

Burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV"

Voorzitter: Martin Bosma

Burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV"

Aan de orde is het **debat** over het burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV" (36683, nr. 1).

De voorzitter:

Ik heropen. Aan de orde is het debat over het burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV" (36683, nr. 1). Het is het tweede burgerinitiatief dat de Kamer in deze ambtsperiode plenair behandelt en het 23ste plenaire debat sinds de invoering van dit instrument. Ik feliciteer de initiatiefnemers met het ophalen van meer dan 58.000 handtekeningen, waarmee zij dit onderwerp op de agenda van de Tweede Kamer hebben gekregen. Namens DeGoedeZaak zal Kim van Eekelen een toelichting geven op dit burgerinitiatief. Alvorens zij dit doet, heet ik uiteraard de delegatie in de Voorzittersloge van harte welkom, alsmede de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de leden en allen die dit debat volgen, hier of online. Ik verzoek de Kamerbewaarder mevrouw Van Eekelen naar het spreekgestoelte te begeleiden.

Hartelijk welkom. Voordat ik u het woord geef, merk ik nog even op dat het afspraak is dat er tijdens uw bijdrage niet kan worden geïnterrumped. Er mogen dus geen vragen worden gesteld of opmerkingen worden gemaakt. U heeft vijf minuten spreektijd voor uw toelichting. Ik geef u bij dezen graag het woord.

Mevrouw Van Eekelen:

Dank u wel. Voorzitter, staatssecretaris, geachte Kamerleden. Stelt u zich een Nederland voor waarin iedereen vrij kan reizen, ongeacht inkomen of beperking. Dat is het Nederland dat meer dan 58.000 ondertekenaars van ons burgerinitiatief voor ogen hebben. Ons openbaar vervoer verdient de naam eigenlijk niet meer. Het wordt steeds exclusiever. Een retourtje Utrecht-Groningen kost bijna €64, hele gemeenschappen raken afgesneden omdat een buslijn niet winstgevend is, en 90% van de Nederlanders met een beperking kan of durft niet met het ov te reizen.

Ik sta hier vandaag voor José, die op eigen houtje een petitie startte voor gratis ov en bijna 2.000 handtekeningen verzamelde, en voor Jeanette, mijn vriendin en rolstoelgebruiker die de trein wil nemen zoals ieder ander, maar behandeld wordt als een last, als bagage, in plaats van als reiziger, als mens. En ik sta hier ook voor de buschauffeur, die liever mensen zou vervoeren dan ze te moeten weigeren omdat hun rolstoel te groot is of hun saldo te laag, of omdat hij moet staken voor betere arbeidsvoorwaarden.

We hebben in Nederland een traditie van gezamenlijke oplossingen voor gedeelde uitdagingen. Onze dijken beschermen niet alleen de huizen van de rijken. Onze fietspaden en snelwegen rekenen geen tol. Waarom zou ons vervoer dan wel exclusief zijn? De huidige aanpak van steeds hogere prijzen, steeds minder lijnen en een berg van

vervoerders die winst maken ten koste van reizigers en medewerkers en onze bewegingsvrijheid, heeft ons in een negatieve spiraal gebracht. Laten we deze spiraal doorbreken.

Dit voorstel overstijgt links en rechts. Het gaat over waarden, waarden die we delen. Het gaat over gemeenschapszin, verantwoordelijkheid, bestaanszekerheid, gelijkwaardigheid en ook gezond verstand. In Luxemburg is het openbaar gratis. In Zürich beslissen bewoners mee over de dienstregeling. In Rotterdam en Den Haag is het ov in publieke handen, met positief effect op arbeidsomstandigheden, kwaliteit en betaalbaarheid. Dit kan voor heel Nederland, stapsgewijs en weloverwogen, maar met een duidelijke eindbestemming: publiek, toegankelijk en gratis openbaar vervoer.

Concreet betekent dit dat het openbaar vervoer weer in publieke handen moet, met meer zeggenschap voor werkers en reizigers, dat het ov daadwerkelijk toegankelijk gemaakt moet worden voor alle Nederlanders door mensen met een beperking veel actiever te betrekken bij het maken van beleid, en dat het ov stapsgewijs gratis gemaakt moet worden, te beginnen met de meest kwetsbare groepen. Financieel vraagt dit natuurlijk om een herschikking van prioriteiten, want ja, de kosten zijn substantieel. Maar wat zijn de kosten als we niets doen? Wat is de prijs van het feit dat een op de tien Nederlanders niet volwaardig mee kan doen in de samenleving? Wat zijn de ecologische kosten van steeds meer mensen die gedwongen worden om een auto aan te schaffen? Wat is de economische schade voor regio's die afgesneden raken van werkgelegenheid, binnenlands toerisme en sociale voorzieningen? Dit is het moment om met een relatief kleine investering gebieden buiten de Randstad aangehaakt te houden. Dit is het moment om zelf te investeren in het geluk en welzijn van alle Nederlanders. En dit is het moment om spectaculair te investeren in groene en goedkope mobiliteit.

We besteden jaarlijks tientallen miljarden aan fossiele subsidies. We investeren miljarden in wegwitbreidingen die files nauwelijks verminderen. We maken ons klaar om miljarden extra te investeren in defensie. En we kunnen altijd nog veel eerlijker belasting heffen op vermogen. Het gaat niet om een gebrek aan middelen, maar om een gebrek aan politieke wil en gebrek aan een duidelijke visie. En die visie bieden wij u vandaag, samen met bijna 60.000 Nederlanders die zeggen: het kan anders en het moet anders.

Laat ik heel duidelijk zijn: we vragen vandaag niet om een heel technisch debat over cijfers. Dit burgerinitiatief vraagt ook om een duidelijke positie in te nemen over fundamentele, principiële vragen. Gaat mobiliteit in Nederland over winst of over mensen? Is bewegingsvrijheid een privilege of een recht? Achter elke handtekening onder dit burgerinitiatief staat een mens met een verhaal, een verhaal van hoop op een samenleving waarin niemand achterblijft. U heeft de macht om dit verhaal werkelijkheid te maken. U kunt ervoor zorgen dat het openbaar vervoer zijn naam weer eer aandoet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik verzoek de Kamerbewaarder u te begeleiden naar de Voorzittersloge.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dan kunnen wij het debat met de staatssecretaris gaan voeren. Ik geef graag het woord aan de eerste deelnemer van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Van Kent van de fractie van de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank, voorzitter. Wat een fantastisch betoog van mevrouw Van Eekelen en wat een geweldig burgerinitiatief. Ik kan alleen maar zeggen dat de SP voor honderd procent staat achter de woorden die u net heeft uitgesproken over het belang van het openbaar vervoer. Dat verbindt mensen. Dat stelt mensen in staat om naar hun werk of geliefde te gaan, om op reis te gaan of naar hun studie te gaan. Het is ook een perfecte bestrijder van de files en van milieuvervuiling. Met alles wat u daarover heeft gezegd, zijn wij het honderd procent eens.

Het probleem is dat het openbaar vervoer het duurste is van Europa, zoals u al zei. Het is veel te duur. Er zijn 1.500 haltes verdwenen. Het openbaar vervoer is verder weg dan ooit voor veel mensen. Het is te vaak onbetrouwbaar en niet toegankelijk. 200.000 huishoudens kunnen al niet meer gebruik maken van het openbaar vervoer omdat het te duur is geworden voor hen. En, niet te vergeten, het is een pin-automaat geworden van vaak buitenlandse staatsbedrijven die winst maken op ons openbaar vervoer. Daarvoor betalen wij letterlijk de prijs.

De petitie en alle ondertekenaars, bijna 60.000 mensen, willen dat het ov gratis wordt en dat er geen marktwerking meer is. Nou ja, marktwerking is er ook niet; er is marktfalen. Zij willen dat het marktfalen stopt en dat het toegankelijk wordt voor iedereen. Maar wat wil deze PVV-regering? Die wil het tegenovergestelde van wat al deze mensen die de petitie hebben getekend, willen. Want wat gebeurt er? 335 miljoen dreigt bezuinigd te worden op ons openbaar vervoer en 110 miljoen op een aantal grote steden, vervoersregio's en dorpen daaromheen, waardoor het ov 12% dreigt te worden. Daardoor dreigt een op de vijf buslijnen te verdwijnen. De NS heeft de prijzen met 6% verhoogd tijdens deze kabinetsperiode. In de afgelopen jaren zijn de prijzen daar al met 30%, 40% toegenomen.

Het marktfalen blijft maar in stand. De vorige keer dat de PVV deelnam aan de regering, toen zij gedoogpartij waren, maakten ze het mogelijk dat het openbaar vervoer in de grote steden werd aanbesteed. Daar maakten zij een politieke draai op. En wat zien we nu? Er wordt geen vinger uitgestoken. Sterker nog, er wordt een staatssecretaris geleverd die helemaal niets voor elkaar krijgt en hier nietszeggende antwoorden voorleest van ambtenaren. Maar hij heeft tot nu toe nog geen dubbeltje bijgeleverd voor het openbaar vervoer, waardoor dat onbetaalbaar is. Daarom vragen al die mensen die de petitie hebben getekend, terecht, van ons om in te grijpen. Alle Kamerleden hier weten niet hoe duur het openbaar vervoer is, want zij hebben een eersteklasbusinesscard. Maar de mensen die ik spreek bij de sociaal ontwikkelbedrijven, die met de tram

of de bus naar hun werk moeten gaan, kunnen het niet meer betalen. Die hebben door de prijsstijgingen die elkaar maar blijven opvolgen, de keuze tussen naar hun werk gaan, in het weekend iets leuks doen of een tas met boodschappen.

Voorzitter. Wat is de oplossing? De oplossing is het collectief betalen van ons ov. Dat gaan we wat de SP betreft doen door ieder jaar de prijzen met 20% te verlagen, om zo in vijf jaar tijd te zorgen voor collectief en voor iedereen gratis toegankelijk openbaar vervoer. Is de staatssecretaris bereid om te luisteren naar al die mensen die de petitie hebben getekend en daarvoor een plan te maken? Wat er moet gebeuren, is dat er een einde komt aan het marktfalen en dat de staatssecretaris samen met de provincies gaat zorgen dat we ons ov weer terugpakken en grip en zeggenschap krijgen.

Voorzitter, tot slot. Hoe zit het met de uitvoering van de motie van mevrouw Temmink, die hier een motie van de SP aangenomen heeft gekregen over dat er voor iedereen binnen 500 meter een ov-halte beschikbaar moet zijn? Hoe zit het met de uitvoering van dit SP-voorstel? Gaat de staatssecretaris leveren?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Een helder betoog voor goed openbaar vervoer. Daar staan wij als NSC ook voor. Maar gratis ov is natuurlijk een ander verhaal. Ik hoor een mooi voorstel van de SP om elk jaar 20% van de prijzen af te halen, maar ja, hoe gaat de SP dat dan betalen? Heeft hij enig idee over hoeveel miljarden het hier gaat?

De heer Van Kent (SP):

De cijfers lopen een beetje uiteen, maar het zal op ongeveer 4 miljard uitkomen. De initiatiefnemers van deze petitie hebben net ook een aantal zaken genoemd waar wij ons heel erg bij thuis voelen. We kunnen meer vragen van mensen die meer hebben. Maar het belangrijkste is het volgende. De SP heeft allerlei ideeën over hoe wij willen herverdelen in Nederland. Dat is ook het probleem met dit kabinet en met Nieuw Sociaal Contract: als je spreekt over bestaanszekerheid en toegankelijkheid van het ov, maar tegelijkertijd het geld niet wil ophalen bij de mensen die veel geld hebben, dan kan je het niet realiseren. Daar is veel te halen. Maar ik zou u een wedervraag willen stellen. Wat vindt u ervan dat het ov voor zo veel mensen onbetaalbaar is geworden? Dát is het probleem.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Die wedervragen komen zo. Ik wil toch even doorgaan op het punt van bestaanszekerheid. De SP zegt op te komen voor mensen aan de onderkant. Dat doen wij ook. Alle vervoerseconomen zijn het erover eens dat gratis ov niet een effectieve maatregel is om juist die mensen aan de onderkant te helpen. Wat zegt u tegen die vervoerseconomen?

De heer Van Kent (SP):

Ik zeg dat u geen bal doet voor bestaanszekerheid, dat u het minimumloon niet verhoogt, dat u toestaat dat er partijen in de coalitie zitten die zelfs zeggen dat uitkeringen losgekoppeld moeten worden van het minimumloon, dat er tot nu toe nog geen geld op tafel ligt om die ov-prijzen

te verlagen. Sterker nog, terwijl Nieuw Sociaal Contract deelneemt aan het kabinet, stijgen de ov-prijzen verder, terwijl ze al de hoogste van Europa zijn. Geloof u mij: als wij een extra bijdrage vragen van mensen met grote vermogens, met meer dan een miljoen eigen vermogen — ze zitten ook in uw fractie — dan kunnen wij een heel grote stap realiseren. Daarom heb ik dat opgeknipt in stappen van 20%, zodat het een behapbaar en redelijk voorstel is, waarmee we toe kunnen werken naar een ov dat voor iedereen toegankelijk is.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik hoor geen antwoord op mijn vraag. Laat ik het constructief proberen te doen. Is de SP wel bereid om na te denken over andere, effectievere maatregelen om die onderkant te helpen om toegang te hebben tot het openbaar vervoer?

De heer Van Kent (SP):

Ik vind het woord "onderkant" al ... Er zijn 200.000 huishoudens in Nederland die ons openbaar vervoer niet kunnen betalen. Dat is niet de onderkant; dat is een ongelofelijk grote groep van inwoners van ons land. Om ervoor te zorgen dat het ov voor iedereen toegankelijk is en iedereen er gebruik van kan maken, is het gratis maken van het ov de beste stap. Vertrouwt u mij erop: voor het herverdelen van geld en om te zorgen dat geld eerlijk verdeeld wordt, heeft de SP voorstellen via de belastingen. Op die manier kunnen we namelijk het beste de financiën herverdelen.

De heer Heutink (PVV):

In al die jaren dat de SP daar in dat vak met een paar zeteltjes zit, heeft de SP nog helemaal niets, maar dan ook niets klaargespeeld. Wat we nu zien, is dat de SP aan het strooien is met miljarden. Meneer Van Kent zegt net dat het 4 miljard kost. Het gratis maken van het ov kost minimaal 4 miljard. Ik hoor de SP zeggen: het minimumloon moet omhoog. Ik hoor de SP ook zeggen: de huren moeten omlaag. Snapt meneer Van Kent dat als hij op deze manier doorgaat, dat het failliet van Nederland betekent?

De heer Van Kent (SP):

Ik vind dit lachwekkend. De PVV heeft beloftes gedaan over de huren, de zorg, onze pensioenen, de koopkracht en het goedkoper maken van boodschappen. De PVV krijgt geen bal voor elkaar. Sterker nog, zij levert hier een staatssecretaris die bij de slechtsten van dit kabinet hoort, die helemaal niets voor elkaar krijgt voor het openbaar vervoer, die alleen maar nietszeggende antwoorden van ambtenaren kan voorlezen. Het maakt vaak niet uit of je tegen de staatssecretaris praat of tegen die klodders hier aan de muur, want er gebeurt toch niks. Dat is de staatssecretaris die de PVV levert om iets te doen aan het openbaar vervoer. Ik daag u uit om hier vandaag te zeggen: oké, wij gaan ervoor zorgen dat het ov goedkoper wordt, dat de prijzen voor het ov omlaaggaan. Die belofte zou de PVV vandaag moeten doen.

De heer Heutink (PVV):

Het zal toch ergens van betaald moeten worden. Dat probeerde ik net te zeggen. Het zijn allemaal hele leuke woorden van de heer Van Kent, maar ik heb nog geen woord gehoord van mijn collega over hoe hij dat denkt te gaan betalen. De meneer ...

De heer Van Kent (SP):

Een miljonairsbelasting.

De heer Heutink (PVV):

De meneer van NSC heeft net ook aan de SP geprobeerd te vragen: hoe gaat u dat dan betalen? Het kost miljarden. Er moeten forse investeringen worden gedaan in het ov. Het reizigersvolume zal fors gaan toenemen. Ik hoor geen enkel concreet voorstel van de SP voor hoe ze dat denken te gaan betalen. Wij zien het anders. Laten we maar gaan investeren in lagere huren en daar het geld aan uitgeven.

De heer Van Kent (SP):

De PVV heeft niet opgelet. Wij hebben bijvoorbeeld het voorstel gedaan — ik had erop gerekend dat u dat zou steunen — om de prijsstijging bij de NS te dekken uit het Klimaatfonds. Dat amendement hebben wij ingediend. Daar heeft u tegengestemd. Wij hebben dus wel degelijk voorstellen gedaan. Voor het gratis maken van het openbaar vervoer heb ik bijvoorbeeld de miljonairsbelasting genoemd. We vragen van mensen met vermogen in Nederland een veel te kleine bijdrage aan het collectief. De PVV is niet bereid om daar geld op te halen. Daarom komen al die verkiezingsbeloftes van de PVV ook niet uit. Daarom levert de PVV niet. Daarom wordt, terwijl de PVV het voor het zeggen heeft in Nederland, het openbaar vervoer verder uitgekleeft. Daarom verdwijnen er buslijnen en stijgen de prijzen. Dat gaat allemaal ten koste van al die mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, maar ook van al die buschauffeurs en trambestuurders die de dupe zijn van dit PVV-kabinet.

De voorzitter:

Dank u wel. De volgende spreker is de heer Olger van Dijk van de fractie van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Graag begin ik met een felicitatie aan de initiatiefnemers van DeGoedeZaak, mevrouw Van Eekelen en Renske Wienen, want met ruim 58.000 handtekeningen onder het burgerinitiatief is de drempel van 40.000 ruim gehaald en staat jullie pleidooi voor een publiek, toegankelijk en gratis openbaar vervoer hier vandaag op de agenda in de Tweede Kamer.

Voorzitter. Wij hebben als Nieuw Sociaal Contract begrip voor de zorgen van de initiatiefnemers. Het aanbod van openbaar vervoer staat, ook in de regio, onder druk, net als de betaalbaarheid. Maar nationalisatie van het complete openbaar vervoer zien wij niet als de oplossing. De basis voor ons vervoersbeleid ligt in Brussel. Openbaar aanbesteden is de norm en daar zijn uitzonderingen op mogelijk. Nieuw Sociaal Contract ziet dat de markt soms ook tekortschiet. Daarom willen wij niet alleen de grote steden, maar ook provincies de mogelijkheid bieden om het openbaar vervoer zelf te organiseren. Dat is dan een optie, geen verplichting. We komen binnenkort te spreken over het initiatiefwetsvoorstel van collega De Hoop en mijzelf. Wellicht kan de staatssecretaris al een eerste appreciatie geven van hoe hij daartegen aankijkt.

Voorzitter. Op het terrein van toegankelijkheid zijn de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet. ProRail werkt

aan perrons op hoogte en het NS-sprinter materieel is sinds enkele jaren beter toegankelijk. Er is een Bestuursakkoord Toegankelijkheid gesloten. Mensen met een beperking en belangenorganisaties zoals Leder(in) hebben daar actief aan bijgedragen. Dat is voor een deel nu werk in uitvoering; denk aan het beschikbaar komen van reisassistentie op alle stations. De vraag is wel of juist die inspraak niet beter kan, niet alleen bij dat bestuursakkoord, maar juist ook door ervaringsdeskundigen bij de huidige vervoersaanbieders. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om dat verder te verbeteren? Heel concreet: hoe bekijkt de staatssecretaris het plan van Leder(in) om inspraak te borgen van ervaringsdeskundigen op nieuwe aanbestedingen, dus om meer dan alleen consumentenorganisaties als Rover daarbij te betrekken?

Voorzitter. Dan het pleidooi voor gratis openbaar vervoer. Om kort te gaan: Nieuw Sociaal Contract is niet voor gratis ov voor iedereen, hoe goed dat natuurlijk ook klinkt. Maar openbaar vervoer is niet gratis. De staatssecretaris geeft aan dat dit structureel 4 miljard per jaar zal kosten. En dat lijkt nog voorzichtig geraamd; de kosten van de NS zijn al ruim 3 miljard. Kan de staatssecretaris aangeven of deze kostenschattting inderdaad klopt? Gratis, door de overheid volledig gesubsidieerd openbaar vervoer geeft ook geen prikkel om kosten te beheersen. Erik Verhoef zei dat daarover vandaag als vervoerseconoom. Vrije toegang voor iedereen geeft ook andere sociale uitdagingen en doet afbreuk aan het product als reisrit dat nu geleverd wordt. Het jaagt reizigers mogelijk ook uit de trein. En zoals het kabinet in de reactie zelf aangeeft, zal er maar weinig sprake zijn van een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer, en zullen bestaande ov-reizigers vooral meer gaan reizen.

Maar tegelijkertijd is er wel een uitdaging om het openbaar vervoer betaalbaar te houden; dat ziet ook NSC. Voor sommige minima is het zelfs lastig om naar het werk te reizen als ze geen reiskostenvergoeding krijgen. Wij zijn blij met onze aangenomen motie om een verplichte reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer te onderzoeken. Kan de staatssecretaris aangeven hoe het staat met het onderzoek van de Stichting van de Arbeid? En dan zijn er initiatieven in het land om, naast kinderen, ook minima gratis ov te bieden. Zo gaat Limburg met zeven gemeenten vanaf mei gratis ov in de daluren voor bijstandsgerechtigden aanbieden; later volgen ook andere minima. Wat NSC betreft moet gratis ov voor doelgroepen mogelijk zijn. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Welke voor- en nadelen ziet hij? En wil hij het project in Limburg evalueren en de Kamer daarover informeren?

Voorzitter, ik rond af. De ticketprijzen van het openbaar vervoer en de NS dreigen volgend jaar opnieuw de pan uit te rijzen. Kan de staatssecretaris aangeven of hij met vervoerders in overleg is hierover, en aan welke maatregelen hij nu werkt om die enorme prijsstijgingen tegen te gaan?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Zes interrupties p.p. Nu de heer De Hoop.

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

Daar ga ik het vast mee redden, voorzitter.

Ik heb het verkiezingsprogramma van NSC er nog even bij gepakt. Eén punt dat mij opviel, was dat NSC tegen een spitsheffing is. Ik was eigenlijk wel benieuwd waarom de heer Olger van Dijk van NSC tegen zo'n spitsheffing was.

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

Ja. Veel mensen hebben niet de keuze — daar moeten we ook eerlijk over zijn — om bijvoorbeeld naar hun werk te gaan om 10.00 uur. Wij bepleiten om dat wat meer te gaan spreiden. Maar er zijn natuurlijk mensen die niet kantoorwerk doen, die gewoon om 8.00 of 9.00 uur, of in de bouw zelfs om 7.00 uur, ergens ter plekke moeten zijn. Wij willen die mensen niet extra belasten. Daarom zijn wij tegen die spitsheffing.

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

Helemaal eens, helemaal eens. Ik was ook tegen die spitsheffing. Dat ging om €1 tussen bepaalde tijdstippen, of €1,50, en dat liep volgens mij op tot €2. Helemaal mee eens dat je niet wilt dat die mensen meer moeten betalen. Maar wat hebben we gezien sinds wij in de Kamer tegen die spitsheffing hebben gestemd met z'n allen? Gewoon een heffing voor iedereen. Want het werd voor iedereen duurder. Het werd voor iedereen duurder, dus niet alleen voor de mensen die in de spits reizen, maar voor eenieder. Dus ik vraag de heer Olger van Dijk eigenlijk dit: als je tegen zo'n spitsheffing bent, dan ben je sowieso toch tegen die prijsstijgingen voor alle reizigers? En als je dan ziet wat dat bedrag is geworden het afgelopen jaar ... En ook dit jaar dreigen de prijzen, zoals de heer Olger van Dijk zelf ook zegt, de pan uit te rijzen. Hoe kan het dan dat daar nog steeds de handtekening van NSC onder staat? Gaat u er dan ook alles aan doen om niet alleen de spitsheffing te voorkomen, maar ook die ongelofelijke prijsstijging?

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

Wij hebben ons er vorig jaar erg voor ingezet om die stijgingen minder te laten zijn. Door een amendement van mevrouw Bikker, dat breed is ondersteund in de Kamer, hebben wij er in het regionale openbaar vervoer ook voor gezorgd dat die tickets niet gestegen zijn. Een jaar lang gewoon niet; echt lager dan de inflatie, dus dat is dan echt een vooruitgang geweest. Bij de NS hadden we een ander probleem: daar dreigden die kaartjes vorig jaar inderdaad met meer dan 10% te stijgen. Als NSC zijn we altijd duidelijk geweest, ook vorige week en dat herhaal ik vandaag: een stijging van 10% of meer is voor ons onacceptabel. Wij hebben toen, vorig jaar, ook een breed plan gelanceerd, en uiteindelijk is die stijging beperkt gebleven tot 6%. Dat lijkt heel veel hè, in die treinen, maar ik herinner deze Kamer er graag aan dat de contractloonstijging gemiddeld hoger was dan die 6%, dus dat dat geen achteruitgang is geweest. Maar nu zien we dat er voor volgend jaar weer enorme prijsstijgingen dreigen. Daarom herhaal ik het pleidooi. Dat willen wij niet, en wij verwachten van deze staatssecretaris ook dat hij daarop actie onderneemt.

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

Ik was ook heel blij met het voorstel van mevrouw Bikker en GroenLinks-Partij van de Arbeid om er inderdaad voor te zorgen dat de prijsstijging bij het regionaal openbaar

vervoer niet verderging. Ik ben heel blij dat NSC daar ook blij mee was. Het was een voorstel vanuit de ChristenUnie en de oppositie. Maar los daarvan, wat we ook kunnen doen — dat zag ik ook in het verkiezingsprogramma van NSC staan — is naar Duits voorbeeld de tarieven buiten de spits juist lager maken. In het verkiezingsprogramma van NSC stond ook dat het "Nederlandticket" of klimaatticket een heel goed idee zou zijn, om mensen voor een bepaald bedrag per maand te laten reizen. Het kabinet weigert dat tot nu toe uit te voeren, terwijl er wel meerdere moties over aan zijn genomen. Ik zal daar vandaag met collega Bamenga van D66 ook een voorstel voor doen. Is NSC bereid om daar nu verdere stappen in te zetten, omdat dat ook echt recht doet aan de zorgen van de mensen van het burgerinitiatief?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik ben allereerst heel blij dat ons verkiezingsprogramma zo goed wordt gelezen, ook door GroenLinks-Partij van de Arbeid. Tegelijkertijd moeten we ook realistisch zijn: er zijn heel veel financiële uitdagingen en we kunnen dat geld maar één keer uitgeven. Voor ons is het van belang dat die algemene tariefstijging wordt gematigd. Dus als er keuzes moeten worden gemaakt, en dat is het geval, zet daar dan eerst op in. Ik vind het interessant om te horen hoe de staatssecretaris aankijkt tegen het voorstel dat u met D66 wil gaan inbrengen. Daar zijn ongetwijfeld ook kosten aan verbonden. Nogmaals, als keuzes moeten worden gemaakt, dan begint dat wat NSC betreft met die algemene tariefstijging.

De heer El Abassi (DENK):

Ik hoor NSC aangeven dat ze niet voor gratis vervoer zijn, maar wel voor betaalbaar ov. Vanochtend hadden we nog een tweeminutendebat. Ik hoorde NSC daar niet met moties komen om het ov betaalbaar te maken. Ik vraag me af waarom NSC niet met moties of andere manieren komt om ov betaalbaar te maken.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dat is natuurlijk interessant: hoe sturen we nou als Kamer? Dat is meer een breder debat. Collega Bontenbal van het CDA heeft daar ook zo veel ideeën over gelanceerd. Moties zijn vaak niet de meest effectieve manier om iets te bereiken. Uiteindelijk is het ook aan deze staatssecretaris en het kabinet om te besturen en aan ons als Kamer om dat te controleren en ook onze prioriteiten aan te geven. Dat heb ik zojuist gedaan. Dat heb ik eerder gedaan. Ik heb de staatssecretaris in eerdere debatten dit jaar horen zeggen dat hij zich daar enorm voor gaat inspannen. Hij heeft de effecten ook laten zien van een aantal maatregelen en heeft ook erkend dat dat lastig is en dat er sprake is van een stapeling. Ik verwacht van deze staatssecretaris nu dat hij daar goed naar gaat kijken. Hij is aan zet. Dan zijn we als Kamer daarna weer aan zet om te kijken wat die effecten zijn en of we dat acceptabel vinden.

De heer El Abassi (DENK):

Ik snap dat we de staatssecretaris op pad moeten sturen, maar dan worden er ook moties ingediend, weliswaar niet door NSC, maar door andere partijen. Ik noem er eentje: verzoekt de regering om in overleg met NS prioriteit te geven aan betaalbaarheid van treinkaartjes. NSC stemt

gewoon tegen, net als tegen alle andere moties die pleiten voor betaalbaarheid. Hoe komt dat?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Omdat wij niet voor overbodige moties stemmen. Als de staatssecretaris aangeeft dat hij in gesprek is met de NS, hoeven we dat niet nog eens bij motie te beleggen. We willen geen nodeloze financiële claim neerleggen. Maar we verwachten wel van deze staatssecretaris dat hij ermee aan de slag gaat. Dat hebben we ook eerder in onze inbrengen geuit.

De heer Van Kent (SP):

Bestaanszekerheid houdt ook in dat je je kunt verplaatsen, om naar je werk te gaan, of om naar geliefden of naar familie te gaan. Een retourtje Oss-Den Haag kost al bijna €50. Wat gaat Nieuw Sociaal Contract eraan doen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen?

De heer Olger van Dijk (NSC):

Wij hebben net denk ik ook gewisseld dat het goed is — ik heb net een voorbeeld rondom de minima genoemd — om gericht te kijken hoe je mensen ook op dat vlak bestaanszekerheid biedt. We kunnen het geld maar één keer uitgeven. Ik heb zojuist in mijn inbreng nog gerefereerd aan een voorstel van NSC, volgens mij ook met steun van de SP, om te kijken of we de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer verplicht kunnen maken. Dat is een goede manier, want er zijn nog steeds mensen in dit land, veel meer dan ik ooit wist, bijvoorbeeld schoonmakers, die moeite hebben om naar het werk te komen, omdat ze die vergoeding niet krijgen. Dat is een heel gerichte maatregel, denken wij, waardoor je die mensen kunt helpen. We zijn ook benieuwd naar het onderzoek. In Limburg gaan ze nu wat breder experimenteren met bijstandsgerechtigden. Daar komt vanaf mei een mooie regeling. Ik ben heel benieuwd naar de resultaten. Dat zijn gerichte maatregelen. Ik denk dat je op die manier echt wat kunt doen. Nogmaals, je kunt het geld maar één keer uitgeven. Je moet zorgen dat de algemene tariefstijging niet uit de pas loopt met, zoals ik al noemde, de contractloonstijging, zodat het bereikbaar blijft. Maar als je mensen gericht wilt helpen, moet je ook gericht maatregelen nemen.

De heer Van Kent (SP):

Ik heb een paar keer gehoord dat je het geld maar één keer kunt uitgeven, maar je moet het geld wel eerst ophalen. Als je een miljonairsbelasting invoert, zoals de SP voorstelt, kan je het openbaar vervoer drie keer gratis maken. Dat levert 12 miljard op. Dat het ov onbetaalbaar is, dat je voor een retourtje Oss bijna €50 betaalt, is dus een politieke keuze. Daarom nogmaals de vraag: welke stappen wil Nieuw Sociaal Contract zetten? Het gaat niet specifiek om doelgroepen, want het gaat om 200.000 mensen. Het probleem van de onbetaalbaarheid van het ov geldt niet maar voor een paar groepen, het geldt ook voor mensen die gewoon een loon hebben. Het is prima om onderzoek te doen naar een verplichte reiskostenvergoeding, maar dat is niet de fundamentele oplossing. Welk bedrag wil Nieuw Sociaal Contract uittrekken om de prijzen van het ov te verlagen?

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

Het gaat er uiteindelijk om dat die betaalbaarheid er is voor grote groepen en dat die er blijft. Daarom hebben wij gevraagd naar de effecten. Eerder is een deel daarvan naar de Kamer gekomen; ook afgelopen week weer, over de korting op de BDU. Ik draai er niet omheen: het is best zorgwekkend. Daar hebben wij vorige week aandacht voor gevraagd en dat doen we vandaag opnieuw. Dat betekent dat wij de staatssecretaris vragen om goed te kijken, ook binnen zijn eigen begroting, hoe je dat voor een deel kunt oplossen. Ik ga nu niet uitspreken op welke manier dat moet of welk bedrag daarmee gemoeid is. Ik vind het van belang dat de betaalbaarheid blijft. Ik heb hier bewust neergezet wat voor ons onacceptabel is, namelijk een stijging van 10% of meer. Tegelijkertijd moet je oog houden voor de effecten. Ik verwacht van deze staatssecretaris een goed voorstel voor 2026, volgend jaar, en verder om de tariefstijgingen voor zowel de treinen als het regionaal openbaar vervoer te matigen.

De heer **Van Kent** (SP):

Nieuw Sociaal Contract wil dus geen bedrag noemen, maar noemt wel het percentage van 10% en zegt vervolgens dat het wel betaalbaar moet blijven. Het is nu al onbetaalbaar. Als daar nog een grote stijging bij komt, ook al is het minder dan 10%, wordt het voor een nog grotere groep onbetaalbaar. Gaat Nieuw Sociaal Contract accepteren dat nog meer mensen geen gebruik kunnen maken van het ov doordat de prijzen blijven stijgen?

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

Voor grote groepen in Nederland is het openbaar vervoer wel degelijk betaalbaar. Er zijn veel mensen die de kosten van de werkgever vergoed krijgen. Ik ben het met de SP eens dat we moeten kijken naar bepaalde minimagroepen. Ik heb zojuist ook benoemd dat we moeten kijken hoe we die mensen gericht kunnen helpen. De meest effectieve maatregel — dat heb ik net betoogd, maar daar hebben we het vandaag over — is niet algemeen gratis openbaar vervoer voor iedereen. Sterker nog, de kosten zullen dan enorm stijgen. Het is publiek geld dat ermee gemoeid is in dit voorstel, dat we volgens mij op een veel gerichtere manier zouden kunnen gebruiken om juist wel de minima te helpen.

De **voorzitter**:

Tot zover. De volgende bijdrage is van de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA.

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

Dank, voorzitter. Allereerst wil ik de initiatiefnemers van het burgerinitiatief ontzettend bedanken voor hun inzet voor het openbaar vervoer en voor de prachtige bijdrage die we net mochten horen. Ook dank aan alle ondertekenaars.

Voorzitter. Het reizen met het ov is voor steeds meer mensen te duur. Dat weten we al heel lang. Dat schreven het Nibud en de Mobiliteitsalliantie afgelopen jaar ook. Belangrijke voorzieningen als school, werk en de boodschappen kunnen doen, komen voor veel meer mensen op afstand te staan. Dat is ontzettend zorgelijk. Kaartjes worden steeds duurder. De afgelopen vijf jaar zijn er 1.500 bushaltes verdwenen in Nederland. Door dit kabinet dreigen er nog

meer bushaltes en -lijnen te verdwijnen. Dat is heel zorgelijk, want voor sommige mensen betekent geen bus letterlijk geen baan, omdat ze niet mee kunnen doen. De waarde van een verbinding is meer dan een rit van A naar B. Het zorgt ervoor dat mensen mee kunnen doen, het zorgt voor gelijke kansen, het zorgt ervoor dat je tot bloei kunt komen. We moeten niet onderschatten hoe belangrijk dat is.

In het burgerinitiatief doen de initiatiefnemers op drie punten concrete voorstellen. Ik wil die graag allemaal langslopen. Allereerst willen zij dat het ov weer in publieke handen komt te liggen. GroenLinks-Partij van de Arbeid steunt dat uitgangspunt. Het ov is een basisrecht, een publieke voorziening. Het is daarom van groot belang dat we als samenleving regie hebben op de toegankelijkheid, de frequentie en de kosten. Wij vinden het daarom belangrijk dat het spoor en de bus zo veel mogelijk publiek worden. Samen met collega Olger van Dijk van NSC heb ik een initiatiefwet ingediend, die we hopelijk spoedig in de Kamer kunnen verdedigen, waarmee we provincies de mogelijkheid willen geven om het regionale openbaar vervoer in publieke handen te nemen als zij dat willen.

Ten tweede vraagt het burgerinitiatief aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, zodat iedereen in Nederland met het ov kan reizen en dus mee kan doen in de samenleving. Het gaat niet alleen om verschraving van buslijnen, wat we in ontzettend veel provincies zien. Het gaat ook over mensen met een beperking, met een handicap, die niet op een fijne manier met het ov kunnen reizen. Ik vind dat echt onacceptabel. We hebben niet voor niks een aantal jaar geleden in artikel 1 van de Grondwet de discriminatiegronden handicap en seksuele gerichtheid toegevoegd. Dat betekent ook dat daar iets bij hoort en dat je daarnaar handelt. Je ziet nog steeds dat heel veel mensen met een beperking, met een handicap, niet op een fijne manier met het ov kunnen reizen. Er is een Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV voor de komende jaren. Daarin wordt gezegd dat het in 2040 volledig toegankelijk moet zijn. Maar er zijn ontzettend veel mensen met een handicap die tot die tijd gewoon niet mee kunnen doen. Ik vind dat onacceptabel en ik hoor graag van de staatssecretaris hoe hij ervoor gaat zorgen dat ook zij tot 2040, het jaar waarin het ov echt volledig toegankelijk moet zijn, mee kunnen doen. Daar hebben ze namelijk gewoon recht op.

Ten derde worden in het burgerinitiatief concrete voorstellen gedaan om vervoersarmoede tegen te gaan en om het ov betaalbaar en op termijn zelfs gratis te maken. GroenLinks-Partij van de Arbeid maakt zich ook zorgen over de betaalbaarheid. Als de bezuinigingen doorgaan, dreigen de tarieven komend jaar wel tot 20% te stijgen. 20%! Laat dat even op je inwerken. Nu al hebben heel veel mensen moeite met het betalen van de tickets. Gelukkig zien we heel veel regionale voorbeelden waarin het wel goed gedaan wordt, niet geheel toevallig vaak door GroenLinks-PvdA-bestuurders, die in Limburg het openbaar vervoer voor mensen in armoede gratis maken en die ervoor zorgen dat het openbaar vervoer voor kinderen gratis wordt.

Dat zijn belangrijke eerste stappen, maar ook het Rijk moet over de brug komen. Wij hebben eerder voorgesteld om een Nederlandticket in te voeren — dat gaan we vandaag opnieuw doen, samen met D66 — om buiten de spits zo goedkoop mogelijk te kunnen reizen, maar de staatssecretaris weigert om dat uit te voeren. Ik wil echt dat daar con-

cretere stappen in gezet worden. Als we verder vooruitkijken, willen we het liefst dat het ov, stapsgewijs, gratis wordt, maar in de tussenfase willen we echt de eerste stappen zetten, met een klimaatticket, met betaalbaar openbaar vervoer. Zorg er echt voor dat de prijzen het komende jaar niet hoger worden. Dat kunnen we niet met elkaar dragen. Ik vind het zeer onverstandig dat het kabinet dat laat gebeuren. Ik verwacht ook dat de staatssecretaris bij de Voorjaarsnota echt stappen zet om dit te voorkomen.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Dank voor dit op zich bevlogen betoog over het openbaar vervoer. Dat delen we met elkaar. Mooi dat we daarin samen ook een initiatief kunnen nemen. Toch hoorde ik de heer De Hoop aan het einde zeggen: wij willen ook de route op richting gratis ov voor iedereen. Misschien heeft u vanochtend ook de NRC gelezen. Ik wil u confronteren met een citaat van de heer Bleijenberg over gratis ov voor iedereen. Hij noemt het schieten met een kanon op een mug en zegt dat het niet efficiënt is: "Het ov voor iedereen gratis maken is een enorm inefficiënte manier om wat te doen aan het armoedeprobleem in Nederland." Wat is de reactie van de heer De Hoop daarop?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Ik heb daar heel veel reacties op. Laat ik beginnen met de allereerste. Volgens mij moeten we er in ieder geval voor zorgen dat het openbaar vervoer niet duurder wordt. Ik hoop dat de coalitiepartijen daar een stap in willen zetten.

Ten tweede. Ja, je zou kunnen zeggen dat het een denivellerende maatregel is, maar laten we niet doen alsof die hier in de Kamer niet vaker worden genomen. Neem bijvoorbeeld de accijnsverlaging, 1,2 miljard. Daar zou je twee keer het klimaatticket van kunnen invoeren of daarvan zou je 30% van het ov bijna gratis kunnen maken. Die accijnsverlaging wordt door deze coalitie ingevoerd. Het gaat om 1,2 miljard en het is de meest denivellerende maatregel die dit kabinet neemt, want maar 2% daarvan gaat naar lage inkomens. Dus als dat de argumentatielijn van de heer Van Dijk is, is het onbegrijpelijk dat hij dit wel steunt, dus laat ik die opmerking hier dan ook even parkeren.

Ten derde heb ik ook gezegd dat wij zouden willen dat je dit stapsgewijs doet, dus dat je ervoor zorgt dat je eerst de laagste inkomens betaalbaar met het ov laat gaan, evenals kinderen, en dat je er ook nog voor zorgt dat je een klimaatticket hebt buiten de spits. Maar mijn ideaal is, en dat is ook een politieke ideologie, dat openbaar vervoer op een gegeven moment een publieke voorziening is die gratis is, zodat iedereen mee kan doen. We zouden niet de eerste plek op de wereld zijn waar dat gebeurt. Het is ook goed voor het klimaat. Het zorgt ervoor dat minder mensen in de file staan. Ik vind dat dus heel goed uit te leggen.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Stel nou dat we toch ineens met elkaar een miljard weten te vinden voor het openbaar vervoer. Dit is even een gedachte-experiment vanuit dat ideaal. Stel dat we dan de eerste stap van de heer Van Kent van de SP kunnen zetten,

met die 20%, op weg naar het gratis openbaar vervoer. Zou je dat geld dan niet veel gericht kunnen inzetten voor allerlei maatregelen die behulpzaam zijn juist voor mensen die dat vervoersarmoedeprobleem ervaren?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Zeker. Dat stel ik ook voor. Voer eerst een klimaatticket in. Zorg ervoor dat eerst mensen met een laag inkomen gratis openbaar vervoer krijgen. Zorg ervoor dat eerst kinderen en studenten naar school kunnen. Ik zou dat dus zeker in die stappen doen. Maar er moet mij ook wel iets van het hart. Ik vind het ingewikkeld als de coalitiepartijen zo offensief interrumpen op voorstellen die openbaar vervoer betaalbaar en op termijn misschien gratis maken — daar kun je politiek dan iets van vinden — maar dat ze het wel laten gebeuren dat dit kabinet voor het tweede jaar op rij de tickets echt veel duurder laat worden. Prima, deze interrupties, maar ik zou wel tegen de heer Van Dijk van NSC willen zeggen: voorkom dan ook, samen met mij, dat het openbaar vervoer dit jaar nog duurder wordt. Want dat betekent echt dat mensen niet mee kunnen doen. Dat gaat niet meer alleen over lage inkomens. Het gaat over ontzettend veel mensen die gewoon niet op een fijne manier naar school, werk et cetera kunnen.

De heer Olger van Dijk (NSC):
We spreken op heel veel momenten over die alledaagse problemen. Die zijn er. Die erkennen wij ook. Maar vandaag gaat het juist over dat algemene verhaal. Moeten we naar gratis openbaar vervoer of niet? Er zijn heel veel bezwaren. Ik heb er net een aantal genoemd, zoals die inefficiëntie. Maar je kunt je ook afvragen of je hiermee wel de mensen van de auto naar het openbaar vervoer trekt. Dat wordt ook zeer betwijfeld. Ik verwacht in dit debat wel een antwoord van GroenLinks-Partij van de Arbeid op die bezwaren. Ziet GroenLinks-Partij van de Arbeid ook die inefficiënties? Ziet men misschien ook sociale problemen als je iedereen toegang gaat verlenen tot het openbaar vervoer omdat je het gratis maakt?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij schets ik heel duidelijk dat wij eerst andere stappen zouden zetten, die volgens mij recht doen aan de zorgen van de heer Olger van Dijk. Dat is het eerste deel van mijn antwoord.

Ten tweede. Neem dat Duitse voorbeeld van het klimaatticket. Je ziet dat steeds meer mensen gebruikmaken van de trein, wat ontzettend goed is voor het klimaat. Meer mensen kunnen meedoen. Je ziet in het buitenland dus echt goede voorbeelden. Om heel eerlijk te zijn, zie ik die zorgen iets minder. Laat ik wel wezen: de voorstellen die wij concreet hebben gedaan en die ik ook vandaag weer doe, komen ook uit ons verkiezingsprogramma. We hebben die tot achter de komma laten uitrekenen. Ook zo'n klimaatticket is heel prima te doen. En ja, hier staat een 26-jarige die graag 25 jaar vooruitkijkt. Ik zou het fantastisch vinden als we in Nederland gratis openbaar vervoer zouden hebben. Mag dat wat kosten? Ja, dat mag wat kosten.

De heer Stoffer (SGP):
Mijn dochter was pas hier bij mij in Den Haag. Die moest met de tram. Ze vroeg: papa, hoe laat gaat die tram? Ik keek

haar aan. Ik zei: iedere paar minuten gaat er wel een tram. Nou, daar zat voor mij wel een soort openbaring in. Ik woon op het platteland. Daarom durf ik de vraag wel aan de heer De Hoop te stellen, want hij komt daar ook vandaan. Het referentiekader van mijn dochter was: één keer per uur komt er bij ons een bus, en die valt ook nog wel een keer uit. Je hebt dan dus twee uur geen ov. Mijn vraag is eigenlijk als volgt. We moeten de gedachte hier met elkaar natuurlijk ook wat aanscherpen. Er zit geen veroordeling in; het is zoeken naar waar we met elkaar uitkomen. Stel nu eens dat dat gratis ov er komt. Dat wordt natuurlijk wel betaald; gratis bestaat niet. Maar stel nu eens dat we daar met elkaar naartoe zouden gaan: hoe ziet de heer De Hoop dan de verhouding tussen stedelijk gebied — neem dat voorbeeld van om de paar minuten een tram — en het platteland, waar op sommige plekken niet eens een bus is, en als die er al is, die geregeld niet komt? Hoe ziet de heer De Hoop dat? Waar zouden we naartoe moeten? Wat voor perspectief is er voor mensen die niet in die directe stedelijke omgeving wonen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat is een goede en terechte vraag. Kijk, een deel van dit burgerinitiatief gaat ook over publiek openbaar vervoer. Als je heel eerlijk bent, is juist aan de randen van het land het openbaar vervoer minder publiek. Daar wordt nog meer gestuurd op rendement. Dat zorgt ervoor dat in de omgeving waar de heer Stoffer woont, maar ook de omgeving waar ik woon, inderdaad minder frequentie is wat betreft openbaar vervoer. Dat zou een van mijn eerste inzetten zijn. Niet voor niks heb ik met collega Olger van Dijk een initiatiefwet geschreven om ook mogelijkheden tot investering in de provincies te realiseren. In de grote steden zie je dat bijvoorbeeld. In Den Haag, Rotterdam en Amsterdam werkt dat ontzettend goed. Je maakt het dan echt weer tot een publieke voorziening. Ik zou daar dus echt op inzetten. Er moet extra geld bij om dat te kunnen regelen. Het is heel erg belangrijk om het juist ook in de regio's publiek te maken. Maar ook aan de randen van de steden zie je dat openbaar vervoer steeds meer op afstand van mensen komt te staan. In het midden van de stad valt het dus wel mee, maar aan de rand wordt het ook minder. Het is niet zo dat er een keiharde scheiding is tussen stad en platteland, maar ik ben het wel met de heer Stoffer eens dat het veel makkelijker is om de tram te pakken in Den Haag dan de bus in Wommels of in de regio waar de heer Stoffer woont. Dat is toch echt wel een groot verschil.

De heer Stoffer (SGP):

Dank voor het antwoord. We komen hier naar aanleiding van de initiatiefnota uiteraard nog over te spreken.

Dan heb ik nog een vraag van een wat andere orde. Ik heb zelf een hele tijd in het publieke domein gewerkt. We bevinden ons hier natuurlijk ook in het publieke domein. Je ziet daar altijd de neiging om, als je wat doet, het goed te doen. Er gaat dan een directeur op, een manager tussen, en nog één. Het wordt vaak nogal bureaucratisch en daarmee ook best wel heel duur. Hoe kijkt de heer De Hoop daartegen aan? Als je dit helemaal publiek maakt, wat zou dat dan doen met het kostenaspect, het optuigen van een organisatie enzovoort? Ziet hij daar een bepaalde zorg?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik snap die vraag. De heer Stoffer mag best weten dat ik best wel ver zou willen gaan in dat publiek maken. Maar het enige wat wij met het wetsvoorstel voorstellen, is dat je in de Wet personenvervoer een lid toevoegt waarin je zegt dat provincies de mogelijkheid moeten krijgen om provinciaal in te besteden, als ze dat zouden willen. Er zijn een aantal provincies die daar weleens over nagedacht hebben, bijvoorbeeld Zeeland, Limburg en Friesland. Die zouden dat mogelijk wel willen. Groningen en Drenthe werken ook heel erg samen. Ik zou ze er niet toe dwingen, maar als zijzelf de afweging maken, lokaal, dat het misschien goed zou zijn om het zelf te doen, omdat er niet zo heel veel partijen meer zijn die de concessie willen rijden en ze het op die manier misschien beter kunnen doen, vind ik dat ze die wettelijke mogelijkheid zouden moeten krijgen. Maar ik ga ze er niet toe dwingen. Dus het is echt een wettelijke mogelijkheid die je ze biedt. Dat hebben we in de grote steden in 2008 geloof ik gedaan. Je ziet dat zij daarvoor kiezen en dat het best goed werkt.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor dat de heer De Hoop zegt dat grote steden daarvoor hebben gekozen. Zij hebben dat natuurlijk gedaan omdat zij al gemeentelijke vervoersbedrijven hadden. Nou is er in Utrecht al de mogelijkheid om het zelf te doen: investeren en een overheidsbedrijf er publiek of van laten maken. Maar Utrecht heeft er nou juist vorig jaar voor gekozen om dat niet weer te doen. Ik hoor eigenlijk alle provincies zeggen: hier hebben we geen behoefte aan. Ik hoor de heer De Hoop zeggen: goh, het is wel goed als dat vrijwillig is. Ze moeten het zelf weten. Maar ik hoor hem ook zeggen: het is hartstikke belangrijk en daar moeten we naartoe. Wat is het nou precies? Is de heer De Hoop het met mij eens dat je nu eigenlijk ziet dat de ervaringen met de aanbestedingen zo goed zijn dat daar juist op wordt overgestapt?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat zijn een aantal verschillende vragen. Ik probeer ze allemaal langs te lopen. Het is niet zo dat provincies zeggen "wij willen dit sowieso niet", want in Gelderland is bijvoorbeeld recentelijk nog een motie in Provinciale Staten aangenomen dat men dit wil en dat men het wil onderzoeken. In Zuid-Holland is er ook een motie over aangenomen. In Friesland is net een motie verworpen met één of twee zetels. In Zeeland is hier ook over nagedacht, toen er vorig jaar niet één partij was die de concessie wilde rijden. Dus het is echt niet zo zwart als mevrouw Veltman schetst. Maar ik vind dat je daar zelf lokaal een afweging in mag maken. Ik zeg ook niet dat het altijd slecht is geweest dat marktpartijen het konden doen. In Limburg en Friesland heeft het ervoor gezorgd dat het netwerk werd uitgebreid. Maar toen waren er heel veel verschillende partijen die dat wilden. Je ziet nu, telkens als er een nieuwe concessie wordt verleend, dat maar één, twee of drie partijen het mogelijk willen. Ze doen niet zo'n heel groot, goed bod. Het veroorzaakt problemen. In Friesland is het echt een bende geworden met de concessieverandering. In Zuid-Holland ook. In Zeeland is het ook gedoe geweest. Gelukkig is het nu gelukt, dus daar ben ik heel blij mee. Maar je biedt ze daarmee een mogelijkheid en ook een betere onderhandelingspositie. Ik denk dat dit verstandig is. Los van hoe je er ideologisch tegen aankijkt, het wetsvoorstel biedt niet meer dan de wettelijke mogelijkheid om het te doen als je het zelf wilt, maar daar gaan we met elkaar over debatteren. Het dwingt geen enkele provincie om het per definitie te doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Maar dan is mijn vraag: welke problemen denkt de heer De Hoop daarmee op te lossen?

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

Mijn beeld is dat er door concessiehouders te veel gestuurd wordt op rendement, omdat ze beperkte financiën hebben, maar ook omdat het loont om de meest rendabele lijnen zo vaak mogelijk te rijden. Daar zit een prikkel in die nadelig uitpakt voor verschillende delen van het platteland. Daar heb ik zorgen over. Ik denk dat provincies, als ze zelf het regionale vervoer kunnen doen, minder met het rendement bezig zijn, maar meer die basisvoorziening op orde hebben. Daar zit wel bij dat je kunt verwachten dat er misschien iets meer geld naartoe moet. Dat is echt iets wat provincies en het Rijk dan op een andere manier moeten/kunnen invullen. Maar dat is pas aan de achterkant aan de orde. Als lokale overheden zelf zeggen dat ze het willen, geef hun dan die ruimte en de wettelijke mogelijkheid.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil nog heel even doorgaan op het publiek maken van het ov. De PVV is groot voorstander van één groot Nederlands spoorbedrijf waarin NS en ProRail samen zitten in één bedrijf, zodat we meer grip kunnen krijgen. Nu ligt er ook een ander wetsvoorstel dat binnenkort hier wordt besproken. Dat betreft het omvormen van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan. Mijn vraag aan meneer De Hoop is, of dat in de richting gaat bewegen van de doelen die de initiatiefnemers van het burgerinitiatief hebben, specifiek als het gaat om het nationaliseren en publiek maken — hoe je het wilt noemen — van het ov.

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

Dat is op zichzelf een terechte vraag van de heer Heutink. Wat mij betreft richten we ProRail zo publiek mogelijk in. Toen dat wetsvoorstel eerder werd ingediend, waarbij je echt een publiekrechtelijke zbo hebt, werd ik daar zelf enthousiast van, ook ideologisch, dan van de privaatrechtelijke vorm die nu voorligt. Dus ik heb er wel twijfels over of we nu de goede vorm hebben gevonden. Ik zeg er ook bij: als ik nu staatssecretaris was geweest van Infrastructuur en Waterstaat, was dit niet mijn grootste zorg geweest. Dan had ik mij uit de naad gewerkt om ervoor te zorgen dat de prijsstijgingen niet doorgaan en dat de verschraving niet verder oploopt. Dus ik zou zeggen: steek alle energie die je nu in een wetsvoorstel steekt dat misschien niet eens een meerderheid in de Kamer haalt, eerder in het voorkomen van de verschraving en de prijsstijgingen. Mijn fractie staat dus niet te springen om daar nu een debat over te voeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De volgende spreker is mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Dank, voorzitter. Vooral ook veel dank aan de indieners van dit burgerinitiatief. Ik zal op elk van de drie punten ingaan: publiek ov, toegankelijk ov en gratis ov.

Als eerste publiek ov. Het burgerinitiatief maakt met dit onderdeel prangend zichtbaar wat vervoersarmoede en

verschraving van het openbaar vervoer doet met mensen. De woorden van mevrouw Van Eekelen hebben me in die zin ook geraakt, omdat ze de vinger op de zere plek leggen: meedoen met de samenleving staat letterlijk op het spel als je geen toegang hebt tot of het niet kan betalen om van A naar B te gaan. Kort gezegd: als je bent aangewezen op het openbaar vervoer en je woont bijvoorbeeld, zoals ik, in het mooie regionale Drenthe of in een andere regio buiten de Randstad, dan ben je best wel vaak de sjaak. Je hebt minder kans op een baan, bent minder snel in het ziekenhuis, langer onderweg naar school en het is duurder om bij familie en vrienden te komen.

De kern van het probleem is niet eens de tegenstelling tussen Randstad en regio of tussen afgehaakten en aangehaakten. Ook in Rotterdam-Zuid worden tramlijnen opgeheven, juist op plekken waar zo veel mensen ervan afhankelijk zijn. De kern van het probleem is dat doorgeslagen rendementsdenken het publieke belang van ons openbaar vervoer in de knel heeft gebracht. Het CDA vindt dat bereikbaarheid voor heel Nederland een basisrecht is.

Voorzitter. Het CDA deelt dus de analyse van dit burgerinitiatief, maar niet de voorgestelde oplossing van volledige nationalisatie. We zijn wel heel kritisch op ongelimiteerde marktwerking en op doorgeslagen rendementsdenken. We willen binnen dit huidige systeem meer inzet zien op het maatschappelijke en gemeenschappelijke belang van publiek en openbaar vervoer. We willen dat beter bewaken.

Ik wil hier ook vragen naar de bereikbaarheidsdoelen die liggen te verstoffen in de bureaula van het ministerie. Ik zeg tegen de staatssecretaris dat het tijd wordt om ze af te stoffen. Wat het CDA betreft worden er bereikbaarheidsnormen van gemaakt. Graag een reactie hierop van de staatssecretaris.

Voorzitter. Zeeland zou een inspirerend voorbeeld kunnen wat betreft het sturen op publieke waarden. Mijn collega De Hoop had het er net ook al over. Inmiddels wordt er in Zeeland nagedacht om vanaf '27 te gaan werken met een innovatief nieuw vervoerssysteem met flexbusjes, deelvervoer en ov-hubs. De provincie wil een fijnmazig en flexibel openbaarvervoernetwerk opzetten dat alle dorpen, voorzieningen en buitengebieden van 6.00 uur tot 23.00 uur, zeven dagen in de week, bereikbaar gaat maken. Dat is nou sturen op de publieke waarde van bereikbaarheid. Staatssecretaris, welke kansen ziet u om op termijn ook als Rijk op deze wijze te werk te gaan?

Wat betreft toegankelijk ov zou ik de staatssecretaris willen vragen om zich straks in de lunchpauze even voor te stellen dat hij afhankelijk is van het openbaar vervoer en dat hij al jaren worstelt met die toegankelijkheid. Ik vraag hem om dan opnieuw de kabinetsreactie te lezen op dit stuk, waarin voortdurend staat "gaan we niet doen", "doen we al", "kunnen we niet aanpassen". Ik zou heel graag aan de staatssecretaris willen vragen om het burgerinitiatief recht te doen, het te geven wat het verdient en om in een tweede brief te reageren op alle voorstellen die in de appendix zijn gedaan om toegankelijkheid te verbeteren.

Als laatste: gratis ov. Wij zijn geen voorstander van het volledig gratis maken van ov, maar het CDA wil wel betaalbaar ov. We willen dus een stevige publieke sturing op een zaak van groot publiek belang. Ov als publieke

dienstverlening betekent voor ons een krachtig ministerie van IenW, dat krachtig stuurt richting publieke dienstverleners op het bereiken van maatschappelijke doelen en niet op het hoogste rendement alleen. De prijs van een treinkaartje en een buskaartje heeft daarin natuurlijk de hoogste prioriteit. Op dit moment gebeurt helaas het tegenovergestelde door een onuitlegbare korting van dit kabinet op de brede doeluitkering en het ov-studentenreisproduct. Wij willen de staatssecretaris dan ook vragen: zie daarvan af, staatssecretaris, zet ons openbaar vervoer niet in de kou.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Ook mijn dank aan de indieners van het burgerinitiatief. Ik vind het te prijzen als mensen de moeite nemen om op deze wijze hun ideeën onder de aandacht te brengen in de Tweede Kamer.

In de trein zitten en merken dat iemand te dichtbij komt, zijn hand op je heen wil leggen of intimiderende opmerkingen maakt, je naroept of naar je schreeuwt en met geweld dreigt of masturbeert. Het lukt je om je telefoon te pakken en contact te leggen met een ouder of vriend of vriendin met wie je over koetjes en kalpjes praat, zodat je de overlastgever geen aandacht schenkt. Of het lukt niet, omdat je bang bent dat je daarmee de situatie verergert. De angst van de mensen die dit meemaken — vaak meisjes en vrouwen — leidt ertoe dat zij op bepaalde trajecten niet meer kunnen reizen, moeten omreizen of de bus, de tram of de trein helemaal niet meer nemen.

Voorzitter. Het leidt tot heel nare ervaringen en het beperkt mensen enorm in hun vrijheid. We mogen dit nooit accepteren. Wat mij betreft is veiligheid de hoogste prioriteit en wat ik hiermee wil zeggen is dat een toegankelijk openbaar vervoer — een van de aandachtspunten van het burgerinitiatief — begint bij een veilig openbaar vervoer. De VVD maakt zich hier dag in, dag uit hard voor en wil dat niet de overlastgevers de dienst bepalen, maar dat reizigers veilig kunnen reizen en de mensen die in het ov werken veilig hun werk kunnen doen.

Maar als ik de staatssecretaris vraag naar wanneer hij zaken zoals het regionaal ov-verbod, de identiteitscheck voor ov-boa's en de bodycams voor NS-personeel gaat regelen, dan hoor of zie ik onvoldoende of geen vooruitgang. Ondertussen is het aantal incidenten waar het personeel van de NS mee te maken kreeg in de laatste vijf jaar met 66% gestegen en wees onderzoek vorige zomer uit dat heel veel meisjes en vrouwen zich onveilig voelen in het ov. De urgentie is dus groot. Wanneer gaat de staatssecretaris leveren? Dit is precies de reden waarom wij vanmorgen een motie hebben ingediend om veiligheid in de Stationsagenda prioriteit te maken. Mooi hoor, een duurzame fietsenstalling en een gasloos station, maar wat mensen echt bezighoudt, is veiligheid.

De heer El Abassi (DENK):

Ik had gehoopt dat de VVD ook over iets anders zou spreken dan veiligheid, want ik dacht dat ik de VVD hoorde zeggen "waar het vandaag daadwerkelijk over gaat". Volgens mij bepalen de initiatiefnemers dat. Het burgerinitiatief gaat namelijk niet over veiligheid, al weet ik dat de VVD dat heel belangrijk vindt. Het gaat over betaalbaarheid en toegankelijkheid. Het gaat met name over de betaalbaarheid van het ov. Ze willen het zelfs gratis maken. Gaat de VVD daar ook nog wat over zeggen? Of komen ze weer met de rookwolk van veiligheid en moet het ergens anders over gaan?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik vind het nogal wat als je het veiligheidsprobleem in het ov "een rookwolk" noemt. Volgens mij is dat probleem pertinent heel aanwezig en moeten we willen voorkomen dat het onveilig is in het ov. Het burgerinitiatief gaat over een toegankelijk ov, een publiek ov en een gratis ov. Ik geef net aan dat het voor mij, als het om toegankelijkheid gaat, ook gaat over je veilig voelen in het ov. Alleen dan is het ov namelijk toegankelijk. Dat is mijn inbreng. En ik ben nog niet klaar; er komt nog wat anders aan.

Waar was ik? Het CBS en andere onderzoekers brengen vaak in beeld wat in het bijzonder de ervaringen van meisjes en vrouwen zijn als het gaat om onveiligheid of bijvoorbeeld straatintimidatie. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of het onderscheid tussen de ervaring van mannen en de ervaring van vrouwen wordt meegenomen in de onderzoeken die gedaan worden over onveiligheid in het ov en op stations, zodat ook gerichte maatregelen getroffen kunnen worden.

Voorzitter. Over de andere in het burgerinitiatief genoemde zaken het volgende. Het is de overtuiging van de VVD dat het ov in publieke handen brengen niet gaat zorgen voor een betere dienstverlening of een doelmatigere organisatie. Een overheidsbedrijf zal nooit zo'n sterke prikkel voelen om te innoveren. Kijk naar bijvoorbeeld OVpay, waardoor je straks overal kunt reizen met je telefoon. Dat is juist zo mooi ontwikkeld doordat marktpartijen erbij betrokken waren en zijn. Een marktpartij kan met een langjarige investering en met risico's honderden moderne bussen inkopen tegen een goed tarief, zonder dat de overheid met belastinggeld hoeft bij te springen. Ze staan garant voor de investeringen, ze kunnen de kennis bundelen om al die bussen goed te onderhouden en te vervangen als dat nodig is.

Het gemak waarmee hier wordt gezegd dat de overheid dit zelf ook kan — de investeringen, de kennis, personeel, opleiding, innovaties — en dan ook nog met een betere dienstverlening, getuigt van een ouderwetse, starre en onrealistische blik op de zaak. Ik zeg dit met respect voor de indieners. De lijnen van de NS werden in de jaren negentig niet voor niets afgestoten en met de concessies is het erop vooruitgegaan: betere prestaties, meer reizigers en een hogere klanttevredenheid.

Tot slot, voorzitter. Gratis ov klinkt heel sympathiek, maar is voor de VVD geen optie. Dat zou ongeveer 5,5 miljard euro aan belastinggeld kosten, heb ik begrepen. Voor de VVD is het veel belangrijker dat hardwerkende mensen voldoende geld in hun portemonnee overhouden. Werk en inkomen is de basis. We nemen maatregelen voor het verbeteren van de koopkracht en voor lastenverlichting voor middeninkomens. De VVD vindt méér loon naar werken

belangrijk; dan heb je ook meer mogelijkheden om van A naar B te komen, een auto te rijden of het ov te nemen.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer El Abassi van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken voor de initiatiefnemers, de mede-indieners en alle ondertekenaars van het burgerinitiatief. Het is namelijk belangrijk dat mensen in dit land zich uitspreken als ze zien dat het hier totaal, totaal de verkeerde kant opgaat. Want dat is precies wat er leeft: bezorgdheid. Steeds meer mensen vragen zich af: welke kant gaat het eigenlijk op in dit land? Nederland maakt zich zorgen. Zorgen om de torenhoge inflatie, zorgen om de huurstijgingen, zorgen om de zorgpremie die in 2027 bijna €200 per jaar hoger wordt, zorgen om de brandstofprijzen die vanaf januari met 26% stijgen. En alsof dat niet genoeg is, gaat er ook nog eens elk jaar 335 miljoen euro bezuinigd worden op het openbaar vervoer.

Waar gaat dit over? Mensen kunnen het niet meer betalen. Juist nu, nu mensen smeken om betaalbare alternatieven, wordt het ov uitgekleed. De bus en de trein zijn verworden tot een luxeproduct. Minima leven in mobiliteitsarmoede. Maandelijks komen Nederlanders honderden euro's tekort: geen geld voor een auto, geen geld voor het ov, geen toegang tot het werk, de zorg of sociale contacten. Dat is Nederland anno 2025.

"Mobiliteit moet betaalbaar blijven. Die zorgen delen we zeker. Ik hoop dat het kabinet er iets aan kan doen." Dat zei minister Madlener alsof hij vanaf de zijlijn toekijkt, alsof hij niet zelf aan het roer staat. Maar de minister is verantwoordelijk: hij gaat over de mobiliteit, hij kan iets doen. Niet hopen, maar handelen; geen afstandelijke uitspraken, maar concrete keuzes; daden in plaats van woorden. En geen uitsteltrucjes door straks te verwijzen naar de Voorjaarsnota. Als de minister echt vindt dat mobiliteit betaalbaar moet blijven, dan is het tijd om dat ook te laten zien. Nu.

De ov-sector zegt zelf: het systeem is aan het instorten. De tarieven dreigen met 15% tot 20% te stijgen. Er verdwijnen lijnen. Het moet anders. Het openbaar vervoer is een publieke voorziening. Net als bij onderwijs en gezondheidszorg moet erin geïnvesteerd worden. Er moet absoluut niet op worden bezuinigd. Het burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV" laat zien wat de samenleving wil: gratis openbaar vervoer als universeel basisrecht door stapsgewijs de kosten te verlagen. Niet in 2040, maar in 2030 volledig toegankelijk openbaar vervoer.

Voorzitter. Het zijn voorstellen die zijn geboren uit dagelijkse ervaringen van reizigers. Is het kabinet bereid ze serieus te nemen, in plaats van ze weg te zetten als onrealistisch? Kan de staatssecretaris vooral kijken naar wat wél kan? Kijk bijvoorbeeld naar Venlo, kijk naar Limburg: daar kunnen minima binnenkort tijdens de daluren gratis reizen met de bus en de trein. Dat is leiderschap, dat is solidariteit. Ik vraag de staatssecretaris of hij het met mij eens is dat de bezuinigingen zo snel mogelijk van tafel moeten. Is de staatssecretaris daarnaast ook nog van plan te gaan investeren? Wat

vindt de staatssecretaris van de voorstellen uit het burgerinitiatief? Is de staatssecretaris bereid om landelijk, net als in Limburg tijdens de daluren gratis ov in te voeren, in ieder geval voor minima?

Voorzitter. De vraag is niet of we gratis en toegankelijk openbaar vervoer kunnen betalen, de vraag is hoelang we het ons nog kunnen veroorloven om het niet te doen.

Voorzitter. Ik was net afgeleid. Ik hoop dat ik goede antwoorden krijg van de staatssecretaris. Ik hoop dat de staatssecretaris mij hoort en dat ik niet aan het spreken ben tegen de klodders op de muur.

De voorzitter:

Dank u wel. Een vraag van de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Prima betoog van de heer El Abassi. Ik werd net wat getriggerd door de interruptie die hij pleegde op de VVD. Toen ik zat te luisteren naar het verhaal over veiligheid in het ov, dacht ik, ook als vader van drie dochters die zich daar best wel zorgen over maakt: dat raakt mij wel. Dat heeft ook te maken met toegankelijkheid. Durf je er nog in? En durf je ook je dochters het ov nog in te laten gaan? Mijn vraag is: heeft de heer El Abassi die zorg ook?

De heer El Abassi (DENK):

Jazeker! Sterker nog, in het debat hiervoor zijn er een aantal moties ingediend om de veiligheid te bevorderen. Hoogstwaarschijnlijk zullen wij die zoals altijd ook gewoon steunen. Waar ik mij zorgen om maak, is dat er in ieder geval door drie en zelfs vier partijen uit het kabinet alleen maar moties ingediend worden over de veiligheid, terwijl mensen snakken naar betaalbaar ov. Je merkt ook dat hier in de debatten veiligheid alles overheerst. Ik wil dus voorkomen dat we het alleen maar hebben over veiligheid en vergeten dat het ook betaalbaar moet zijn. Inderdaad, veiligheid is superbelangrijk. Dien daar vooral moties over in. Maar heb het ook over betaalbaarheid. Dat ontbreekt hier helaas. Je ziet ook dat tickets daardoor alleen maar duurder worden en dat helaas steeds minder mensen hier in Nederland kunnen reizen.

De heer Pierik (BBB):

Ik hoorde de heer El Abassi in zijn betoog ook zeggen dat hij vindt dat het ov op instorten staat. Ik ben eigenlijk wel heel benieuwd wie hij gesproken heeft in de ov-sector en wie dit signaal afgegeven heeft.

De heer El Abassi (DENK):

Ik weet niet wie de BBB allemaal spreekt. Dat geldt ook voor de VVD. Dat geldt wat mij betreft ook voor NSC, dat aangeeft dat het ov voor grote groepen in Nederland wel degelijk betaalbaar is. Ik kan me niet voorstellen dat de PVV, die echt wel de mensen spreekt voor wie het totaal onbetaalbaar is en die totaal niet meer kunnen reizen ... Die geluiden hoort de PVV echt wel. Sterker nog, de PVV heeft allerlei beloftes gedaan richting die hoek. Die komt de PVV niet na. De andere partijen leven wat mij betreft echt in een bubbel. Niet ik, maar de BBB leeft in een bubbel.

De heer **Pierik** (BBB):

Volgens mij is het heel anders. Wij spreken met een breed scala aan organisaties en partijen in de sector. Het beeld dat de heer El Abassi schetst, dat het op instorten en aan de rand van de afgrond staat, klinkt vrij dramatisch, terwijl we toch een ov-sector hebben die op heel veel terreinen prima scoort. Ik zou dus graag een wat genuanceerder beeld willen horen van de heer El Abassi. Is de heer El Abassi het met de BBB-fractie eens dat de ov-sector op heel veel terreinen prima functioneert?

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

Jazeker, dat is waar. Alleen, we zitten op een hellend vlak. Sinds het nieuwe kabinet gaat het in een rap tempo achteruit. Ik maak me daar zorgen over, en niet alleen ik, maar ook de 55.000 mensen die een handtekening hebben gezet onder het burgerinitiatief. 55.000 mensen hebben het getekend, en u weet hoe het gaat: heel veel mensen tekenen het niet maar staan er wel achter. 55.000 mensen. Kijk ook daarnaar, zou ik richting de BBB willen zeggen.

De **voorzitter**:

De volgende spreker is de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Allereerst wil ik vanaf deze plek graag de indieners van het burgerinitiatief bedanken. Het is goed om te zien dat zij zich, samen met ongeveer 55.000 anderen, ervoor inspannen om de staat van het openbaar vervoer in Nederland te verbeteren. Ook de PVV ziet dat dit broodnodig is. Het is namelijk één groot drama in het openbaar vervoer.

Voorzitter. Zoals iedereen weet is de PVV een groot voorstander van het nationaliseren van bijvoorbeeld NS en ProRail. Het staat zelfs in ons verkiezingsprogramma. Jarenlang doen deze bedrijven waar ze zelf zin in hebben. Dat moet een keer afgelopen zijn. Ticketprijzen rijzen de pan uit, treinen staan vaker stil dan dat ze rijden en als de trein al rijdt, dan sta je als een sardientje tussen 600 anderen. Kortom, het is een complete chaos.

Daarom spreken wij nog maar een keer uit: maak van NS en ProRail één groot Nederlands spoorbedrijf. Alleen op die manier kunnen wij weer controle krijgen op de alsmaar verergerende situatie op het spoor. Graag horen wij van de regering wat daarvoor nodig is en welke stappen gezet kunnen worden om hiernaartoe te werken. Ga vast piketpaaltjes slaan, vragen wij aan de staatssecretaris. We willen benadrukken dat het voorstel om van ProRail een zelfstandig bestuursorgaan te maken, absoluut niet voldoende is. Het gehele voorstel voor omvorming is echt een farce. Het voorstel zal niets oplossen en moet dan ook direct van tafel.

Voorzitter. Dan over de kosten van het openbaar vervoer. De PVV is het met de indieners eens dat het ov veel te duur is, maar het gratis maken van het hele openbaar vervoer zien wij niet als de oplossing. We hebben niet zomaar minimaal 4 of zelfs 5,5 miljard structureel op de plank liggen. Het eerlijke verhaal is dat politiek keuzes maken is. Als we het geld al vinden en een keuze zouden moeten maken, dan zouden we dat geld liever besteden aan lagere energierekeningen, goedkopere boodschappen en lagere huren. Dat is waar de Nederlander nu behoefte aan heeft.

De heer **Van Kent** (SP):

De Nederlander heeft ook behoefte aan betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer. 200.000 huishoudens kunnen het nu niet betalen. Een retourticket naar uw woonplaats kost €62. Gaat de PVV accepteren dat het openbaar vervoer nog duurder wordt en dat er bus- en tramlijnen gaan verdwijnen?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij zullen altijd ons uiterste best doen om ervoor te zorgen dat het ov betaalbaarder wordt. Niet voor niets hebben wij, samen met de staatssecretaris, hand in hand, ons best gedaan om ervoor te zorgen dat de tarieven van NS niet 12% maar 6% stegen. Dat is nog enorm, moet ik eerlijk bekennen. Dat is nog fors. We hadden het liever naar 0% gehad en we hadden daar ook wel mogelijkheden voor gezien, maar het is kiezen uit schaarste. Dat weet meneer Van Kent ook.

De heer **Van Kent** (SP):

De PVV is verantwoordelijk voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De PVV is de grootste partij, dus de PVV is verantwoordelijk voor wat er nu gebeurt. Daarom stel ik nogmaals de vraag: gaat de PVV accepteren dat het ov — dat hebben ze al duurder laten worden; er kwam onder deze staatssecretaris al 6% bij bij de treinen — nog duurder wordt? En de tweede vraag is de volgende. Gaat de PVV accepteren dat er tram- en buslijnen gaan verdwijnen, zodat mensen in de regio straks nog minder ov beschikbaar hebben?

De heer **Heutink** (PVV):

Er blijkt maar weer eens dat de SP nog geen ervaring heeft opgedaan met hoe het werkt in een kabinet en in een coalitie. Je zult afspraken met elkaar moeten maken. De staatssecretaris zit hier als dienaar van de Kroon en de PVV zit in dat vak daarvoorstellen te doen en mee te denken met het kabinet over hoe het beter kan.

De heer **Van Kent** (SP):

Dit is precies waar het om gaat. U krijgt geen bal voor elkaar. U heeft al die stemmen, al dat vertrouwen van die mensen gekregen. U bent de grootste partij en u bestuurt dit ministerie, en het enige wat u hier te zeggen heeft, is commentaar op andere partijen. Kijk naar uzelf. Wat gaat de PVV daaraan doen? Gaat de PVV accepteren dat het ov nog duurder wordt en dat er tram- en buslijnen dreigen te verdwijnen? Het antwoord is helder: daar gaat de PVV geen bal aan doen. Daarmee bent u verantwoordelijk voor de afbraak van het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee laat de PVV de kiezers keihard in de steek en levert zij nul komma nul resultaat.

De heer **Heutink** (PVV):

Gelukkig zit de PVV nu aan tafel om te onderhandelen over de Voorjaarsnota, omdat wij de grootste van Nederland zijn. We kunnen daadwerkelijk het leven van al die Nederlanders een stuk goedkoper maken. Dat is ook onze belofte aan de kiezer. Wij gaan ons daarvoor inzetten. Wij willen lagere huren, wij willen die lagere energierekening en wij willen zorgen dat de boodschappen goedkoper worden.

Volgens mij moet meneer Van Kent daar ook zijn handen voor dichtknijpen.

Nogmaals, het kiezen van middelen is moeilijk. Je moet kiezen, je moet prioriteren. Ik heb het vaker gezegd, maar er groeit geen geldboom hier in deze zaal. Het is dus gewoon kiezen uit de middelen die we hebben. Dat betekent keuzes maken. SP heeft dat nog nooit mogen doen, maar wij doen dat wel.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Aldus een trotse meneer Heutink. Want dat hele rijtje dat hij net opnoemde ... Neem de huren. We hebben de grootste huurstijging ooit gezien vorig jaar. Dit jaar dreigt het ook weer door de daken heen te gaan en ik heb nog geen enkel voorstel gezien van de PVV om dat te voorkomen. De energierekening rijst de pan uit, zorg wordt duurder en de boodschappen worden duurder. Het is dus niet zo dat daarbij al iets gelukt is, maar laten we dat daar even parkeren. Kan de heer Heutink mij één voorstel noemen dat hij afgelopen jaar heeft gedaan om de prijsstijgingen in het openbaar vervoer te voorkomen?

De heer Heutink (PVV):

Ja, dat is een heel mooi voorstel geweest, namelijk kijken hoe de NS hun nevenactiviteiten kunnen staken. Want we zien ook dat de NS heel veel nevenactiviteiten doet die gewoon geld kosten. NS kan de tickets goedkoper maken. We hebben hier ook gezegd dat de NS zichzelf in een vicieuze cirkel heeft weten te dringen. Doordat je de tarieven verhoogt, jaag je mensen de trein uit. Doordat je mensen de trein uit jaagt, komen er minder reizigers naar die trein. Vervolgens maakt de NS verlies en zeggen ze: o help, we moeten of onze hand ophouden of we moeten de tarieven weer verhogen. Nee, je moet zorgen dat die trein weer aantrekkelijk wordt. Je moet zorgen dat hij op tijd rijdt, dat hij schoon is, dat hij veilig is en dan komen de mensen vanzelf. Dan kan de NS zelf de tarieven verlagen. Dat komt ook ten goede aan al die reizigers, voor wie meneer De Hoop hier vandaag ook weer staat.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Kijk, hier was ik op uit, want nu doet de heer Heutink wat hij altijd doet. Hij geeft de NS de schuld, het liefst nog de heer Koolmees, omdat hij iets meer verdient dan de heer Heutink. Nou goed, dat mag. Maar hij vergeet erbij te zeggen dat, als hij werkelijk vindt dat openbaar vervoer een publieke voorziening is — en dat hoorde ik echt in zijn bijdrage — je daar ook in moet investeren. De NS draait een operatie die op dit moment niet rendabel te krijgen is omdat er te weinig geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer. Kijk naar andere landen, zoals Zwitserland, Duitsland en Frankrijk, die investeren veel meer geld in publiek openbaar vervoer, waardoor je niet in die negatieve spiraal komt die de heer Heutink net zelf omschrijft. Als hij dus daadwerkelijk meent wat hij zegt, dan moeten zijn bewindspersoon en hij met de PVV-fractie ervoor zorgen dat er meer geld gaat naar het openbaar vervoer om dat ook echt een publieke voorziening te maken. Ziet hij dat dan niet, vraag ik hem via de voorzitter.

De heer Heutink (PVV):

Hervormingen zullen altijd geld kosten. Dat is evident. Maar als de PVV moet kiezen, dan kiezen wij voor lagere huren, voor een goedkopere energierekening en voor het zorgen dat de boodschappen veel goedkoper worden. Dat heet keuzes maken uit schaarste. Het gratis maken van het ov kost minimaal 5,5 miljard. Dat is nog zonder de extra investeringen die nodig zijn omdat het reizigersvolume enorm zal toenemen, de treincapaciteit het waarschijnlijk niet aan kan, perrons moeten worden aangepast en er geen personeel is om het allemaal te regelen. Het vraagt dus nog veel meer dan de 5,5 miljard die überhaupt nodig is om het huidige reizigersvolume te kunnen faciliteren. Het kost gewoon enorm veel geld. Volgens mij wil meneer De Hoop graag de Lelylijn en de Nedersaksenlijn aanleggen. Daar hebben wij ook voor getekend in het hoofdlijnenakkoord. Het is financieel gewoon enorm moeilijk. Dan kan meneer De Hoop hier grote woorden gebruiken en de wereld eisen, maar zo makkelijk zit het niet in elkaar, zeg ik tegen GroenLinks-Partij van de Arbeid, via u, voorzitter.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik snap ook wel dat het vervelend is dat wanneer je verkiezingen hebt en je niet uitrekent wat je verkiezingsprogramma kost — de meeste partijen doen dat wel — er dan opeens achter komt: o jee, die beloftes gaan ook nog geld kosten. Ik snap dus ook dat dat confronterend is, maar ik vraag u niet om gratis openbaar vervoer. Ik vraag de heer Heutink om de bezuinigingen te voorkomen: 110 miljoen op de BDU en 225 miljoen op het studenten-ov. Dat zijn geen bakken met geld. Daar hebben we geen geldboom voor nodig, daar zijn politieke keuzes voor nodig. Maar ik heb de heer Heutink gehoord. Ik kijk ernaar uit dat de PVV voor mijn spoedwet stemt om de huren te bevriezen. Ik denk dat we beiden weten dat ze dát niet durven.

De heer Heutink (PVV):

Als meneer De Hoop 335 miljoen al ziet als niet zo heel erg veel geld, dan is hij wel echt totaal losgeslagen van de werkelijkheid. Heel veel mensen in het land zouden willen dat ze zo veel geld hadden.

De heer El Abassi (DENK):

Allereerst wil ik zelf beginnen — anders doet de heer Heutink dat wel — met inderdaad aankondigen dat de boodschappenprijzen extreem zijn gestegen, de huren extreem zijn gestegen en dat het verlagen van het eigen risico gaat zorgen voor een extra last van €200 als het gaat om de zorgverzekering. Dat hoeft dus niet herhaald te worden. Ook daar faalt de PVV inderdaad in. Nu gaat het echt over openbaar vervoer. Daar willen we het over hebben. Daar hebben jullie namelijk ook beloftes over gedaan, die jullie, net als op die andere gebieden, ook niet nakomen. Op dat gebied proberen mijn collega's het op te nemen voor Henk en Ingrid en aan te geven dat het voor hen niet meer betaalbaar is. Dan hoor ik de PVV — die partij heeft het hier altijd stellig opgenomen voor Henk en Ingrid — hier zeggen dat we geen geldboom hebben. Dat hoorde ik ze de afgelopen tien jaar niet roepen. Wat gaat de PVV, in plaats van het indienen van moties over veiligheid, daadwerkelijk doen voor het betaalbaar maken van ov?

De heer Heutink (PVV):

Nou, enerzijds hebben we nu de voorjaarsonderhandelingen, waar dit geheid op tafel zal komen. Nogmaals, wij hebben onze inzet gepleegd op de drie onderwerpen die ik net heb genoemd. We hebben ons als PVV, als controleur van de regering, wat onze taak is, samen met het kabinet ervoor ingespannen om te zorgen dat het niet de spuigaten uitloopt. Was dat teleurstellend? Ja, dat had van ons wel anders gemogen. Het liefst hadden wij geen prijsverhoging gezien. Dit is toch het best haalbare geweest? Ik denk dat dat goed is. Als we niks doen, dan staat er volgend jaar opnieuw een prijsstijging op de rol. Wij zitten als PVV als een bok op de haverkist, ook richting deze staatssecretaris, om die gesprekken daadwerkelijk met de NS te gaan voeren over hoe we hier structureel uit gaan komen. Ik ben het helemaal met meneer El Abassi eens: het is heel erg duur, het is heel erg duur. U kunt van ons verwachten dat wij ons vanuit dat vak, 37 man sterk, tot het uiterste gaan inspannen richting de staatssecretaris en dat we alles doen binnen wat we kunnen om ervoor te zorgen dat het beter gaat.

De heer **El Abassi** (DENK):
Natuurlijk is de heer Heutink het met de heer El Abassi eens!

De heer **Heutink** (PVV):
Dat gebeurt niet zo vaak trouwens.

De heer **El Abassi** (DENK):
Ik hoorde de PVV aangeven: het is een keuze uit middelen.

De heer **Heutink** (PVV):
Ja.

De heer **El Abassi** (DENK):
Daarnaast werd de truc "onder verwijzing naar de Voorjaarsnota" weer gebruikt. Maar het is inderdaad een keuze uit middelen. Er wordt namelijk voor gekozen om 2 miljard te spenderen aan de rijke aandeelhouders. Er wordt nog eens 211 miljoen euro aan de grote bedrijven gespendeerd. Jaarlijks, hè! Box 2, box 3; bij elkaar is dat 3 miljard euro. Dat is waar de PVV voor kiest. De rijke aandeelhouders in het buitenland worden verwend, terwijl Henk en Ingrid niet eens een bus in kunnen stappen. Wat vindt de PVV daarvan?

De heer **Heutink** (PVV):
Ik zie dat DENK zich heeft aangesloten bij de fractie van de SP. Dus gefeliciteerd, meneer Van Kent: u heeft er drie zetels bij, maar het zal nog niet veel verschil maken. Voorzitter, als ik even antwoorden voordat meneer Van Kent mij vanuit de zaal gaat aanmoedigen ... Je moet geen geld afpakken van mensen die daar jarenlang voor gewerkt hebben en die hun best hebben gedaan. Sterker nog, op het moment dat je geld gaat afpakken van miljonairs of dat soort mensen, van grote bedrijven, is dat funest voor onze economie. Waarom zouden die bedrijven hier nog zitten op het moment dat meneer El Abassi gaat zeggen: kom maar, kom maar, we gaan uw zuurverdiende geld weer terughalen. Dat is niet eerlijk. Dat schaadt onze economie, dat schaadt onze werkgelegenheid, dat schaadt de mensen thuis en dat raakt uiteindelijk ook de mensen in hun portemonnee. Daarom is het zo belangrijk dat we gaan inzetten op het verbeteren van al die koopkracht die mensen nu niet

hebben. We moeten die gaan verbeteren. Dat is waar de PVV pal voor staat: voor al die hardwerkende mensen in ons land.

De **voorzitter**:
Ten slotte.

De heer **El Abassi** (DENK):
Wat een arrogantie: "wij zijn aan de macht", "jullie horen bij de SP thuis". Ik ben er trots op als ik bij de SP thuis mag horen. De PVV zou daar een voorbeeld aan moeten nemen. Je merkt nu dat de PVV van alles heeft beloofd aan Henk en Ingrid, maar zij ondertussen het geld weghaalt bij Henk en Ingrid en dat uitdeelt aan de rijke aandeelhouders. Dat is wat er gebeurt. Ik constateer dat we niet alleen qua openbaar vervoer op een hellend vlak zitten; dat geldt ook voor de PVV. Dat zie je terug in de peilingen.

De heer **Heutink** (PVV):
Ik constateer alleen maar dat DENK net als de SP nog nooit in de regering heeft gezeten, dat ze geen flauw idee hebben waar ze het over hebben. Dus ik denk dat het maar goed is dat wij het aan het doen zijn met elkaar.

Ik heb wel nog een vervolg, trouwens. Ik ga nog even door. Ik heb nog 1 minuut en 38 seconden.

Voorzitter. Ik begon net over het goedkoper maken van het openbaar vervoer. We hebben ons daarvoor ingezet. Dat doen we al heel erg lang. We hebben het afgelopen jaar meerdere keren met de regering geprobeerd mee te denken. Zo hebben we voorgesteld om de NS al haar meetactiviteiten te doen laten staken. Dit kost namelijk bakken met geld. Al dat geld kan in goedkopere tickets worden gestoken, maar tevergeefs. NS heeft zichzelf in een vicieuze cirkel gewerkt. Door telkens de tarieven te verhogen, verlaten mensen de trein en zullen de inkomsten dalen. Omdat de inkomsten dalen, moeten de tarieven weer omhoog. Dat is een gebed zonder einde. Dat gaat maar door en houdt niet op. De beste reclame voor de trein is op tijd rijden. Ik heb het net ook gezegd: zorg voor een zitplaats. Zorg dat de trein schoon en veilig is. Dan komen de reizigers vanzelf.

Voorzitter. Tot slot, de toegankelijkheid. Die moet natuurlijk gewoon in orde zijn. Dat delen wij helemaal. Daar kan geen twijfel over bestaan. Natuurlijk kan er af en toe iets kapotgaan: een kapotte lift, een kapotte roltrap en ga zo maar door. Naast het feit dat het belangrijk is dat dit zo snel als mogelijk wordt gerepareerd, is het ook belangrijk dat reizigers zo goed als mogelijk worden geïnformeerd, bijvoorbeeld via X. Dat is het platform dat ProRail vanwege politieke overwegingen heeft verlaten. ProRail geeft daarmee aan liever bezig te zijn met politiek dan te zorgen voor communicatie voor haar reizigers. Dat vinden wij niet kunnen. Moet dat niet anders, vragen wij via de voorzitter aan de staatssecretaris.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We hebben nog vier sprekers van de zijde van de Kamer te gaan. Ik geef graag het woord aan de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil ten eerste de initiatiefnemers bedanken voor dit burgerinitiatief over een belangrijk onderwerp: ons openbaar vervoer. Het is een mooi voorbeeld van directe democratie. Als Democraten 66 kunnen we dit alleen maar aanmoedigen.

Voorzitter. Wij zijn het inhoudelijk niet met alles eens. Maar het is lang geleden dat we hier in deze Kamer een progressief idee hebben kunnen bespreken, waarmee we Nederland een stukje mooier kunnen maken. Dus boven alles bedank ik nogmaals de indieners hiervoor.

Ik heb een aantal opmerkingen en vragen aan de staatssecretaris. Maar om te beginnen, kom ik op de eerste kwestie. Moet het ov gratis worden? De staatssecretaris zegt dat hij bezig is met de invoering van een Nederlandticket, een initiatief van onder andere D66 waarmee mensen voor een vaste lage prijs met het ov kunnen reizen. Zo kan het kabinet het ov voor veel mensen betaalbaar en een aantrekkelijker alternatief dan de auto maken. Ik hoorde de staatssecretaris eerder vandaag zeggen: we zoeken Europese financiering; u hoort van mij in juni. Ik vraag de staatssecretaris om iets meer inzicht te geven: gaat dat lukken, en, zo nee, heeft hij een plan B?

Voorzitter. Voor D66 is het recht op mobiliteit belangrijk. Iedereen in Nederland moet vrij kunnen reizen naar werk, onderwijs, ziekenhuis, familie en vrienden. Betaalbaar ov is daarvoor noodzakelijk. De vraag van de initiatiefnemers is niet alleen of het betaalbaar gemaakt kan worden, maar of het ov gratis gemaakt kan worden voor iedereen. Dat is echt wat anders. Wij vinden dat als je in miljoenenhuis woont, de overheid je treinticket niet hoeft te betalen. Die voorziening van de overheid heb je dan simpelweg niet nodig. Ook werkgevers kunnen prima bijdragen. Dat geld kunnen we beter uitgeven aan beter ov en aan de mensen die het echt nodig hebben. Dat vind ik rechtvaardig.

Ik wil dat ook concreet maken. Verschillende provincies of gemeentes bieden gratis ov aan voor minima. Ik ken dat uit Eindhoven. Toen ik zelf daar gemeenteraadslid was, hebben we extra geld uitgetrokken om dat mogelijk te maken. Ik heb in mijn eigen omgeving gezien wat dat heeft gedaan voor mensen die minder te besteden hebben. Het haalt mensen uit de eenzaamheid. Het verrijkt sociale contacten. Mensen hoeven niet meer af te wegen of ze hun geld moeten besteden aan eten of iemand bezoeken. Dat soort afwegingen moet niemand in Nederland hoeven te maken. Ik vraag daarom de staatssecretaris of hij bereid is om deze initiatieven vanuit gemeenten en provincies te inventariseren en de Kamer hierover te informeren. Ik vraag de staatssecretaris wat hij vindt van deze initiatieven. Nu het ravijnjaar eraan zit te komen, maak ik mij grote zorgen over de mensen die hier nu gebruik van maken.

Voorzitter. Dan toegankelijk ov. Een aantal weken geleden had ik een forse blessure. Toen ik op het station aankwam, zag ik dat de lift het niet deed. Ik had heel veel pijn, maar kon nog wel de trap gebruiken. Maar als je afhankelijk bent van de lift en die is kapot, kun je gewoon niet met het ov.

Dat is maar één voorbeeld van een drempel die er is voor mensen met een beperking die graag het ov willen gebruiken. Ik heb twee vragen. De eerste vraag is of we weten hoe vaak het misgaat met de toegankelijkheid van het ov. Zo niet, is de staatssecretaris bereid dit door bijvoorbeeld de ILT te laten monitoren?

De tweede vraag gaat over de uitvoering van de motie-Paulusma. Deze motie uit december roept het kabinet op om ondersteuning en een adviespunt voor ervaringsdeskundigen op te richten, zodat mensen die slecht toegankelijk ov ervaren zelf kunnen zeggen hoe het vervoer toegankelijker zou moeten. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie?

Voorzitter, tot slot. Ik lees in de stukken dat de staatssecretaris geen nieuwe stappen gaat nemen naar aanleiding van het burgerinitiatief. Ik vind dat oprecht jammer, dus ik hoop dat hij zo direct wel een progressief geluid laat horen.

Dank u wel.

De voorzitter:

De volgende spreker is de heer Baudet van de fractie van Forum voor Democratie.

De heer Baudet (FVD):

Dank u wel. Voorzitter. Over de hele linie zien we een verschralling van de publieke sector: bezuinigingen in de zorg, bij politie en in het onderwijs, lange wachttijden bij de gemeenteloketten, een woningtekort dat alle perken te buiten gaat en ook op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer zien we de situatie ernstig verslechteren. Buslijnen die niet-rendabel worden genoemd worden opgeheven. Reizigers klagen over onveiligheid in de treinen, zwerfvuil en algehele verloedering.

Nederlanders worden echter vooral elk jaar geconfronteerd met hogere prijzen. Zo is de kilometerprijs in de bus en tram in Den Haag de afgelopen acht jaar gestegen met 40%. Een retourtje tweede klasse Zwolle-Utrecht voor een dagje uit kost een gezin met twee kinderen €152, bijna 20% meer dan een paar jaar terug. Het OV-bureau Groningen Drenthe luidt de noodklok. De bezuinigingen die Den Haag in petto heeft voor het openbaar vervoer betekenen de nekslag voor de bereikbaarheid van dorpen op het platteland, aldus de organisatie. Het is kiezen tussen een tariefsverhoging van 15% tot 20% en het schrappen van complete buslijnen, aldus directeur Rosalinde Hoorweg.

De gezamenlijke ov-bedrijven kampen met een gat van 335 miljoen euro voor de begroting van 2026. Als dat niet wordt gerepareerd, moeten er volgend jaar 1,6 miljoen dienstregelingen worden geschrapt, zo heeft de koepelorganisatie OV-NL berekend. Dit is niet het soort samenleving waar Forum voor Democratie voor staat. Het kan niet zo zijn dat mobiliteit voor een grote groep Nederlanders straks gewoon niet meer haalbaar is, dat mensen geen dagje naar het strand kunnen met de familie, geen museum kunnen bezoeken in Groningen of hun vrienden in Brabant niet meer kunnen bezoeken.

Waarom gebeurt dit, en wat kunnen we eraan doen? Allereerst, waarom verschaalt de publieke sector? Dat is helaas

heel simpel: onze volledige welvaart wordt opgesoupeerd door een aantal grote projecten waar de gehele gevestigde politiek, inclusief het huidige kabinet met PVV, VVD en BBB, zich aan heeft verbonden. Ik noem 1.000 miljard voor de groene gekte, nog eens 1.000 miljard aan Gronings gas dat in de grond moet blijven zitten en er niet meer uit mag worden gehaald — dat is dus al 2.000 miljard — de massa-immigratie die ons jaarlijks 20 miljard kost en die almaar doorgaat en de oorlog in Oekraïne die ons alleen al dit jaar bijvoorbeeld alweer 7 miljard kost. Daar gaat ons geld naartoe. Ik vind het van cruciaal belang om dit te blijven benadrukken aan alle mensen in ons land. Er is in principe geld zat. Dat is het probleem niet. Er zijn alleen verkeerde prioriteiten, die de gevestigde machten helaas steeds maar weer stellen. Stoppen we hiermee, of zouden we zelfs maar een klein beetje minderen met de groene gekte, de oorlogshitserij, de massa-immigratie enzovoorts, dan hebben we overal geld voor. Dan hebben we geld voor woningen voor starters, het indexerende van de pensioenen voor gepensioneerden, extraatjes voor AOW'ers, belastingverlaging, betere salarissen voor leerkrachten, mensen in de zorg, politiemensen enzovoorts. Ook kun je dan gemakkelijk het ov verbeteren, intensiveren en goedkoper maken. Het lijkt ons geen goed idee om het ov helemaal gratis te maken, maar je kunt de prijzen wel significant verlagen, het ov gratis maken voor kinderen tot 12 jaar indien ze met hun ouders reizen, zorgen voor extra conducteurs en boa's aan boord om de veiligheid altijd te garanderen, zorgen voor meer treinen en bussen om het reisgemak te vergroten, enzovoorts. Dat moet gebeuren. Dat kan ook gewoon, als we in dit huis andere keuzes zouden maken.

Tot slot, voorzitter. Om het levensplezier echt terug te brengen in dit door oikofobe zelfhaatpolitiek gekweld land: breng restauratiewagons terug in de trein, waar je gewoon op wit damast een warme lunch met een glas wijn kunt bestellen of een lekkere cocktail kunt drinken tijdens de avondspits, waar je verliefd kun worden, een avontuurtje kunt beleven of diepe gesprekken kunt voeren over mooie filosofische onderwerpen, zodat we de oude glorie van ons dierbare Europa op de terugweg van ons werk naar huis telkens weer even kunnen ervaren.

Dank u wel.

De voorzitter:
Wordt u dan conducteur?

De heer Baudet (FVD):
Het lijkt mij een prachtbaan, eerlijk gezegd.

De heer Heutink (PVV):
Al die Nederlanders hebben al dagelijks een behoorlijk spannend avontuurtje in de trein, want het is de vraag of je op tijd komt. Dat wil ik dus even meegeven.

Ik hoor meneer Baudet pleiten voor nog meer treinen en bussen. Snapt hij dat we het nu al niet goed kunnen organiseren, dat we nu al de treinen niet op tijd kunnen laten rijden, dat ze nu al onveilig zijn, dat het nu al een grote chaos is op het spoor? Dan moeten we dat toch eerst oplossen voordat we nog meer treinen de rails op gaan sturen?

De heer Baudet (FVD):

Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Ik erken dat er een probleem is met onveiligheid. Dat heeft onder andere te maken met het feit dat we geen goede beloningsstructuur hebben voor conducteurs, die heel zwaar werk hebben, zeker op bepaalde dienstregelingen en tijdstippen. Je moet die mensen steunen met betere financiële regelingen. Je moet zorgen dat er meer mensen op de trein zitten op risicotrajecten. Dat is natuurlijk evident. Je hebt meer schoonmaakploegen nodig. Je moet ook meer doen om raddraaiers te weren en direct te straffen. Daar hebben we niet zo lang geleden in dit huis al over gesproken. Dat spreekt dus voor zich. Tegelijkertijd zie je dat het in de spits onder andere zo druk is omdat er te veel mensen op hetzelfde moment in bepaalde treinen willen. Dat kun je op meerdere manieren oplossen. Je kan de treinkaartjes duurder maken. Dat is wat we de afgelopen jaren hebben gedaan: kijk eens, minder problemen want de kaarten worden duurder! Nee. Je kunt ook meer of langere treinen inzetten. Volgens mij is het een meersparenbeleid.

De voorzitter:
Dank u wel. De heer Pierik, BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ook de BBB-fractie wil de initiatiefnemers van het burgerinitiatief hartelijk danken voor hun inzet en een aantal prachtige resultaten. Burgerinitiatieven leveren vaak een mooi beeld op van zaken die de samenleving diep raken. Het is goed om vandaag de bevindingen van het burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV" ook in deze zaal te bespreken. Iedere Nederlander in de stad en op het platteland moet kunnen rekenen op goed, betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer, want mobiliteit is geen luxe, maar een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving. Zonder bus en zonder trein hebben immers veel inwoners geen toegang tot werk, onderwijs, zorg of sociale contacten. De overheid schrijft in de Mobiliteitsvisie 2050 dat bereikbaarheid cruciaal is voor burgers en voor het verdienvermogen van Nederland. Maar wat betekent dat in de praktijk voor iemand uit een dorp waar de bus maar twee keer per dag rijdt, of voor iemand in een rolstoel die niet eens op een perron komt omdat de lift kapot is?

Voorzitter. Dit gaat niet alleen om abstract beleid. Het gaat om mensen, om ouders met een kindwagen, mensen met een beperking, die keer op keer buitengesloten worden omdat de basis niet op orde is. Een kapotte lift in een station gebeurt niet weleens, maar het gebeurt vaak. Het duurt soms maanden voor er iets aan gedaan wordt. Wat wordt nu concreet gedaan om de stations toegankelijk te maken en te houden voor iedereen?

Voorzitter. Wij spreken nu over een burgerinitiatief waarmee bijna 60.000 Nederlanders terecht aandacht vragen voor een beter en toegankelijk openbaar vervoer. De zorgen over de bereikbaarheid, zeggenschap en betaalbaarheid zijn herkenbaar. Ik wil de initiatiefnemers dan ook nogmaals bedanken voor hun inzet, voor het ophalen van de signalen uit het hele land en voor het onder de aandacht brengen van wat voor velen al jarenlang de dagelijkse realiteit is, namelijk dat het openbaar vervoer tekortschiet, zeker buiten de Randstad. BBB erkent dat goed openbaar vervoer superbelangrijk is, maar we moeten ook realistisch zijn.

Gratis vervoer is niet automatisch goed vervoer. Wat heb je eraan als er een gratis bus rijdt, maar als die maar één keer per dag rijdt? Wat heb je eraan als er een gratis trein is, maar je niet zelfstandig in die trein kunt komen omdat de lift kapot is?

Voorzitter. Volgens BBB vragen mensen niet in de eerste plaats om gratis openbaar vervoer, maar willen ze beschikbaarheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van dat vervoer. Daar ligt wat BBB betreft de prioriteit. Wij willen inzetten op slimme en regionale oplossingen. Denk aan buurtbussen, die vaak draaien op vrijwilligers en perfect inspelen op de lokale vraag. Denk aan vraaggestuurd vervoer, zoals belbussen en kleinschalige deeltaxi's, met goede aansluitingen op grotere ov-knooppunten. Denk aan samenwerking met lokale ondernemers of zorginstellingen, zodat vervoer en voorzieningen dicht bij elkaar komen. Denk aan, ook niet onbelangrijk, onderhoud en bereikbaarheid van stations, zodat iedereen, ook iemand met een beperking, zelfstandig kan reizen. Is de staatssecretaris het met BBB eens dat de buurtbussen en het vrijwilligersvervoer een serieuze aanvulling kunnen zijn op het reguliere openbaar vervoer?

Voorzitter. BBB kiest voor de menselijke maat, voor voorzieningen dicht bij mensen, voor echte bereikbaarheid in heel Nederland, niet alleen waar het rendabel is, maar juist ook waar het noodzakelijk is. Want een moeder met kinderen in de Achterhoek of een oudere in Noord-Friesland heeft evenveel recht op mobiliteit als iemand in Amsterdam-Zuid.

Tot slot. Laten we de energie en de betrokkenheid die uit dit burgerinitiatief spreken, benutten. Laten we samenwerken met burgers, lokale overheden, vrijwilligersorganisaties en vervoerders om het bestaande ov slimmer, beter en menselijker te maken. Daarin zit de kracht; niet in de belofte van "gratis", maar in de garantie van "bereikbaar en betaalbaar".

Dank u wel.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik kan voor een heel groot deel meegaan in het verhaal van de heer **Pierik**. Komende uit de regio weet namelijk ook ik hoe belangrijk het is dat er überhaupt iets rijdt. Dat je het dan ook nog kunt betalen, is natuurlijk ook belangrijk. De bezuinigingen op de BDU en het ov-studentenreisproduct zullen niet alleen impact hebben op de prijs, maar ook op het voortbestaan van sommige lijnen. Het gevolg is namelijk heel vaak niet alleen dat de kaartjes duurder worden, maar ook dat er lijnen tussenuit gaan vallen. In de Kamerbrief zie ik dat de staatssecretaris er met het kabinet over in gesprek gaat rond de Voorjaarsnota. Ik wil graag van de heer **Pierik** weten wat zijn verwachtingen daarvan zijn. Wat gaat er uit dat gesprek komen? Met welke opdracht stuurt hij de staatssecretaris op pad naar die gesprekken?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Het is lastig om hier voor de troepen uit te lopen en al een uitspraak te doen over wat er bij de Voorjaarsnota uit gaat komen, maar het zal duidelijk zijn dat de regionale toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor BBB altijd cruciaal is. Daar zullen we op inzetten. Als er geld beschikbaar is voor het openbaar vervoer voor de

regio, zullen we daar vol op inzetten. Dat is eigenlijk ook het verhaal dat ik van andere collega's heb gehoord. We willen heel graag inzetten op de regionale bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Die wens deel ik met de heer **Pierik**. Maar betekent dat dan niet ook dat die korting op de BDU teruggedraaid zou moeten worden?

De heer **Pierik** (BBB):

Als dat zou kunnen, zou het mooi zijn, maar daar kan ik nu nog geen uitspraken over doen. Dat is ook iets wat natuurlijk op de onderhandelingstafel ligt bij de Voorjaarsnota. We moeten kijken wat daaruit rolt. Maar goed, dat het vanuit dat overleg een mooie conclusie zou zijn, dat lijdt geen twijfel. Maar, weet je, er groeit hier inderdaad geen geldboom in de zaal. We kunnen dat niet al op voorhand vaststellen. We moeten onderhandelaars bij de Voorjaarsnota ook even de ruimte geven om daarover verder met elkaar in gesprek te gaan. Er zijn veel meer dingen. Ik denk dat er misschien wel 50 of 60 punten op de wensenlijst staan bij de Voorjaarsnota. Mevrouw **Vedder** vindt ook de Nedersaksenlijn heel belangrijk. We moeten keuzes maken in schaarste. Ik durf dan niet op voorhand te zeggen wat er uiteindelijk uit zal rollen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Die 50 à 60 punten heb ik natuurlijk niet op dat lijstje gezet. Het is vooral dit kabinet geweest dat alles de hele tijd heeft doorgeschoven naar de Voorjaarsnota. Daarom is die lijst zo lang geworden. Ik wil gewoon graag weten wat de inzet van de BBB is. Ik hoor de heer **Pierik** iets zeggen over wat een mooie uitkomst zou zijn, maar waar zet de BBB nou op in? Of zijn al die mooie woorden over het belang van openbaar vervoer in de regio vooral warme woorden en blijft het daarbij?

De heer **Pierik** (BBB):

Helder is dat wij alles op alles zullen zetten om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de regio te bevorderen. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomst.

De voorzitter:

Prima. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer **Stoffer** van de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Openbaar vervoer maakt familiebezoek mogelijk en belangrijke voorzieningen bereikbaar, maar we moeten wel constateren dat we op een scharnierpunt staan: buslijnen in het landelijk gebied dreigen te verdwijnen en ticketprijzen stijgen enorm. Er dreigt een negatieve spiraal, die de SGP graag voorkomt. Wij delen de zorgen van de initiatiefnemers dus zeker. Ik was vanochtend zelf op de fiets, maar u heeft goede reclame gemaakt, want collega's kwamen al met zo'n pasje langs dat ze op het station kregen overhandigd. Wat dat betreft denk ik dat het aantal ambassadeurs van het initiatiefvoorstel nog veel groter is dan het aantal handtekeningen dat eronder staat. Dank daarvoor.

Voorzitter. Ik wil wel een aantal punten aanstippen. Heeft de staatssecretaris ook zo'n pasje? Zou de staatssecretaris met het ov zijn? Gisteren zaten we samen in de trein tussen Harderwijk en Amersfoort. Misschien beviel het zo goed, dat hij dat altijd doet, maar dat horen we straks.

Voorzitter, een paar punten. De initiatiefnemers willen het ov weer volledig in publieke handen brengen. Dat raakt aan een principiële discussie: meer of minder marktwerking? De SGP vindt goed ov een belangrijke verantwoordelijkheid van de overheid, want inwoners van landelijk gelegen dorpen die geen auto hebben, moeten bij een ziekenhuis kunnen komen en ga zo maar door. De vervolgvraag is wel hoe de overheid dit publieke belang op een goede manier kan borgen. Een publiek vervoersbedrijf loopt namelijk het risico inefficiënt te gaan werken. Volledige marktwerking betekent dat dorpsbewoners het nakijken hebben.

Met de Wet personenvervoer 2000 is gekozen voor meer marktwerking op concessiebasis. Onderzoek laat zien dat dit voor reizigers grosso modo positief heeft uitgepakt. Kosten konden worden gedrukt en de tevredenheid van reizigers nam toe, maar we zitten nu wel op een spannend punt, want de kosten lopen op en onrendabele maar belangrijke buslijnen staan onder grote druk. Tariefstijgingen kunnen zorgen voor een negatieve spiraal. De kracht van het concessiemodel is het uitdagen van vervoersbedrijven. Het is dan wel cruciaal dat overheden staan voor het publieke belang en daarvoor ook de portemonnee trekken. Op dit punt laat het Rijk het afweten. Sterker nog, er wordt bezuinigd en het is voor provincies lastig om een been bij te trekken. Het nationaliseren van het ov is voor dit probleem geen oplossing, zeg ik daarbij. De grote vraag is wel hoe de staatssecretaris uitvoering gaat geven aan de opgave uit het hoofdlijnenakkoord, namelijk om de bereikbaarheid van het landelijk gebied te verbeteren en busvervoer tussen dorpskernen te versterken. De initiatiefnemers wijzen terecht op problemen met de toegankelijkheid van het ov. Het is heel schrijnend als je rolstoelafhankelijk bent en herhaaldelijk terug naar huis moet omdat de lift bij het station steeds kapot is. Er ligt een Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer, maar er is weinig inspraak van belangenbehartigers van onder meer rolstoelgebruikers. Wie houdt overheden en ov-bedrijven dan bij de les, is mijn vraag. Hoe kan dit beter?

Overheden en vervoersregio's kijken sinds 2023 naar eventuele integratie van onder meer het reguliere ov en het doelgroepenvervoer. Wat is de stand van zaken, is mijn vraag.

Gratis ov bestaat niet. Als het voor de reiziger gratis wordt, dan moet de belastingbetaler voor de kosten opdraaien. Degene die met de bus en de trein naar zijn werk kan, heeft geluk, maar degene die niet anders op zijn werk kan komen dan met de auto heeft pech en betaalt dubbel. Dat zorgt voor onnodige ongelijkheid. De SGP wil het ov wel betaalbaar houden voor de gewone man en wij zijn daarom onder andere voor een btw-verlaging. Daarvoor hebben wij eerder ook amendementen gesteund.

Voorzitter, nog één punt. De SGP pleit voor gratis ov voor kinderen tot 12 jaar. Kinderen tot en met 4 jaar reizen nu overal gratis met het ov. Voor kinderen tot en met 11 jaar is het beeld minder scherp. Het is vaak gratis of met korting, maar je moet er wel wat voor doen. Is het niet beter om

gewoon één lijn te trekken? Gratis ov voor kinderen tot 12 jaar. Dat stimuleert gezinnen om in de daluren de trein of bus in plaats van de auto te pakken. Daarbij: jong geleerd is oud gedaan. Het Nationaal OV Beraad kijkt naar een landelijk multimodaal ticket als maatregel in het Sociaal Klimaatplan, waarvoor Europees budget beschikbaar is. Mijn vraag aan de staatssecretaris — dat is de laatste, voorzitter — is: wil hij ervoor zorgen dat gratis ov voor kinderen hierin meegenomen wordt?

Dat was het, dank u wel.

De voorzitter:

Tot zover de eerste termijn van de Kamer.

De beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Ik schors tot 14.00 uur en dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 13.23 uur tot 14.00 uur geschorst.