

Vergaderjaar 2018–2019

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 681

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 oktober 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 20 september 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 maart 2018 inzake voortgangsrapportage van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de tweede helft van 2017 en de Werkagenda 2017–2019 (Kamerstuk 23 645, nr. 660);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2018 inzake dienstregeling vervoerconcessie Waddenveren Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 659);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over de dienstregeling vervoerconcessie Waddenveren Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 664);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 juli 2018 inzake voortgang van het integraal actieprogramma sociale veiligheid in het openbaar vervoer (Kamerstuk 28 642, nr. 103);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2018 inzake stand van zaken toegankelijkheid ov (Kamerstuk 23 645, nr. 669);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2018 inzake stakingen in het regionale openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 667);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 juni 2018 inzake start aanbesteding pilots Mobility as a Service (Kamerstuk 31 305, nr. 260);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 augustus 2018 inzake regulering van het straat-taxivervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 105);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2018 inzake openbaar vervoer in stedelijke gebieden (Kamerstuk 23 645, nr. 666);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 september 2018 inzake voortgangsrapportage**

- van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) over de eerste helft van 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 670);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2018 inzake rapport «Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer» van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (Kamerstuk 23 645, nr. 671).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Gijs van Dijk, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.30 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik het algemeen overleg over openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi. Voordat we beginnen met de vergadering zou ik kort willen stilstaan bij het verschrikkelijke ongeluk dat vanmorgen bij een spoorwegovergang in Oss heeft plaatsgevonden. Hierbij zijn vier kinderen om het leven gekomen en twee zwaargewonden gevallen. Als commissie zijn wij hier erg door geraakt. Namens deze hele commissie wil ik laten weten dat wij meeleven met de slachtoffers en dat wij ook hen onze deelneming betuigen.

Ik geef ook graag de gelegenheid aan onze bewindspersoon om daar nog even kort op in te gaan.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Maar vandaag gaat vooral mijn hart uit naar alle betrokkenen. Dat heb ik ook de burgemeester van Oss laten weten, ik denk ook mede namens u allemaal. Dank u wel.

De voorzitter:

Zeker. Ook u bedankt.

Wij hebben een volle agenda. Ik zie staan dat er per fractie maximaal vijf minuten de gelegenheid is om iets te zeggen en ik zou u willen vragen om het bij vier minuten te houden vandaag, zodat we dit algemeen overleg in deze drie uur ook kunnen afronden. Ik sta twee interrupties toe per persoon. Er staat maximaal vijf minuten spreektijd in de convocatie. Hoe dichter u bij vier minuten kunt blijven, hoe fijner dat zou zijn, zodat we dit overleg ook kunnen afronden vandaag. Ik geef als eerste het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil vandaag beginnen met een onderwerp waar ik al vaak aandacht voor heb gevraagd, namelijk marktwerking in het openbaar vervoer. Gisteravond kwam een brief naar buiten van de Limburgse machinisten van Arriva. Daarin klagen ze over wantoestanden en hoe reizigers de dupe zijn van de marktwerking op het spoor. Vertraagde of overvolle treinen en «wc's waar de honden geen brood van lusten», zeiden ze letterlijk. Dit verbaast misschien de Staatssecretaris, maar mij niet, want tijdens een van mijn werkbezoeken afgelopen zomerreces kwam dit geluid met meerdere schrijnende voorbeelden mij al ter ore. Ook de reizigers bevestigen dit beeld vanochtend. Kan de Staatssecretaris reageren op dit noodsignaal van de machinisten? En wat gaat zij doen om dit op te lossen?

Ook een belangrijk aandachtspunt blijft de sociale veiligheid. Sommige vervoerders proberen met kansberekeningen, statistieken en grafieken te kijken waar het personeel het meest opbrengt. Bij deze werkwijze staan dus de kosten en niet de veiligheid op één. Gisteren stond de oproep van Rover in De Telegraaf voor bemande servicepunten op alle stations. Zij stellen terecht dat de aanwezigheid van iemand die hulp kan bieden op het station ervoor zorgt dat mensen zich prettiger voelen en daardoor

meer geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen. Kan de Staatssecretaris reageren op deze twee punten?

Een ander onderwerp waarbij blijkt dat het personeel inmiddels vaak als sluitpost wordt gezien, zijn de grote stakingen in het streekvervoer. Er is nu een akkoord, maar zowel werkgevers als werknemers luiden de noodklok als het gaat om de marktwerking in het openbaar vervoer. Ik vind het dan ook storend om in de brief van de Staatssecretaris te lezen dat zij daarin geen verantwoordelijkheid voor zichzelf ziet. De Staatssecretaris is stelselverantwoordelijke en daarmee eindverantwoordelijk voor de foute uitwassen van de marktwerking in het streekvervoer. Hoe kan het zijn dat zij daarin geen taak ziet voor zichzelf? Daar wil ik graag ook een reactie op.

Door in haar brief te stellen dat ze het bijzonder spijtig vindt dat de reizigers hiervan opnieuw hinder moeten ondervinden, schoffeert zij tegelijkertijd ook de chauffeurs. Dat zijn trotse chauffeurs, die vaak al decennialang hun werk met liefde doen en zich elke dag inzetten voor hun reizigers. Zij rijden veel liever dan dat ze staken, maar ze móesten staken omdat het water hun na jaren van marktwerking aan de lippen staat. Te strakke rijtijden, geen fatsoenlijke pauzes, slecht materiaal en geen tijd meer voor hun reizigers. Zij willen een Staatssecretaris die haar verantwoordelijkheid neemt, en niet één die ze nog een trap na geeft. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Voorzitter. Op Prinsjesdag ontvingen we het langverwachte rapport van het KiM over de effecten van de btw-verhoging op het openbaar vervoer. Daar heb ik vorig jaar al om gevraagd. Het kwam op Prinsjesdag binnen. Die effecten zijn er wel degelijk, alhoewel de Staatssecretaris in haar brief aangeeft dat het allemaal wel meevalt, want in 2040 zou er groei zijn op het spoor. Nogmaals, er is wel degelijk een effect: een prijsstijging van bijna 3% voor de reiziger, wat naar verwachting zal leiden tot 1,3% minder treinkilometers en minder passagiers. Alleen al voor de NS betekent dit bijna 16.000 reizigers minder per dag. 16.000 reizigers minder per dag, herhaal ik. Daarvan zal een aanzienlijk deel de auto instappen en achteraan het filemonster stappen van de heer Dijkstra van de VVD. Is dit wat het zelfbenoemde «groenste kabinet ooit» wil, mensen de weg op jagen? Ik wil de Staatssecretaris vragen om hierop te reageren en daarnaast zin ik nog op een voorstel hierover dat ik bij de begrotingsbehandeling zal indienen.

Dan tot slot twee punten. De taximarkt. Het is goed om te lezen dat de Staatssecretaris zich een aantal problemen wel aantrekt. Ze somt in haar brief zaken op als openbare orde, geluids- en verkeersoverlast. Ik mis hier echter de arbeidsvoorwaarden: taxichauffeurs die geen droog brood meer kunnen verdienen, omdat de chauffeurs van Uber aan veel minder eisen hoeven te voldoen. Trekt de Staatssecretaris zich deze problematiek ook aan? Is zij in haar gesprekken met Amsterdam bereid om ook de arbeidsvoorwaarden een onderdeel van het gesprek te laten zijn?

Dan tot slot de Hoekse Lijn. Als Rotterdammer ontkom ik er niet aan. Deze lightrailverbinding blijft maar vertragen. Hij zou al een jaar moeten rijden, maar nu is de verwachting februari 2019. Ondertussen moeten meer dan 100.000 mensen die langs deze lijn wonen, nog jaren met de bus, voordat het traject tot aan Hoek van Holland rijdt. Ook voor de reizigers die met de boot naar Engeland willen, is dit een flink obstakel. Het Rijk draagt bij aan dit project. Welke maatregelen heeft de Staatssecretaris genomen en wil zij nog gaan nemen om dit proces te versnellen? Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er zijn twee vragenstellers voor u. De eerste is de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Een vraag over de stelling van de collega dat de aanbieder van diensten met de naam Uber kennelijk minder voorwaarden stelt aan chauffeurs dan andere taxibedrijven. Ik wil graag weten waar deze stelling op gebaseerd is, want als je de brieven leest, dan blijkt dat alle chauffeurs aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen.

De heer **Laçin** (SP):

Op papier staat het inderdaad zo, maar in de praktijk horen wij in gesprekken die onze afdeling in Amsterdam voert met taxichauffeurs vooral dat Uberchauffeurs op plekken komen waar ze niet mogen staan, waar ze klanten inpikken van de reguliere taxidiensten en dat dit uiteindelijk ten koste gaat van wat zij kunnen doen. Daarnaast speelt ook bijvoorbeeld de problematiek rondom verzekeraars, die taxichauffeurs bijna niet meer willen verzekeren omdat ze deels ook voor Uber rijden en dan als schijnzelfstandige worden aangemerkt, waar andere voorwaarden voor gelden. Dat speelt allemaal op dit moment in de taximarkt. Daar hebben wij allemaal voorbeelden van gekregen. Vandaar dat ik de Staatssecretaris vraag om daarop te reageren.

De heer **Ziengs** (VVD):

Het tweede stukje van mijn interruptie. Ik constateer eigenlijk alleen maar dat we dan spreken over zaken waar geen handhaving op plaatsvindt, want kennelijk voldoen ze wel aan dezelfde regels, begrijp ik nu. «Op papier», zegt de waarde collega. Dat betekent dus dat er geen sprake is van handhaving. Is het dan niet beter dat de instantie die daarover gaat, zich gewoon wat meer gaat inspannen op handhavingengebied? De regels zijn tenslotte allemaal hetzelfde.

De heer **Laçin** (SP):

Nogmaals, de praktijk wijst anders uit, meneer Ziengs, en daarom heb ik mijn vraag aan de Staatssecretaris gesteld wat zij hieraan doet. Zij heeft namelijk in de brief een aantal dingen wel opgesomd, maar arbeidsvoorwaarden, schijnzelfstandigheid, de verzekeringen, die ik ook heb aangehaald in antwoord op uw vraag, zijn in de brief niet meegenomen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris hierop, omdat er wel degelijk een probleem is op dit moment in de taximarkt.

De **voorzitter**:

De heer Sienot, D66.

De heer **Sienot** (D66):

«Probleem in de taximarkt», volgens mij is er een speler die vooral ook een betere dienstverlening aanbiedt. Er zijn twee zaken van de heer Laçin waar ik op wil reageren. Allereerst is het punt...

De **voorzitter**:

Het is niet de bedoeling dat u een betoog gaat houden en gaat reageren, maar een korte vraag stelt.

De heer **Sienot** (D66):

Jazeker, zeker. Allereerst een punt over privileges. Is de heer Laçin bekend met het feit dat juist de taxistandplaatschauffeurs allerlei privileges hebben, waardoor ze ook meer verantwoordelijkheden hebben?

De heer **Laçin** (SP):

Ik zou het geen «privileges» willen noemen. Dat zijn mensen die al decennia dit werk uitvoeren. Uber komt er net bij kijken. Prima, maar om nou de reguliere taxidiensten die al jaren bestaan, weg te zetten als zouden ze privileges hebben, dat vind ik niet op zijn plaats. Dat wil ik

gezegd hebben. Dus die privileges zijn er in mijn ogen niet. Ze hebben hun rechten, ze hebben hun plichten en daar voldoen ze aan.

De heer **Sienot** (D66):

Als zij op straat klanten oppikken, mag Uber dat niet. Ze hebben een taxistandplaats met gratis parkeren. Dat heeft Uber niet. En daar zit dan ook gelijk het tweede punt van mijn vraag. Ik ben hier niet om één speciale speler te verdedigen of om weg te kijken van de marktproblemen. Ik wil daarin best een eind meegaan met de heer Laçin, maar ik ben er wel voor dat het klantbelang centraal staat. U zei dat...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Sienot** (D66):

Bent u het met ons eens dat Uber juist een goedkopere, betere dienstverlener is en daarom zo snel groeit? Dat de bestelmarkt snel groeit, omdat het simpelweg een betere dienst is voor de klant?

De heer **Laçin** (SP):

Uber heeft zeker zo zijn voordelen, alleen is het punt wel dat Uberchauffeurs bijvoorbeeld veel minder verdienen en dat de reguliere taxichauffeurs en de reguliere diensten daarmee moeten gaan concurreren. Dat zien we op allerlei vlakken. Dat noemen we «schijnzelfstandigheid». Een aantal partijen hier weten dat ook en dat is ons punt. U hoeft het daar niet mee eens te zijn, maar er is wel degelijk een verschil in arbeidsvoorwaarden. Er is feitelijk geen zelfstandigheid en dat veroorzaakt problemen. Die willen wij aanpakken.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, PVV.

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

Ik was blij met een van de laatste woorden van mijn collega van de SP over dat er ook voordelen zijn aan partijen als Uber, want daar sloeg ik toch een beetje op aan. Ik weet inderdaad van mijn collega van de SP dat hij net zoals wij van de PVV een hart heeft voor de sociale veiligheid. Vooral op sociale veiligheid valt mij op dat partijen, of dat nou Uber is of andere partijen, de technologie doorontwikkelen en fantastische nieuwe dingen ontwikkelen, juist om die sociale veiligheid te verbeteren. Ze ontwikkelen fantastische nieuwe data...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

... waar justitie van alles mee kan. Dus is mijn collega van de SP het met mij eens dat dit ook heel veel mooie nieuwe dingen brengt, die heel goed zijn?

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker, dat ontken ik ook niet. Uber heeft bijvoorbeeld een app waarmee je je hele rit kan volgen voor die sociale veiligheid, ook van de persoon die in de auto zit. Dat is allemaal goed. Ook de reguliere taxidienst in Amsterdam heeft gewoon een app. Die kan misschien nog beter ontwikkeld worden, daar ga ik niet over. Ik herhaal nog maar een keer waar het mij vooral om gaat. Het gaat mij om het gelijke speelveld voor wat betreft arbeidsvoorwaarden, om de centen die verdiend worden en om mensen die rond moeten kunnen komen. Ik zeg niet dat we Uber moeten verbieden. Ik zeg alleen dat we een eerlijk speelveld moeten

creëren, zodat ook de reguliere taxidiensten, die al decennialang dit werk uitvoeren, normaal hun werk kunnen doen. Ik hoop dat de heer Van Aalst dat met mij eens is.

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

Zeker wat betreft het gelijk speelveld zijn wij het met elkaar eens. Verder koester ik de marktwerking in die zin dat die heel veel mooie dingen oplevert voor de sociale veiligheid en dat die ervoor zorgt dat we de excessen in het openbaar vervoer kwijtraken. Dat zal mijn collega vast met mij eens zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Nou, daar heb ik toch een iets andere mening over, omdat de marktwerking en bedrijven als Uber, Airbnb en Deliveroo toch ook wel laten zien dat er heel veel mis is met die marktwerking en dat er schijnzelfstandigheid is. Wij zijn ervoor om dat gelijke speelveld te creëren. Daar strijden we voor met die mensen en daar zetten wij ons dagelijks voor in.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

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

Dank, voorzitter. Er zijn afgelopen zomer meerdere berichten geweest over uitval van busritten. Het aantal beschikbare chauffeurs was zo krap dat de dienstregeling niet rond te krijgen was. Het Algemeen Dagblad sprak in Utrecht over twee op de tien ritten die niet werden gereden. Over service gesproken. De Staatssecretaris kan zich er natuurlijk makkelijk van afmaken door te verwijzen naar de provincie, maar ik hoop dat zij de moeite neemt om hier ook inhoudelijk op in te gaan. Want de komende jaren zullen ook veel oudere buschauffeurs uitstromen en wordt het er dus niet beter op. Laatst was er een ladies» day om vrouwelijke chauffeurs te werven. Dat vinden wij een heel mooi initiatief. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief is voor het gebruik van de auto. Ik weet dat dit ook het beleid is van onze Staatssecretaris, maar voldoende personeel is daarbij een noodzakelijke voorwaarde. Op welke wijze draagt de regering hieraan bij? Is er een plan van aanpak? De Staatssecretaris zou ook de ontwikkelagenda van het toekomstbeeld openbaar vervoer uitwerken. Hoe staat het daarmee? Kan de Staatssecretaris daar al wat meer over zeggen? Net als mijn collega ziet 50PLUS problemen met aanbestedingen, het grote verschil tussen theorie en praktijk. De theorie is mooi. Je kunt gewenste situaties en verbeteringen opnemen in een aanbestedingstraject, zodat het openbaar vervoer er alleen maar op vooruitgaat. Maar de praktijk is helaas anders. Daar gaat het toch vaak voornamelijk om de prijs. Marktwerking en aanbestedingen gaan in de ogen van 50PLUS niet samen met belangrijke, maatschappelijke voorzieningen zoals het openbaar vervoer, en wij kennen daar nog wel meer voorbeelden van. Dat moet wat ons betreft ook echt publiek geregeld zijn. Dat voorkomt ook nog eens veel administratief geregeld, verschillende voorwaarden, moeizame aansluiting, vervallen dienstregelingen, onderaanbestedingen met kleinschalig vervoer, om maar niet te spreken van buslijnen die gerund worden door vrijwilligers, alle afspraken en goede intenties ten spijt.

Bij Connexxion was de vraag aan gepensioneerde chauffeurs of ze als vrijwilliger wilden komen rijden. Ze zochten in de regio Amersfoort 150 vrijwilligers. 150! Hoe bestaat dat nou toch? Waar zijn die echte banen? Fatsoenlijk werk met een volwaardig loon zorgt dat mensen er wel willen komen werken. Er zijn zo veel langdurig werkloze 50-plussers, waarvan ongetwijfeld een behoorlijk aantal bereid is om zich om te laten scholen tot buschauffeur. Het is toch een prachtig beroep. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat de inzet van vrijwilligers sterk beperkt moet worden,

desnoods via de door ons zo verafschuwde aanbestedingen? Graag een reactie daarop.

Daar komt nog eens bij dat niet voor het eerst uit het veld de waarschuwing komt dat steeds vaker gebruikte achtpersoonsbusjes niet onder de wet openbaar vervoer vallen, maar onder de Wet personenvervoer en dat daardoor geen toegankelijkheidseisen hoeven te worden gesteld. Dit kan mensen met een beperking terug het doelgroepenvervoer injagen en dat gaat er ook niet op vooruit. In de brief van 3 juli over de toegankelijkheid lees ik veel positieve dingen, maar er is nog wel één vraag: wanneer kunnen we het actieprogramma doelgroepenvervoer verwachten? Dat zou er toch rond de zomer zijn?

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De Staatssecretaris heeft een peiling gehouden, ook met subjectieve veiligheid, waarvoor dank. Deze veiligheidsbeleving wordt de komende jaren meegenomen en dat is wat ons betreft belangrijk. Het gaat niet alleen om cijfers en om categorieën incidenten, maar ook om het gevoel dat mensen hierbij hebben.

Zorgwekkend is dat volgens de RET weliswaar het aantal incidenten daalt, maar dat ze in ernst toenemen. Graag een reactie. En wat gebeurt er om het publiek te blijven betrekken bij sociale veiligheid in de vorm van campagnes, bijvoorbeeld rondom sociaal gewenst gedrag? Graag een reactie.

De pilots voor Mobility as a Service staan in de steigers en ook dit klinkt allemaal veelbelovend. Het is ook iets dat past in deze tijd, waarin mensen zo lang mogelijk zelfstandig willen blijven. Nu gaat het vooral digitaal. Hoe houden we het aantrekkelijk en vooral hanteerbaar voor mensen die minder digivaardig zijn? Kan de Staatssecretaris ons bijpraten over de ov-chipkaart? De laatste proef was mislukt en we hebben nu een brief gekregen, waarin staat dat de prijs niet naar beneden kan en een korte voortgangsrapportage. Wij vonden die brief niet erg duidelijk. Misschien kan de Staatssecretaris die nog even toelichten. Gisteren bepleitte de Ombudsman meer aandacht voor toiletten in de trein en op stations. Er is natuurlijk best wel het een en ander gaande om dat te verbeteren, maar kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? Dit is voor heel veel mensen belangrijk.

Tot slot. 50PLUS kan het niet vaak genoeg zeggen: de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van openbaar vervoer, van bus tot spoor, zijn van groot belang en de voorgenomen btw-verhoging, die zorgt dat het ov alleen maar duurder wordt, is toch wel heel erg moeilijk. Hoe gaan we die mensen uit de auto krijgen? Een van de belangrijkste dingen waar wij met zijn allen voor staan, is de toegankelijkheid van Europese steden...

De voorzitter:

U gaat nu wel heel ruim over uw tijd heen. Dat moet ik toch even zeggen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Laatste zin. Wat ons betreft kunnen we pas effect verwachten met internationale treinen als de prijs en de reistijd meer in verhouding komen met de prijs en de reistijd in het vliegverkeer. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Van Aalst, PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. De reiziger hoort altijd op de eerste plaats te staan. Toch lijkt niet iedereen van dat besef doordrongen. Wij lezen dat de datasystemen voor incidenten in het ov van de verschillende vervoerders en de politie niet aan elkaar zullen worden gekoppeld. De reden is dat een aantal grote vervoerders niet mee wil werken, omdat ze menen, zelf over voldoende data te beschikken. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat de reiziger gebaat is bij een gekoppeld systeem, waardoor criminelen makkelijker

herkend en gevolgd kunnen worden? In haar schrijven geeft de Staatssecretaris ook toe dat vervoerders beter verblijfsverboden kunnen handhaven en beter notoire overlastgevers kunnen aanpakken als deze koppeling er komt. Waarom laat de Staatssecretaris zich tegenhouden door het eigenbelang van een aantal grote vervoerders, die weigeren open kaart te spelen? Waarom kiest zij er niet voor om zo snel mogelijk het maatschappelijk belang, namelijk de veiligheid van onze reizigers, voorop te zetten? Er liggen aangenomen moties om incidenten en politiegegevens aan elkaar te koppelen, om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren. Waarom weigert de Staatssecretaris hier uitvoering aan te geven?

Voorzitter. De reiziger op één zetten betekent ook vaart maken met het enkelvoudig in- en uitchecken. We weten dat het technisch lastig is, want we hebben in Nederland nu eenmaal meerdere vervoerders met meerdere tarieven. Dat is geen excuus om het dan maar helemaal op te geven en de reizigers daar de dupe van te laten zijn. Als ik van energieleverancier wissel, dan zorgen de bedrijven onderling dat de overstap wordt geregeld. Daar heb ik als klant geen werk aan. Met andere woorden: om het voor de klant overzichtelijk te houden, regelen de bedrijven de rompslomp van de overstap. Maar in het ov werkt het andersom. Om het voor de vervoerders overzichtelijk te houden, regelt de reiziger de rompslomp van de overstap. Dat is toch de wereld op zijn kop? Mag ik de Staatssecretaris vragen om zo snel mogelijk perspectief te bieden dat de reiziger echt op de eerste plaats komt te staan? Wij hopen op een snelle uitrol van het enkelvoudige in- en uitchecken.

Voorzitter. Daarnaast blijf ik benieuwd hoe het gesteld is met de sms- of app-diensten om overlast in de trein te melden. In deze tijd van digitalisering lopen we op dat vlak ver achter. Onze motie is aangenomen en er zijn gesprekken gevoerd, maar de concrete invulling blijft nog uit. Het feit dat wij binnenkort een werkbezoek gaan brengen aan Londen om te kijken hoe succesvol de sms-dienst daar werkt, betekent natuurlijk niet dat we in de tussentijd met onze armen over elkaar blijven zitten. We mogen de reiziger niet laten wachten op een veilige reisomgeving en dus vraag ik de Staatssecretaris om hier snel werk van te maken, bijvoorbeeld door de ontwikkeling ervan te beginnen en een pilot op te starten. De adviezen die wij inwinnen tijdens het werkbezoek in Londen kunnen we in het ontwikkelproces meenemen. Is de Staatssecretaris bereid toe te zeggen hiermee aan de slag te gaan?

Voorzitter. Dan kom ik terug op mijn openingszin: de reiziger hoort niet alleen op plaats één te staan, maar ook op plaats twee en drie. Het kabinet geeft daar tot nu toe weinig blijk van. Wie verzint het om de btw op het openbaar vervoer, de taxi, de touringcar en het doelgroepenvervoer te verhogen? Het openbaar vervoer en touringcars zijn collectief vervoer. Wie daarvan gebruikmaakt, scheelt ons tenslotte toch weer een auto in het filemonster. Ook een taxi bespaart natuurlijk ruimte in verband met het feit dat die meerdere reizigers tegelijkertijd mee kan nemen. Is de Staatssecretaris voornemens om het collectieve vervoer uit te zonderen van de btw-verhoging? Zo nee, hoe rijmt zij de btw-verhoging met het aantrekkelijk houden van het collectieve vervoer ten opzichte van de eigen auto? Ik hoop echt dat de Staatssecretaris onze mening deelt dat het fileprobleem voor een belangrijk deel aangepakt kan worden door het collectieve vervoer en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Dan nog een ander punt dat speelt bij het taxivervoer, iets wat menig taxichauffeur en taxiondernemer slapeloze nachten bezorgt: het plan om de bpm-teruggaveregeling af te schaffen. Dat hoort eigenlijk niet in deze commissie thuis, maar ik wil er toch aandacht voor vragen, omdat het wel degelijk gevolgen heeft voor de tarieven. Dus wat gaat de Staatssecretaris doen om te voorkomen dat er allerlei tarieven omhoog zullen gaan, of het nou doelgroepenvervoer betreft of het gewone taxivervoer? Kan de Staatssecretaris ons daarin meenemen?

Voorzitter. Tot zover, dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Mooi ruim binnen de tijd. Een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Zoals ik ook altijd in mijn bijdrages doe, heeft de PVV het ook vaak over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Daar ben ik blij mee. Ik hoor de heer Van Aalst heel erg hameren op de veiligheid van reizigers en werknemers en de sociale veiligheid. Nu is gisteren die brief gekomen van de machinisten van Arriva in Limburg. In die brandbrief kaarten zij allerlei dingen aan, heel veel misstanden die zij zelf constateren in het werk dat zij uitvoeren. Ik ben benieuwd wat de PVV daarvan vindt en welke mogelijke oplossingen de PVV daarvoor heeft.

De heer Van Aalst (PVV):

Misstanden in het openbaar vervoer moeten we natuurlijk aanpakken. Ik ben het helemaal met mijn collega eens dat we daar wat mee moeten. Ook ik heb de medewerkers van al die vervoerders gesproken en ook ik constateer dat er misstanden zijn. Helaas constateer ik ook heel veel misstanden die ontstaan door aanbestedingen door decentrale overheden. Allerelei kortingen die binnen de aanbesteding, binnen het bestek geregeld worden en de mogelijkheid bieden om bijvoorbeeld minder conducteurs in te zetten of minder faciliteiten in treinen aan te bieden. We kunnen wel allemaal wijzen naar de vervoerders, maar volgens mij gaat er in onze taak als overheid ook heel veel mis. Ik vind zeker dat we iets moeten doen aan alle misstanden, maar ik vind ook dat we de misstanden die in ons eigen apparaat zitten, als eerste moeten aanpakken. Die zijn volgens mij ook het makkelijkst te corrigeren.

De heer Laçin (SP):

De heer Van Aalst begon heel goed. Hij eindigt wat minder door de vervoerders eigenlijk in bescherming te nemen. Nu zeg ik niet dat alle schuld bij de vervoerders ligt, maar je ziet nu wel – daar hebben we het ook vaker over gehad in deze debatten – dat er aan verschillende vervoerders verschillende eisen worden gesteld. Is de heer Van Aalst het met mij eens dat we samen moeten toewerken naar één standaard voor sociale veiligheid, voor veiligheids- en servicemedewerkers bij welke vervoerder dan ook, en dat wij dan samen met de Staatssecretaris moeten kijken hoe we die aanbestedingen dusdanig kunnen organiseren dat er niet wordt uitgeknepen op werknemers?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben het met de collega zeker eens dat we naar een gelijk speelveld moeten. Dat betekent ook dat er voor iedereen dezelfde eisen gelden. Volgens mij zijn we het daarover ook wel eens. Ik constateer ook dat er allerlei verschillende eisen gesteld worden aan vervoerders, en dan krijg je inderdaad rare misstanden zoals we die net met elkaar benoemd hebben. Volgens mij zijn wij daarin als overheid zelf een van de grootste boosdoeners. Dus zeker, daar moeten we mee aan de slag.

De voorzitter:

Ik ga verder, tenzij u uw volgende interruptie wilt plaatsen, meneer Laçin. Nee? Dan gaan we naar de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met de taximarkt. De naam Uber is al gevallen en de vraag was hier toch een beetje of wij Uber willen afschaffen of niet. Nee, natuurlijk niet, want Uber biedt mooie dienstverlening, hartstikke handig via een app, het voelt voor mensen die een Uber

bestellen ook veilig, want je weet wie je komt halen. Dus het wordt goed geregeld, maar achter de wereld van «handige app» en «goed voor de klanten» zit ook allang een donkere kant, namelijk – de heer Laçin verwees er al naar – voor de taxichauffeurs zelf, die af en toe zes of zeven dagen moeten werken om aan een volwaardig inkomen te komen.

Nog belangrijker: zij voldoen bijvoorbeeld in zo'n grote stad als Amsterdam aan andere regels, want het zijn wel taxi's, maar geen opstaptaxi's. Daarom heeft de Partij van de Arbeid in Amsterdam al eerder aangegeven dat Uber een mooie dienstverlener is, maar let op, want er ontstaat een vechtmart in Amsterdam. Het is in het weekend hartstikke druk met vele taxi's en daar maken taxichauffeurs zich oprecht zorgen over, omdat opstaptaxi's via een vergunningenstelsel aan zwaardere eisen moeten voldoen en dus in de handhaving ook zwaarder kunnen worden beboet als ze iets verkeerd doen. Dat kan zelfs leiden tot het intrekken van de vergunning van de taxichauffeur, tot het ontheffen daarvan. Een beltaxi, een Ubertaxi, kan alleen een boete krijgen en dan vrolijk doorrijden. De Staatssecretaris geeft in haar brief aan het gesprek te voeren. De coalitie heeft het inmiddels ook opgeschreven in het coalitieakkoord in Amsterdam.

De Staatssecretaris geeft tegelijkertijd aan: het is een markt, ik wil daar voorzichtig in optreden. Is de Staatssecretaris wel bereid om ook te kijken naar de wettelijke maatregelen die wij hebben in de Taxiwet? Amsterdam verwijst namelijk naar de overheid en de overheid – en ik doe niet flauw – verwijst terug naar Amsterdam. Waar ziet de Staatssecretaris de mogelijkheid dat dat gelijke speelveld, door meerdere sprekers benoemd, er ook echt gaat komen? De taximarkt is door die platformbedrijven gewoon echt aan het veranderen en ik denk dat wij goed moeten kijken naar de wettelijke mogelijkheden die wij hebben. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Dat is mijn belangrijkste vraag.

Wil zij haar kennis en expertise inzetten, zoals haar voorganger Sharon Dijksma dat eerder bijvoorbeeld bij de rondsluis op Schiphol heeft gedaan? Toen zijn er vanuit het ministerie mensen naar de gemeente Haarlemmermeer gekomen om die bij te staan. Is de Staatssecretaris ook bereid om te kijken wat de ILT kan betekenen? Via de Zembla-uitzending kregen we door dat sommige Ubertaxi's geen boardcomputer hebben en dan wel mensen meenemen uit Amsterdam, waardoor ze eigenlijk in overtreding zijn. Kan de ILT daar een rol in spelen? En ten slotte: is de Staatssecretaris, als zij wat verder doorkijkt naar die enorme drukte van taxi's in de grote steden, ook bereid om te kijken naar volumebeleid? Grote steden als bijvoorbeeld New York hebben afspraken gemaakt over het maximale aantal taxi's. Is de Staatssecretaris bereid dat soort stevige maatregelen te verkennen?

Voorzitter. Dan ga ik door naar de zorgtaxi's. Het staat niet helemaal op de agenda, maar ik ben vooral benieuwd...

De voorzitter:

U heeft nog een minuut.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Precies. Ik ben vooral benieuwd in hoeverre we ervoor kunnen zorgen dat die zorgtaxi's kunnen blijven bestaan, want die zijn voor heel veel mensen van ongelofelijk belang.

Dan naar de btw-verhoging. Dit kabinet heeft grote ambities als het gaat over klimaat en duurzaamheid.

De voorzitter:

Er is een vraag voor u van de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Ik wil heel even terug op het punt van de taximarkt. Er zijn best problemen in Amsterdam. Ik geloof dat iedereen dat wel erkent, maar het gaat er nu om dat we zoeken naar een manier om die problemen ook echt aan te pakken. Een probleem zijn bijvoorbeeld rondrijdende chauffeurs, wachtend op een nieuwe rit, maar het duurt een gemiddelde Uber-rijder maar drie minuten voordat die een nieuwe rit krijgt. Dus bent u het met mij eens dat we juist naar een andere oplossing moeten zoeken, waarmee we de totale markt in één keer verbeteren, in plaats van het bij één nieuwe speler te zoeken en dus niet de problemen aan te pakken, maar die ene speler?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dat is volgens mij volstrekt niet wat ik heb gesteld. Wat ik zeg is: er is een opkomende nieuwe markt in de taxiwereld. Dat zien we in heel Nederland terug, maar de problematiek speelt met name in de grotere steden. Ik bepleit dat de taxiwetgeving zoals wij die kennen en de lokale regels die inderdaad ook met name in steden verder worden vormgegeven, niet meer voldoen. Daardoor zal er nieuwe regelgeving moeten komen en ik vermoed dat dat landelijk gestuurd zal moeten worden. Dat is eigenlijk mijn vraag aan de Staatssecretaris. Dat is niet gericht op Uber, maar op een gezonde taximarkt, waarbij de klant de beste service krijgt, waarbij de taxichauffeurs elkaar niet de markt uitvechten en waarbij de bewoners in ik noem maar even Amsterdam niet gek worden van rondrijdende taxi's of van taxi's die overal illegaal geparkeerd staan. Dus het moet voor al die drie groepen verbeteren en ik denk dat de huidige wetgeving daar niet aan voldoet, omdat we toentertijd deze nieuw opkomende bedrijven niet hebben voorzien.

De heer **Sienot** (D66):

Dan hoor ik toch eigenlijk weer hetzelfde, namelijk dat u een oplossing wilt en die al heel snel zoekt in het rondrijden van taxichauffeurs en dergelijke. Ik zeg u nogmaals: binnen drie minuten heeft een Uberchauffeur een nieuw ritje. Het gaat hier om de vraag of het niet beter is dat Amsterdam zelf in gesprek gaat met de branche en bijvoorbeeld goede afspraken maakt – want dat die nodig zijn, ben ik wel met u eens – over het op- en afstapbeleid. Maar is dat niet vooral iets wat ze in Amsterdam en ook in andere grote steden zelf heel goed lokaal kunnen oplossen, binnen de huidige regelgeving?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik twijfel echt aan de luistercapaciteit van mijn collega's hier. Ik zeg dat we een probleem hebben en dat we dat moeten oplossen. De Staatssecretaris geeft zelf aan in haar brief dat ze zowel met de gemeente Amsterdam in gesprek gaat als een rol voor zichzelf ziet. Als de enige oplossing van D66 is om het aan de markt te laten en het die zelf op te laten lossen, dan voorspel ik dat het niet beter wordt voor de bewoners, niet voor de taxichauffeurs en niet voor de klanten. Die weg zou ik niet op willen en die raad ik D66 ook niet aan.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk vervolgt zijn betoog. Hij heeft daar nog een kleine minuut voor.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Overigens wijs ik erop dat D66 ook in die mooie coalitie in Amsterdam zit. Voorzitter. Dan de btw-verhoging. Die heeft gevolgen. Hoe rijmt de Staatssecretaris dat? Ziet zij oplossingen? Als die prijsstijging ervoor zorgt dat mensen minder voor het ov kiezen en weer voor de auto kiezen, hebben we echt een groot probleem. Hoe gaat de Staatssecretaris dat oplossen?

Voorzitter. Even speciaal tot slot wil ik ook nog even aandacht voor de btw-verhoging en de mensen die wonen op de Waddeneilanden. Zij krijgen gewoon te maken met een prijsstijging. Ik lees in het rapport van het kennisinstituut mobiliteit dat de eilandbewoners dan maar minder vaak naar het vasteland moeten en maar slimmere afspraken moeten maken. Dat vind ik een antwoord dat ik niet aan de inwoners van Texel kan verkopen, maar ook niet aan de andere Waddeneilanden. Het is prachtig om er te wonen, maar we moeten het ook aantrekkelijk houden voor met name de inwoners. De kosten mogen voor die inwoners niet stijgen. Ziet de Staatssecretaris een speciale oplossing voor de mensen die daar wonen?

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Dan is het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Verkeer heeft een grote maatschappelijke impact, waar wat ons betreft nu onvoldoende grip op is. De CO₂-uitstoot van het verkeer stijgt in plaats van dat deze daalt. Het verkeer is jaarlijks verantwoordelijk voor 12 miljard aan milieuschade en heeft een grote impact op de leefbaarheid van onze steden. We voldoen nog steeds niet aan de normen qua luchtkwaliteit. Goed ov is wat ons betreft een cruciaal antwoord op deze problemen. Ik zou graag beter in beeld hebben bij besluiten rond ov, dus beleidsbesluiten, wat de maatschappelijke kosten en baten zijn. Wat is de impact op onze brede welvaart en hoe brengen we die in kaart? Kan de Staatssecretaris hier een voorstel voor doen?

We horen grote zorgen vanuit verschillende regio's dat het huidige ov niet toekomstbestendig is. Daar gaan we het bij het AO MIRT uitgebreid over hebben, kan ik me zo voorstellen, maar toch alvast de volgende vraag. Is het in het licht van het klimaatakkoord, de mobiliteitstafel, de doelstellingen en de onbeantwoorde roep vanuit de stedelijke regio's voor forse investeringen toch mogelijk om naar de verdeling van MIRT-gelden tot 2030 te kijken?

Vervoer heeft ook een belangrijke sociale functie. Vervoersarmoede is een groot risico.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat heeft collega Van Aalst nog een vraag aan u op het vorige punt, denk ik.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat klopt. Even over de verdeling van de MIRT-gelden. Daar was ik wel even nieuwsgierig naar. Volgens mij heb ik de vraag al eens eerder aan mijn collega van GroenLinks gesteld. Bedoelt zij met het kijken naar de verdeling dat we kijken naar het gebruik van het vervoer van iedereen? Dus gaan we kijken naar hoe groot het percentage is van het autogebruik en koppelen we daar dan het budget aan? Begrijp ik dat goed?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat we bedoelen is dat we nu een knelpuntanalyse hebben die als er een knelpunt ontstaat binnen een bepaalde modaliteit daar automatisch de oplossing in zoekt. Daardoor hebben we een verdeling waarbij asfalt toch het grootste deel van het geld krijgt. Als we de klimaatdoelstellingen en de doelstellingen op luchtkwaliteit, de grote uitdagingen waar we voor staan, serieus nemen, dan zullen we ov gewoon een veel prominentere plek moeten geven. Ik ga nu net naar het blokje vervoersarmoede, dat daar ook op aansluit; het heeft ook een hele sociale component. Daarom willen we de MIRT-verdeling tegen het licht houden van alle andere doelstellingen die we hebben, zoals het klimaatakkoord.

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

Als we naar de cijfers kijken, zien we dat het autogebruik al jaren blijft stijgen en dat dit nog steeds de meest gebruikte manier van vervoer is. Als we daarnaar kijken, komt het asfalt er in dat opzicht heel slecht van af. In de nieuwe verdeling zou er dan nog meer geld naar asfalt moeten. Ik was even benieuwd of dat dan de strekking was, want dat zou het meest terechte zijn. Kijk hoeveel geld er op dit moment naar het openbaar vervoer gaat. Het is prima dat het openbaar vervoer gestimuleerd wordt. Dat zal ook wel moeten om het filemonster aan te pakken. Maar u moet toch ook zijn voor de eerlijke verdeling waarbij de meest gebruikte vervoersmodaliteit toch ook het meest geholpen wordt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had bijna geïnterrupteerd in de spreektijd van mijn collega van de PVV, want ik zag dat bij de PVV ook het kwartje valt dat je moet investeren in goed ov om het filemonster écht te bestrijden. Dat is volgens mij waar we naar op zoek zijn. Je moet zeggen: er zijn doelen voor 2030 en 2050 op klimaat, je hebt doelen op leefbaarheid in de grote steden, je hebt de fileproblematiek; hoe ga je die echt aanpakken? Dan is het simpel denken in «er staat een file en we plempen meer asfalt neer» wat ons betreft niet de goede aanpak en zien we echt dat de schuif naar ov nodig is.

De belangrijke sociale functie van vervoer en het issue van vervoersarmoede: sociale uitsluiting doordat vervoer te duur wordt; je kunt niet op bezoek bij vrienden en familie, maar hebt bijvoorbeeld ook moeite op de arbeidsmarkt. Uit onderzoek van de Radboud Universiteit blijkt dat 5% tot 10% van de Nederlandse bevolking onvoldoende toegang heeft tot vervoer. Dat vinden wij heel zorgelijk. Wij zouden aan de Staatssecretaris willen vragen om specifieke aandacht voor dit onderwerp en of ze ook doelen hiervoor zou willen formuleren. Daarom kijken we ook met hele grote zorgen naar de plannen voor de btw-verhoging. Hoe zorgen we ervoor dat deze niet leidt tot een nog grotere groep die geen toegang heeft tot openbaar vervoer? De verwachting is dat de verhoging van de prijs voor ov-kaartjes ook gaat leiden tot vraaguitval. Als er vraaguitval is, is vervolgens de vraag of die niet weer leidt tot een nog verdere prijsstijging. Heeft de Staatssecretaris daar zicht op? De NS heeft het over 234 miljoen reizigerskilometers uitval: 16.000 reizigers per dag. Dreigt er dan niet juist verschraling in de gebieden waar we toch al weinig ov hebben? Het KiM zegt daar eigenlijk weinig over, maar we maken ons daar veel zorgen over, ook over wat dat doet op het gebied van de klimaatdoelen. Als we zien dat we het ov, dat we moeten versterken, juist duurder maken, vragen we ons af wat dat doet met de CO₂-uitstoot. Kan het CO₂-effect van de btw-verhoging doorgerekend worden? Dat sluit aan bij de wens om af te spreken dat we grote beleidsmaatregelen op mobiliteit in het vervolg altijd doorrekenen op CO₂-effect.

Dan een heel ander punt van zorg: de groeiende druk op personeel in het ov. Over de stakende buschauffeurs heeft mijn collega van de SP het al uitgebreid gehad. De Staatssecretaris zegt: ik heb hier geen rol in. Dat is mij echt te makkelijk, want dit is wel het gevolg van de aanbestedingen. Ov-bedrijven lijken onder de kostprijs in te schrijven en alleen op arbeidskosten te kunnen concurreren. Ons ov zit op dat gebied in een race to the bottom. Herkent en erkent de Staatssecretaris dit beeld? Welke mogelijkheden ziet zij om met de vervoersregio's harde afspraken te maken over het niet onder de kostprijs aanbesteden en te zorgen voor zeg maar sociale aanbestedingen? Is het niet tijd voor een landelijke evaluatie van het effect van de aanbestedingen op het regionale ov? Zijn provincies er beter in geworden? Ik heb het over prijsontwikkeling, dekkingsgraad, reizigerstevredenheid, de overheidsbijdrage, samenwerking tussen ov-aanbieders, arbeidsomstandigheden. Is de Staatssecretaris bereid tot een grondige evaluatie van de aanbestedingen?

Dan data. Er zijn spannende pilots met MaaS aangekondigd. Daarvoor is de ontsluiting van data over reizigersstromen en faciliteiten op stations echt cruciaal. Die data liggen nu bij Translink. Er is een Kamermotie waarin staat dat die gedeeld moeten worden, maar dat lijkt tot op heden nog steeds moeizaam te zijn. Wat zit daar dan? Wat is de moeilijkheid? Heeft het ministerie wel toegang tot die informatie voor analyse? Want het is toch ongelofelijk belangrijk om als departement te weten hoe die reizigersstromen zijn zodat je daar ook goed beleid op kan voeren? Zou het niet veel beter zijn als die data geanonimiseerd komen te liggen bij een onafhankelijke instantie zonder winst oogmerk, zoals het CBS? Hoe wordt er op dit moment omgegaan met de winsten die Translink maakt?

De voorzitter:

En uw slotzin is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En mijn slotzin, die ook echt mijn slotzin is: is de Staatssecretaris het met me eens dat de huidige constructie met Translink niet bevorderlijk is voor de uitrol van Mobility as a Service?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Geen seconde te verliezen.

In de brief over de voortgangsrapportage van het NOVB en de werkagenda staat dat de pilot enkelvoudig in- en uitchecken op de Valleilijn is afgerond. In de evaluatie is onderzocht of we kunnen komen tot meer reizigersgemak en minder incomplete transacties. Er zijn twee systemen die het kunnen, dus waar wachten we nog op? De bevindingen worden gebruikt in het traject landelijk enkelvoudig in- en uitchecken en worden meegenomen in het Werkprogramma OV-betalen. Het heeft heel lang geduurd. Het CDA wil graag weten wanneer het in heel Nederland zal worden ingevoerd.

Wat hiermee samenhangt, is dat het boetebeleid dat vervoerders hanteren als reizigers niet zijn ingecheckt, te streng is. Vervoerders zouden meer begrip moeten tonen voor reizigers die dit niet expres hebben gedaan, zoals mensen die weinig met het ov reizen of toeristen. Het OV loket pleit wat ons betreft terecht voor een ruimhartiger boetebeleid, zeker nu het systeem het de reizigers moeilijk blijft maken. Is de Minister bereid daarover te praten met de vervoerders?

Taxi is al breed aan bod gekomen. Waarom wordt het landelijk klachtenmeldpunt voor taxivervoer opgeheven? Het klachtenmeldpunt bestaat sinds 2011 en is door Rover en KNV op verzoek van het ministerie ingericht. De Tweede Kamer had daarom gevraagd. Het huidige klachtenmeldpunt behandelt ongeveer 800 klachten per jaar. Het meldpunt kost ons slechts € 40.000, maar het ministerie wil bezuinigen. Als dit de enige reden is, dan kan die als mager worden bestempeld. Waar kunnen mensen nu terecht met hun klachten? Je kunt een taxi bestellen of er een op straat aanhouden en instappen en dat lijkt heel vergelijkbaar...

De voorzitter:

Er is een vraag van u van de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij heb ik in de stukken kunnen waarnemen dat het bij dat klachtenloket om een tijdelijke opstartsubsidie ging. Hoe tijdelijk wil hij dat houden of vindt hij dat de subsidie structureel moet worden?

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

Je moet altijd eerst kijken of zo'n loket voldoet en een positief effect heeft. Wat ons betreft is dat zo en dan moet je kijken naar de kosten en de baten. Dan zeg ik: de baten zijn hoger dan de kosten.

De heer **Ziengs** (VVD):

Aanvullend: volgens mij is elke klacht voor een ondernemer een kans omdat hij daardoor zijn product kan verbeteren. Moeten wij als overheid dan nieuwe kansen voor die ondernemers gaan betalen?

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

Dat zeg ik niet, maar ik vraag ook heel specifiek aan de Staatssecretaris hoe gekeken wordt naar de alternatieven en hoe er invulling gegeven kan worden aan iets wat goed werkt teneinde er een voortzetting aan te geven.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt u uw betoog.

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

Daar ga ik dan inderdaad mee verder.

Het CDA denkt dat het verschil in de toekomst steeds belangrijk wordt en dat het daarom nodig is dat we daarover nu goed nadenken en lijnen uitzetten. Vindt de Staatssecretaris dat de concurrentie tussen opstappen en bestellen een gelijk spelveld vergt en is dat een lokale bevoegdheid? We zijn het eens met het KNV dat zowel chauffeurs die rijden voor een taxionderneming als chauffeurs die rijden voor een digitaal reserveerplatform eerlijk moeten concurreren op een gelijk spelveld. Bij een gelijk spelveld helpt het als er goede handhaving is. Ook de ILT speelt hierbij een rol. Hoe gaat de Staatssecretaris dat regelen? Dan de decentralisatie van de vier spoorlijnen. De Staatssecretaris is begonnen met de quickscan naar de afgesproken decentralisatie van de vier lijnen zoals genoemd in het regeerakkoord.

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee verdergaat, is er een vraag van meneer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik hoor bemoedigende woorden over een nieuwe wereld in de taximarkt, waarbij we wellicht ook nieuwe regelgeving moeten hebben met het oog op dat gelijke spelveld. Is het CDA ook bereid om eventueel de landelijke regelgeving daarvoor aan te passen als dat nodig is?

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

Dat is eigenlijk vragen naar de bekende weg. Als je verbeteringen ziet, dan moet het mogelijk zijn om daarover na te denken. Waar die mogelijkheden er zijn, moet je die benutten.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik heb de Staatssecretaris ook gevraagd naar mogelijke afspraken over het maximumaantal taxi's omdat de drukte zo aan het toenemen is, wat we ook zien in het buitenland, in steden als New York. Zijn dat ook opties die het CDA zou willen verkennen?

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

Het valt mij wel op er heel veel grote steden in beeld komen vanmiddag en dat dit juist de steden zijn waar het CDA niet actief is. Dat is heel jammer want het zou vaak goed zijn om lokale problemen op te lossen met partijen die daar goed over kunnen nadenken. In dit geval is dit vaak

helaas niet mogelijk. Maar om een antwoord te geven op uw vraag: ja, natuurlijk.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Von Martels (CDA):

Ik had het over die vier spoorlijnen en de quickscan. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer die lijnen worden gedecentraliseerd? Het regeerakkoord zegt dat het in deze regeerperiode moet gebeuren. Dus wat is de planning?

Ik zit een beetje met mijn spreektijd, dus ik denk dat ik iets...

De voorzitter:

U heeft echt nog wel anderhalf tot twee minuten, hoor.

De heer Von Martels (CDA):

Dan ga ik eerst even naar Mobility as a Service. Ieder(in), het netwerk voor mensen met een beperking of chronische ziekte, vraagt aandacht voor een 100% toegankelijk ov en heeft angst dat er toch een verslechtering van die toegankelijkheid komt die strijdig is met het VN-verdrag en dat de capaciteitsdruk op het spoor ten koste gaat van de toegankelijkheid. Kan de Staatssecretaris ieder(in) wat dat betreft geruststellen?

Dan de pbm. De vrijstelling gaat er af voor de zorgvervoerbusjes. Het dreigt fors duurder te worden. Er wordt gesproken over een stijging van 14%. Dus dat heeft nogal wat gevolgen. Hoe kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat die pijn enigszins wordt verzacht? Een ander punt is de milieuwinst die we graag willen boeken. We willen graag voorkomen dat volgend jaar iedereen massaal nieuwe busjes gaat aanschaffen en dan alsnog op diesel blijft rijden. Dus we moeten elektrisch rijden toch bevorderen. In hoeverre is de Staatssecretaris zich bewust van de gevolgen van de huidige maatregelen, zowel in financiële zin als in milieutechnische zin?

De ACM heeft op 1 september 2018 op verzoek van de Minister een advies opgesteld over de wenselijkheid van economische regulering van de ov-betaalmarkt. De ACM schrijft daarover dat Translink informatie zonder discriminatie beschikbaar moet stellen aan mobiliteitsdienstenaanbieders en/of aanbieders van informatiediensten. De ACM ziet een risico dat TLS te hoge tarieven in rekening brengt aan mobiliteitsdienstenaanbieders. Hoe gaat de Staatssecretaris zich hierin opstellen? Kernvraag: is zij voor open data, ja of nee? Ik neem aan dat het antwoord ja is maar misschien kan zij er nog een kleine toelichting op geven. Ook stelt de ACM dat TLS in het verleden rendementen van enkele tientallen procenten heeft gerealiseerd. De ACM stelt ook vast dat de rendementen van TLS tot 2021 hoog zullen blijven. Kan het normrendement niet gewoon naar 5% zodat de rest van de winst gebruikt kan worden om de tarieven te verlagen?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn twee vragen. Als eerste stel ik mevrouw Van Brenk daartoe in de gelegenheid.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik heb de volgende vraag aan het CDA. Alle vijf de voorgangers, niet geheel ten onrechte de oppositie van regeerpartijen, hebben zorgen uitgesproken over de toegankelijkheid en betaalbaarheid. Ik hoor u wel over de toegankelijkheid maar over de betaalbaarheid door de btw-verhoging hoor ik het CDA helemaal niets zeggen. Is dat niet een zorgelijk punt voor het CDA?

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

Nee, u brengt het onderwerp btw wat geïsoleerd naar voren, terwijl het uiteindelijk om de koopkracht van mensen gaat. En u weet best wel waarom de btw wordt verhoogd, namelijk om de inkomstenbelastingen te verlagen. Uiteindelijk gaat het om de koopkracht van mensen. Ik denk juist dat het vervoer toe zal nemen en niet af zal nemen, zoals door een aantal collega's werd genoemd.

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

Ik denk eerder dat de btw verhoogd wordt om de dividendbelastingmaatregel te compenseren, maar dat is een andere discussie die we later vast in die andere zaal met elkaar gaan voeren. Ik zie toch heel veel reacties binnenkomen van organisaties die zich wel zorgen maken over de btw, in de zin dat dit echt mensen weer in de auto jaagt. Miskent u dat gewoon niet?

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

Ik heb in het eerste deel van mijn antwoord al een beetje duidelijk gemaakt dat ik dat niet zo zie. Het zou mooi zijn als we de komende jaren, terugblikkend op deze vergadering, nog eens zouden nagaan wat er toen gezegd is. Er wordt bijvoorbeeld gezegd dat er in de trein 16.000 reizigers minder zullen zijn en ik hoorde zelfs hogere aantallen. Ik geloof daar helemaal niets van. Ik denk dat de aantallen op alle modaliteiten zullen toenemen, wat we ook zullen ervaren de komende jaren. Dat heeft alles te maken met de toenemende koopkracht van mensen.

De **voorzitter**:

Eerst mevrouw Kröger en dan de heer Laçin.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wilde een vraag stellen over Translink maar na deze antwoorden over de btw verander ik het onderwerp toch even. We kunnen wel een discussie gaan voeren op basis van «ik denk het niet en het lijkt mij niet», maar er ligt gewoon een studie waaruit die 16.000 reizigers per dag blijkt. Dat koopkrachtverhaal is natuurlijk niet helemaal gelijkmatig verdeeld. Het gaat juist om die groep met die vervoersarmoede. Hoe zorg je ervoor dat voor die mensen ov nog toegankelijk is en dat het niet een prijsbelemmering wordt? En daar hoor ik eigenlijk geen enkel geluid over.

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

Ik wil er graag wat over zeggen; mijn tijd was ook beperkt. Ik ben in het verleden wethouder geweest en ik weet dat als mensen tijdelijke of structurele zorg nodig hebben, je als gemeente een taak hebt om die mensen te ondersteunen. Iedere gemeente biedt daar zo haar eigen oplossingen voor. Daar moet je oog voor hebben als bestuurder. Dus wat u naar voren brengt, deel ik. Het gaat er nu alleen over hoe we die oplossing dan gaan bieden. Ik denk dat gemeenten een belangrijke bijdrage aan de oplossing kunnen bieden, zeker omdat de zorg gedecentraliseerd is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan wil ik het toch even scherp hebben. De btw gaat omhoog terwijl de vervoersregio's niet meer geld krijgen om te investeren in ov. Zegt de heer Von Martels nou dat gemeenten moeten gaan compenseren voor bewoners voor wie het ov te duur wordt en, zo ja, uit welke gelden zouden ze dat dan moeten doen, gegeven het feit dat gemeenten allemaal roepen dat ze geld tekortkomen om goed ov aan te bieden?

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

Dan denk ik dat u het verkeerd begrepen heeft. Het gaat nog steeds om dat algehele koopkrachtbeeld en de vraag of mensen genoeg te besteden hebben om de keuzes te maken die ze willen maken. In dat opzicht zie ik een positieve trend en zie ik dat die mogelijkheden benut kunnen worden. Waar u over praat, is de groep die structureel in de problemen zit en blijft. Hoe kunnen we die helpen? Zeker omdat de zorg gedecentraliseerd is, hebben gemeenten daarin een belangrijke verantwoordelijkheid. Dat probeer ik duidelijk te maken. Ik zie aan uw blik dat het nog niet helemaal duidelijk is, maar misschien kan ik nog een soort van college geven daarover.

De voorzitter:

Volgens mij krijgt u nu nog een vraag daarover van de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de heer Von Martels twee dingen zeggen. De Staatssecretaris heeft op ons verzoek het KiM een onderzoek laten doen. Het onderzoeksrapport is eergisteren gekomen en daarin wordt gesteld dat de btw-verhoging gaat leiden tot minder reizigers. Dat staat gewoon in dat rapport. En dan kunnen we wel doen aan «ik denk, jij denkt», maar dat lijkt mij niet verstandig. OV-NL die namens alle openbaarvervoerspartijen spreekt, stuurt een brief naar de Kamer waarin zij stellen: dit is ongewenst, dit willen wij niet.

De voorzitter:

Misschien mag ik de vragenstellers vragen om kortere vragen te formuleren en niet conclusies uit onderzoeken hier naar voren te brengen.

De heer Laçin (SP):

Daarom hebben we nu een debat.

De voorzitter:

Ja, maar u heeft mij aangesteld om ook een beetje op de tijd te letten en u af en toe te verzoeken wat bondiger te zijn. Ik ben u er ook dankbaar voor dat u dat kunt en doet.

De heer Laçin (SP):

Dus naar aanleiding van dat onderzoeksrapport en de brief van OV-NL zegt de heer Von Martels: ik denk van niet. Wat u denkt, is leuk voor u, alleen, de onderzoeken wijzen uit dat het wel gaat gebeuren. Dus wat is uw antwoord op die btw-verhoging die gewoon gaat leiden tot meer files?

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben in de Kamer gekomen doordat ik gesteld heb dat er meer boerenverstand in de Kamer moest komen en dat je zelf de verantwoordelijkheid hebt om nuchter na te denken over de keuzes die mensen hebben. Als je beseft dat mensen iets te besteden hebben, dan moeten ze uiteindelijk zelf keuzes gaan maken. Dan kun je allerlei mooie rapporten gaan opstellen om na te gaan wat er met de wetenschap van vandaag gaat gebeuren, maar ik blijf dan toch maar terugkomen op die koopkracht. Als uiteindelijk het financiële plaatje voor mensen beter wordt, dan hebben ze meer mogelijkheden. Als ze het openbaar vervoer wat vaker willen frequenteren, dan is dat alleen maar goed. Ik denk dat het duidelijk is dat er meer mogelijkheden zijn en dat het openbaarvervoergebruik de komende jaren zal stijgen. Dat geef ik u op een briefje.

De voorzitter:

Korte vervolgvraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben het helemaal met de heer Von Martels eens als hij zegt dat we de individuele keuzes aan de mensen moeten laten over wat ze met die zogenaamde «meer koopkracht» willen doen, maar het punt is dat dit kabinet daar juist niet voor zorgt. Dit kabinet vult al in wat ze met het geld moeten doen door de btw te verhogen op groente, fruit en openbaar vervoer. Is het niet een rare patstelling door te zeggen: ze mogen het zelf weten maar wij vullen het alvast in door het ov duurder te maken?

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

Nee, maar ik denk dat ik in herhaling blijf vervallen. Dus het heeft geen zin om hier verder op in te gaan.

De heer **Laçin** (SP):

Sorry, voorzitter, maar dit is geen antwoord.

De **voorzitter**:

Maar iedereen gaat over zijn eigen beantwoording.

De heer **Laçin** (SP):

Dus als we geen zin hebben, kunnen we dat gewoon zeggen.

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

Ik heb er zeker zin in, alleen, ik blijf in herhaling vervallen en dat zal niet iets toevoegen. Ik heb geen extra argumenten naar voren te brengen ten opzichte van wat ik eerder al heb vermeld.

De heer **Laçin** (SP):

Wat mij betreft heeft u geen enkel argument.

De **voorzitter**:

Dat is een kwestie van politieke smaak. Het woord is nu aan de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het is de eerste keer dat ik ov-woordvoerder ben maar ik durf mijzelf wel een echte ervaringsdeskundige te noemen als ov-reiziger. In mijn eigen stad reis ik weliswaar het liefst met de fiets maar tussen steden pak ik graag het ov en als het echt niet anders kan een deelauto. Zo doe ik dagelijks al jaren ervaring op met ons goede ov dat nu in een bijzondere overgangsfase zit. Dan heb ik het niet alleen over de verduurzaming maar ook over de opkomst van smartphones en apps die het ov snel een klantvriendelijker gezicht kunnen geven. Daarnaast groeit de vraag naar mobiliteit sterk door de verstedelijking, een uitdaging die we nu ook het hoofd moeten bieden, net als het bereikbaar en toegankelijk houden van plattelandsregio's. D66 wil daarom investeren in het ov waar dat nodig is voor een schoon, snel, comfortabel, veilig, toegankelijk en betrouwbaar ov. Om dat te bereiken zou ik een aantal punten aan de orde willen stellen: drukte in het ov, toiletten, Mobility as a Service, open data voor betere service en zero-emissie taxi's. Het wordt op sommige tijden steeds meer propfen in de trein, tram en bus. Daarom wil D66 slim omgaan met het ov dat we hebben en het uitbreiden op knelpunten.

De **voorzitter**:

Daar is een vraag over van de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ook D66 wil investeren in het ov en vindt dat van groot belang. De heer Sienot is een veelgebruiker van het ov. Maar we hebben ook het belang-

rijke rapport, dat ik hem niet in zijn opsomming hoor noemen, over de btw-verhoging en de gevolgen ervan voor met name mensen met een kleine portemonnee, bijvoorbeeld degenen met een uitkering en ouderen die thuiszitten. Wat gaat D66 nou doen om ervoor te zorgen dat deze mensen normaal het ov gaan pakken in plaats van dat te mijden?

De heer **Sienot** (D66):

Volgens mij zegt dat rapport dat er 1% afvlakking van de groei is maar dat er wel nog steeds groei is. Dit allereerst voor het goede begrip van dat rapport. Ik denk dat het voor alle mensen hier in de zaal ook belangrijk is om te weten waar het nu precies over gaat. Dat wil dus zeggen dat er nog steeds groei is. En dat betreft die btw-verhoging. We kunnen er elke keer weer op terugkomen en u kunt daar zelfs al uw interrupties aan verbranden tijdens een bijeenkomst die daar niet over gaat, maar waar gaat het nou om? Gaat het om het inkomen van de mensen? Dan zeg ik op mijn beurt: het inkomen van de mensen stijgt. Bij alles waar de overheid op dit moment aan de knoppen zit, draaien we er hard aan om de koopkracht te laten stijgen. Dat hebben we gisteren uitgebreid kunnen zien in alle koopkrachtplaatjes. 96% van de mensen gaat er op vooruit. Gaat het u dan om mobiliteit? Dit kabinet investeert voor het eerst sinds 2010 weer in mobiliteit, namelijk 2 miljard. Ik snap wel dat het nooit genoeg is, maar het is wel weer een investering. Ook wordt er samen met grote steden en regio's gewerkt aan het verbeteren van vervoersoplossingen voor het ov. Gaat het dan om het klimaat, dan zeg ik op mijn beurt: dat snap ik ook niet, want er wordt heel hard gewerkt aan een klimaatakkoord.

De **voorzitter**:

Dat was de vraag niet.

De heer **Sienot** (D66):

Dus mijn vraag is: waarom brengen we dit elke keer op als de koopkracht van mensen stijgt, als de bereikbaarheid op allerlei plaatsen gaat toenemen door die investeringen van dit kabinet en als we allerlei dingen doen voor het klimaat. Waar zit dan het grote punt?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik heb een hoop gehoord, maar de bottomline is dat het een heel domme maatregel is als je een partij bent die staat voor klimaat en duurzaamheid – daar hoor ik D66 al jaren over en terecht – maar tegelijkertijd het ov minder aantrekkelijk maakt en dan met name – ik zie D66 toch ook af en toe als een redelijk sociale partij – voor mensen die niet een volledig inkomen hebben en die thuiszitten. Hoe gaat D66 dit nou oplossen: aan de ene kant vol voor het klimaat gaan en aan de andere kant het ov duurder maken? In mijn hoofd komt dat niet samen.

De heer **Sienot** (D66):

Ik heb daar net een heel uitgebreid betoog over gehouden. Op drie punten pakken we de zaken aan, volgens mij zaken waar we ons allemaal druk over maken. Dan heb ik het over mobiliteit, over stijging van de koopkracht en over het klimaat. Dan kunt u zeggen dat dit een maatregel is waar u niet zo enthousiast over bent. Dat kan ik begrijpen want dat is ieder zijn goed recht, maar wij zien in totaliteit een koopkrachtstijging die mensen niet uit het ov kan jagen. Ik vind het op zich heel terecht dat u die specifieke resultaten van dat rapport inbrengt. Ik denk ook dat het goed is als de Staatssecretaris nagaat – volgens mij heeft ze dat ook al een keer in een vorige bijeenkomst gezegd toen het hierover ging – of er echt groepen zijn die structureel buiten de boot vallen. Als dat laatste het geval is, moet je altijd kijken wat je kunt doen, want we zijn ook een overheid die zegt: waar we een zetje kunnen geven, moeten we dat zeker doen. We

willen iedereen makkelijk van A naar B kunnen laten gaan, ook mensen die buiten de boot vallen, maar voorlopig gaat 96% van de Nederlanders er met deze plannen van dit kabinet op vooruit.

De voorzitter:

U bent allemaal zo enthousiast dat u heerlijk ruim de tijd neemt. Ik ga u toch vragen om iets korter en bondiger te zijn. Ik geef nu graag het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor toch niet het sociale gezicht van D66 maar we gaan het nog een kansje geven. We hebben het over vervoersarmoede. 5% tot 10% van de mensen heeft geen toegang tot openbaar vervoer, wat leidt tot sociaal isolement en moeilijke aansluiting op de arbeidsmarkt. Die groep wordt natuurlijk onevenredig hard geraakt door een btw-verhoging, wat ook nog een extra prijsstijging tot gevolg kan hebben door uitval.

De voorzitter:

En uw vraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toen ik het vroeg aan de collega van het CDA zei hij dat de gemeenten het maar moeten oplossen. Dan vraag ik mij af van welk geld ze dat dan moeten doen omdat de gemeenten alleen maar roepen: we hebben niet de budgetten om goed ov te bieden, help ons. Dus waar ziet mijn collega van D66 de mogelijkheid om in ieder geval die groep te helpen?

De heer Sienot (D66):

Volgens mij heb ik daar net heel duidelijk over gezegd dat het eerst aan de Staatssecretaris is om nu heel duidelijk op dat rapport te reageren. We hebben er nog geen reactie op gehad. Ik heb ook gezegd dat een groot deel van Nederland, 96%, erop vooruitgaat. Dat is echt historisch want dat is lang niet vertoond. Waar het echt knijpt – u heeft er net een beeld van geschetst – moet je er altijd naar kijken. Als het gaat om de vraag over hoe en wanneer, denk ik dat het goed is om dit eerst even te bestuderen voordat ik zomaar iets ga roepen op basis van dit rapport.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor enige openheid om in ieder voor een specifieke groep naar dit probleem te kijken. Wat ik mis, is de erkenning dat een btw-verhoging duwt in een richting van alle dingen die we niet willen. We willen de mensen de auto uit. We praten om allerlei redenen over de modal shift en dan gaan we vervolgens het ov duurder maken terwijl dat voor de auto niet geldt.

De voorzitter:

En uw vraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, ik heb geen vraag gesteld!

De voorzitter:

Daarom moet je als voorzitter soms ingrijpen! Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik geef het woord aan de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik hoor ook geen vraag. Ik pak «m weer even op. Het wordt steeds meer propfen in tram, trein en bus. Daarom willen we slimmer omgaan met het ov dat we hebben, en uitbreiden op knelpunten. We kunnen bijvoorbeeld ook inzetten op

spitsmijden, zoals de coalitie Anders Reizen doet. Zo kunnen we voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment in dezelfde trein of tram stapt. Daarnaast maakt dit kabinet fietsen aantrekkelijker, met stallingen en fietspaden. En werknemers kunnen straks heel voordelig op een leasefiets naar hun baas rijden.

Tegelijkertijd kijkt D66 ook vooruit. Om de forens snel en comfortabel van A naar B te laten reizen, hebben we ook nieuwe oplossingen nodig, zoals lightrail. Waar het hoofdspoor niet voldoet, kan lightrail altijd een oplossing zijn. Waar ziet de Staatssecretaris kansen voor lightrail en hoe kunnen we die verzilveren?

Dan kom ik bij het punt van de drukke steden, mevrouw de voorzitter. Kan de Staatssecretaris vertellen wat er moet gebeuren om in het Bestuurs-overleg MIRT dit najaar positief te kunnen besluiten over de start van de twee MIRT-verkenningen voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? Voorzitter. We hebben een kwartaalrapportage van OV loket ontvangen. De zorgen over een gebrek aan toiletten in sprinters zijn er nog steeds. Op de weg ben je gegarandeerd van een toilet om de twintig kilometer, maar zo is het niet op het spoor. Ook toiletten op stations zijn eigenlijk wel een basisvoorziening, vinden wij. Op sommige stations helpt het zelfs bij een businesscase. Met name bij regionale vervoerders ontbreken nog toiletten in de treinstellen. Bent u bereid hier overleg over te voeren met de vervoerders? Want sommige reizigers houden het niet meer.

Mobility as a service, om het maar eens in prachtig Nederlands te zeggen, is een fantastische manier om mobiliteit aan de reiziger aan te passen. Het gebruik van de open data van verschillende vervoersaanbieders voor gebruiksvriendelijke apps is hierbij wel cruciaal, waarbij we de privacy van reizigers uiteraard maximaal moeten waarborgen. Toen deze Staatssecretaris nog Kamerlid was, diende ze hierover een prachtige motie in. Hoe staat het nu met de uitvoering daarvan? Kunnen we het systeem van het beschikbaar stellen van data al dit jaar evalueren in plaats van in 2019, zoals de ACM voorstelt? Hoe denkt de Staatssecretaris over het idee om open gebruikersinformatie te ontsluiten op een gestandaardiseerde manier door een onafhankelijke partij zoals het CBS? Verder zijn we razend benieuwd naar de lessen van de zeven MaaS-pilots. Wanneer kunnen we de eerste resultaten daarvan zien?

Dan kom ik bij mijn laatste punt, mevrouw de voorzitter. In de omgeving van Schiphol zien we hoe er met goede regie taxi's omgezet worden naar zero-emissietaxi's. Kunnen we dit een landelijk succes maken, door samenwerking tussen taxibedrijven en lokale overheden? Dat kan bijvoorbeeld door bij taxistandplaatsen voorrang te geven aan zero-emissietaxi's, zoals in Amsterdam al gebeurt. Met andere woorden: welke stappen wil de Staatssecretaris zetten om emissievrije taxi's te bevorderen?

Ik rond af, voorzitter. D66 ziet in nieuwe ontwikkelingen kansen voor een toegankelijk, schoon en comfortabel ov. Dus laten we die benutten en eventuele belemmeringen snel uit de weg ruimen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag voor u van mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

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

Ik heb de heer Sienot zijn betoog helemaal willen laten afronden voordat ik mijn vraag stelde, want misschien had hij het nog aan de orde gesteld. Er zijn meerdere collega's geweest die de aanbesteding aan de orde hebben gesteld. Ik laat de btw even, want die hebben we al genoeg aan de orde gehad. Ik had geen andere reactie verwacht, maar het gaat mij even om de aanbesteding. Collega's zien dat hier best veel problemen mee zijn. De vraag is: als wij hier wat meer uniformiteit in willen krijgen, en als wij theorie en praktijk wat meer in lijn met elkaar willen krijgen, kunnen we dan ook op D66 rekenen?

De heer **Sienot** (D66):

Dat is een ruime vraag. Mijn ruime antwoord zou zijn: het is altijd goed om te kijken hoe openbare aanbestedingen nu werken. Volgens mij doen we daarbij heel veel lessen op. U bent er wat negatiever over dan ik. Wij zien bijvoorbeeld als les dat er met een programma van eisen heel veel op te lossen valt. Daar kan zelfs verbeterde service mee worden verleend. Je ziet ook dat bij een openbare aanbesteding een partij als Connexxion zelfs een fikse boete heeft gekregen wegens een gebrek aan stiptheid. Dus er zijn ook positieve geluiden bij te laten horen. Dat wil ik wel vermeld hebben. Ik zit dus wat anders in de wedstrijd dan u. Maar als we het hebben over het gelijkstellen van regels over het hele land, ook voor aanbesteding, op basis van bewezen voortschrijdend inzicht, dan kunt u altijd bij D66 terecht. We zijn een partij die de feiten onder ogen wil zien en die wil doen wat nodig is.

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

«De feiten onder ogen zien». Daar ben ik heel blij mee, want wij horen inderdaad andere geluiden dan D66 hoort. Het kan ook zijn dat wij een andere achterban hebben en betere connecties bij de Connexxions van deze wereld. Ziet D66 ook dat de theorie en de praktijk van de aanbesteding, met daarna weer de onderaanbesteding en de inzet van vrijwilligers, niet altijd congruent is met hoe het ideaalplaatje in theorie in het begin geschetst is?

De heer **Sienot** (D66):

Dat is wel een interessante vraag, want daar zit een wereldbeeld achter. Ik sta wat optimistischer in de wereld, waarbij ik dus niet wil zeggen dat je moet wegstappen van zaken die niet goed uitpakken. Maar ik vind ook niet dat je jezelf erop blind moet staren. Er is ooit met goede redenen voor gekozen om aanbestedingen openbaar te doen, omdat je daarmee de kwaliteit voor de reiziger in z'n totaliteit kunt verbeteren. Dát moet het uitgangspunt zijn. Als we elkaar daarin kunnen vinden, oftewel de reiziger als uitgangspunt nemen en dat vertalen naar een stevig programma van eisen, waarbij lokaal en landelijk is afgestemd wat daar dan in moet staan, zodat je ook goede aanbieders krijgt, dan denk ik dat we op een goed spoor zitten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik dank u wel, voorzitter. Allereerst heb ik vastgesteld dat het woord «filemonster» inmiddels in de Dikke Van Dale kan komen. Daar zal mijn collega Remco Dijkstra erg blij mee zijn. Hij heeft dat ooit geïntroduceerd en dat komt met enige regelmaat terug.

Voorzitter. Van het potje om dat filemonster te bestrijden, is 20 miljoen beschikbaar gesteld voor zeven pilots. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is er, in wat voor vorm dan ook, een evaluatie ingepland? Dan kunnen we namelijk tussentijds kijken of die daadwerkelijk de effecten hebben die we daarvan verwachten.

Daarmee kom ik in feite ook direct bij het puntje open data. Laat ik beginnen met de ov-chipkaart. Het NOVB geeft die een 8,2. Dat is een stijging in de waardering voor de kaart. Dat is goed om te lezen. Het is ook goed om te lezen dat men voortgang gaat maken met het oorspronkelijke voorstel voor de toeristenkaart, de Travel Ticket, dat hier aan tafel ooit mede dankzij collega Mulder, nu voorzitter zijnde, en D66 tot stand is gekomen. Dat is heel goed.

Daarmee kom ik op de zaken inzake open data. Het is al vaker genoemd: er is ooit een motie ingediend door de huidige Staatssecretaris, in samenwerking met mijn voormalige collega Betty de Boer. Daarin is toch

ergens toe opgeroepen. Dan denk ik: hé, er moet nu toch wel snel een evaluatie komen, want volgens mij gebeurt er op dit moment helemaal niks. Ik zou er graag wat druk op willen zetten: wellicht dat die evaluatie nog voor het lentereces kan komen – ik zeg niet, zoals collega Sienot, dat het meteen dit jaar moet. Dan kunnen we ergens richting het zomerreces de voorbereidingen treffen om artikel 30c Wp2000 – zo heb ik hier staan – in te roepen. Dus in de richting van de Staatssecretaris zeg ik: actie! Dan de onafhankelijke governance van TLS voor een eerlijke, open markt. We zien in ieder geval dat zich daar toch wat problemen voordoen. Er zit namelijk wat zeggenschap van andere vervoerders in TLS. Dat moet eigenlijk toch uit elkaar getrokken worden. Wellicht dat de Staatssecretaris wat druk kan uitoefenen op de ov-aanbieders, om die onafhankelijkheid van TLS zo snel mogelijk te waarborgen. Dat is mijn oproep. Dan kom ik inderdaad bij de governance van TLS. De Staatssecretaris heeft wel degelijk een verantwoordelijkheid op dit gebied. We zien namelijk dat de rendementen in de afgelopen jaren enorm zijn geweest. Het kan toch niet zo zijn dat straks de prijs van dat kaartje ongeveer hetzelfde blijft, terwijl we zien dat het allemaal efficiënter wordt en beter kan, en dus ook goedkoper kan? Daarmee kom ik op de taximarkt. Daar is al het nodige over gezegd. Ook gezien de reactie die ik eerder al heb gegeven, zeg ik: wij zien niks in volumebeleid, maar wel degelijk in een gelijk speelveld. Volgens mij is dat er. Het heeft dus inderdaad puur te maken met het aanpakken en handhaven van de regels die er zijn. Daarmee creëer je ook meteen een gelijk speelveld.

De voorzitter:

En daarover is een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

U wilt strenger handhaven. Heeft u bepaalde wijken in gedachten?

De heer Ziengs (VVD):

De heer Von Martels staat bekend om én zijn woordgrappen én zijn enorme dosis humor. Nee, ik heb daar niet een specifieke wijk voor in gedachten. Ik kan er wel het volgende over zeggen. Als je kijkt naar de grote steden, die de heer Von Martels net ook benoemde en waar het CDA nog niet zo actief is, zou het ook zo kunnen zijn dat we gewoon eens gaan kijken naar het platteland.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben in ieder geval blij om te horen dat de heer Ziengs een ander standpunt erop nahoudt dan zijn fractievoorzitter, maar dat is geen vraag maar meer een constatering.

De voorzitter:

De heer Ziengs vervolgt zijn betoog.

De heer Ziengs (VVD):

Ik denk dat die constatering te kort door de bocht is, maar dat begrijpt de heer Von Martels zelf ook wel. Wat betreft het klachtenmeldpunt ging het om een tijdelijke opstartsubsidie. De VVD is prima bereid subsidies te verstrekken als je iets aanjaagt, maar dat moet dan wel ergens een begin en een eind hebben. Volgens mij is het nu aan de branche zelf om dit op te tuigen en verder in te vullen. Verder wil ik nog iets zeggen over de snelveerdienst richting Ameland die opgetuigd wordt. Het is fantastisch dat dit gaat gebeuren. Met de firma die dat verzorgt, hebben we in het verleden al wat ervaringen gehad toen er concurrentie was en de prijzen wat omlaaggingen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook of er wellicht een staffeltje is te bedenken dat

als de aantallen passagiers wat hoger zijn, er onmiddellijk het effect ontstaat dat de prijzen en de toeslag wat omlaaggaan. Afgelopen dinsdag was ik bij het Prinsjesdagontbijt van de noordelijke bestuurders, waar de voorzitter ook bij aanwezig was. Friesland heeft een prachtig plan ingediend over sneller ov met de trein. Ik weet dat de potjes op dit moment al verdeeld zijn. Ik vraag alleen aan de Staatssecretaris of dit plan al goed bij haar op het netvlies staat. In dat plan wordt namelijk alles benoemd, zodat je sneller kunt reizen, je schoner kunt reizen et cetera.
Ik dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u ook. Ik schors de vergadering tot 16.00 uur zodat de Staatssecretaris uw vele vragen goed kan doornemen en er goede antwoorden op komen.

De vergadering wordt van 15.42 uur tot 16.00 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef graag het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Er is een groot aantal vragen gesteld over zeer uiteenlopende onderwerpen. Zoals de Kamerleden gelukkig zelf ook al aangaven, weten zij eigenlijk ook wel dat die vragen niet allemaal in mijn portfolio zitten en onder mijn hoede zijn. Waar ik toch denk er iets over te kunnen zeggen, zal ik dat doen. Voor de rest geef ik de onderwerpen terug, met de warme aanbeveling om ze met mijn collega's te bespreken. Ik heb een aantal blokjes, namelijk marktwerking, sociale veiligheid, btw, MaaS, ov-chip, taxi en een blokje overig. Dat geeft ook de reikwijdte aan van de door de leden gestelde vragen.

De voorzitter:

De leden hebben twee interrupties in tweeën, maar u mag natuurlijk ook vier keer een losse vraag stellen, want het zijn nogal wat blokjes. Dat laat ik even aan u. Als we een beetje uitkomen heeft u nog tijd in tweede termijn een betoog van één minuut te houden. Ik ga naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met het blokje marktwerking. We zien in de Kamer verschillende uitgangsposities en ik denk dat een deel van de politieke verschillen niet zal verdwijnen, met welke evaluatie of regelgeving dan ook. Meerdere woordvoerders hebben bepaalde aspecten van marktwerking en aanbesteding in het ov aan de orde gesteld. In het verleden zijn er een aantal evaluaties gedaan, maar ik vind het belangrijk om met het oog op de discussie over marktordening die wij in 2020 met elkaar gaan voeren, een breder beeld te krijgen van de aanbestedingen. Hoe is het daarmee gelopen de afgelopen tijd? Wat zijn daarvan voor de reizigers de benefits geweest? Ook vragen rondom arbeidsvoorwaarden en toiletten – er kwamen heel veel voorbeelden langs – ben ik van plan om daarin mee te nemen, evenals kwesties rondom concurrentie en punten waarop misschien maatwerk geboden is. Dat voorstel wordt op dit moment uitgewerkt en het is de bedoeling om dat te betrekken bij de discussie over de marktordening in 2020. Daarmee heb ik een aantal vragen meteen beantwoord.
Er was een noodbrief van Arriva, van de machinisten van Arriva. Ik heb die informatie gezien. Het is op dit moment een discussie tussen werknemer en werkgever, maar zoals ik al heb gezegd ben ik een

onderzoek naar de werking ervan aan het uitwerken. Zelf heb ik natuurlijk geen rol in het afsluiten van cao's. Dat zijn echt de provincies die dat op dit moment doen. Over het stelselaspect kunnen we in 2020 met elkaar spreken.

Op welke wijze draagt de Staatssecretaris bij aan voldoende personeel in het ov? De krapte op de arbeidsmarkt is een punt waar niet alleen het ov mee zit. We hebben de afgelopen drie dagen heel veel gesproken over hoe de economie draait en over de tekorten aan personeel in de verschillende sectoren. Het is aan het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om dat op te pakken en ik weet zeker dat zij ook goed op de hoogte zijn van de zorgen die er ook in deze sector zijn over het aantrekken van voldoende personeel, al was het alleen maar omdat een Staatssecretaris nu zelf een baan heeft opgepakt in die sector. Dus dit onderwerp staat daar zeker op de agenda en hoort daar ook echt thuis. De decentralisatie van de vier lijnen die genoemd zijn in het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat dat we moeten onderzoeken of één of meerdere van de vier genoemde lijnen gedecentraliseerd zouden kunnen worden in het belang van de reiziger. In het VAO van 14 juni heb ik aangegeven dat de quickscan over de mogelijke decentralisatie van de vier lijnen in november wordt afgerond. Daarbij kijken we naar voor- en nadelen van deze lijnen en ook naar hoe dat vorm zou kunnen krijgen in verband met het verloop van de relevante concessie, want dat is daarbij natuurlijk ook van belang. Deze quickscan komt er dus op tijd voor het AO Spoorordering dat de Kamer op 6 december gepland heeft. Uit die quickscan moet dan blijken voor welke van die lijnen op eventueel welk moment decentralisatie opportuun zou kunnen zijn. Dan kunnen we daarover als Kamer spreken.

Voorzitter. Ik ga door naar sociale veiligheid.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat in dit blok nog een vraag van mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

De Staatssecretaris zegt: ik ga eerst het stelsel onderzoeken en dan kan ik wat meer zeggen over de aanbesteding. Wij komen een heleboel ellende tegen en het zou voor ons heel vervelend zijn als het onderzoek afgerond is en dan blijkt dat een aantal dingen niet meegenomen zijn. Is het mogelijk dat de Kamer de onderzoeksvragen ziet? Wij maken ons zorgen. De aanbesteding lijkt in theorie mooi, maar je ziet dat er in de praktijk allerlei uitwassen komen: onderaanbesteding, het inzetten van vrijwilligers en dergelijke. Mijn zorg is dat we straks aan het eind een rapport hebben waar niet alles in meegenomen is.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het risico dat niet in enig onderzoek alles is meegenomen, is altijd aanwezig, maar het lijkt mij inderdaad belangrijk dat we met elkaar in beeld hebben of de belangrijke zaken daarin worden onderzocht. Het gaat er mij om dat we geen beleid maken op basis van dingen die we een keer gehoord hebben, maar dat we structureel onderzoeken of we de lessen die we moeten leren, hebben geleerd en of de voordelen en de nadelen tegen elkaar opwegen. Er worden hier vandaag heel veel kritische geluiden naar voren gebracht, onder andere over de decentralisaties of de marktwerking, maar eerdere rapporten hebben ook heel veel positieve effecten laten zien, bijvoorbeeld een rijker aanbod dan er tot dan toe beschikbaar was. Ik vind het heel belangrijk dat we niet te kort door de bocht gaan en alleen de zorgen zien. Ik weet van mevrouw Van Brenk dat haar zorgen oprecht zijn, maar we moeten niet te snel in de reflex schieten dat we denken: dan moeten we maar niet meer via concessies werken, of niet meer aanbesteden, of dan moeten we het overal maar precies

hetzelfde doen. Het kan zijn dat dat helemaal niet de oplossing is, maar ik ben graag bereid om de onderzoeksopzet met u te delen voor het AO van 6 december, zodat we allemaal in beeld krijgen wat de reikwijdte is van dat onderzoek. Dan hebben we, als we straks de discussie gaan voeren over de reikwijdte van het hoofdrailnet in de toekomst, een goed onderzoek voorliggen dat ons allemaal een gemeenschappelijke basis geeft voor de discussie. Dan nog zullen er politieke verschillen blijven, dat zal ik u ook vast melden. Ik ga er dus niet van uit dat we, zelfs als we onderzoek doen naar alle relevante punten, in één keer tot volledige gemeenschappelijkheid van opinies zullen komen. Maar 6 december kunnen we nog met elkaar van gedachten wisselen over de onderzoeksopzet.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft ook een vraag op dit punt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. Belangrijk om die evaluatie te doen over het aanbesteden. Het is een beetje onduidelijk of die evaluatie alleen maar gaat over aanbestedingen op het spoor, of ook in het streekvervoer, bij de bussen et cetera. Daarbij was mijn vraag eigenlijk of het niet mogelijk is om binnen vervoersregio's harde afspraken te maken over sociaal aanbesteden, precies zoals in de cao die net gesloten is en waarin FNV de werkgevers oproept om er juist voor te zorgen dat je niet onder de kostprijs gaat aanbesteden, om daar toch een rol in te pakken.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger loopt nu alweer vooruit op wat zij denkt dat een van de uitkomsten zou kunnen zijn van dat onderzoek. Dat wil ik niet doen. Ik heb gezegd dat ik de onderzoeksopzet graag met u deel en dan kunnen we op 6 december kijken of u vindt dat alle relevante aspecten daar ook in zitten. Maar laat u mij nu eerst even die opzet aan u voorleggen.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog met het volgende blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Dat gaat over sociale veiligheid. Ik heb heel veel waardering – tussen de regels door kwam van de heer Laçin een opmerking die daar geen recht aan deed – voor alle mannen en vrouwen die werkzaam zijn als conducteur, als machinist, als chauffeur, als veiligheids-, service- of stationsmedewerker, zoals bijvoorbeeld de medewerkers die na dat vreselijke incident in Amsterdam meteen in actie kwamen. Ik ben vlak daarna op werkbezoek geweest bij de NS, speciaal over de sociale veiligheid. Ik heb bij die gelegenheid ook hierover met hen gepraat en een veiligheidsbriefing bijgewoond. Ik heb ontzettend veel respect voor al het werk dat die mensen doen. Het is ook heel erg goed om hun ervaringen uit de praktijk te horen en die mee te kunnen nemen. Wat ik heel erg mooi vond, was om de trots te zien op de gezichten van die mensen toen ze op die ochtend te horen kregen dat er net nieuwe cijfers binnen waren: 96% van de reizigers op Rotterdam Centraal voelt zich veilig. Mevrouw Van Brenk heeft heel terecht laatst aandacht gevraagd voor de veiligheidsbeleving. Er zijn incidenten en dan kunnen die cijfers een stijging of een daling laten zien, maar de veiligheidsbeleving is natuurlijk heel erg belangrijk. Dat 96% van de reizigers zich veilig voelt op Rotterdam Centraal, is te danken aan de mensen die daar ook voor zorgen. Helaas gebeuren er natuurlijk nog steeds incidenten. Ik werk samen met alle vervoerders, de politie, de vakbonden, ProRail, decentrale overheden en de Minister van Justitie en Veiligheid in het Actieprogramma sociale veiligheid. Heel concrete acties die daaruit voortkomen

zijn: niet meer contant betalen in bussen, het werken met bodycams en het digitaal uitdelen van bekeuringen. Dat was een van de ervaringen die mij in Rotterdam werd verteld. Doordat ze nu digitaal een bekeuring kunnen uitgeven, gaat het veel sneller. Daardoor duurt de situatie waarin een conducteur of een veiligheidsmedewerker met een persoon bezig is minder lang, waardoor er gewoon veel minder risico op escalatie is. Ook leidt het feit dat de bodycam er is, blijkbaar al tot een ontspanning in de situatie. Mensen weten dat als ze nu iets doen, dat wordt opgenomen, waardoor ze zelf al gaan de-escaleren. Ik vond het heel nuttig om die overwegingen van mensen uit de praktijk te horen.

Dan het vraagstuk van het ene systeem. Op de ochtend dat ik in Rotterdam was, heb ik ook een veiligheidsbriefing bijgewoond. Dan zie je dat er informatie voorbijkomt over mensen die even extra in de aandacht staan. Ik zei toen dat het me best ingewikkeld leek om al dat soort beelden goed op je netvlies te houden. Toen zeiden ze: ja, maar het zijn natuurlijk toch vaak de bekenden in de regio. Het is toch vaak dezelfde groep mensen waarop men alert moet zijn. Mensen worden niet vaak in een heel andere regio actief. Het is natuurlijk wel belangrijk om dat mee te nemen wanneer het gaat om zo'n landelijk systeem.

Een ander punt waarover er in de Kamer weleens discussie is geweest, is dat iemand een verbod heeft voor de trein, maar wel in de bus stapt. Dat zou onwenselijk zijn. De mensen daar zeiden tegen mij: ja, maar de rechter legt dat vervoersverbod specifiek op voor de trein, bus of tram en niet voor alle modaliteiten, omdat dat dan als disproportioneel wordt gezien. Het is specifiek aan de rechter om te zeggen: ik pas dat hierop toe. Nou, dat zijn allemaal elementen die van belang zijn om mee te nemen bij het nadenken over wat zo'n landelijk systeem nog moet toevoegen aan datgene wat er nu is en wat werkt. Het is niet zo dat de vervoerders het niet willen. Het is zo dat op een aantal plekken zowel vervoerders als politie van mening zijn dat het systeem dat er is, gewoon goed werkt. Maar omdat we hebben geconstateerd dat er in een aantal regio's toch wel behoefte is aan iets aanvullends, vind ik dat we moeten kijken hoe we daaraan tegemoet kunnen komen. Commitment van alle partijen is cruciaal om het uiteindelijk ook te laten werken. Er loopt nu dus nog een onderzoek om te kijken hoe we in de regio's waarin er een aanvullende behoefte is, daaraan kunnen voldoen.

De voorzitter:

Ik doe even een voorstel. Ik zie dat de heer Van Aalst daar een vraag over wil stellen, maar ik zie ook dat er nog een andere vraag van hem beantwoord gaat worden. Het voorstel is om aan het einde van het blokje sociale veiligheid de vragen wat te structureren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er zijn nog twee vragen over sociale veiligheid. Ik stel voor dat ik die allebei even meeneem.

We hebben de NS nogmaals gevraagd naar de sms-alert-app. In de brief van 5 juli heb ik daar ook al iets over gemeld, maar ik ben heel blij dat op initiatief van de heer Van Aalst een Kamerdelegatie naar het Verenigd Koninkrijk gaat om daar te ervaren hoe het werkt. Ik hoor de resultaten daarvan heel graag terug. Na het leren van de ervaringen kunnen we samen met Justitie en Veiligheid, vervoerders en politie vaststellen of we een proef in Nederland kunnen starten. Ik denk dat uw ervaringen daar van groot belang zijn. De NS heeft ook aangegeven dat ze bij de bioscopen die gebruikmaken van zo'n sms-nummer, gaan informeren hoe het daar werkt. Ook die lessen zullen worden meegenomen. We kijken dus uit naar die resultaten, maar er wordt door NS zelf ook actie ondernomen om te bezien wat de ervaringen zijn van de bioscopen.

Mevrouw Van Brenk sprak over het periodiek meten van het veiligheidsgevoel met de OV-Klantenbarometer en de personeelsmonitor. Er zijn ook

onderzoeken per vervoerder. Ov-bedrijven werken bijvoorbeeld aan schone voertuigen, maar ook dingen als helder licht, geur, muziek, eigen campagnes en andere initiatieven kunnen bijdragen. Er gebeurt dus inderdaad heel veel. Het is ook belangrijk om dat te blijven doen, want het veiligheidsgevoel is natuurlijk cruciaal voor een prettig en comfortabel ov. Voorzitter, dat waren de vragen over sociale veiligheid.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer Van Aalst, PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Een bijzonder antwoord van de Staatssecretaris, waar ik in die zin ook niet blij van word, vooral omdat de Staatssecretaris aangeeft dat de vervoerders welwillend zijn. Volgens mij zijn er gewoon een aantal vervoerders die zeggen: nou, dat gaan we niet doen; we werken prima op deze manier en er zit geen meerwaarde in. Punt één is dat er gewoon een aangenomen motie van de Kamer ligt. Volgens mij is het dus niet aan de vervoerders om dit te bepalen; volgens mij is het aan de Staatssecretaris om die motie gewoon uit te voeren en de vervoerders wat mij betreft gewoon op te leggen dat we het op die manier gaan doen. Het verbaast mij vooral dat de Staatssecretaris dit antwoord geeft omdat ze zelf aangeeft dat het beter is als we met één systeem werken, om verblijfsverboden te kunnen handhaven en notoire overlastgevers aan te pakken. Volgens mij betekent dat dat we op die manier agressie in het openbaar vervoer kunnen voorkomen. Wat mij betreft is elk incident er één. Als we dat kunnen voorkomen door een landelijk systeem, dan begrijp ik echt niet waarom we nog zeggen dat het allemaal wel werkt. Ik begrijp het echt niet.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat het cruciale woord in die zin «als» is. Ik weet niet wanneer de heer Van Aalst voor het laatst met mensen van de NS hierover heeft gesproken, maar het bijwonen van die ochtendbriefing gaf mij nog wel heel veel meer inzicht in hoe het in de praktijk werkt. Inderdaad ziet een deel van de vervoerders en de politie-eenheden geen meerwaarde in zo'n landelijk systeem. Dat zijn wel de mensen die ermee moeten werken. We kunnen landelijk iets optuigen, maar als niemand ermee wil werken, heeft het dan het effect dat de heer Van Aalst en ik allebei willen, namelijk zo veel mogelijk dingen doen die we kunnen doen om de incidenten te voorkomen? Maar ik leg me er ook niet bij neer. Ik ben dus aan het kijken wat we nog wel kunnen doen wat ook van meerwaarde is. Dat is eigenlijk de zoektocht die we hebben. Als de heer Van Aalst nog heel specifieke situaties heeft waarvan hij zegt «op deze of deze wijze zou ik meerwaarde zien, bovenop datgene wat er nog is» of zaken die regionaal werken, dan neem ik die graag mee in het bekijken hoe we invulling kunnen geven aan de motie. Ik denk dat we allemaal datgene willen doen wat we logischerwijs kunnen bedenken om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid en het voorkomen van incidenten. Maar volgens mij bereik je dat effect, dat ook de heer Van Aalst wil bereiken, niet door een systeem neer te zetten dat niemand gaat gebruiken omdat ze vinden dat de systemen die we hebben, gewoon goed werken.

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij kan het zeker een meerwaarde hebben, juist de genoemde voorbeelden. Er zijn verschillende systemen in omloop. Die systemen laten heel duidelijk zien dat je door het hebben van een landelijk systeem tot op haltniveau kunt bepalen waar de ellende zit en waar de rotzooischoppers zitten. Als je dat weet, kun je je mensen toch effectief gaan inzetten? Volgens mij kun je dan nog veel meer agressie verbannen uit het openbaar vervoer. Het heeft dus wel degelijk een meerwaarde. We zijn nu

mensen ergens aan het inzetten terwijl we niet goed in beeld hebben of daar daadwerkelijk de agressie zit. Daarbij komt ook nog – ik had dit eigenlijk voor de tweede termijn willen bewaren, voorzitter – dat wij onze mensen nu gaan uitrusten met bodycams om de-escalerend te werken. Wat mij betreft is het gewoon: met de knuppel eroverheen uit de trein. Dat tuig willen we er gewoon niet in hebben. We gaan toch niet andersom werken? Dat soort mensen willen wij niet in ons openbaar vervoer. En dat we hier ook nog discussies hebben over het recht, «de rechter heeft gezegd dat hij niet in de trein mag, maar hij mag wel in de bus»... Jongens, laten we die mensen dan zo meteen dan onze buschauffeurs in elkaar slaan, terwijl we ze in het openbaar vervoer willen weigeren? Die rotzooi moet er gewoon uit. We moeten onze mensen niet de-escalerend laten werken, maar dat tuig moet eruit.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nu gaat de heer Van Aalst op de stoel van de rechter zitten. Zover wil ik in ieder geval niet gaan. Daar waar er een verbod voor een bepaalde vervoersmodaliteit is opgelegd, is het belangrijk dat de mensen in de praktijk de middelen hebben om ervoor te zorgen dat mensen zich dan ook niet in dat vervoersmiddel begeven. Ik vind het belangrijk om dan aan te sluiten bij wat de mensen uit de praktijk zeggen nodig te hebben. Ik ben juist heel erg op zoek naar waar we van toegevoegde waarde kunnen zijn. We zullen daar ook nog over komen te spreken.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Als geboren en getogen Rotterdammer is het altijd goed om lovende woorden over Rotterdam te horen. Als we naar Rotterdam Centraal kijken, denk ik dat het niet gek is dat de veiligheidsbeleving daar heel goed is en dat 96% zich daar veilig voelt. Dat heeft redenen. Er lopen altijd veiligheid- en servicemedewerkers rond van NS. Er zijn altijd mensen die hulp bieden. Er zijn gesloten poortjes, zodat niet iedereen het station in kan. Er is goede verlichting en noem maar op. Dat zijn allemaal aspecten die meewegen in de veiligheidsbeleving. Nu zeg ik niet dat alle stations in Nederland er moeten uitzien als Rotterdam Centraal. Dat zou te gek voor woorden zijn. Maar heel veel stations beschikken niet over een aantal elementen, zoals gesloten poortjes, verlichting en mensen op het station die hulp kunnen bieden. Dat geldt ook voor veel stations waar regionale vervoerders actief zijn. Is de Staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken en om samen met de regionale vervoerders en NS in zo veel mogelijk stations het «Rotterdam Centraal-model» te hanteren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk dat we in ieder geval op zo veel mogelijk stations het «Rotterdam Centraal-effect» willen hebben. Zoals de heer Laçin zelf al zegt, kan dat op verschillende stations verschillende maatregelen betekenen. Sociale veiligheid is natuurlijk door het hele land van belang, dus ik ben graag bereid om ook eens met decentrale vervoerders te spreken om te kijken wat hun cijfers zijn en hoe zij kunnen leren van de zaken die NS oppakt en van wat op de NS-stations goed werkt. Ik denk dat dit ook iets is wat de vervoerders onderling kunnen uitwisselen. Voor een deel zullen ze dat vast ook wel doen. Ik ben graag bereid om nog eens aan NS en de decentrale vervoerders te vragen of ze al lering trekken uit de best practices die er op de verschillende stations zijn.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder met het volgende blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, voorzitter, dat is de btw-verhoging. Daar hebben we al heel vaak met elkaar over gesproken. Die verhoging zit in de context van een veel breder pakket aan inkomsten en keuzes, dus ik wil me even richten op de specifieke vragen over het effect op het openbaar vervoer. De Kamer heeft gevraagd om een onderzoek. Dat hebben we gedaan. Uit dat onderzoek blijkt dat de prijselasticiteit laag is. Het laat zien dat door het kostenverhogende aspect van de btw-verhoging eenmalig een lichte demping van 1,3% van de groei op de ontwikkeling van de reizigerskilometers verwacht kan worden. Om dat in perspectief te plaatsen: richting 2040 verwachten we een groei van 27% tot 45%. Alle grote woorden over een enorm effect ten spijt, laat deze studie zien dat daar echt geen sprake van is. Er is eenmalig een lichte demping van 1,3%. Aan de ene kant hoor ik partijen zeggen dat dat een grote schande is. Aan de andere kant hoor ik allerlei wensen die in het openbaar vervoer moeten worden gerealiseerd en waaraan ook kostenplaatjes hangen. Het viel mij overigens op dat er in de tegenbegroting geen cent was uitgetrokken voor infrastructuur. Dat kwam zelfs helemaal niet voor in de tegenbegroting. De analyses laten dus zien dat er een eenmalige lichte demping is van 1,3%, in de context van een te verwachten groei op het spoor van tussen de 27% en 45%. Ik denk dat daarmee ook alle vragen over de effecten van CO₂ en dergelijke onderwerpen zijn, want de groei van het aantal reizigers en van de reizigerskilometers gaat dus flink door. Dat heeft vooral te maken met de verbetering van het aanbod. Het PHS is daarvoor bijvoorbeeld heel belangrijk. Hiermee zorgen we dus dat het spoor aantrekkelijk blijft. Er was nog een vraag over de btw voor de Waddenveren. Hoe beoordeel ik de tariefconsequenties? De vraag van de heer Van Dijk ging eigenlijk over de mensen die op de Waddeneilanden wonen. Moeten die dan maar wat minder reizen? Nee, dat is niet het geval. Er wordt gesproken over een compensatieregeling voor de Waddenveren. BZK heeft daarbij het voortouw. Zodra die rond is, sturen we haar naar de Kamer. Ik deel het zorgpunt van de heer Van Dijk dus. Dit moet niet het effect zijn en daar wordt door BZK aan gewerkt.

De voorzitter:

Daarmee zijn we aan het eind van het blok en is er dus ruimte voor vragen. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik merk dat de Staatssecretaris eigenlijk niet ingaat op het punt van de vervoersarmoede. Er is toch een bepaalde groep waarvoor dit een heel reëel probleem is. Dat is ook de groep waarop de inkomenslogica van het kabinet over de btw minder van toepassing is, om het maar even aardig te zeggen. Hoe gaan we om met die groep? Hoe zorgen we dat de btw-verhoging niet mensen raakt die dan nog verder in een isolement komen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap de vraag van mevrouw Kröger wel. Ik denk dat het antwoord daarop moet zijn dat het fenomeen armoede helaas heel veel kanten heeft. Als mensen in armoede leven, kunnen hun kinderen vaak minder sporten of naar musea gaan. Soms is er ook sprake van energiearmoede. Op allerlei onderdelen vraagt armoede dus om een antwoord. Je kunt dan bedenken dat je dat per sector allemaal apart gaat doen, maar het kabinet is voorstander van één armoedebeleid waarin alle aspecten van armoede worden meegenomen. Dat onderwerp ligt niet bij mij, maar dat lijkt me de plek om de zorgen van mevrouw Kröger te bespreken, dus in de context van het armoedebeleid, in plaats van het voor elke sector apart te bespreken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit een heel teleurstellend antwoord. De Staatssecretaris zegt, net als toen het over de arbeidsomstandigheden van de buschauffeurs ging, dat zij hierin geen rol heeft. We hebben het over het ov, een publieke dienst. Het is een publiek goed dat mensen altijd kunnen reizen in Nederland. Het kabinet maakt de prijzen willens en wetens hoger, waardoor er een groep wordt geraakt – 5% tot 10% van de mensen – en dan wordt er gezegd: nee, dat valt buiten het beleid rond vervoer. Dat vind ik een teleurstellend antwoord. Ik hoop toch dat de Staatssecretaris in haar beleid specifiek aandacht wil schenken aan vervoersarmoede en daar ook beleidsdoelen op formuleert. Dat was ook mijn eerdere vraag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Zoals ik al eerder heb aangegeven, raken de onderwerpen die wij met elkaar bespreken soms aan een brede waaier van aspecten. Ik heb niet de beleidsverantwoordelijkheid voor al die aspecten. Dat kan teleurstellend zijn voor mevrouw Kröger, maar er zijn andere bewindspersonen die die beleidsverantwoordelijkheid wel hebben. U kunt de vraag dus aan het kabinet stellen. U kunt het kabinet vragen om daarnaar te kijken. In de context van het brede armoedebeleid is dit een aspect dat kan worden meegenomen, maar u kunt mij niet vragen om hierbij een groot deel van de portefeuille van collega's mee te nemen.

De **voorzitter**:

Ik moet daarbij ook even opmerken dat dit formeel niet eens op de agenda stond. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het klopt dat dit niet op de agenda stond, maar zoals u merkt, houdt het de gemoederen wel bezig. Dit antwoord van de Staatssecretaris hadden we natuurlijk verwacht, maar we blijven vragen en we blijven doorgaan. De Staatssecretaris maakt het zichzelf op basis van het KiM-onderzoek wel heel makkelijk door te zeggen dat het een eenmalige daling is bij een structurele maatregel. Ze plaatst het in perspectief door te zeggen dat het in 2040 allemaal wel meevalt en dat we een enorme groei gaan hebben. Ja, die groei komt er in 2040. Dat ontkent ook niemand, alleen...

De **voorzitter**:

En uw vraag is...?

De heer **Laçin** (SP):

Dat komt alleen niet door die btw-verhoging. Het is geen stimulerende maatregel. Er wordt gewoon gesteld dat er volgend jaar 20.000 reizigers minder zullen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Zij gaan de weg op met een ander vervoersmiddel. Dit groenste kabinet ooit jaagt mensen in de eigen regeerperiode dus gewoon de weg op. Dat stelt het rapport gewoon. Het is dan makkelijk om naar 2040 te kijken. Dan is dit kabinet allang uitgeregeerd. Kijk dus naar je eigen periode, Staatssecretaris, en los het probleem op dat 20.000 mensen volgend jaar niet het ov nemen. Wat gaat u daaraan doen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is belangrijk om de discussie feitelijk te voeren. Die feitelijkheid is dat dit kabinet het eerste kabinet sinds lange tijd is dat weer investeert in infrastructuur, in het uitbreiden van het openbaar vervoer en in de fiets. 60% van de ritten in Nederland is korter dan 15 kilometer. De heer Laçin gaat er zomaar van uit dat die mensen in de auto stappen. Als je het hebt over de mensen die uit het openbaar vervoer gaan omdat de btw-verhoging van 3% een drempel is, zie ik eerder een kans dat ze voor de fiets kiezen dan voor de auto, gezien de kostenverschillen tussen de

fiets en de auto. Het kabinet maakt het ook gemakkelijker en aantrekkelijker voor werkgevers om een fiets ter beschikking te stellen. Als je ziet hoeveel honderden euro's het per maand scheelt als je kunt overstappen van de auto naar de fiets of minder gebruik kunt maken van de auto, nog naast alle andere voordelen die dat heeft, dan is dat ook een manier om hiervoor een oplossing te vinden. Is het bedoeld als stimulerende maatregel? Nee, natuurlijk niet. Het is onderdeel van een totaalpakket, maar het is niet bedoeld als stimulerende maatregel voor het ov. We zien wel – dat is een feit – dat de groei gewoon enorm doorzet en dat dit een eenmalige lichte demping is. Dat had de heer Laçin misschien anders ingeschat, maar dat is wat de feiten uitwijzen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik wil hier toch even op door. De Staatssecretaris verwees net even naar de linkse tegenbegroting, waarin de drie linkse partijen andere keuzes maken, en zei dat wij niets extra's investeren in infra. Nee, dat klopt, maar wij nemen een ander besluit: wij verhogen het lage btw-percentage niet met 3%. Dat is ook een fundamenteel besluit. Daarbij zouden we wellicht andere keuzes willen maken in de infrabegroting: minder weg en meer spoor. Wellicht vinden we elkaar daarop bij de begroting. Maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag gaat over de Waddenveren, over de inwoners en de compensatie. Ik begrijp dat daar nog steeds gesprekken over plaatsvinden. Dat heb ik ook in de brief gelezen. Even voor de zekerheid: die gesprekken betreffen de inwoners en hun compensatie, zodat zij niet getroffen worden?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, tenzij ik nu lieg... Nee, dat is de compensatie waar we het over hebben. Zoals ik in de brief ook heb geschreven, is BZK daar de trekker, maar dat was onderdeel vanaf het begin.

De voorzitter:

Ik zie dat er geen vervolgvraag is, dus we gaan door naar het volgende blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Dan kom ik bij MaaS. Mevrouw Van Brenk vroeg of de MaaS-pilots ook toegankelijk zijn voor minderdigitaalvaardigen. Als we van MaaS een succes willen maken, moet het uiteindelijk voor iedereen te gebruiken zijn. Dit is ook een voorwaarde bij de pilots. Marktpartijen wordt ook gevraagd een alternatief te bieden voor mensen zonder internet of smartphone.

De heer Von Martels vroeg in het kader van MaaS naar het VN-verdrag inzake toegankelijkheid. Ook dat is een randvoorwaarde binnen MaaS. In de pilots zullen we toetsen of dit goed loopt.

Er is ook gevraagd wat de planning is. Op 17 september is de raamovereenkomst voor de voorselectie van partijen gepubliceerd. Partijen kunnen zich tot 1 november kwalificeren. Op 7 december wordt bepaald welke partijen mogen meedingen naar de zeven regiopilots. Die worden ongeveer om de maand via minicompetities aanbesteed en zullen naar verwachting twee tot drie jaar duren. De vraag was ook nog of we versneld kunnen evalueren, maar we moeten ze natuurlijk eerst nog goed op gang krijgen.

De heer Sienot vroeg of we de open data nog dit jaar kunnen evalueren. Het systeem is nog maar kort in werking, dus evalueren is nu nog een beetje vroeg, maar ik kom er bij mijn reactie op het ACM-rapport graag op terug hoe we open data kunnen evalueren en regelen.

Dat waren de vragen over MaaS.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Ziengs op dit punt.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, over de evaluatie van de pilots. Het ging mij er eigenlijk meer om of er in dat traject ergens een moment ingebed is waarop je kunt meten welke effecten het heeft. Het doel is dat meer mensen op andere vormen van vervoer overgaan. Daar was mijn vraag op gericht.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

In het monitoringsprogramma is voorzien in datgene wat de heer Ziengs vraagt.

De heer **Sienot** (D66):

De Staatssecretaris zei dat dit haar antwoorden op de vragen over MaaS waren. Ik heb het wellicht gemist, maar ik had gevraagd naar het CBS als tussenpartij en de lessen van de zeven pilots. Is dat aan de orde geweest?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb net even het tijdspad uitgestippeld waarlangs we die zeven pilots gaan doen.

De heer **Sienot** (D66):

En het CBS als tussenpartij?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ook mevrouw Kröger had gevraagd naar het CBS, maar dat zit in een ander mapje. Die vraag komt er zo meteen dus nog aan. Deze interruptie wordt dan vast niet meegeteld!

De **voorzitter**:

Vooruit; ik heb er eentje genoteerd. De Staatssecretaris gaat verder met het volgende blokje.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, de ov-chipkaart. Mevrouw Van Brenk vroeg naar de prijs van de ov-chipkaart. Het is belangrijk dat er goedkope en gebruiksvriendelijke nieuwe ov-betaalwijzen komen. Een verlaging van de prijs van de huidige ov-chipkaart en een versleuteling van de kosten in de tarieven en de abonnementen hebben als negatief effect dat de rekening verschuift naar de reiziger die het meeste met de bus, tram, metro of trein reist. Dat is aan alle kanten uitgezocht. Vervoerders en reisorganisaties hebben daarom geconcludeerd dat ze dat niet willen, omdat de effecten gewoon te negatief waren. Daar ben ik het mee eens.

Dan het enkelvoudig in- en uitchecken. We willen allemaal een simpel in- en uitchecksysteem. Hoewel de waardering van de ov-chipkaart inderdaad heel hoog is, blijft hier nog een wens over. Dit blijkt helaas niet eenvoudig. Met het Nationaal OV Beraad kijken we hoe we het zo makkelijk mogelijk kunnen maken voor de reiziger. We kijken dan naar oplossingen waarbij niet het hele stelsel op de schop hoeft, met de bijbehorende hoge kosten en aanpassingen in het systeem, zoals tariefvrijheid. En wil je als reiziger de hele tijd gevolgd worden? Er zijn ook partijen waarbij privacy hoog in het vaandel staat. De heer Van Aalst had het over het overstappen van de ene energieleverancier naar de andere, maar dan is wel bij beide energieleveranciers bekend bij wie je was en naar wie je gaat. De vraag is of je voor elke reis precies bijgehouden wilt hebben waar je op welk moment bent. Dat zijn privacyafwegingen die wel om de hoek komen kijken bij het vinden van een goede oplossing. In het Nationaal OV Beraad streven we ernaar om nog dit jaar met een brief naar de Kamer te komen over de single check-in/check-out, maar het is dus niet zo makkelijk.

De heer Von Martels zei dat vervoerders zich niet houden aan de coulance voor abonneerders met afgekochte reisrechten, dus dat ze te streng handhaven. Bij reizigers met een landelijk afgekocht reisrecht die incidenteel vergeten in te checken moet de boete worden kwijtgescholden. De vervoerders hebben dit gezamenlijk toegezegd. Als ze zich niet aan de afspraken houden, zal ik ze daar ook op aanspreken. Voor toeristen kan het soms inderdaad lastig zijn, maar toch moeten ook zij inchecken. Anders ontstaan er ongewenste situaties voor het personeel, omdat het veel conflicten kan opleveren. De NS verleent onbeperkt coulance. De overige vervoerders verlenen maximaal drie keer per jaar coulance. Het gaat dan om reizigers met een studentenreisproduct, een ov-jaarabonnement of een OV Vrij-, Altijd Vrij-, Weekend Vrij-, Dal Vrij-, Kids Vrij- of Netabonnement.

Het ACM-advies over de regulering van de ov-betaalmarkt is openbaar en kan via de website worden gedownload. Het is een gedegen advies. Ik streef ernaar om begin 2019 te komen met een inhoudelijke reactie op de aanbevelingen. Die kunnen we dan bespreken in het volgende AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi. Dat geeft me ook de gelegenheid om het advies met de sector te bespreken. Ik ben uiteraard voorstander van open data, alsmede van privacy en van een goede borging van een gelijk speelveld en mededinging. Al die dingen komen samen. Daarom lijkt het me ook goed dat ik de Kamer een schriftelijke reactie stuur op dit advies. Daarbij kom ik dan ook expliciet terug op het punt van de open data. Ik zal de vraag over de evaluatie van de open data dus ook meenemen in de reactie op het advies van de ACM. Ik ga dan ook in op de vraag hoe het nu georganiseerd is en of het CBS misschien een optie zou kunnen zijn, dus op de vraag of het goed is dat het bij TLS gebeurt of dat het CBS wellicht een goede plek zou zijn om dat te doen. Ik zal dat meenemen in de reactie.

Dan het normrendement van TLS. Toen ik dat las, las ik ook dat de ACM aangaf dat er eigenlijk weinig perverse prikkels in zaten, omdat de vervoerders er ook alle belang bij hebben om de prijs voor de consument niet omhoog te doen vanwege uitvoering en dergelijke. Toch werpen zulke hoge rendementen vraagtekens op. Ik kom dus terug op dit punt. Mijn voorganger heeft aangegeven dat de rendementen van TLS werden gebruikt om leningen uit de aanlooperperiode terug te betalen. Je kunt natuurlijk wel de vraag stellen of je die lening terugbetaalt met hoge rendementen in een korte periode of dat je het met een lager rendement uitsmeert over een langere periode. Ik zou weleens willen zien wat het beste is voor de reiziger, dus ik ga naar het punt van de rendementen kijken. De lening moet wel worden terugbetaald en dat zal uit de tarieven voor de vervoerders gaan. De vraag is of het dan beter is om die tarieven hoog te hebben voor een korte termijn of lager voor een langere termijn, maar de lening wordt uit die rendementen terugbetaald. Ik kom daarop terug in de brief.

De heer Ziengs vroeg waar de 8,2 van het NOVB voor de ov-chipkaart vandaan komt. Die kwam uit de klantenbarometer.

De heer Ziengs had ook een vraag over de onafhankelijkheid en governance van TLS. Daar kom ik graag voor het einde van het jaar op terug in mijn reactie op het ACM-advies.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk heeft als eerste een vraag over dit blok.

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

Wij hadden gehoopt dat de ov-chip via de telefoon kon. Dat is toen mislukt. Mijn vraag is of er al meters zijn gemaakt om dat alsnog te laten lukken, misschien op een andere manier. Kan de Staatssecretaris daar iets over zeggen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Op het gevaar af dat het een beetje technisch wordt: die pilot, die ging over een bepaalde manier van gebruik van je mobiele telefoon om in te checken, is mislukt. Die manier is niet gelukt, maar het benutten van de mobiele telefoon via een andere techniek ziet er juist heel veelbelovend uit. Dit wordt absoluut meegenomen voor de toekomst.

De **voorzitter**:

Ik meen dat ook de heer Van Aalst een vervolgvraag heeft.

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

Ja, dat klopt, over de single check-in/check-out. Volgens mij is dat heel makkelijk in de zin dat we het er unaniem over eens zijn dat de reiziger bij alle partijen op één staat. Dan is het in dit geval heel simpel: dan leg je het op aan de vervoerder en zeg je «regel het maar». Of het ingewikkeld is, vind ik niet zo heel belangrijk. Regel het gewoon! Richting mijn collega van de SP, die wat moeite heeft met privacygegevens, zou ik zeggen: neem dan een anonieme kaart. Volgens mij ben je er dan ook, maar als je denkt dat je gegevens niet overal bekend zijn, leef je ook in een sprookjeswereld. Maar dat terzijde. Volgens mij is het niet zo heel ingewikkeld, zo zeg ik richting de Staatssecretaris. Regel het gewoon!

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik kom nog met een brief waarin ik u alles tot in detail zal uitleggen. We hebben een stelsel waarin provincies de vrijheid hebben om in concessies verschillende prijzen te hanteren. Dat komt ook omdat de prijs van een bus of van een metro in een bepaalde regio afhankelijk van de vraag kan verschillen. Als je alleen maar in- en uitcheckt, kan dat heel grote consequenties hebben voor de prijs. De vraag is of de reiziger daarmee gediend is. Net als met het verlengen van de ov-chipkaart vind ik dat we uit het perspectief van «de reiziger staat op 1» zorgvuldig moeten kijken naar de consequenties voor de reiziger. Wordt de reiziger er echt beter van? Het is ook een kwestie van techniek. Met de huidige techniek kan het heel lastig zijn. Nieuwe technieken maken het misschien makkelijker en dan zijn er wellicht opties om het wel te doen zonder dat je met privacy-problemen te maken krijgt. Dat zijn de afwegingen die we moeten maken om het optimum te vinden voor al die aspecten waar de reiziger aan hecht. Ik noem comfort, de mogelijkheid om anoniem te reizen en gemak. Daar zitten best wel wat haken en ogen aan, maar we werken er hard aan. Ik kom nog met een brief hierover bij u terug.

De **voorzitter**:

De heer Sienot gaf aan dat hij nog een vraag had, maar misschien is dat niet meer het geval. In dat geval gaan we door naar de heer Von Martels.

De heer **Sienot** (D66):

Nee, dank u wel.

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

Dank u wel. De Staatssecretaris constateert dat de rendementen van TLS wel erg hoog zijn, sowieso tot 2021. Ze wil daar graag naar kijken. Betekent dat dat ik haar niet via een motie hoef op te roepen om daar aandacht aan te besteden? Ik begrijp dat ze daarop wil terugkomen. Wat mij betreft: heel graag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, zo werkt dat met toezeggingen. Die worden geregistreerd en werken door, ook als ze niet in een motie staan. Ik zal er graag naar kijken. Ik zal dat doen vanuit het perspectief van de reiziger. Wat is voor hem of haar

het beste? Ik kan het zo niet beoordelen, maar ik ga er absoluut naar kijken op verzoek van de heer Von Martels.

De voorzitter:
De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, dank u wel. Ik heb een vraag die in lijn is met de vraag van de heer Von Martels. Ik kreeg net antwoord op een vraag die ik niet gesteld heb. Ik heb wel de waardering van 8,2 genoemd, maar dat was het beginzinnetje van een vraag die eigenlijk inherent was aan die van de heer Von Martels. Ik wil dat even noemen als toelichting. 8,2 is prima, maar het ging mij met name om de governance en de rendementen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als de ACM zo'n rapport schrijft en daar dit soort dingen in opmerkt, dan vind ik dat dit reden is om daar goed naar te kijken. Nogmaals, ik doe dat vanuit het perspectief van de reiziger en vanuit het belang van open data. Op beide punten kom ik bij de Kamer terug.

De voorzitter:
De Staatssecretaris gaat door naar het volgende blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, dat is het blok taxi en daarna heb ik nog het blok overig. Ik begin met een algemene lijn. Je ziet dat er zich een nieuwe taximarkt ontwikkelt. Dat biedt kansen aan nieuwe ondernemers, maar dat brengt ook nieuwe vraagstukken met zich. Dan is het van belang om te kijken of de regelgeving die wij voor de oude taximarkt hadden nog klopt of dat die begint te wringen. Een voorbeeld daarvan is dat we voor de oude taximarkt een aantal instrumenten hebben ingericht om ervoor te zorgen dat de reiziger verzekerd is van een goede kwaliteit. We hebben dat gedaan omdat het reputatiemanagement lastig was. Nu zie je dat de nieuwe ondernemers op een andere manier hetzelfde effect bereiken. Het gaat mij erom het effect te bereiken en niet zozeer om het instrument. Door de platforms wordt op een andere manier invulling gegeven aan hetgeen we voor de traditionele taxibranche via regelgeving hebben moeten vastleggen omdat het niet vanzelf tot stand kwam. In zijn algemeenheid is van het belang om te analyseren of de regelgeving nog klopt, ook voor nieuwe vraagstukken. We willen allemaal situaties zoals in New York en Londen voorkomen. Beter voorkomen dan genezen. De vraag is wel of de situatie in onze steden vergelijkbaar is. We maken een analyse van de regelgeving. Wat is nodig voor een evenwichtige ontwikkeling van de taximarkt? Het doel is om voor heel veel reizigers een taxirit tegen een aantrekkelijke prijs toegankelijk te maken. Ik ga daarover met de steden praten, onder andere met Amsterdam. Daarbij sluit ik op voorhand niets uit. Ik ga wel kijken dat we niet onnodig nieuwe ontwikkelingen die reizigers heel veel bieden, te veel beperken. Ik ga met de gemeenten in gesprek. Ik sluit niets op voorhand uit. Ik zeg ook niet op voorhand toe dat ik bepaalde maatregelen neem. We moeten kijken wat er nodig is op basis van de situatie zoals die zich ontwikkelt. Wat mij betreft is hier het devies: beter voorkomen dan genezen.

De voorzitter:
Zijn er nog meer vragen over taxi's?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er zijn nog heel veel meer vragen over taxi's. Ik zal die eerst beantwoorden. Er is gevraagd naar een gelijk speelveld, arbeidsvoorwaarden en schijnzelfstandigheid. Daar zijn regels voor. Het is van belang dat die

regels worden nageleefd. De Belastingdienst controleert op schijnzelfstandigheid. Dat was een vraag van de heer Laçin.

De heer Van Dijk vroeg naar het maximeren van taxivergunningen. Het volumebeleid lijkt me helder. Ik heb dat al gezegd. Overigens kan het ook zo zijn dat de gemeente Amsterdam zegt dat zij op de grachtengordel vanaf een bepaalde periode alleen nog zero-emissietaxi's wil. Dat moet dan wel gebeuren op eerlijke voorwaarden zodat iedereen daar toegang toe kan hebben. Er kunnen allerlei redenen zijn waarom je zoiets wil.

De heer Van Dijk vroeg of we gemeenten juridische ondersteuning kunnen bieden, zoals de gemeente Haarlemmermeer. Uiteraard, dat heb ik gedaan en dat blijf ik ook doen.

De heer Van Dijk vroeg ook wat de ILT kan doen bij de handhaving ten aanzien van Uber. Alle taxichauffeurs en -ondernemers moeten aan dezelfde landelijke regels voldoen. Het lijkt me heel belangrijk om dat even helder te maken. Dat geldt dus ook voor Uber. De ILT houdt toezicht op de naleving en handhaaft ook. Het gaat om het gelijke speelveld. De regels gelden voor iedereen. De ILT houdt toezicht op iedereen en handhaaft waar nodig.

Dan het afschaffen van de teruggave van bpm voor taxi's en het doelgroepenvervoer. We zetten in op versterking van het principe de vervuiler betaalt in de milieubelastingen. Na het afschaffen van de bpm-teruggave voor taxi's gaat de CO₂-uitstoot een rol spelen bij de aanschafbeslissing. Voor zeer zuinige of emissievrije auto's geldt een lagere of zelfs geen bpm. Met de keuze voor duurzame taxivoertuigen voorkomen ondernemers hoge kosten. De Staatssecretaris van Financiën zal verder met u het Belastingplan doorspreken.

Het voorgaande geldt uiteraard ook voor de zorgtaxi. Ik ben heel graag bereid om de zorgen hierover onder de aandacht te brengen van mijn collega die over de financiering van de zorg gaat. Dan weten we zeker dat ook hij dit punt op het netvlies heeft. Ook gemeenten kunnen hierin een rol spelen.

Er zijn verschillende vragen geweest over het stopzetten van de financiering van een landelijk klachtenmeldpunt. Dat voelt natuurlijk een beetje raar, want je wilt graag dat elke klacht wordt behandeld. Dat is hartstikke belangrijk en daarom is het ook voor taxiondernemers wettelijk verplicht om een loket te hebben voor de behandeling van klachten. Helemaal aan het begin is ondersteuning gevraagd voor het opzetten van een landelijk loket. De start van deze wettelijke verplichting waar ondernemers zelf verantwoordelijk voor zijn, hebben we financieel ondersteund. We hebben die steun zelfs een paar keer verlengd. Er is steeds met de branche afgesproken dat zij zelf zorg zouden dragen voor het voortzetten ervan. Op een gegeven moment komt er een eind aan de opstartondersteuning. Het is een wettelijke verplichting waar ondernemers zelf invulling aan moeten geven. Je ziet dat de sector op allerlei plekken via internet en apps manieren vindt om dat heel laagdrempelig en makkelijk te doen. Daarom ben ik van plan om de subsidie stop te zetten. Ik vind dat de branche, de ondernemers dit nu zelf moeten overnemen. Zij zijn hier wettelijk toe verplicht. Er loopt overigens nog een bezwaarprocedure en die zullen wij uiteraard netjes afhandelen voordat er een definitief besluit wordt genomen. Ik kan niet op de juridische procedure vooruitlopen, maar dit is wat ik heb ingezet. Tot zover het antwoord op de vraag hoe de afhandeling van klachten verder zal verlopen.

De heer Sienot vroeg welke stappen ik kan zeten om de sector te verduurzamen, net zoals bij Amsterdam en Schiphol. Dit jaar heb ik met gemeenten en andere betrokken partijen afgesproken dat doelgroepenvervoer dat vaak met taxi's wordt gedaan vanaf 2025 emissievrij wordt. De Minister van Financiën heeft als onderdeel van het Belastingplan aangekondigd dat de bpm-teruggave voor taxi's komt te vervallen. Dat is een extra prikkel om duurzame voertuigen aan te schaffen waarvoor die lagere kosten nog wel gelden. We zijn met gemeenten en de sector aan

het verkennen hoe de verduurzaming van de straattaxi's kan worden versneld. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen die de vraag naar duurzaam taxivervoer kunnen stimuleren, maar ook aan faciliterende maatregelen zoals snellaadinfrastructuur en zero-emissiezones voor taxivervoer.

Voorzitter, daarmee hebben ik de vragen over de taxi's beantwoord.

De voorzitter:

De eerste die daarop een vervolgvraag heeft, is de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank voorzitter. Ik was blij met het begin van het antwoord, waarin de Staatssecretaris zei: ik sluit op voorhand niets uit in de gesprekken die ik ga voeren. Toch krijgen we op arbeidsvoorwaarden en schijnzelfstandigheid het antwoord dat het bij de Belastingdienst hoort en dat het gecontroleerd wordt, dus dat dat punt dan niet wordt meegenomen. Wat betreft de arbeidsvoorwaarden, het volgende. Er is een goedkope prijs. Alleen moeten we ons de vraag stellen hoe Uber tot die goedkope prijzen komt. Als chauffeurs worden uitgebuit en zij, zoals de heer Van Dijk van de PvdA al zei, zes of zeven dagen moeten werken om aan een normaal loon te komen, dan zijn er signalen van schijnzelfstandigheid en ongelijkheid van arbeidsvoorwaarden. Mijn vraag is als volgt. Als de Staatssecretaris toch in gesprek gaat met de gemeente, kan zij deze elementen dan gewoon meenemen in dat gesprek en kijken wat de gemeente hiermee kan doen? Niet te gemakkelijk wijzen naar de Belastingdienst, want die signalen komen niet altijd binnen bij de Belastingdienst. Het is dan ook moeilijk om erop te gaan handhaven. Dus een heel simpele vraag: kan de Staatssecretaris dit meenemen in de gesprekken die zij gaat voeren met de gemeente Amsterdam?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik zal aan de gemeente Amsterdam vragen of als zij daar signalen van heeft, zij dat wil aangeven bij de Belastingdienst. Want echt, we kunnen ons in deze commissie verantwoordelijk maken voor alles, maar dat zijn we niet, en dat ben ik ook niet. Ik vind het echt belangrijk, hoewel heel veel dingen met elkaar gelinkt zijn, om enige verantwoordelijkheidsverdeling in stand te houden. Ik zal het in de gesprekken met Amsterdam meenemen en als zij signalen hebben, dan zal ik hen erop wijzen dat het belangrijk is om dat aan te geven bij de Belastingdienst omdat die controleert op zelfstandigheid en schijnzelfstandigheid.

De voorzitter:

Dan nu eerst het woord aan de heer Van Aalst en daarna aan de heer Van Dijk.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik kom even terug op de bpm-teruggaveregelings. Ik snap van de Staatssecretaris dat dat niet hier zit. Het was ook niet mijn bedoeling om het hier te behandelen. Het punt heeft echter wel gevolgen voor de tarieven. De tarieven gaan omhoog en vervolgens komt het weer op het zorgbordje terecht, en daarmee wordt het een vestzakbroekzakverhaal. De Staatssecretaris geeft aan dat een elektrische auto goed voor de duurzaamheid zou zijn. Dat gaan we niet zien, want zo'n elektrische auto is vele malen duurder. Ten tweede gaan de accu's die ingebouwd moeten worden ten koste van plekken, waardoor er weer meer busjes nodig zijn. Het levert uiteindelijk helemaal niets op. Ik vraag de Staatssecretaris daarom om extra aandacht te vragen bij haar collega van zowel Financiën als Zorg over de vraag wat dit ons gaat brengen, behalve een strop om de nek van die taxichauffeur.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik weet zeker dat de heer Van Aalst of zijn collega dat bij de behandeling van het Belastingplan onder de aandacht zal weten te brengen, dus daar maak ik mij geen zorgen over. Ik heb al toegezegd dat ik het punt van de relatie tot het zorgvervoer bij mijn collega van zorg onder de aandacht wil brengen. Daar kan de heer Van Aalst zich van verzekerd weten.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijk, PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dank voorzitter, ook aan de Staatssecretaris voor haar open houding richting de taximarkt. Er is gewoon ongelooflijk veel in beweging dus we moeten kijken hoe we voor dat gelijke speelveld gaan zorgen, zonder allerlei nieuwe diensten af te breken. We moeten ervoor zorgen dat het allemaal een beetje gelijk behandeld wordt. Wanneer gaat zij daar de Kamer weer over informeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb aangekondigd dat ik gesprekken met de gemeente ga voeren. Ik weet even niet voor wanneer die precies gepland zijn en hoe snel dat zal lopen, maar zodra ik daar een inschatting van heb, zal ik dat de heer Van Dijk even laten weten. Het is ook echt op verzoek van de gemeente dat we die gesprekken voeren, dus er is geen reden om dat onnodig te vertragen. Maar ik durf niet even een inschatting te geven waar ik dan later misschien weer op terug moet komen. Ik laat dat dus graag nog even weten aan de heer Van Dijk.

De **voorzitter**:

Dan zijn er verder in dit blok geen vragen meer. Ik ga de Staatssecretaris vragen om door te gaan met de overige punten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Laat ik de heer Van Dijk op dat laatste punt nog zeggen dat ik hoop dat ik er bij het volgende AO al wat meer over kan zeggen. Ik bedoel dan het volgende AO over dit onderwerp, want we spreken elkaar de komende weken geloof ik elke week over spoor.

Er is gevraagd: wanneer is het actieprogramma doelgroepenvervoer en ov gereed? Dat actieprogramma is door de Minister van VWS en mij rond de zomer toegezegd, en dat wordt binnen twee maanden.

Waar ziet de Staatssecretaris kansen voor lightrail? Stedelijke gebieden groeien hard. Dat leidt tot uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en inpassing van nieuwe woningbouwopgaven. Lightrail is een van de opties om daaraan tegemoet te komen, maar vooral daar waar er grote stromen reizigers zijn. Hoewel lightrail licht klinkt, gaat het nog steeds om het aanleggen van rail en om onderhoud, en dat gaat gepaard met flinke kosten. Ook het benutten van bestaand rail door lightrailvoertuigen is soms een optie, maar dan moet de rail er al wel liggen. Als je echt iets nieuws moet aanleggen, heb je het ook niet heel snel geregeld. De aanleg duurt dan lang en is ook best complex. We kijken dus ook naar andere oplossingen, zoals hoogwaardige busverbindingen, fietsinfrastructuur – waarvan ik weet dat het hoog op de prioriteitenlijst van de heer Sienot staat – en natuurlijk optimale benutting van het bestaande ov-netwerk. We spreken met alle partijen in het kader van de MIRT-overleggen natuurlijk ook over wat er op de lange termijn nodig is en over hoe je dat kunt vertalen naar elementen van die langetermijnvisie die we al op de kortere termijn kunnen realiseren met de budgetten die we hebben. Ook dat gesprek vindt plaats om te kijken hoe we zo snel mogelijk zo veel mogelijk kunnen doen aan die grote vraag die er in de Randstad inderdaad aan het ontwikkelen is. Ook de manier waarop de

nieuwe woningbouw gepland wordt, is heel bepalend. Als daarin bijvoorbeeld een goede fietsinfrastructuur wordt voorzien, dan kan dat heel belangrijk zijn voor de ontsluiting van zo'n nieuwe wijk. Al die dingen hangen met elkaar samen en bespreken we in samenhang met de ministeries maar ook met de regio's.

Dat geldt ook voor de preverkenning MRDH. Er wordt in Rotterdam onderzoek gedaan naar een nieuwe oeververbinding, onder andere vanwege een knelpunt op de Van Brienoordbrug. Om het besluit te kunnen nemen, is het van belang om de uitkomsten te delen en te bepalen op welk moment – dat is weer een beetje die fasering en compartimentering – welke maatregelen aan de orde zijn. Daarbij moeten we ook een beeld hebben van het toekomstbeeld ov. Dit najaar gaat er veel gebeuren en gaan er veel gesprekken gevoerd worden. Dat gebeurt allemaal vanuit de gedachte dat we met elkaar weten waar we op de lange termijn naartoe willen maar ook weten welke maatregelen we nu alvast kunnen nemen als we nog niet het geheel kunnen realiseren. We willen zo veel mogelijk effect hebben met het geld dat wij besteden en daarom voeren we deze gesprekken.

De heer **Laçin** heeft een vraag gesteld over de Hoekse Lijn. Dat project valt onder de verantwoordelijkheid van de regio. Wij hebben daaraan bijgedragen, maar wij spelen geen rol in de ontstane vertraging. Zo is ook de afspraak gemaakt bij de verlening van de subsidie.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer **Laçin**.

De heer **Laçin** (SP):

Dank voorzitter. Helder. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk. Wij hebben als Rijk wel bijgedragen aan dat project, wellicht met de afspraak dat wij ons er voor de rest niet mee bemoeien. Maar er ontstaat nu een vertraging van minimaal anderhalf jaar, met bijkomende kosten. Daarmee wil ik eigenlijk toch de vraag stellen of de Staatssecretaris, nu zij toch allerlei gesprekken gaat voeren met allerlei gemeentes, als ze een keer in Rotterdam is, ook met de gemeente Rotterdam wil spreken. Die heeft de subsidie ontvangen en voert dus deze opdracht uit. Rotterdam moet zich dus wel beseffen dat 100.000 mensen in Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland met smart zitten te wachten op deze verbinding. Deze Staatssecretaris kan wellicht iets meer pushen en stimuleren dat de gemeente de verantwoordelijkheid neemt en niet bij alle kleine dingen zegt: weer een vertraging, weer 90 miljoen. Dat lijkt ons niet de juiste wijze, vooral omdat we als Rijk hebben bijgedragen aan dit project.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wat die laatste opmerking betreft: dat is echt aan de gemeenteraad van Rotterdam. We moeten oppassen dat we niet alle discussies die in de verschillende gemeenteraden gevoerd moeten worden – want het gaat inderdaad om veel geld en om grote belangen – hier overnieuw gaan doen. Aangezien er ook een wethouder is opgestapt in verband met de situatie, is dit absoluut een project dat in Rotterdamse discussies hoog op de agenda staat, en terecht natuurlijk, gezien de grote belangen die ermee gemoeid zijn. Dat is hoe de rolverdeling op dit moment is.

De voorzitter:

Dan de heer **Sienot**.

De heer **Sienot** (D66):

Ja, nu wil ik graag een interruptie doen. En ik mag er nog een, toch?

De voorzitter:

Zeker. We hebben nu het blok overig, dus komt de Staatssecretaris nu met de beantwoording van de overige punten. U kunt dat afwachten als u dat wil, maar ik wil u ook direct laten reageren op het moment dat u dit als een punt van uzelf ziet.

De heer **Sienot** (D66):

Dat ging over de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Maar ik wil ook wel wachten hoor.

De **voorzitter**:

Nee, daar kunt u nu rustig een vraag over stellen.

De heer **Sienot** (D66):

Oké, perfect. Ik hoor dat er heel veel wordt ondernomen, althans in het proces. Eigenlijk wil ik helder krijgen hoe succes eruitziet. Wat moet er nou gebeuren om positief te kunnen besluiten? Ik proef bij veel grote steden een enorme behoefte aan meer duidelijkheid in dat hele MRT-traject, zodat ze echt weten wanneer ze de juiste plannen leveren en echt wat kunnen gaan doen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wat is nodig voor succes? Dat is een concreet plan dat realiseerbaar is en waarvan eventuele cofinanciering op orde is, dat past in een langetermijnvisie zodat we weten dat deze investering past in de grotere visie van waar het naartoe gaat in de regio. En dan moet het ook nog binnen de budgetten passen die we beschikbaar hebben in deze periode. Die budgetten zijn natuurlijk beperkt en ook niet alleen beschikbaar voor de regio MRDH. Hoe definieer ik succes? Als we zoveel mogelijk kunnen realiseren met het geld dat we hebben. We hebben dat geld niet op de rekening staan om daar maar te laten staan. Ik wil dat graag uitgeven want we willen graag resultaten boeken. Maar ik moet dat wel doen als de projecten concreet genoeg zijn en ik ook zeker weet dat het past in een grotere visie en in een bredere verdeling van die budgetten over Nederland.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. De heer Ziengs had gevraagd of ik het plan voor sneller ov in Friesland ken. Vanuit Noord-Nederland is er inderdaad de wens om de reistijd naar de Randstad te verkorten. Dat nemen we mee in ons langetermijnplan, maar we kijken ook naar welke slimmere dingen we op korte termijn kunnen doen. Daarover praten we ook dit najaar in het kader van het Toekomstbeeld OV.

Zowel mevrouw Van Brenk als de heer Sienot hadden een vraag over toiletten op de stations. Eerder in deze Kamer hebben we uitgebreid gesproken over toiletten in het openbaar vervoer. Ik vind het belangrijk dat reizigers comfortabel kunnen reizen met het ov. Toiletten horen daar ook bij. Voor specifieke groepen mensen zijn voldoende toiletten niet een gemak maar een voorwaarde om te kunnen reizen. In de discussies over de sprinters ging het ook heel erg daarover. Ik heb met ProRail en NS Stations geregeld dat er op meer treinstations een toilet beschikbaar is en dat dat goed onderhouden wordt. Uit het oogpunt van kosteneffectiviteit is er het uitgangspunt om op ieder station met minimaal 5.000 reizigers per dag een toilet beschikbaar te hebben. Dit is dus al aangescherpt ten opzichte van de 1 op 10.000 in 2014. Dus op ongeveer een derde van de 400 stations is een toilet aanwezig. Daarnaast bezien ProRail en NS Stations samen met de decentrale overheden en andere stakeholders steeds de mogelijkheden om een toiletvoorziening aan te kunnen bieden,

al dan niet geïntegreerd met bijvoorbeeld een nieuwe service, nieuwe horeca of retailconcepten. Zo heeft NS Stations op een aantal wat kleinere stations, zoals Meppel, Zevenaar, Baarn en Den Helder, het concept van de Stationshuiskamer geïntroduceerd. Er is er trouwens ook een op Den Haag Centraal en op Rotterdam Centraal. Deze ruimten zijn heel leuk. Ze zijn ingericht om te kunnen wachten met zicht op de treinen. Je hebt daar actuele reisinformatie, maar je hebt daar ook wat retail, wifi en stopcontacten. De uitrol van de Stationshuiskamer wordt ook voortgezet. Dat alles om het comfort van de reiziger op het station te vergroten.

Mevrouw Van Brenk vroeg: wanneer komt de ontwikkelagenda? Op dit moment werk ik met de partijen het Toekomstbeeld OV uit. Begin 2019 bespreken we de uitkomsten en zal ik ook de Kamer informeren. Ook in de overgang van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds worden de brede welvaartseffecten meegenomen. In het Toekomstbeeld OV staan de kernwaarden van het ov genoemd, ook duurzaamheid. Dat nemen we dus daarin mee.

Mevrouw Kröger vroeg: bent u bereid de MIRT-middelen anders te verdelen? Nee, want we hebben een afspraak daarover gemaakt in het regeerakkoord. Dat is gewoon helder. Nogmaals, dit kabinet is het eerste kabinet dat echt extra geld uittrekt voor infrastructuur. Gezien alle wensen die weleens worden geuit in de debatten die ik met u heb, valt het me toch op dat er in de tegenbegroting helemaal niks extra's was.

De heer Ziengs zei: als er meer passagiers zijn, bestaat er dan de mogelijkheid om de prijzen omlaag te brengen? Het ging over de sneldienst Ameland. Die is gestart in april 2018. De rederij heeft laten weten dat op basis van de reizigersprognoses met de voorgenomen toeslag de opbrengsten vrijwel kostendekkend zijn. Maar ik houd het in de gaten en ik treed in overleg met de rederij, als dit nodig is. Dat waren de vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van mevrouw Van Brenk. Daarna wil ik overgaan tot de tweede termijn. Daar heeft u allemaal een minuut voor.

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

Ik mis het antwoord op mijn vraag over het probleem dat leder(in) aangekaart heeft, namelijk dat er steeds vaker wordt gereden met achtpersoonsbusjes, die niet onder de wet inzake het openbaar vervoer vallen maar onder de Wet personenvervoer 2000, en dat daardoor de toegankelijkheidseisen minder zijn. Daardoor hebben gehandicapten echt een probleem. Kan de Staatssecretaris daar nog op reageren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Samen met VWS komen we met het actieprogramma doelgroepenvervoer en ov. Daar zullen we dit punt ook in meenemen.

De voorzitter:

Dan geef ik nu in de tweede termijn als eerste het woord aan...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag.

De voorzitter:

Nee, we hebben daar helaas geen tijd meer voor. Mocht er na deze tweede termijn nog een vraag openblijven, dan doe ik echt mijn best om die vraag beantwoord te laten worden. Maar ik wil nu echt overgaan tot de tweede termijn. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb het idee dat we bij een aantal elementen vooruitkomen. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat ze de arbeidsvoorwaarden gaat meenemen in het stelselonderzoek richting 2020 en de discussie rondom spoorordering. Daar ben ik blij mee. Maar als het om marktwerking, de staking en bijvoorbeeld de brief van de machinisten gaat, verwijst de Staatssecretaris toch weer heel makkelijk naar de provincie en zegt ze dat die het moet oplossen. Dat vind ik jammer, maar de toezegging die staat. Dan heb ik het ook over het gesprek met de gemeente Amsterdam over de arbeidsvoorwaarden en de schijnzelfstandigheid wat betreft taxi's. Dat staat. Dat geldt ook voor het gesprek met decentrale vervoerders over sociale veiligheid. Daar ben ik allemaal blij mee. Wanneer denkt de Staatssecretaris het gesprek te kunnen voeren? Wanneer gaat zij dat naar ons terugkoppelen?

Ik ben minder blij met de btw-verhoging. KiM en OVNL hebben een oproep gedaan om het onzalige plan niet door te laten gaan. Om dat kracht bij te zetten vraag ik een VAO aan en zal ik daar een motie over indienen.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de toezeggingen. Het is mooi dat we naar een aantal dingen kunnen uitkijken. Wij zullen zeker onze bijdrage daaraan leveren.

Ik wil nog één probleem bij de Staatssecretaris neerleggen. Ik was vanochtend in een stand van 50PLUS op de 50PlusBeurs. Daar hadden we een gesprek met een mevrouw uit Delft Zuid. Zij heeft een groot probleem met de toegankelijkheid van het station van Delft Zuid. Dat is alleen maar met de trap bereikbaar en niet met de lift. Ik kan mij voorstellen dat dat niet alleen lastig is voor iemand die moeilijk loopt, maar ook met kinderwagens en dergelijke zal dat best een probleem geven. Geldt dat voor veel stations, of is dit een uitzondering? Is er een plan opdat alles echt toegankelijk wordt met een lift, zodat we echt aan het VN-verdrag kunnen voldoen?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank ik de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik dank haar ook voor de toezegging dat zij het punt over het zorgvervoer en de tarieven bij haar zorgcollega onder de aandacht brengt. Ik zal het ook zeker bij mijn collega met de portefeuille Financiën onder de aandacht brengen.

Heel kort over het risico van een verkeerde aanbesteding. Ik vind het jammer dat we dat nog gaan onderzoeken, want de concessies lopen allemaal wel door en we lopen het risico dat we concessies krijgen waarin dingen afgesproken worden waarbij we zo meteen weer misstanden gaan constateren.

Het allerbelangrijkste punt vandaag is de motie waarin wij vragen om één landelijk systeem. Ik maak me er toch wel zorgen over. Als we een agressie-incident kunnen voorkomen, is dat voor mij al winst. Dus ik vind het jammer dat de Staatssecretaris niet het zerotolerancebeleid wil invoeren wat betreft agressie in het openbaar vervoer. Het maakt ons openbaar vervoer gewoon aantrekkelijker. Vooral in het kader van de zo beroemde modal shift zou dat fantastisch zijn.

Ik weet dat de Staatssecretaris bezig is met de sms- en appdienst. Maar ik wil haar toch vragen of zij in de voorbereiding al wat actie zou willen

ondernemen, zodat we daar in ieder geval tijdwinst boeken. Dan hebben we dat alvast gehad. En dan koppelen wij terug hoe het werkbezoek in het Verenigd Koninkrijk gegaan is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Staatssecretaris. Ik ben oprecht blij met de open houding van de Staatssecretaris als het gaat over de taximarkt, die veranderd is. Ik ben blij dat ze daar echt naar wil kijken en dat niks is uitgesloten. Ik ben zeer benieuwd wat dat gaat opleveren. Dat zullen wij nauwlettend in de gaten houden. Er is mooie dienstverlening, maar er zijn nu ook echt problemen in grote steden.

Het valt een beetje buiten de agenda, maar ik kom nog even op de loodsplicht op de Waddenzee. Er is eerder discussie over geweest. Ik leg het nog maar even neer, want het schijnt dat schepen zonder loodsen de Waddenzee op kunnen. Ik zou dat op de Waddenzee echt niet willen. Maar wellicht is dit iets voor een ander debat.

Ten slotte. Er werd nog wat gejj-bakt over de tegenbegroting van links. Ik wil best nog wel even een jii-bak teruggeven. Wij kiezen namelijk fundamenteel voor iets anders. Wij kiezen voor mensen, en niet voor de grote bedrijven. Daar gaan we morgen een heel goed gesprek met elkaar over voeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik had in mijn laatste interruptie willen zeggen dat ik geen antwoord heb gekregen op mijn vragen over de impact op brede welvaart, het brede welvaartsbegrip. Ik heb gevraagd om een analyse te doen van beleidsmaatregelen, gericht op brede welvaart. Ik wil daar nog heel graag een reactie op.

Ik denk dat een evaluatie met betrekking tot de aanbesteding heel belangrijk is, maar dat het vooral belangrijk is om op korte termijn met vervoerders en vervoerregio's om de tafel te gaan over hoe we de race to the bottom stoppen en hoe sociaal aanbesteden eruit zou kunnen zien. Dan over vervoersarmoede. Ik begrijp dat de Staatssecretaris niet het hele armoedebeleid onder haar hoede heeft, maar het thema vervoersarmoede is volgens mij iets wat aandacht moet krijgen in ons ov-beleid. Ik hoop dat de Staatssecretaris in deze tweede termijn een toezegging op dit punt kan doen.

Ten slotte. Ik kijk echt uit naar de brief over Translink. Ik hoop dat ik het goed begrepen heb dat de Staatssecretaris het breed stelt, waarbij ook de mogelijkheden worden meegenomen om een knip te zetten in wat Translink doet in het afrekenen van gelden en het beheer van die data. De vraag is of die data niet ook bij een andere instantie terecht kunnen komen, zoals het CBS.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris ook hartelijk danken voor de duidelijke antwoorden en het perspectief dat regelmatig geboden werd. Desalniettemin duurt de invoering van het enkelvoudig in- en uitchecken wat ons betreft toch wel erg lang. Wij vragen dus om grote spoed daarbij.

Zoals bekend, maakt TLS flinke winst. Daar hadden we het net ook in de tweede ronde over. Wil de Staatssecretaris onderzoeken of de prijs van een ov-kaartje met TLS-winsten gedempt kan worden op het moment dat de btw-verhoging ingaat?

Het landelijk klachtenmeldpunt wordt opgeheven. Het antwoord was duidelijk en helder. Maar gaat ieder taxibedrijf straks zorgvuldig om met de nieuwe situatie die gaat ontstaan? Dat is voor mij wel een punt van zorg.

De afschaffing van de bpm lijkt onvermijdelijk, maar we moeten we er wel voor zorgen dat we ons doel niet voorbijschieten. We moeten er ook voor zorgen dat elektrisch rijden wel gestimuleerd blijft worden op een bepaalde manier. Dus ik wil nog even nadenken over hoe dat nou het beste kan. Misschien moeten we dan gaan nadenken over de timing van de invoering. Wie weet liggen daar nog mogelijkheden om de sector tegemoet te komen.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik was heel blij met de geest van de antwoorden van de Staatssecretaris, waaruit sprak: we gaan samen vooruit, we gaan kansen benutten, maar we moeten ook samen antwoorden formuleren op de nieuwe vragen die we dan krijgen. Daar gaat mijn bijdrage ook over.

Wat betreft lightrail hoor ik nog geen voornemens tot een onderzoek van waar we er echt één zouden kunnen beginnen. Als we dat hebben, kunnen we ook beginnen met het beantwoorden van de vragen die we krijgen. Ik hoorde een antwoord op de vraag over de toiletten op de stations. Heel mooi. Maar we zouden ze ook graag in treinstellen zien, want ook daar moeten mensen nodig.

Dan emissievrije taxi's. Er worden heel veel goede stappen gezet. Ik vroeg me nog af: is er een soort vlag op te zetten? Kun je samen een soort overkoepelende doelstelling maken om de hele sector uit te dagen?

Gebruikersdata zijn cruciaal voor de inrichting van apps. Toegezegd is dat die data per 1 januari gepubliceerd zouden worden, maar dat is gewoon niet gebeurd. Dat betekent dat we nu eigenlijk tegen een miljoen reizigers zeggen: voorlopig is er geen goede service, want in 2018 is het niet gehaald, maar we bekijken het nog eens; in januari zijn jullie de eersten die een reactie krijgen...

De voorzitter:

Wat is uw slotzin?

De heer Sienot (D66):

Mijn slotzin is: wat betreft het CBS komt de Staatssecretaris terug met een brief, maar wat zegt dat over de richting van de oplossing?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst sluit ik mij aan bij het verzoek van mevrouw Kröger. Er is ook al toegezegd dat er een brief gaat komen in verband met de open data, Translink et cetera. Ik heb overigens erg gehamerd op het feit dat daar nog steeds een vervoerdersbelang in zit. Wanneer komt die brief er? Misschien is dat al wel in het antwoord vervat en heb ik dat even niet meegekregen.

Wat betreft de veerdienst waar ik over sprak, moet ik hier toch even mijn excuses aanbieden. Ik werd er later op geattendeerd dat ik er even een concurrentiemodel van een andere veerdienst bij haalde ter introductie. Ik hoop dat het hiermee is rechtgezet. Mijn vraag was er in ieder geval op gericht om bij dat overleg te kijken of je het kunt staffelen aan de meer passagiers die je dan krijgt en of je dan ook onmiddellijk het verband kunt zien in de verlaging van de prijs.

Het laatste wat ik genoemd wil hebben, is de brief van de machinisten. Ik vind het heel goed dat werknemers binnen een organisatie ook die organisatie aanspreken op misstanden en dergelijke. Het was heel goed dat die organisatie er ook serieus op inging. Volgens mijn berichtgeving is deze zaak intern met elkaar opgelost door middel van een goed gesprek. Dan is het jammer dat dergelijke brieven kennelijk via een bepaalde omweg toch aan deze tafel terechtkomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Kan ik direct het woord geven aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording? Dat is het geval. Ik sta in deze termijn één interruptie per spreker toe. We hebben nog een kwartier. Ik maak daarbij nog één uitzondering voor mevrouw Kröger. Zij heeft er twee.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Tegen de heer Laçin zeg ik dat het me inderdaad belangrijk lijkt dat we nagaan hoe de aanbestedingen en decentralisaties zijn gedaan, welke lessen we eruit getrokken hebben en wat de voor- en de nadelen waren. Ik kom dus voor het AO op de 6de met een onderzoeksoptzet. Daarna kunnen we het betrekken bij de discussie die we met elkaar gaan voeren over de toekomst van ons spoor. Dat lijkt me ook gewoon de plek waar we dat kunnen doen.

Over de btw gaan we het niet eens worden. Dat had ik al een beetje voorvoeld bij de start van het AO. Op een aantal andere punten ben ik blij dat we toch steeds nader tot elkaar komen. Dat geldt voor een breed gedeelte van deze commissie.

Mevrouw Van Brenk sprak over de toegankelijkheid van station Delft Zuid. Ik ken het toevallig. Van een hoge brug moet je met een trap naar beneden. Daarvoor zijn de volgende afspraken gemaakt. De treinstations zullen allemaal toegankelijk zijn in 2030. Ik durf nog niet te zeggen of dat altijd met een lift is of op een andere manier, maar dit is in ieder geval de afspraak. Tot 2030 wordt dus ook 600 miljoen geïnvesteerd in onder andere de toegankelijkheid van stations met hellingbanen en liften. Bij station Delft Zuid is het misschien nog niet aan de orde geweest, maar die afspraak is gemaakt.

De heer Van Aalst wees op de motie over het landelijke systeem. Ik vind het heel belangrijk dat we iets doen waar behoefte aan is. Dat is mijn zoektocht. Daarin benut ik ook heel graag de kennis van de Kamer. Dus ik hoor het graag als er concrete situaties zijn waarvan u zegt: dit is nou een voorbeeld waarvan ik denk dat het met de huidige systemen onvoldoende aangepakt kan worden. De bedoeling is dat het dan wel past binnen de uitspraken door de rechter en de in ons land geldende privacyregelgeving en dergelijke. Ik zal proberen het mee te nemen. Sowieso moet iedereen gewoon afblijven van de mensen die in het openbaar vervoer hun werk doen. Die mensen staan er voor ons allemaal. Dus de eerste stap is gewoon: blijf ervan af en gedraag je normaal. Ik ben blij dat we inmiddels weten dat bijvoorbeeld zo'n bodycam de-escalierend werkt. Ik ben er in ieder geval blij mee dat dat helpt. Maar wellicht zijn er nog andere manieren waardoor we via een database iets kunnen. Ik blijf op zoek naar: wat kan er wel; waar is wel behoefte aan? Maar ik ga geen systeem uitrollen waarvan de helft zegt: hier maken we geen gebruik van; hier zitten we absoluut niet op te wachten. Dat zou u vast ook niet willen, want

dan is het besteding van belastinggeld op een manier die niet helpt. Maar ik hoor dus graag wat wel helpt.

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

Ik geloof absoluut wel in één landelijk systeem. Ik heb wat voorbeelden daarvan gezien en ik ben daar heel enthousiast over. De meerderheid in de Kamer heeft zich hierover uitgesproken. Ik heb nog steeds niet echt het antwoord op de vraag waarom de Staatssecretaris weigert een motie uit te voeren waar de meerderheid van de Kamer zich voor heeft uitgesproken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ben juist hard bezig met het uitvoeren van die motie. Daarom komen we ook elk AO hierop terug en geef ik steeds weer een update van waar ik sta. Ik laat verschillende onderzoeken uitvoeren. Ik heb er al een keer in het Veiligheidsberaad over gesproken. Toen zeiden een aantal van de partners die we hard nodig hebben hierbij, dat zij vinden dat ze met de huidige systemen precies datgene kunnen doen wat ze moeten doen. De mensen uit de praktijk zeggen dus dat zij het niet nodig hebben. Dat maakt het wel complex om te zeggen: ik leg er nog iets overheen. Maar ik constateer dat nog steeds een aantal partijen zegt: wij zouden wel aanvullend iets willen. Het gaat dan vooral om een aantal regio's. Ik ben dus echt met die regio's aan het kijken wat we wel kunnen en waar ook gewoon behoefte aan is. Dat is de zoektocht. Zo ben ik bezig deze motie uit te voeren, vanuit dezelfde wens als de heer Van Aalst: als we hier iets nuttigs kunnen doen, moeten we dat doen.

Ik denk dat ik u wel kan zeggen dat de NS misschien wel bijna gek van mij wordt omdat ik steeds vraag: hoe zit het nou met de sms-dienst; hebben jullie ook al gesproken met bijvoorbeeld Pathé over de ervaringen die zij hebben? Er zit dus absoluut druk op. Nogmaals, ik ben ook blij met het initiatief vanuit de Kamer om in het VK op werkbezoek te gaan. Laten we alle kennis en ervaring benutten die we hier kunnen benutten. Laten we in die zin de krachten bundelen.

We zijn ook in gesprek met de NS en andere vervoerders over hoe zij hun pilots zien. Ik kom daar voor het einde van het jaar schriftelijk op terug. Dan zal ik ook aangeven in welk tijdpad we dit willen aflopen. Dan nemen we dus ook graag de ervaringen mee.

De heer Gijs van Dijk had een vraag over de loodsplicht. Dat is toch echt wel een beetje buiten de orde. Maar ik heb toch een antwoord gekregen, dus ik kan het u geven. Er ligt conceptwetgeving die voorziet in een aanpassing van het loodsplichtregime. Net als in de huidige wetgeving is daarin aangegeven wat de loodsplichtige vaarwateren zijn. De coördinaten die het loodsplichtig vaarwater aanwijzen zijn geactualiseerd, waarbij, net zoals in de huidige wetgeving, de Waddenzee is aangewezen als loodsplichtig vaarwater. Er is dus geen sprake van een afschaffing van de loodsplicht op de Waddenzee. De internetconsultatie voor deze conceptwetgeving is op 13 december afgerond. Naar verwachting kan de Minister de voorstellen in de eerste helft van 2019 naar uw Kamer zenden. Ik zou u de suggestie willen doen om eventuele verdere vragen bij die wetsbehandeling op tafel te brengen.

Mevrouw Kröger had het over de impact op brede welvaart. Ik heb in de antwoorden aangegeven dat we bij het Toekomstbeeld OV en de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds al breder kijken naar de bereikbaarheid. Maar het is ook zeker de bedoeling om in het nieuwe Mobiliteitsfonds maatschappelijke kosten-batenanalyses en dergelijke mee te nemen, waarbij we een zo goed mogelijk beeld proberen te krijgen van: wat doen die investeringen in infrastructuur nou? Het zit er dus in. Het zit in alle plannen. Ook de analyses van de planbureaus geven hier inzicht in.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel blij dat te horen. Dat is volgens mij ook in een eerder debat toegezegd, ook dat de systematiek nog met de Kamer gedeeld ging worden. Dat gaat echt over de infragelden en de MKBA's daarvoor. Maar ik heb het eigenlijk over een beleidsdoorlichting. Dus dat er, als er een maatregel wordt voorgesteld op ov, wordt gekeken naar de effecten daarvan op bijvoorbeeld CO₂ of luchtkwaliteit, want natuurlijk niet alles wat het ministerie doet is infrageld. Het is natuurlijk ook een heleboel beleid.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat klopt, maar ik weet niet of elk beleid meteen voorzien moet worden van een doorlichting op CO₂. We hadden het net over de toiletten. Moet ik dat dan ook gaan doorlichten op CO₂? Dus ik vind het wel belangrijk dat we steeds de afweging maken of het belangrijk is. Dat zeg ik niet om het te ridiculiseren – juist niet – maar om aan te geven dat, door het zo in absolute zin te vragen, we misschien ook dingen gaan optuigen waar ook mevrouw Kröger eigenlijk niet naar op zoek is. Aan de Mobiliteitstafel zijn we nu natuurlijk met elkaar in gesprek over hoe we ook binnen het mobiliteitsdomein de CO₂-reductie gaan realiseren. Dan zie je dus bij alle daarvoor relevante elementen dat die CO₂-reductie echt in kaart wordt gebracht. Dus misschien moeten we even de uitkomsten van de Mobiliteitstafel afwachten en dan kijken of er daarnaast nog andere punten zijn waarvan mevrouw Kröger zegt «hier wil ik specifiek graag de CO₂-gevolgen van doorgerekend hebben», want ik denk dat het heel veel administratieve lasten oplevert om dat generiek voor elke beleidsbeslissing te gaan doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil graag mijn tweede interruptie hierop plegen. Uiteraard gaat het om de «relevante» beleidsterreinen. Dan zijn toiletten op stations wellicht minder relevant. Dat woord had ik er misschien bij moeten zeggen. Maar de aanleiding is juist die Mobiliteitstafel. Aan de ene kant zien we dat er zo een aantal maatregelen aankomt in het licht van het klimaatakkoord, terwijl we ondertussen gewoon gaand beleid op mobiliteit hebben. Ik noem even de btw-verhoging of, nou, een heleboel andere beleidsmaatregelen. Daar hebben we altijd wel die brede welvaart in zicht om ook mee te nemen in onze besluiten daarover.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar in de discussie met de Kamer is dit bij alle relevante debatten al onderwerp van gesprek. Dus dan ben ik een beetje op zoek naar – en ik hoor het graag van mevrouw Kröger als ze dat ergens ziet – wat dan een specifiek onderwerp is waarvan ze zegt: daarvan vind ik het echt heel erg van belang dat we dat doorrekenen. Dan kunnen we dat bekijken. Maar om generiek de indruk te wekken dat we dat niet doen, is ook niet helemaal wat er gebeurt. Juist aan die Mobiliteitstafel wordt natuurlijk heel erg goed gekeken naar wat de potentie is om bij te dragen aan de CO₂-reductie. Dus volgens mij hebben we niet zozeer een verschil van richting. We vinden het allemaal belangrijk om inzicht te hebben in de effecten van de dingen die we doen, maar ik kan niet zo toezeggen dat we dat generiek overal voor gaan doorrekenen.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris vervolgt haar beantwoording.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, voorzitter. Dan vervoersarmoede. Ik heb tegen mevrouw Kröger gezegd: of je kunt in het ov-beleid armoede adresseren of in het armoede-beleid ook ov adresseren. Het lijkt mij belangrijk dat we in een consistent

armoedebeleid ook ov meenemen. Dat lijkt mij beter dan in het ov-beleid ook armoede mee te nemen. Dat is gewoon een kwestie van waar beleg je het. Natuurlijk is het een vraag, maar het is een kwestie van waar je die vraag belegt. Wat mij betreft doen we dat in het armoedebeleid.

Over Translink. Ik had al gezegd dat ik de vraag bij wie dat belegd moet worden – onder andere het CBS is genoemd – zeker zal meenemen. Btw compenseren met geld uit het rendement van TLS: dat is misschien toch wat lastig. TLS is namelijk leningen aangegaan. Die moeten worden teruggedraaid. Maar ik begrijp de vraag van de heer Von Martels zo dat hij zegt: als je dat nou over een langere tijd zou uitspreiden, zou dat dan ruimte bieden, uit de rendementen die gehaald worden, om misschien een effect te hebben op de prijzen? Ik wil er best naar kijken, maar ik kan zo niet inschatten of dat een hele grote vraag of een kleine vraag is, maar ik snap de achtergrond van de vraag die de heer Von Martels stelt. De heer Von Martels relateert de bpm aan de vraag of er nog wel schoon wordt gereden. De bpm-vrijstelling voor elektrisch blijft. Het wordt dan juist extra aantrekkelijk om dat te doen.

De heer Sienot had het over lightrail. Lightrail is geen doel op zich voor mij. Voor mij is het doel om de bereikbaarheid te realiseren. Daarbij kijken we naar alles. Op een aantal plekken in de Randstad kan lightrail inderdaad aan de orde zijn, omdat je het daar hebt over die dikke stromen. Dus in de gebiedsprogramma's rond Amsterdam, MRDH en Utrecht wordt dit uitgewerkt. Ook woningbouwplannen hangen hiermee samen. Het heel succesvolle voorbeeld van lightrail is natuurlijk de RandstadRail, waarbij je echt ziet dat een lightrailverbinding samenging met nieuwe woningbouwopgaven, waardoor heel veel woningen ontzettend goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer. De RandstadRail is ook een groot succes. Dus die woningbouwplannen, en er zijn er vele in de Randstad, moeten hiermee in samenhang zijn. Dat zullen we dus zorgvuldig bekijken. De gesprekken daarover voeren we ook met alle regio's in de context van het MIRT.

De heer Sienot vroeg nog naar toiletten in de trein. Daar zijn afspraken over gemaakt. Daar wordt fors extra in geïnvesteerd. Volgens mij, zeg ik even uit mijn hoofd, hebben alle nieuwe sprinters al een toilet in de trein. Dus de mensen die met de sprinters rijden er daar soms toch ook best lang in zitten, hebben ook een toilet in de trein.

Emissievrije taxi's: dat wordt ook meegenomen aan de Mobiliteitstafel. Data – dat was de laatste vraag van de heer Sienot – is cruciaal. Ik denk dat een aantal van de leden eigenlijk vroeg naar een beetje richting. Nou, wat is mijn richting? Dat is open en onafhankelijk. Open data is ontzettend van belang, ook voor de ontwikkeling van allerlei nieuwe diensten. En er moet gewoon onafhankelijk voor gezorgd worden dat partijen toegang hebben tot die open data. Dat is mijn richting. De verschillende rapporten van ACM hebben aanleiding gegeven om nog een keer goed te kijken naar hoe we dat zo goed mogelijk kunnen beleggen en organiseren. Maar dat is de richting.

De voorzitter:

Ik zie dat meneer Sienot nog een vraag heeft.

De heer Sienot (D66):

Het is meer een nadere toelichting. De vraag volgt dan.

De voorzitter:

Maar liefst heel kort, want het is al bijna half en we moeten afronden.

De heer Sienot (D66):

Ik doe mijn best om het superkort te doen. Het gaat om de regionale vervoerders waar nog toiletten in treinen ontbreken. Dat is wat anders dan de landelijke sprinters.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is waar. Daar heeft u wel een punt. Ik stel voor dat we ook meenemen in het onderzoek naar de marktwerking of dat zo'n punt is.

Dan vroeg de heer Ziengs nog: wanneer krijgen we die brief over de open data? Die komt bij de reactie op het advies ACM begin 2019. Dan zullen we daarop terugkomen.

De heer Ziengs had ook nog de suggestie gedaan om te kijken naar het staffelen van prijs gerelateerd aan het VIR. Ik neem die suggestie mee. Daar zullen we ook naar kijken en daar komen we bij de heer Ziengs nog even op terug. Ik begrijp heel goed waarom hij die vraag stelt. Je wilt namelijk zorgen dat, als het inderdaad toeneemt, er eigenlijk automatisch ook iets met de prijs gebeurt, in plaats van dat je elke keer een aparte beslissing daarvoor moet nemen. Ik vind dat een intelligente suggestie. We zullen daar 's naar kijken. Ik kan zo niet inschatten of dat makkelijk te realiseren is, maar ik snap de gedachte. Die nemen we mee.

Ten slotte deel ik met de heer Ziengs dat het fijn is dat de landelijke overheid niet overal voor nodig is om dingen op te lossen. Ik denk dat hij daar ook weer een goed voorbeeld van heeft gegeven.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen heb beantwoord. Dan zijn we nog nipt binnen de tijd, mede dankzij uw strakke leiding.

De voorzitter:

Ja, maar voordat we gaan afsluiten, gaan we natuurlijk eerst de toezeggingen nog eens even met elkaar door; zo werkt dat ook. Dat zijn er toch alweer een heel aantal vandaag. De eerste is:

– In het stelselonderzoek worden arbeidsvoorwaarden in het openbaar vervoer meegenomen. Het resultaat wordt verwacht in 2020.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb gezegd dat ik de onderzoeksopzet met de Kamer zal delen, maar dat ik lessen wil trekken uit de manier waarop decentralisatie en aanbesteding de afgelopen jaren zijn gegaan. Ik zal in het voorstel voor het onderzoek precies aangeven waar ik wel en niet op inga, voordat we straks zes toezeggingen hebben die daarover gaan. Dan kunnen we dat met elkaar bespreken in het AO van 6 december, want soms zijn toezeggingen voor mij geherformuleerd door de woordvoerders en voor alle precisie lijkt het me goed dat ik dat gewoon in een brief aan de Kamer schrijf, die we dan op 6 december kunnen bespreken.

De voorzitter:

Dit sluit weer aan bij de derde toezegging:

– De onderzoeksopzet ten aanzien van de evaluatie van aanbesteding en de marktwerking in het openbaar vervoer komt tijdig voor het AO Spoorordering van 6 december naar de Tweede Kamer.

Dus dat is dan die toezegging, maar volgens mij was er ook wel specifiek op arbeidsvoorwaarden een toezegging geweest.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb gezegd dat ik bezig ben met die opzet. Ik durf niet nu zeker te zeggen dat dat erin zit, maar het lijkt me niet onlogisch. Maar laat mij gewoon die opzet maken, want anders zijn we die opzet nu al met elkaar aan het bespreken. Laten we gewoon 6 december met elkaar bespreken.

De voorzitter:

Die opzet zal 6 december zeer kritisch worden bekeken, denk ik. Een opmerking van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het woord «arbeidsvoorwaarden» is specifiek genoemd en ik noemde dat daarom. Daar ben ik heel blij mee. Dat kunnen we straks ook teruglezen, denk ik. Ik hoop en ga ervan uit dat die worden meegenomen.

De voorzitter:

Er wordt nog eens even goed naar gekeken, hoor ik hier naast mij.

Dan de tweede toezegging; ik heb net de eerste en de derde toezegging genoemd.

- Voor het AO Spoorordering van 6 december komt de quickscan naar de vier decentrale lijnen naar de Kamer.

Dan de vierde toezegging.

- Begin 2019 komt de reactie van de Staatssecretaris op het ACM-advies ten aanzien van de ov-betaalmarkt – hierin wordt meegenomen of de data van Translink naar het CBS kunnen worden overgeheveld of dat deze daar blijven – inclusief de governance en de rendementen van TLS.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het punt is dat je, als iemand anders jouw toezegging herformuleert, altijd denkt: de elementen zitten er wel in, maar is ze dit precies? We komen in een brief terug op de opmerking die de ACM heeft gemaakt over de rendementen en op het aandachtspunt of de data bij TLS moeten blijven. We zullen de optie onderzoeken die gesuggereerd is om die bij een onafhankelijke partij te beleggen, zoals het CBS. Volgens mij is dat net iets preciezer.

De voorzitter:

Goed. Ik zie de heer Ziengs heel moeilijk kijken, dus hij wil volgens mij wat zeggen.

De heer Ziengs (VVD):

Nee, ik wil er niet per se moeilijk bij kijken – wellicht lijkt dat zo – maar het gaat erom dat ik even met die termijn kom te zitten. We krijgen een brief begin 2019. Vervolgens moeten er nog oplossingen aangedragen worden. Voordat je weet zit je in 2020 of 2021. Volgens mij zit hier toch wel wat meer haast achter met de open data.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wij gaan even intern studeren op de tijd. Ik hoor het aandachtspunt van de heer Ziengs. Als het kan zal ik kijken of ik voor het AO van 6 december al iets aan u kan sturen. Als dat niet kan gaan we het in ieder geval even uitzoeken; inspanningsverplichting.

De voorzitter:

Dan de vijfde toezegging.

- De Staatssecretaris zal NS en ProRail vragen naar best practices op het gebied van stationsinrichting en het effect daarvan op de sociale veiligheid, en komt daar voor het eind van het jaar op terug.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb vooral gevraagd of ze die met elkaar willen delen. Ik zal hun vragen of ze dat met elkaar willen uitwisselen.

De voorzitter:

Ik hoor nog een toevoeging van de decentrale vervoerders, maar ik weet niet of dat op die manier is toegezegd. Ik zie dat dit zo is, dus die worden bij dezen toegevoegd. Het is goed dat we er allemaal goed scherp in zitten vandaag.

Zes.

- De Staatssecretaris streeft ernaar om de Kamer nog dit jaar te informeren over de eventuele brede uitrol van enkelvoudig in- en uitchecken met de ov-chipkaart.

Ik zie dat dit het geval is. Dan toezegging nummer 7.

- De Staatssecretaris zal de Kamer voor het volgende AO Openbaar vervoer informeren over de resultaten van haar gesprekken met de gemeente Amsterdam over de problemen in de taximarkt.
- Begin 2019 komt de ontwikkelagenda. Duurzaamheid wordt hierin ook meegenomen.

Dan de negende toezegging.

- In het actieprogramma doelgroepenvervoer zal ook het punt van de achtpersoonsbusjes worden meegenomen, waarvoor langere toegankelijkheidseisen gelden.

Dan toezegging nummer 10.

- Voor het eind van het jaar komt de Staatssecretaris terug op de mogelijkheid van een alert-app na gesprekken met onder meer de NS.

Dan de laatste toezegging.

- De Staatssecretaris komt terug op de vragen van de heer Ziengs ten aanzien van de prijzen van de veerpont naar Ameland.

De heer Laçin heeft een VAO aangevraagd. Dat geven we door.

Ik zie dat de heer Van Aalst nog een nabrander heeft.

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

Ik twijfel of deze toezegging op de lijst met toezeggingen komt, maar de Staatssecretaris heeft toegezegd de tariefstijging in het zorgvervoer onder de aandacht te brengen bij haar collega. Ik weet niet in hoeverre dat...

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat doen we gratis buiten de lijst van toezeggingen om.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van deze vergadering. Dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Dank aan de leden voor hun inbreng. Ik wens u ondanks de trieste dag die het, denk ik, toch wel voor ons allemaal is geweest een gezegende avond toe.

Sluiting 17.36 uur.