrouw Van Brenk heeft nog een vraag over hetgeen u net gezegd heeft.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ja, het gaat over de aanbesteding. Ik zou graag willen horen wanneer we het daar precies over kunnen hebben. Wij zien namelijk dat het heel vaak op prijs is en dat de aandeelhouders in Frankrijk en Duitsland, van Deutsche Bahn en Transdev, daar wel bij varen, en dat we hierbij dus steeds vaker in de knel komen. Ik zou daar toch graag eens indringend over willen spreken. Dus wanneer kunnen we dat verwachten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Uit mijn hoofd staat het algemeen overleg gepland voor 31 januari. Maar dat weet u beter, want u gaat als Kamer zelf over de agenda. Ik zeg het even uit mijn hoofd; ik hoop dat die datum klopt. Ik zie dat de voorzitter het bevestigt.

Dan de btw-verhoging. Als u mij vraagt wat ik liever heb – 3% btw-verlaging of 3% btw-verhoging – dan is het antwoord natuurlijk helder. Maar ook dit is gewoon onderdeel van het kader van de afspraken die we in het regeerakkoord hebben gemaakt. Het effect van die afspraken in het regeerakkoord is natuurlijk ook dat mensen in zijn totaliteit meer te besteden krijgen. Maar deze btw-verhoging is gewoon een feit. Dat betekent dat we met het geld dat we hebben, slim zullen moeten omgaan, en effectief de aantrekkelijkheid van het ov zullen moeten verbeteren. Daarbij geldt overigens wel dat een kwart van de reizigers die gebruikmaken van tram, bus en metro studenten met een ov-kaart zijn. Die

merken niks van de btw-verhoging. Voor een kwart van de reizigers geldt het dus in elk geval niet. Ik verwacht geen heel grote daling van het aantal reizigers door de btw-verhoging.

De voorzitter:

Ik zie dat er interrupties zijn. Ik zie dat twee van de interrumpanten al twee interrupties hebben gehad, dus ik geef als eerste het woord aan de heer Laçin. Ik wil die derde interruptie best toestaan, maar mevrouw Van Brenk heeft nog wat vragen die nog beantwoord moeten worden, dus ik kan me voorstellen dat ze ook even bekijkt op welke vraag zij de nadruk zou willen leggen.

De heer Laçin (SP):

Ik dank de Staatssecretaris voor het antwoord, maar dat roept inderdaad vragen op, omdat ervan uit wordt gegaan dat iedereen meer te besteden gaat krijgen. In de afgelopen weken is gebleken dat de mensen met het minst in hun portemonnee erop achteruitgaan. Dat wil ik meegeven; daar hoeven we hier geen discussie over te voeren. De Staatssecretaris zegt ook dat zij niet verwacht dat het aantal reizigers flink zal dalen. Daar kan ik geen genoeg mee nemen. Ik wil graag dat de Staatssecretaris onderzoek gaat doen naar de mogelijke effecten die het op het aantal reizigers zal hebben, welke effecten het op het aantal gebruikers van de weg kan hebben en wat het met de concurrentiepositie doet. Dat zijn ook de vragen die OVNL heeft gesteld. Is de Staatssecretaris bereid om uitgebreid onderzoek te doen naar welke gevolgen het gaat hebben?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan niet veel veranderen aan de afspraken in het regeerakkoord, maar het is natuurlijk altijd goed om te weten wat de reizigersstromen doen. Ik zal eens kijken wat er al aan onderzoek is gedaan en welke gegevens we al hebben. Maar dat het gewoon nuttig is om inzicht te krijgen in welk effect het op de reizigersstromen zou kunnen hebben, is natuurlijk van belang voor onze verdere investeringen. Dus om te weten te komen of we in die context een significant verschil kunnen verwachten dat zou leiden tot andere investeringsbeslissingen, lijkt het mij nuttig om dat in kaart te hebben.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: er is een vervolgvraag van de heer Laçin. Daarna is er een interruptie van de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij met deze toezegging. Wel ben ik geneigd om dan meteen te vragen wanneer we daar wat meer over horen. Kunt u dat wat concreter maken?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

U stelde mij de vraag twee minuten geleden, dus ik heb natuurlijk nog niet concreet uitgewerkt wanneer dat dan zou kunnen. Maar we kunnen het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, naar de effecten vragen. Zodra ik weet wanneer ze dat kunnen leveren, zal ik zorgen dat we dat aan de Kamer communiceren. Ik begrijp uiteraard dat u graag wilt weten hoelang dat dan duurt, maar dat moeten we dus even nazoeken.

De heer Ziengs (VVD):

Deze snelle toezegging van de Staatssecretaris behoeft volgens mij toch wel enige verduidelijking, want we weten allemaal in dit land dat prijzen over het algemeen tot stand komen door allerlei factoren. Zelfs nieuwe cao-afspraken worden doorberekend in de prijs van een kaartje. Ik heb de SP in dat verband nog nooit horen vragen om een onderzoek waarom het

kaartje dan duurder wordt en of er daardoor misschien minder reizigers zijn. Wellicht dat de Staatssecretaris het onderzoek – als ze toch van plan is om dat te gaan doen – zodanig kan optuigen dat ze gewoon kijkt naar de prijselasticiteit; zo heet dat namelijk. Daar pak je dan alle factoren in mee. Dat maakt het misschien wat overzichtelijker in plaats van dat de discussie wordt toegespitst op de 3% btw.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Absoluut. De prijselasticiteit is inderdaad het kernbegrip waar het hier om gaat. Het is voor ons natuurlijk relevant om te weten of dat noemenswaardige invloed heeft op de reizigersstromen die we verwachten. Dat is de vraag die ik bij het KiM zal neerleggen, zodat we bij het nemen van investeringsbeslissingen weten of we in een keer met een heel ander scenario rekening moeten houden. Maar die prijselasticiteit is inderdaad de kern waar het hier om gaat. Over het algemeen is die redelijk laag. Dus ik verwacht daarom ook niet heel grote effecten. Maar ik ben graag bereid om bij het KiM nog eens na te vragen of dat klopt.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft daar nog één vraag over ter verduidelijking.

De heer Laçin (SP):

Maar niet rechtstreeks aan de Staatssecretaris. Vanuit de VVD wordt in de richting van de SP een opmerking gemaakt. Ik zou de heer Ziengs vooral willen meegeven dat het goed zou zijn dat de VVD zich af en toe ook zorgen maakt over de werknemersrechten. In alle berekeningen wordt ervan uitgegaan dat er een loonsverhoging komt van 3%. Daarbij zijn de vakbonden en de cao's ontzettend belangrijk.

De voorzitter:

Als de heer Ziengs daar nog op wil reageren, begrijp ik dat.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter. Dit is een onzinnige discussie. Ik probeer te verduidelijken dat een prijs wordt bepaald aan de hand van meerdere factoren. Ik doe geen uitspraak over verhogingen of verlagingen et cetera. Het enige wat ik aangaf in de opdracht voor de Staatssecretaris is: als je een dergelijk onderzoek doet, kun je je niet alleen maar richten op de btw-verhoging, maar zul je alle componenten moeten meenemen. Daar heb ik een antwoord op gehad, naar tevredenheid. Volgens mij geeft de nadere opmerking van de heer Laçin daar verder geen versterking aan.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger vroeg of ik kansen zie voor het verder uitrollen van elektrische bussen en waterstofbussen. In het kader van de brede opgave die wij hebben om te voldoen aan de doelstellingen van Parijs hebben wij in het regeerakkoord gezegd dat wij daar met elkaar hard aan gaan werken. Alle onderdelen van de economie moeten daaraan bijdragen. Dat betekent ook: schone mobiliteit. De transportsector moet ook een bijdrage leveren. In dat kader ben ik samen met de decentrale overheden maximaal aan de slag om emissieloze ov-bussen op de weg te krijgen. In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus van april 2016 is al door alle ov-autoriteiten afgesproken dat het busvervoer vanaf 2030 volledig uitstootvrij is aan de uitlaat. Partijen geven aan dat deze doelen haalbaar zijn. Het Rijk komt bedrijven fiscaal tegemoet bij de aanschaf van zero-emissie ov-bussen via de Vamil-regeling. Daarnaast steunt het Rijk partijen om Europese cofinancierings-

middelen voor innovatie in het ov naar Nederland te halen. Dit is een ambitie die wij al een tijdje geleden met elkaar hebben uitgesproken en waar wij op volle kracht mee aan de slag zijn. Door partijen is aangegeven dat het haalbaar is.

Dan was er nog een vraag van de heer Ziengs. Uber heeft op afstand telefoons en computers geblokkeerd bij een inval van de inspectie. Dat bericht in de krant heeft mij natuurlijk ook zeer verrast toen ik het las. Ik begrijp heel goed de gevoelens van de heer Ziengs op dit punt. Heel concreet: er loopt een strafrechtelijk onderzoek. Lopende dat onderzoek mag ik geen verdere mededelingen doen over de zaak. Maar nogmaals: ik begrijp heel goed dat de heer Ziengs dit hier aan de orde stelt. Ik ga hier nog breder op in naar aanleiding van dit bericht in de krant. Wij hebben er al eerder met elkaar over gesproken: software wordt een steeds belangrijker onderdeel van ons hele openbaarvervoersysteem. Dus kan ook handhaving op software op een gegeven moment een belangrijk onderdeel zijn van het effectief handhaven in de sector. Ik heb mijn mensen gevraagd om een aantal zaken uit te zoeken, om te bezien hoe wij ook op dit punt ervoor kunnen zorgen dat onze handhaving effectief is en blijft. Ik denk dat deze berichtgeving weer eens aanleiding gaf om dat nader te bekijken.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Jetten van D66.

De heer **Jetten** (D66):

Ik vind dit een superinteressante en relevante opmerking van de Staatssecretaris. Ik ben benieuwd of zij, als zij die analyse heeft laten uitvoeren, deze met de Kamer kan delen. Dan kunnen wij dat meenemen in de verdere uitwerking van het toekomstbeeld.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Uiteraard ben ik daartoe graag bereid.

De voorzitter:

En wanneer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Ik heb gevraagd of hier nader naar gekeken kan worden. Dat vergt ook een aantal gesprekken met de inspectie. Ik heb de dienst nog niet een heel harde deadline opgelegd. Wij kunnen in kaart gaan brengen wanneer wij denken dat ongeveer klaar te hebben, zodat wij het tijdig met de Kamer kunnen bespreken. Daar komen wij op terug.

Dan kom ik op de vraag van de heer Ziengs over ov op oudejaarsavond. Toen ik het bericht langs zag komen, werd ik daar ook even door getriggerd: 20.00 uur? Kunnen wij mensen op deze avond, waarop zij misschien graag een glaasje champagne drinken, niet wat langer via het ov op hun bestemming krijgen? Daarover moet je dan wel met alle vervoerders het gesprek aangaan, want de mensen die het ov moeten laten rijden, willen ook graag met hun familie oudejaar vieren. Maar ik ben graag bereid om dat gesprek aan te gaan en te bekijken of wij aan de wens van de heer Ziengs om het ov wat langer te laten doorrijden, op enige manier tegemoet zouden kunnen komen. Ik ga dus naar dat verzoek kijken.

Mevrouw Van Brenk had een vraag over het enkeltje Hulst-Breda, dat van € 8 naar € 20 zou zijn gegaan. Het is een onderdeel van de regionale concessie. In principe ga ik daar niet over, maar ik kan mij de vraag wel voorstellen, want dat vind ik wel een heel forse verhoging in één keer. Ik zal bij de regionale concessieverlening deze vraag stellen en om een reactie vragen, zodat er een helder antwoord kan komen, aan de burger die dit probleem heeft gesignaleerd, op de vraag waarom dit in dit geval

zo is. Maar ik begrijp de vraag van mevrouw Van Brenk, want het is een heel forse verhoging. Mevrouw Van Brenk heeft ook een vraag gesteld over het betalen van de kosten van ov in Europees verband. Het is een beetje lastig te vergelijken, want chipkaarten in andere landen zijn vaak alleen in een bepaalde stad of regio beschikbaar. Het voordeel van de ov-chipkaart bij ons is natuurlijk dat je er overal, in het hele land en in alle modaliteiten, mee kunt betalen. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad bespreken wij wel de kosten van de ov-chipkaart, bijvoorbeeld bij een verlenging. Ik snap het aandachtspunt van mevrouw Van Brenk. De vergelijking kunnen wij niet een-op-een doortrekken, maar het heeft absoluut onze aandacht. In een volgende brief naar de Kamer komen wij terug op de uitkomst van die gesprekken. Als het goed is, heb ik daarmee de vragen van de leden beantwoord. Anders ben ik graag bereid om die nu of eventueel in tweede termijn mee te nemen.

De voorzitter:

Er is inderdaad zo een tweede termijn, maar wij hebben het met elkaar gehad over de betaalbaarheid en de flexibiliteit van het vervoer op het platteland: de bus of de taxi die voorbij komt. Ik zie hier breed knikken aan mijn rechterzijde. Misschien kan de Staatssecretaris daar nu nog even op ingaan, voordat wij de tweede termijn hebben. Dan hebben de leden in tweede termijn vervolgens nog elk twee minuten om resterende punten aan de orde te stellen. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb geprobeerd daar antwoord op te geven in het antwoord op de vraag over Mobility as a Service en de pilots die wij daarmee doen. Juist de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in samenhang met deels taxivervoer in de regio biedt heel interessante perspectieven. In een aantal pilots met de regio's wordt dit uitgewerkt, waarbij verbetering van de inzet van middelen en verbetering van het aanbod dat wij de reizigers kunnen bieden uitgangspunten zijn.

De voorzitter:

Dan gaan wij nu over naar de tweede termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Deze leidde tot weinig polarisatie hier aan tafel. Eensgezindheid troef: PVV en D66 weten elkaar te vinden, dus polarisatie is inderdaad bijna afwezig. Waar ik mij wel zorgen over maak, zijn de polaire luchten als het gaat om de wissels op het spoor. Die hebben daar grote invloed op. Dit leidt tot stemmingswisselingen bij de passagiers. Ik hoop echt dat de Staatssecretaris de gesprekken met ProRail voortvarend gaat aanpakken en dat deze tot een succes gaan leiden, zodat wij niet volgend jaar weer hier zitten over een onderwerp waarvan je zou kunnen zeggen «het doet er eigenlijk niet toe», maar dat dan plotseling toch weer op de agenda komt. Eigenlijk moeten wij daar gewoon vanaf. Graag inzet daarvoor.

Dan de antwoorden op het gebied van de sociale veiligheid, met name inzake de landelijke database: wat ons betreft geen verder onderzoek, maar gewoon invoeren. Ik hoop dat de Staatssecretaris daarmee voortvarend aan het werk gaat.

Ik ben tevreden over alle antwoorden als het gaat om het toegankelijkheidsvraagstuk. De vraag over lightrail is ook beantwoord. Die onder-

werpen komen binnenkort weer op de agenda. Dat zie ik dan graag tegemoet.
Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Jetten van de D66-fractie voor zijn inbreng in tweede termijn.

De heer Jetten (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook op het punt van sociale veiligheid: voor mij staat niet zozeer dat ene systeem voorop. Ik vind het ook prima als de systemen slim met elkaar kunnen praten. Maar daarin moeten wij echt stappen zetten. Ik zou graag een stapje boven de discussie over sociale veiligheid en de single check-in/check-out willen gaan. U weet dat mijn partij voorstander is van marktwerking in het openbaar vervoer. Dat heeft ons veel gebracht en wij kunnen in de regio's echt werken aan goede kwaliteit van het openbaar vervoer. Maar als wij die marktwerking hebben, moet een paar zaken wel goed geregeld zijn. Sociale veiligheid in het openbaar vervoer en een simpel en gemakkelijk betaalsysteem: dat moet gewoon in het hele land op orde zijn. Ik word er eerlijk gezegd een beetje moe van dat wij op deze dossiers te weinig voortgang boeken en de ov-bedrijven wat mij betreft te veel naar elkaar blijven wijzen. Als ze er niet uitkomen, en ov-bedrijven daarin dwarsliggen, is het wat mij betreft aan de Staatssecretaris om op een gegeven moment gewoon knopen door te hakken en de lijn voor heel Nederland te bepalen. Ik ben blij met de toezeggingen van de Staatssecretaris dat zij met de vervoersregio's aan de slag gaat om te kijken naar beheer en onderhoud van lightrail in de regio's, maar ook om te bezien hoe wij gaan komen tot een ambitieus investeringsprogramma om de komende jaren echt fors te investeren in de uitbreiding van de lightrail. Ik zie de voorstellen van de Staatssecretaris later dit jaar met veel interesse tegemoet. Tot slot wil ik aansluiten bij woorden van collega's in de eerste termijn. Ik sluit mij aan bij de felicitaties van de heer Laçin voor de medewerkers in het ov met het feit dat zij zo'n mooie nieuwe cao hebben, met een loonstijging maar ook met veel meer vaste contracten dan tot nu toe het geval is. Ik ben blij dat de Staatssecretaris het met de heer Ziengs eens is als het gaat om de fouten die bij Uber gemaakt lijken te zijn. Tegen mevrouw Kröger zou ik tot slot willen zeggen: het toekomstbeeld is een toekomstbeeld voor 2040. Wij gaan in deze kabinetsperiode hopelijk heel veel concrete stappen zetten, maar het is een programma voor een paar decennia. Laten wij niet vergeten dat juist de flexibilisering enorme kansen biedt om met hetzelfde geld veel meer te doen. Wij kunnen bijvoorbeeld in minder verstedelijkte regio's minder geld steken in harde infra en dat geld verleggen naar slim vraaggericht vervoer van deur tot deur. Ik denk dan ook dat wij met het budget dat er ligt de komende jaren het ov voor de reizigers in het hele land kunnen verbeteren.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Na het warme pleidooi van D66 voor marktwerking in het ov hecht ik eraan om te zeggen dat 50PLUS dit zozeer een publiek belang vindt dat dit eigenlijk weer een publieke voorziening zou moeten worden. Maar ik heb bij de begrotingsbehandeling wat aan de Staatssecretaris gevraagd en ik zou nu de tweede termijn ook graag gebruiken om te vragen of zij met haar inspanningen al iets verder is gekomen. Als voorbeeld hebben wij Eindhoven genoemd, waar het openbaar vervoer na de ochtendspits en voor de avondspits voor ouderen goedkoper is

gemaakt. In Eindhoven is dat zelfs gratis. Wij hebben gevraagd of de Staatssecretaris moeite zou willen doen om dit bij andere gemeenten onder de aandacht te brengen, zeker in het kader van de eenzaamheidsbestrijding, wat een speerpunt was bij de kabinetsformatie.

Verder zouden wij nog willen inzoomen op de kosten. Het steekt ons toch echt wel dat de Staatssecretaris zegt: 3%, dat kan iedereen toch wel betalen? Nee, dat kan echt niet iedereen betalen! Wat ons betreft zou ook daarnaar gekeken moeten worden. Je jaagt mensen het openbaar vervoer uit. Het is echt van belang dat iedereen, ook mensen met een kleine beurs en mensen die het niet zo breed hebben, gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Ik zou daar toch echt in tweede instantie nog even naar willen kijken.

Als laatste punt toch nog een keer de toegankelijkheid. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt: ik zie het belang ervan. Maar hier in de Den Haag hebben wij die strepen voor de blinden nog niet. Wij zijn er dus nog niet. Heeft de Staatssecretaris inzicht in wat het plan voor de uitrol is van de beheerders van de stations, maar ook voor de treinen en dergelijke? Hoe gaan wij ervoor zorgen dat het echt een inclusieve samenleving wordt en dat iedereen kan meedoen? Wat is de termijn daarvoor?

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen en de twee toezeggingen die voor mij heel belangrijk waren, namelijk over het nemen van regie op het gebied van de ontwikkeling van lightrail in de steden waar daar vraag naar is en het extra bestuurlijk overleg dat de Staatssecretaris gaat voeren, en over de effecten van de btw-verhoging op het openbaar vervoer. Ik begrijp dat de datum nu nog lastig is, maar zodra de Staatssecretaris het weet, horen wij dat uiteraard graag.

Ik heb nog twee openstaande vragen c.q. opmerkingen. Een gaat over de race to the bottom. De staking in het openbaar vervoer is benoemd. Daarnaast noem ik het feit dat actie moet worden gevoerd voor dit soort elementaire zaken, zoals het naar de wc kunnen gaan. Hoe kunnen wij vanuit de overheid, vanuit Den Haag, met de financiering die wij doen ervoor zorgen dat deze race to the bottom in het openbaar vervoer stopt? De andere betreft Uber, de chauffeurs en de schijnzelfstandigheid die daar wordt gecreëerd. Hoe kunnen wij dit tegengaan? En wat kan en wil de Staatssecretaris daaraan gaan doen?

Tot slot, voorzitter. Ik hoorde zowel de D66-fractie als de Staatssecretaris praten over een trendbreuk wat betreft investeringen in infrastructuur. Daar zijn wij als SP ontzettend blij mee. Maar laten we in dat licht vooral ook niet vergeten dat de kabinetten-Rutte I en II ook hebben bezuinigd op infrastructuur en dat we hiermee vooral die bezuinigingen deels corrigeren. Daar zijn we ontzettend blij mee, alleen blijven we het een gemiste kans vinden dat de oude verdeelsleutel nog steeds wordt gehanteerd. We willen zo snel mogelijk kijken naar dat mobiliteitsfonds en naar waar er behoefte is om meer geld te investeren.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik geef graag het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik de Staatssecretaris bedanken voor haar antwoorden. Ik realiseer me dat het een toekomstbeeld ov voor 2040 is, zeg ik zowel tegen mijn collega Jetten als tegen de Staatssecretaris, maar ik realiseer me ook dat de verkeerswethouders in grote steden zeggen: als je echt, echt dat verkeersinfarct waar we op afstevenen, wilt aanpakken, moet je nu in actie komen en kan je daar niet op wachten. Dat vergt toch wat ons betreft een duidelijkere prioritering voor ov en het belonen van goed gedrag, want zoals laatst iemand tegen mij verzuchtte: als ik met het ov ga in plaats van met de auto, kost dat vaak meer tijd en meer geld. Hoe kan dat nou? Waarom wordt dat goede gedrag niet veel meer beloond?

Dan een punt over Mobility as a Service. Als ik de collega van D66 hoor zeggen dat er meer budgetten komen door flexibilisering, blijft toch bij mij de angst dat Mobility as a Service een pseudoniem wordt voor een bezuinigingsoperatie in het ov. Het is een kans. Uiteindelijk moet de toegang tot en de bereikbaarheid van ov gegarandeerd zijn.

In die context toch ook een concretere vraag over beheer- en onderhoudskosten. De Staatssecretaris zegt dat zij geleerde lessen gaat bespreken met bestuurders. Oké. Wij zouden als Kamer graag geïnformeerd worden over welke concrete afspraken er worden gemaakt om ervoor te zorgen dat we beter grip krijgen op de beheer- en onderhoudskosten, zodat we zeker weten dat het ook meegenomen wordt bij nieuwe investeringen en dat het geld ook echt goed gebruikt wordt.

Ten slotte over de btw-verlaging. Sorry, de btw-verhoging; de wens is de vader van de gedachte! Ik begreep uit het antwoord van de Staatssecretaris dat ook zij liever een btw-verlaging had gezien op ov-kaartjes. Nou, wellicht komt het er dan toch nog van. Wij maken ons daar erg zorgen over. Er werd makkelijk gezegd dat de impact op reizigersaantallen wel mee zou vallen. Ik ben heel blij dat er een onderzoek is toegezegd en dat we op basis daarvan het gesprek verder kunnen voeren over wat de impact is en wat we daar verder mee doen.

Ten slotte nog een vraag die niet beantwoord is, over de ov-fiets. Als dat nou zo'n succes is, wat zijn dan de prognoses over de groei van het gebruik van de ov-fietsen? En wat betekent dat voor benodigde investeringen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan geef ik graag het woord aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de antwoorden van de Staatssecretaris. Dank voor de samenvatting van de heer Von Martels. Hij had het over stemmingswisselingen. Ik hoop dat hij binnen het CDA gaat zorgen voor wat minder stemmingswisselingen; ik noem zomaar even de N35. Verder zijn we hartstikke blij dat D66 wat meer opgeschoven is in de richting van de PVV. Daar zijn we blij mee.

Ik heb nog een aantal vragen. Over maatregelen die we met name zien in het openbaar vervoer en die ook vanuit de decentrale overheden komen, horen we regelmatig dat de communicatie richting de vervoerder wat stroperig verloopt, wat uiteindelijk erop neerkomt dat ze op een heel korte termijn bepaalde maatregelen door moeten voeren. Graag nog even een reactie van de Staatssecretaris daarop.

Verder vinden wij de reactie op de motie over het landelijke systeem wat beperkt en vrijblijvend.

De voorzitter:

Mijnheer Van Aalst, er is een verduidelijkende vraag van de Staatssecretaris. Die ga ik haar toestaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag de vragen van de Kamerleden goed beantwoorden, maar dan moet ik hem ook wel helder voor mezelf kunnen opschrijven. Het gaat om het vorige punt van de heer Van Aalst. Zou hij zijn concrete vraag kunnen herhalen?

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

Als je bijvoorbeeld kijkt naar de maatregel rond contant geld of naar andere maatregelen die door decentrale overheden opgelegd worden aan vervoerders, of in ieder geval als eis gesteld worden, zien we toch dat de vervoerders vaak nog niet op de hoogte zijn en bijvoorbeeld een deadline krijgen van een maand. Ze worden op heel korte termijn en heel beperkt daarover geïnformeerd. Die communicatie verloopt stroperig. Kunnen we daar nog wat mee?

Voorzitter. Ik was bij het landelijke systeem. De motie is breed aangenomen in de Kamer. De Staatssecretaris reageert er toch nog wat vrijblijvend op. Wij vinden 3.400 incidenten, ook als streven, veel te hoog. We vinden dat het omlaag moet. Wij zien meer in een landelijk systeem dan in, wat ik mijn collega van D66 hoorde zeggen, verschillende systemen die moeten gaan communiceren met elkaar. Daar geloven wij niet heel erg in. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om met een toezegging richting te Kamer te komen om toch tot één systeem te komen en recht te doen aan de motie. Anders moet ik toch een VAO aanvragen, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan geef ik graag het woord aan de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Er zijn veel dingen gezegd en veel punten voorbijgekomen in dit AO. Ik wil de Staatssecretaris complimenteren voor de beantwoording en voor de toezeggingen. Dat zijn vaak ook momenten waarop je beseft dat een VAO overbodig is. Laat ik dan ook maar alvast melden dat van onze zijde geen VAO aangevraagd zal worden.

Maar ik begrijp het punt van de heer Van Aalst wel erg goed, dus ik wil me daar ook nog even op richten. Het zou goed zijn als de Staatssecretaris daar nog wat meer duidelijkheid over geeft, want de beantwoording daarover was redelijk neutraal. Dat betekent uiteindelijk dat de heer Van Aalst met het antwoord tevreden naar huis zou moeten kunnen gaan, want anders is hij degene die wellicht een VAO gaat aanvragen, en dan zitten we alsnog plenair.

Als het gaat om de overige punten: daar hebben wij voldoende antwoorden en voldoende toezeggingen op gehad. Nogmaals dank. Daar laat ik het bij.

De **voorzitter**:

Ook hartelijk dank aan de VVD-fractie. Dan geef ik nu graag het woord aan de Staatssecretaris, want zij heeft aangegeven onmiddellijk tot beantwoording over te kunnen gaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Van de wissels op het spoor naar de stemmingswisseling bij de reiziger. Ik deel de ambitie van de heer Von Martels. Laten we proberen die stemmingswisselingen bij de reiziger te voorkomen. Er liggen dus Kamervragen en ik kom ook nog met een brief over hoe we dat zo veel mogelijk proberen te doen. Ik ben het absoluut eens met de inzet en ik kom daar dus mee naar de Kamer. En er komt een evaluatie van de situatie met het winterweer. Dan kunnen we echt met elkaar kijken of we er de komende winters goed voor staan. Want één ding weten we zeker: er komt een volgende winter.

Op het punt van de landelijke database kom ik zo meteen nog even terug. Die vraag was door een aantal leden gesteld. Meneer Jetten had een vraag gesteld die volgens mij eigenlijk voor een deel ging over het marktordeningsdebat. Er zijn een aantal vraagstukken waarvoor wel degelijk de regio's verantwoordelijk zijn – single check-in/check-out, een aantal sociale veiligheidsvraagstukken – maar waar natuurlijk wel nationaal een regievraag ligt. Natuurlijk hebben wij een regierol bij de vraag naar de balans tussen wat je nationaal regelt en wat je overlaat aan de regio's. Waar nodig moeten we die rol ook pakken. Daar ben ik zeker toe bereid. We hebben ook doorzettingsmacht, waarmee we de regierol kracht bij kunnen zetten als concessiegrensoverschrijdende zaken echt te lang duren en we kunnen aantonen dat het in het belang van de reiziger is dat het geregeld wordt. Dat houden we dus in de gaten. Mevrouw Van Brenk vroeg wanneer dat cashloze betalen op de bus overal is ingevoerd. Die datum was nog blijven liggen in eerste termijn. Het heeft veel te maken met de infrastructuur die moet worden opgenomen in een bus. Dan is het soms onderdeel van de lopende concessie. Als je nog voor een jaar die investering moet doen in een concessie die afloopt, is dat relatief heel erg duur. De regio maakt dan de afweging om het mee te nemen in de volgende concessie. Ik zie hier in mijn antwoord nog steeds niet wanneer we een beeld hebben van wanneer al die concessie verlopen zijn of wanneer dat moment zou zijn, en ik kan me wel voorstellen dat dat eigenlijk de vraag was van mevrouw Van Brenk. Ik stel dus voor dat we daar nog even schriftelijk op terugkomen.

Mevrouw Van Brenk vroeg ook hoe de toegankelijkheid van het VN-verdrag wordt geborgd. Dat wordt in stappen gerealiseerd, conform dat VN-verdrag. Dat gebeurt in Nederland zowel via plannen van aanpak als via regelgeving. We hebben daar dus structureel aandacht voor. Ik houd het ook in de gaten. Ik weet zeker dat mevrouw Van Brenk dat ook in de komende AO's met mij zal blijven doen.

Zij vroeg ook nog naar de integratie van het doelgroepenvervoer en ov. Daar is een concreet actieprogramma voor. Hiervan is toegankelijkheid een zeer belangrijk onderdeel. Het is dus een integraal onderdeel van de manier waarop we die integratie doelgroepenvervoer en ov gaan vormgeven.

Zij noemde tijdens de begrotingsbehandeling het voorbeeld uit Eindhoven van gratis of goedkoper vervoer buiten de spits. Ik heb toen toegezegd dat ik andere partijen die ik daarover spreek, op de hoogte breng van dit voorbeeld. Dat doe ik ook.

Over de btw-verhoging. Ik heb dus toegezegd dat ik het KiM dat zal vragen in het licht van de investeringsbeslissingen die wij moeten nemen. De opmerking over de 3% btw is natuurlijk grappenderwijs bedoeld. Kijk, als je als Staatssecretaris de vraag krijgt «wil je nog meer investeringsgeld en lagere prijzen?», dan zeg je daar natuurlijk altijd ja op. Maar het is in het kabinet natuurlijk altijd een hele afweging, die je over de breedte moet maken. Dat is misschien ook nog even een korte reactie op de woorden die mevrouw Van Brenk gebruikte. Ik besef heel erg goed dat sommige mensen echt elk dubbeltje moeten omkeren, dus daar ga ik helemaal niet lichtzinnig aan voorbij.

Aan het KiM gaan we ook vragen wat de btw-verhoging specifiek betekent voor bepaalde doelgroepen. Maar nogmaals, het gaat mij wel echt om de reizigersstromen, want dat is hetgeen waar wij met onze investeringsbeslissingen invloed op hebben. Het gaat in the end natuurlijk om wat het effect is op het ov als geheel en hoe we daar rekening mee moeten houden in de keuzes die we maken van waar we wel en niet gaan investeren. Dat is waar ik over ga. Dat is dus ook waar ik die informatie voor zal benutten.

Er was nog een vraag van de heer Laçin over de staking in het regionale openbaar vervoer. Ik denk dat we allemaal de wens van de buschauffeurs begrijpen om gewoon tijdig even de handen te kunnen gaan wassen, net

als iedereen. Verder wordt het punt van de schijnzelfstandigheid – het heet niet voor niets «schijnzelfstandigheid» – in allerlei andere debatten aangekaart.

Dat is nog niet een-op-een te koppelen aan het feit dat openbare aanbesteding dan het probleem is. Want zoals ik al eerder zei, en zoals de heer Ziengs ook zei: het gaat ook om hoe je aanbesteedt en om wat je vraagt aan de aanbiedende partijen. Dat is daarnaast dus ook nog een onderhandelingspel tussen sociale partners over de invulling van dienstroosters en pauzes. Maar het wettelijke kader biedt in principe voldoende flexibiliteit om die oplossingen te vinden. Dat begint bij een zorgvuldige aanbesteding. Dat is natuurlijk ook een belangrijk moment waarop alle partijen met elkaar moeten kijken of de uitvraag reëel is. Daar is natuurlijk ook gewoon een wettelijk kader voor. Dat is de Europese verordening over rij- en rusttijden en de Nederlandse Arbeidstijdenwet. Daar moet elke aanbesteding aan voldoen. Binnen die kaders moet je blijven, en terecht. Dan was er nog de vraag of MaaS geen toverwoord is en of er geen verkapte andere doelen zijn. Nee, het gaat echt om het zo veel mogelijk halen uit het geld dat we met elkaar besteden. Ik reed laatst in Groningen met een bus mee naar een van de prachtige dorpjes die daar zijn. Het was een mooie rit door dat prachtige Groninger land, maar ik was wel de enige in de bus. Dat was een mooi moment om met de buschauffeur een goed gesprek te voeren over dat ov. Eigenlijk was ook heel interessant dat de buschauffeur zelf zei: dit moet toch efficiënter kunnen. Dat is volgens mij de uitdaging waar we hier voor staan: de bereikbaarheid, ook in die regio's, op orde houden, maar wel ervoor zorgen dat we dat efficiënter doen met het geld dat we daarvoor beschikbaar hebben.

Dan was inderdaad nog de vraag blijven liggen van mevrouw Kröger over de groei van het aantal ov-fietsen. Ik ben zelf ook een gebruiker van de ov-fiets. Prachtig. We zien dat van de mensen die met de fiets naar het station gaan, nu nog maar 10% ook de fiets pakt wanneer ze aankomen op het andere station. Dus daar is echt nog ruimte voor groei. Het aantal ov-fietsen groeit ook heel hard. In 2017 heeft de NS 6.000 ov-fietsen erbij geplaatst. In 2018 wil de NS nog eens 6.000 extra fietsen gaan plaatsen. Ik kan me zomaar voorstellen dat we het jaar daarna zeggen: er moeten nog meer fietsen bij, want het groeit gewoon enorm hard. Ik noemde die 10%. Daar zit natuurlijk ook nog ruimte in. Het is heel mooi dat zo veel mensen die fiets ook ontdekt hebben als efficiënt middel nadat je ergens op een station bent aangekomen.

Ik kijk even door mijn aantekeningen heen of ik nog iets heb gemist.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger denkt van wel.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, de landelijke database. Laat ik daar nog even op ingaan. Ik hoor heel duidelijk het gevoel uit de Kamer. Ik ga voor effectiviteit. Dat is waarom ik nog een aanvullend onderzoek laat doen nadat het eerste onderzoek zei: draagt het nou wel wat bij? Ik hoor heel duidelijk het gevoel in de Kamer. Mijn inzet is om daar hard mee aan de slag te gaan. Ik kom nog met een brief na dat aanvullende onderzoek. Wellicht wil de heer Van Aalst daarop wachten om te zien of dat nog aanvullende inzichten biedt. Misschien zegt dat onderzoek klip-en-klaar dat het die toegevoegde waarde heeft als we het op die manier invoeren en kan ik u gewoon melden dat we het gaan doen. Als er echt iets anders uit komt, kunnen we opnieuw debatten daarover hebben. Maar de intentie is er om dat effect te bereiken. Dat zeg ik graag aan de heer Van Aalst toe.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is toch niet helemaal het antwoord dat ik zocht. De motie verzoekt de regering gewoon met één landelijk datasysteem te komen. Is de Staatssecretaris bereid om dat gewoon in te voeren; punt?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben bezig met de uitvoering van die motie. Als ik tot een andere conclusie kom, hoort u dat. Tot die tijd ben ik bezig met de uitvoering van die motie. Ik zeg u net dat ik aanvullend onderzoek laat doen en dat ik dit nodig heb om daarover een besluit te kunnen nemen. In die zin wordt u op uw wenken bediend. Ik ben er hard mee bezig.

De heer Van Aalst (PVV):

Als ik uit deze toezegging mag begrijpen dat we gewoon nog steeds gaan voor één landelijk data-analysesysteem, dan denk ik dat de motie goed uitgevoerd wordt. Als ik het anders moet verstaan, dat de Staatssecretaris toch nog ruimte ziet voor andere mogelijkheden, dan blijf ik bij mijn aanvraag van een VAO.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als bestuurder moet je ook zorgen dat je goed kunt onderbouwen wat je doet. Daarom laat ik nu nog aanvullend onderzoek uitvoeren. Ik doe dat in het licht van de uitvoering van die motie, die mij heel goed bekend is. Wat dat betreft mag de heer Van Aalst zich gerustgesteld voelen dat ik daarmee bezig ben. Als ik tot een andere conclusie kom op basis van de onderzoeken die ik heb, laat ik het de Kamer uiteraard weten. Dan kunnen we altijd bekijken of we een andere afweging willen maken en kan de heer Van Aalst altijd nog een motie indienen, maar met de motie die er ligt, ben ik hard aan de slag. De intentie is om die goed uit te voeren.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Van Aalst. De Staatssecretaris zegt toe dat zij aanvullend onderzoek doet om de uitvoering van de motie te bewerkstelligen. Zij heeft toegezegd aan de Tweede Kamer, dus ook aan de heer Van Aalst, dat zij met de uitkomsten daarvan komt. Op het moment dat het dan anders ligt, kan ik mij als voorzitter heel goed voorstellen dat de heer Van Aalst daar het gesprek over aangaat met de Staatssecretaris. Wat ik het zo goed samen, zowel vanuit het perspectief van de heer Van Aalst als dat van de Staatssecretaris?

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, ik denk dat u dat goed heeft geconcludeerd. Als u vraagt of het VAO dan niet doorgaat – daar wilt u naartoe – moet ik vaststellen dat mijn collega naast mij net zei: ik ben heel blij dat je het VAO aangevraagd hebt, want anders had ik het gedaan. De reden daarvoor is mogelijk niet dezelfde, dus ook als wij niet voor het VAO gaan, blijft het VAO waarschijnlijk wel overeind. Misschien biedt dat mogelijkheden voor beiden.

De voorzitter:

Dan was er inderdaad nog een interruptie van mevrouw Kröger. Omdat het onderwerp net de veiligheid en de database was, gaf ik eerst het woord aan de heer Van Aalst. We zijn heel benieuwd naar de vraag of het verzoek van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp wat de Staatssecretaris schetst over Mobility as a Service en de kansen die dat biedt. Wat ik onvoldoende hoor, maar wellicht komt dat over zes maanden in het concretiseringsplan van het Toekomstbeeld OV, is hoe je nu echt borgt dat bereikbaarheid en toegankelijkheid van het ov niet op de schop gaan op het moment dat je het onder een flexibel

concept doet. Dus wat zijn de concrete indicatoren op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid? Als de Staatssecretaris daar over zes maanden in een plan op terugkomt, heb ik op dit moment geen behoefte aan een VAO.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat het altijd goed is om met elkaar te zeggen dat dit een verbeteringslag is, maar dan moeten we ook helder kunnen maken dat het dat is. We voeren een aantal pilots uit om te zien wat de resultaten daarvan zijn en om te laten zien welke verbetering dat met zich meebrengt. Mochten daar aandachtspunten uit voortkomen, moeten we die natuurlijk wel meenemen voordat we zoiets landelijk of breder zouden uitrollen. Ik snap de punten van mevrouw Kröger heel goed. We gaan ervoor zorgen dat de informatie er komt.

Er was als laatste ook nog een vraag van de PVV waarover ik nog verheldering vroeg. Ik snap het aandachtspunt van de heer Van Aalst heel goed. Vervoerders moeten natuurlijk ook tijd krijgen om dingen te implementeren. Dat is uiteraard een terecht aandachtspunt. Ik zal in de gesprekken die ik heb, aandacht vragen voor dat onderwerp.

Voorzitter. Hiermee hoop ik alle vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar de Kamerleden en stel vast dat dit inderdaad het geval is. Op dit moment wordt het VAO niet aangevraagd. De Staatssecretaris heeft een heel aantal toezeggingen gedaan. Dat heeft er ongetwijfeld aan bijgedragen dat er geen VAO wordt aangevraagd. Ik zal de toezeggingen voorlezen, zodat de Staatssecretaris en de Kamer kunnen nagaan of we het op de juiste manier vastleggen.

- Voor de zomer ontvangt de Kamer een concretisering van plannen voor openbaar vervoer in stedelijke gebieden.
- De Staatssecretaris denkt graag met mevrouw Van Brenk van 50PLUS mee over de ideeën op het terrein van subjectieve veiligheid en gewenst gedrag. De resultaten daarvan zullen we ontvangen in een brief voor het volgende algemeen overleg over openbaar vervoer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Omdat dit echt een nieuwe invalshoek is, zou ik wel even willen kijken wanneer ik daarmee terugkom. Ik weet niet of ik dat doe in een aparte brief of in een brief waarin ik een aantal punten samenvoeg. Als mij die flexibiliteit gegeven kan worden, ga ik graag eens nadenken over wat we met die nuttige suggestie kunnen doen.

De voorzitter:

Ik zie dat die flexibiliteit er is, dus dan stellen we dat zo vast.

- Voor het zomerreces ontvangt de Kamer nieuwe informatie over eventuele wensen en mogelijkheden ten aanzien van een landelijke database in het kader van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.
- De Staatssecretaris heeft de intentie om het systeem single check-in/check-out landelijk in te voeren en de Kamer in de tweede helft van 2018 te informeren over de resultaten van de diverse onderzoeken in dit kader.
- De Staatssecretaris zal het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid vragen de prijselasticiteit van het openbaar vervoer te onderzoeken in het kader van de btw-verhoging uit het regeerakkoord.
- De Staatssecretaris zal onderzoek laten doen naar de automatisering in de taxibranche en de effecten daarvan op de handhaving.
- De Staatssecretaris zal schriftelijk terugkomen op de vraag van mevrouw Van Brenk over de planning van de uitfasering van het geld uit de bus.

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik meende begrepen te hebben dat de Staatssecretaris ook heeft toegezegd in gesprek te gaan met lokale bestuurders over de beheer- en onderhoudskosten. Wij zouden graag geïnformeerd worden over hoe die lessen gedeeld worden en wat concrete stappen in dat kader zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar kom ik gewoon op terug in de reguliere brieven aan de Kamer, want het is een regulier onderdeel van de gesprekken die ik met de regio heb. Ik kan mij voorstellen dat de brief voor het AO MIRT een goede gelegenheid is om dat daarin op te nemen.

De **voorzitter**:

Dat lijkt me een heldere toezegging.

- De Kamer zal voor het AO MIRT een terugkoppeling ontvangen over de gesprekken met de decentrale overheden over langjarige beheers- en onderhoudskosten, mede in relatie tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Dat lijkt mij helder. Ik dank iedereen voor zijn of haar inbreng. We zijn mooi binnen de tijd klaar. Alle vragen zijn beantwoord door de Staatssecretaris. Dat is een mooie start van het nieuwe jaar. Ik wens ons allen de komende tijd dit soort AO's toe. Dank u wel, allemaal.

Sluiting 12.15 uur.