

Vergaderjaar 2025–2026

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 905**

## **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 26 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 15 april 2026 vervolgoverleg gevoerd met mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 31 maart 2025 inzake het Bestuurlijk akkoord Netcongestie & OV (Kamerstuk 29 023, nr. 560);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 27 oktober 2025 inzake stand van zaken identificatie door ov-boa's (Kamerstuk 23 645, nr. 872);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 december 2025 inzake verkenning publieke mobiliteit (Kamerstuk 23 645, nr. 877);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 december 2025 inzake voortgang toegang rijbewijzenregister (Kamerstuk 28 642, nr. 115);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 17 februari 2026 inzake Stationsagenda. Voortgangsrapportage 2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 1275);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 maart 2026 inzake ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer en taxi (Kamerstuk 23 645, nr. 881);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 april 2026 inzake beantwoording vragen gesteld tijdens het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi van 1 april 2026 (Kamerstuk 23 645, nr. 883).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Huizenga

De griffier van de commissie,  
Schukkink

**Voorzitter: Van der Plas**  
**Griffier: Van der Graaf**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: El Abassi, Beckerman, Goudzwaard, Heutink, De Hoop, Huidekooper, Jumelet, Van der Plas en Schutz,

en mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 11.25 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen, dames en heren, aanwezigen hier op de publieke tribune en mensen die dit thuis via de livestream volgen. Welkom allemaal. Ook welkom aan de Staatssecretaris voor het vervolg van het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi, en aan de Kamerleden. Dat zijn de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA, de heer Heutink namens Groep Markuszower, de heer Schutz namens de VVD, de heer Huidekooper namens D66, mevrouw Beckerman namens de Socialistische Partij, ofwel de SP, de heer Goudzwaard namens JA21 en de heer Jumelet namens het CDA.

Ik denk dat we maar gauw van start moeten gaan. We zijn iets verlaat begonnen vanwege een kleine miscommunicatie over de aanvangstijd, maar we gaan meteen beginnen met de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik wil de leden vier interrupties toestaan in deze fase. Dan werken we weer met de 30 secondenregel. Een korte vraag onder de 30 seconden is gratis. Gaat u boven de 30 seconden uit, dan bent u meteen twee interrupties kwijt. Wees dus verstandig en wijs met deze vrijheden die u van mij krijgt in dit debat. Dan wil ik overgaan naar de Staatssecretaris voor haar eerste termijn.

**Staatssecretaris Bertram:**

Voorzitter, dank u wel. Nogmaals excuus dat ik te laat was, terwijl ik al wel eerder in het gebouw was. Een volgende keer gaan we het beter doen. Dank dat we nu vandaag de eerste termijn kunnen voortzetten. Ik heb een aantal inleidende opmerkingen. Dan wil ik vooral ingaan op de betaalbaarheid en de sociale veiligheid, omdat er natuurlijk ook al het nodige beantwoord is. Dan hoor ik vanzelf via de interrupties of er nog vragen zijn naar aanleiding van de beantwoording.

Dan de korte, inleidende opmerkingen. Velen van u hebben het ook al gezegd in het commissiedebat: bereikbaarheid is een basisvoorwaarde, voor wonen, werken, winkelen, familie, voor jong en oud, man of vrouw; zorg dat die bereikbaarheid op orde is. Dat deel ik met uw commissie en dat is ook waar ik me verantwoordelijk voor voel. Ik vind het ook belangrijk – dat is ook door uw commissie gezegd – dat we de bereikbaarheid koppelen aan andere opdrachten vanuit het regeerakkoord, zoals woningbouw en militaire transporten. Vooral woningbouw en weerbaarheid zijn heel belangrijk, denk ik. Ik probeer om de bereikbaarheid van het ov zo veel mogelijk te koppelen aan waar woningbouw komt en om daar, ook in de regio, mijn uiterste best voor te doen. Bereikbaarheid is dus een basisvoorwaarde en daarbij moeten we de opdrachten vanuit het regeerakkoord zo veel mogelijk meekoppelen, want het is werk met werk en geld met geld maken. Daar kan, denk ik, niemand tegen zijn.

Als ik nu kijk naar wat ons te wachten staat, dan denk ik dat er in ieder geval twee heel belangrijke discussies aankomen. Dat is de discussie over de marktordening, waar de heer Schutz en ook anderen naar vroegen. Dat gaan we in de loop van dit jaar doen. Uiteindelijk zullen we begin '27 een besluit moeten nemen.

Het tweede wat ik zelf heel belangrijk vind, is de verschraling, waar een deel van uw commissie het over had. Je ziet dat er in sommige regio's een verschraling van het ov is. Ik ben op zoek naar antwoorden op de vraag wat je aan die verschraling kunt doen. Dat is niet door misschien nog meer lege bussen te laten rijden, maar ik ben in Zeeland geweest en ik ben echt onder de indruk van de groene hub die ze daar gemaakt hebben. Elke Zeeuw kan een bus op 500 meter van zijn voordeur bestellen. De bedoeling is dat dat geïntegreerd wordt in allerlei andere ov-concepten. Dat vind ik een enorm aantrekkelijk concept. Wat ik er ook aantrekkelijk aan vind, eerlijk gezegd, is dat het ook nog eens met de bestaande financiële stromen kan. Je hebt dus meer mensen in het openbaar vervoer en je kunt het misschien gaan koppelen aan de fiets en deelauto's. Ik vind het echt een prestatie wat er in Zeeland gebeurd is. Wat mij betreft zijn dat innovaties waar ik ook heel graag samen met u van gedachten over zou willen wisselen, want als je het hebt over verschraling, is dit een heel belangrijk initiatief. Meneer Goudswaard vroeg ernaar. Ook het autonoom vervoer kan onderdeel van dit nieuwe concept worden. We hebben de marktordering, maar we hebben ook de vraag: hoe verdelen we nu het ov? Hoe zorgen we ervoor dat het ov gevuld wordt, maar ook dat het in regio's beschikbaar komt en welk innovatief concept heb je daar dan voor? Ik denk dat het een beetje spannend maar ook heel goed is om te kijken hoe we met dat soort voorbeelden het concept van ov langzamerhand kunnen gaan vullen. Dan was er ook gevraagd: hoe ziet u uw prioriteiten? Ik denk dat ik er vijf heb. Dat kan natuurlijk altijd bewegen in de tijd, maar nu zouden mijn vijf prioriteiten de volgende zijn. De instandhouding, uiteraard. Als je zo'n groot tekort hebt, dan moet je je verhouden tot de instandhouding en het bedrag dat je daarvoor nodig hebt; dat doe ik natuurlijk samen met de Minister. Maar ik zeg er wel bij en heb ook in een ander debat gezegd dat het altijd gekoppeld is aan de andere opdrachten vanuit het regeerakkoord. Je moet wijs kijken naar hoe je ook daar werk met werk en geld met geld kunt maken. Waar vindt woningbouw plaats? Waar moeten militaire transporten komen? Ik denk dat dat mogelijk ook een deel van de oplossing is. Dat is dus instandhouding. Op de betaalbaarheid kom ik zo even apart terug, want daar waren heel veel vragen over gesteld en ik heb natuurlijk ook nog wat huiswerk gedaan. Ook op sociale veiligheid en toegankelijkheid kom ik terug. Dat zijn de twee die ik er even uit wil halen. Dat zijn de nummers twee en drie van mijn prioriteiten. Dan, zoals ik net al zei, innovaties en duurzaamheid, want ik denk dat die echt belangrijk zijn en misschien ook wel een deel van de oplossing zijn. Tot slot: ik kon de afgelopen tijd geen bestuurlijk gesprek voeren of het ging ook over regels. Meestal verwijzen we dan natuurlijk naar elkaar; zo zijn we ook wel weer. Wij kunnen als departement altijd verwijzen naar andere bestuurslagen en andersom. Desalniettemin, als ProRail, bestuurders en wijzelf denken dat het hier en daar misschien echt anders, sneller en beter kan, dan vind ik dat wel belangrijk, dus ik ga er effort op zetten om dat voor elkaar te krijgen. Kortom, ik heb vijf prioriteiten: instandhouding, betaalbaarheid, sociale veiligheid/toegankelijkheid, innovaties en duurzaamheid, en ik wil echt kijken naar de bestaande regels.

**De voorzitter:**

Ik onderbreek u heel even kort om de heer El Abassi namens de fractie van DENK ook welkom te heten bij dit debat.

**Staatssecretaris Bertram:**

We waren elkaar op de gang tegengekomen. Ik had gezegd dat we zouden wachten, maar ik dacht dat we om 11.30 uur zouden beginnen. Excuus daarvoor!

Dan wil ik hierna overgaan op het punt van de betaalbaarheid. Als je kijkt naar het ov, en volgens mij hebben velen van u daarop gewezen, dan zie je aan de ene kant het rapportcijfer 7,8. Tegelijkertijd neem ik uw zorg, maar eerlijk gezegd ook mijn eigen zorg, over de betaalbaarheid heel serieus, want in deze tijd is betaalbaarheid nog precairder dan die al was. Ik ben heel blij dat de NS aan de onderkant is gaan zitten van wat ze hadden mogen doen. Desalniettemin denk ik dat er reden is om naar betaalbaarheid te kijken.

Ik heb de afgelopen tijd een paar dingen gedaan. Ik ben in gesprek gegaan met de waarnemend voorzitter van het NOVB, Wouter Koolmees, die het overleg van alle vervoerders voorzit. Ik heb met hem uw wens vanuit de commissie besproken. Ook zonder uw wens had ik dat gesprek gevoerd, maar ik vind het belangrijk om te zeggen dat we dat hier ook uitgebreid aan de orde hebben gehad. Wat voor kortingsproduct is er eigenlijk mogelijk? Er zijn drie dingen die hij meegaf. Voor een deel zit het in mijn beantwoording, maar het leek me toch goed om dat nog met u te delen. De eerste oproep vanuit de vervoerders is: «Wij zijn met een hele ingewikkelde operatie bezig om van de ov-chip naar OVpay te gaan. Dat duurt ongeveer nog een jaar. We zijn al in de vertraging, maar gun ons dat jaar, want anders gaan we ook daarmee weer in de vertraging en dat kunnen we niet hebben.» Dat lijkt mij in ieder geval een belangrijk punt om met u te delen. Dat betekent, zegt het NOVB, dat je eigenlijk maar twee mogelijkheden hebt als je op dit moment iets zou willen doen. Dat is dat je een bestaand product upgradet, want als je iets tussen nationaal, regionaal et cetera wilt doen, dan wordt het heel ingewikkeld, of dat je iets kunt doen met alle tarieven verlagen. Beide maatregelen betekenen echter dat je ook mensen bevoordeelt die het helemaal niet nodig hebben, misschien wel degenen hier aan tafel zoals u en ik. Eigenlijk zou je het toegespitst willen hebben, zoals we ooit bedacht hebben met de Onderwegpas. Je wilt eigenlijk dat het met name de minima ondersteunt. Wat heb ik met hen afgesproken? Ik zie ze volgende week weer. Dan wordt er een taskforce ingericht speciaal voor betaalbaarheid en voor de vraag: wat kun je doen om iets van een kortingsproduct te maken? Ik zeg er overigens toch maar voor de zekerheid bij: als het geld kost, moet dat geld ergens gevonden worden. Dat heb ik namelijk niet op de begroting, dus dat lijkt me wel goed. Dat zal de Minister van Financiën natuurlijk ook altijd zeggen.

Desalniettemin wil ik heel graag met het NOVB het volgende uitzoeken. Wat voor mogelijkheden hebben jullie, misschien ook wel gekoppeld aan het systeem als je van de ov-chip naar de OVpay gaat? Maar ik wil daar twee lijnen aan toevoegen. ABDTOPConsult is bezig met een onderzoek naar betaalbaarheid. Dat gaan ze voor de zomer opleveren. De bedoeling daarvan is om eens te bekijken welke financiële stromen, zoals voor leerlingenvervoer en vervoer vanuit de Wmo, er zijn. Zou dat anders en efficiënter kunnen? Het lijkt me heel belangrijk om dat daarbij te betrekken. Het derde punt dat ik erbij wil betrekken, is het voorbeeld van Zeeland. We noemen dat «publieke mobiliteit». Wat voor innovaties zijn er op dit moment waardoor je de minima misschien wel meer kunt beschermen en in ieder geval beter ov kunt aanbieden? Ik wil eigenlijk een opdracht formuleren waarin die drie lijnen bij elkaar komen. Die wil ik volgende week met het NOVB bespreken.

#### **De voorzitter:**

Dank u wel tot zover. Er zijn wat vingers omhooggegaan voor interrupties. Ik begin bij mevrouw Beckerman. Daarna kom ik bij de heren Heutink, De Hoop en Jumelet.

#### **Mevrouw Beckerman (SP):**

Ik denk dat iedereen, of in elk geval heel veel partijen, de vorige keer naar dit debat kwamen met die ene oproep: doe iets aan de betaalbaarheid,

juist nu, tijdens deze crisistijd. Die oproep is urgenter geworden, denk ik. De Staatssecretaris spreekt nu over allerlei lijnen. Dat is prima, maar die zijn allemaal voor de langere termijn. Betekent dat dat er morgen niks in dat maatregelenpakket zit voor de korte termijn?

Staatssecretaris **Bertram**:

Het zal mevrouw Beckerman niet verbazen dat ik over dat pakket niks kan zeggen, want dat wordt maandag bekendgemaakt. Wat ik vooral uit het vorige commissiedebat heb meegenomen, is de grote urgentie om met de vervoerders om tafel te gaan zitten, want die zullen het uiteindelijk moeten doen. Die moeten ook aangeven waar de mogelijkheden zitten. Als ik met hen in gesprek ga, zou dat zomaar niet alleen over de langere termijn kunnen gaan, maar ook over de kortere termijn. Maar ik heb het gesprek met die vervoerders wel nodig.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Mijn partij is ervan overtuigd dat je zowel op korte als op lange termijn maatregelen moet nemen. Tegelijkertijd hoor ik de Staatssecretaris zeggen: ik heb hier geen geld voor. Echter, het kabinet maakt nu wel extra geld vrij voor koopkrachtmaatregelen. Ik denk ook dat dat heel erg nodig is. Vindt de Staatssecretaris, vraag ik via de voorzitter, het ook nodig dat er niet alleen binnen de begroting wordt gezocht, maar dat er ook gekeken wordt naar dit soort steunmaatregelen? Natuurlijk worden de automobilisten geraakt, maar het raakt ook mensen die het openbaar vervoer niet meer kunnen betalen en daarom klem zitten, zonder alternatief.

De **voorzitter**:

Dat waren twee interrupties.

Staatssecretaris **Bertram**:

Nogmaals, het pakket dat maandag gepresenteerd wordt, moet echt nog door de ministerraad vastgesteld worden. Ik ben het met de commissie eens – u heeft zich daar ook sterk voor gemaakt – dat het urgent is om het over betaalbaarheid te hebben, ook in het ov, en om te kijken wat de mogelijkheden zijn. Daar zal ik altijd de vervoerders bij nodig hebben. Zij moeten er uiteindelijk voor zorgen dat er ... Zij moeten de bandbreedtes bekijken en bezien wat ze aankunnen. In mijn beantwoording ben ik daar ook op ingegaan. Als u het heeft over de urgentie, dan deel ik dat. Ik vind ook dat we daarnaar moeten kijken. Dat heb ik niet gezegd, want ik ben nog niet aan het woord geweest, maar ik bevestig nog een keer dat ik betaalbaarheid niet voor niets in mijn prioriteitenlijst opneem. Nu ga ik zo snel mogelijk ... Ik heb al een aantal gesprekken gehad met de heer Koolmees. Ik ga met hem door om te kijken wat er wel kan. Een voorbeeld is de Onderwegpas. Die was wel gericht op minima. Dat is een mogelijkheid die ik in ieder geval met het NOVB wil doornemen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Maar dat zijn nog steeds maatregelen die meer tijd kosten. Dan begrijp ik, volgens mij, goed dat het kabinet nu niks van plan is op de korte termijn, zoals het terugdraaien van prijsverhogingen of een forse prijsverlaging. Wanneer komt het kabinet dan met maatregelen? Ze zetten nu opdrachten uit, maar de achtergrond is natuurlijk wel dat ik daar enigszins teleurgesteld in ben, juist omdat er zo'n brede roep is vanuit de Kamer om direct met maatregelen te komen. We horen volgende week iets over een opdracht. Wanneer komt het kabinet wel met maatregelen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Het eerlijke antwoord is dat ik niks kan zeggen over de conclusie die u trekt. Het wordt maandag bekendgemaakt. Ik doe wat binnen mijn mogelijkheden ligt. Dat is in ieder geval met de vervoerders ... Want wat

er ook gebeurt, we hebben altijd die vervoerders nodig. Dat is, denk ik, ook het moment waarop ik met hen het gesprek aan wil gaan over de korte en lange termijn. Ik denk dat we, als het pakket gepresenteerd wordt, het weer gaan hebben over de tweede tranche.

**De voorzitter:**

Mevrouw Beckerman, u bent door uw interrupties heen. Ik ga naar de heer Heutink.

**De heer Heutink** (Groep Markuszower):

Het is goed dat de Staatssecretaris een taskforce gaat oprichten om de mensen die het echt niet meer kunnen betalen, te helpen met de betaalbaarheid. Ik denk dat dat een goede zaak is. Maar is de Staatssecretaris dan niet bang dat ze hierdoor de kern van het verhaal gaat missen? De kern is namelijk: hoe maken we het ov aantrekkelijk voor iedereen?

**Staatssecretaris Bertram:**

Dat is natuurlijk een van de punten die nu al door de vervoerders op tafel worden gelegd. Uiteindelijk wil je dat het ov door veel meer mensen gebruikt gaat worden. Dat is natuurlijk precies waarom sommige maatregelen sympathiek ogen, terwijl je daarvan al zeker weet ... Stel, je biedt iets voor een lagere prijs aan. Dan kan het zomaar zijn dat studenten en ook andere categorieën denken «dat abonnement hoef ik eigenlijk niet meer» en je op een gegeven moment weer een prijsverhoging krijgt. Het kan zijn dat u daarop doelt. Dat is het gesprek dat ik met die vervoerders wil voeren.

**De heer Heutink** (Groep Markuszower):

Als het kabinet spreekt over gerichte maatregelen die gericht ergens terecht moeten komen, dan gaat het meestal over een heel klein bedrag, dan krijgen mensen meestal maar een fooi. Het gaat mij erom dat die taskforce zich bezig zou moeten houden met de volgende vragen. Hoe zorgen we dat de treinen structureel op tijd rijden? Hoe gaan we het aanbod vergroten? Hoe gaan we ervoor zorgen dat het echt aantrekkelijk wordt voor mensen om met de trein naar hun werk te gaan? Ik zou graag willen dat de Staatssecretaris dat gaat meenemen en daar gericht aan gaat werken met die taskforce.

**Staatssecretaris Bertram:**

Als ik het zo mag vertalen dat we het in die taskforce ook moeten hebben – dat bedoelde ik ook met die innovaties – over vragen als: hoe laat je het ov benutten door een zo groot mogelijke groep mensen? Dat is namelijk van belang, want dat betekent ook iets voor je businesscase; laten we het zakelijk houden. Dat hoort daar dan zeker bij. Dat zie je namelijk in Zeeland. Langzamerhand gaat daar een veel grotere categorie gebruikmaken van het ov. Dat is echt – dat vind ik echt, dus nogmaals mijn complimenten – heel goed.

**De heer Heutink** (Groep Markuszower):

Oké, dat is dan fijn, maar tegelijkertijd zijn we ook in gebreke gesteld door de Europese Commissie met betrekking tot open toegang. Juist open toegang zou ervoor kunnen zorgen dat we meer aanbod kunnen creëren. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat dat op de lange baan wordt geschoven en dat we pas ergens in de komende jaren gaan bekijken hoe open toegang eventueel een optie zou kunnen zijn. Moet de Staatssecretaris dat niet verder naar voren halen?

**Staatssecretaris Bertram:**

Ik zou toch wel graag het tijdspad handhaven dat we geschetst hebben, want het tempo zit er eigenlijk al in. We zullen toch begin 2027 met een

voorstel moeten komen. Dat is, eerlijk gezegd, al heel snel. Die onderzoeksrapporten moeten er nog komen. Begin 2027 moeten wij onze mind hebben opgemaakt. Dat moet ik ook met uw commissie doen. Eigenlijk gaat dat dus heel snel. Tot die tijd rijden bijvoorbeeld internationale treinen al met open toegang. In het noorden is dat ook al zo. Het is dus niet zo dat er naast de concessie helemaal niks gebeurt. Waar het kan, krijgt open toegang een plek. Tegelijkertijd moet het nadenken over het stelsel dat we over een aantal jaren willen hebben, eigenlijk wel ongeveer dit jaar gebeuren.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat er in het noorden treinen rijden met open toegang. Welke treinen van welke vervoerder zijn dat?

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat gebeurt tussen Zwolle en Groningen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Dan tot slot. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat we de markt in kaart moeten brengen, maar het vierde spoorpakket van de Europese Commissie stelt eigenlijk dat we de markt sowieso in kaart moeten brengen. We moeten namelijk een marktanalyse uitvoeren. Om daaraan te voldoen moeten we open toegang eigenlijk voorrang geven op het hoofdrailnet. Nu zie ik dat de Staatssecretaris schrijft dat er ruimte is voor binnenlandse opentoevangsdiensten aanvullend op de HRN-concessie van de gecontracteerde treindiensten. Is dat niet in strijd met het vierde spoorpakket?

De **voorzitter**:

Dat waren twee interrupties.

Staatssecretaris **Bertram**:

Naar mijn mening is het in lijn ermee, want anders hadden we het niet toegestaan. De manier waarop we het nu georganiseerd hebben, kunnen we verdedigen, ook in Brussel. Uiteindelijk hebben we het komend jaar de tijd om na te denken over hoe de nieuwe marktordening eruit moet zien.

De **voorzitter**:

U heeft nog twee interrupties te gaan, meneer Heutink, dus ga uw gang.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

De Minister schrijft dus dat er ruimte is. Dat snap ik. Er zou in theorie ruimte zijn om aanvullend wat te gaan doen. Mijn vraag is even praktisch: hoeveel ruimte is er dan om daadwerkelijk een rendabele businesscase te kunnen maken, ook voor opentoevangsvervoerders?

Staatssecretaris **Bertram**:

Nou ja, op dit moment gebeurt het, ook met internationale treinen. Ik denk dat die businesscase te maken is. Het zal zeker niet overal zo zijn. Bovendien, niet elke aanbieder wil een trein die niet al te rendabel is. Die weet de NS op het grote geheel natuurlijk uiteindelijk rendabel te maken. Toen ik in het noorden van het land was, werd mij geschetst: wij willen lijnen hebben, maar die lijnen moeten op zich rendabel zijn. Dat snap ik, want dat zou ik ook willen. Tegelijkertijd zijn er ook lijnen die minder rendabel zijn. Daar waar het kan, kunnen we het dus ook toestaan. Daar zijn gesprekken over. Vervolgens, hebben we met elkaar afgesproken, gaan we dit jaar de discussie over de marktordening voeren.

De **voorzitter**:

De heer Heutink nog? Nee, u bent klaar? Dan is het woord aan de heer De Hoop.

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

Dank aan de Staatssecretaris voor de eerste toelichting. Vindt de Staatssecretaris het wenselijk als er volgende week stimulerende maatregelen zijn voor de auto, maar niet voor het openbaar vervoer?

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is toch weer vooruitlopen op het pakket dat er gaat komen. Ik zie het in ieder geval als mijn verantwoordelijkheid dat ik me met uw commissie en vooral ook samen met het NOVB ga verstaan over wat de mogelijkheden zijn. Je kunt natuurlijk wensen hebben, maar vervolgens moeten de vervoerders daar wel mee uit de voeten kunnen. Die moeten dat kunnen gaan toepassen. Het is dus mijn verantwoordelijkheid om alles te doen voor de betaalbaarheid van het ov. Dat ga ik ook zo snel mogelijk doen. Dat is waar ik mijn aandacht op richt.

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

Ik denk dat de Staatssecretaris het ook onwenselijk zou vinden, maar dat vul ik dan voor haar in. Laten we dan kijken naar wat wél kan. Er is bijvoorbeeld het Dal Vrij-product van de NS. Dat kost € 127,95 per maand. Klopt het, vraag ik de Staatssecretaris, dat dat bedrag verlaagd kan worden als het kabinet daar dekking voor zoekt?

Staatssecretaris **Bertram**:

Als ik het NOVB goed begrepen heb, dan is het in staat om iets te doen met een product dat al bestaat, maar dan moet er inderdaad wel geld bij. Ze hebben dus gezegd: we gaan van de ov-chip naar OVpay. Dan zijn er eigenlijk nog maar twee mogelijkheden over. Het liefst zou je natuurlijk eigenlijk weer het debat over de Onderwegpas voeren, want die was gericht op minima. Daar waren we eigenlijk al best wel ver mee en daar was ook het geld al voor geregeld, dus het was eigenlijk eeuwig zonde dat dat misging. Maar het moet dus een bestaand product zijn. Dat betekent dat ze dat inderdaad kunnen handelen. Of je moet een hele generieke maatregel treffen en dat kost ook heel veel geld.

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

Dank voor de bevestiging van de Staatssecretaris dat dit inderdaad kan. Dat betekent dus dat wij op korte termijn bijvoorbeeld wel zo'n Nederland-ticket zouden kunnen invoeren door het bedrag per maand te verlagen van het Dal Vrij-ticket van de NS nu. Dan mijn vraag aan de Staatssecretaris. Dat heeft effect op het regionale treinvervoer. Klopt dat, vraag ik haar.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, dat heeft het. Ik herhaal ook nog even de woorden van de heer De Hoop, want daar ben ik het natuurlijk ook mee eens: het geld moet dan wel gevonden worden.

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

Ook daar ben ik het mee eens, maar volgens mij zijn we op zoek naar dingen die kunnen. Dit is iets wat kan. De Staatssecretaris geeft wel heel duidelijk aan dat het kabinet de voorkeur heeft voor een zo gericht mogelijke maatregel, net als bij de Onderwegpas. De argumentatie is heel erg gericht op de betaalbaarheidscomponent. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat in een tijd van fossiele schaarste van olie en diesel, iedereen die de trein neemt misschien ook wel winst is, los van de betaalbaarheid?

Staatssecretaris **Bertram**:

Als ik dat generiek mag uitleggen, dan ben ik het er zeker mee eens dat dit geldt voor iedereen die naar het ov gaat. We zitten namelijk nog steeds niet op de aantallen die we voor de coronacrisis hadden. Dat is eigenlijk heel erg zonde. Als je kijkt naar de bezetting van de treinen, zie je dat die bij de NS een heel deel van de tijd eigenlijk niet optimaal benut worden. Alles wat helpt om mensen het openbaar vervoer in te krijgen, is in zijn algemeenheid goed, denk ik. Als het gaat om de ondersteunende maatregelen, ben ik het ermee eens en vindt het kabinet ook dat je eigenlijk moet proberen om dat zo gericht mogelijk te doen. Dat gebeurde bijvoorbeeld met die Onderwegpas. Wat ik nu met het NOVB wil bespreken, is: oké, dit is het systeem, maar welke mogelijkheden hebben we nog meer in combinatie met die drie doelen?

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

Concluderend: volgens mij zijn we het dan met elkaar eens dat het op korte termijn wel mogelijk is om in de daluren een product qua bedrag per maand te verlagen, namelijk Dal Vrij bij de NS. Dat kost nu € 127 per maand. Dat verlagen kan. Het is een politieke afweging om dat te doen. Daar hoort dekking bij. Maar er zijn natuurlijk ook genoeg generieke maatregelen die voor de auto worden voorgesteld. Die conclusie trek ik dus. Het is aan de Kamer om daaraan de komende tijd te werken. Los daarvan ben ik het ook met de Staatssecretaris eens dat je op langere termijn wat gerichtere voorstellen wilt doen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik denk dat de heer De Hoop zijn eigen conclusie trok. Verder zijn we het eens over het volgende. Volgens mij delen we eenzelfde verantwoordelijkheid en eenzelfde gevoel over dat iedereen die gebruik zou willen maken van het ov, alleen maar heel voordelig is en dat dit onderdeel van de opdracht zou moeten zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer De Hoop, dit waren twee interrupties. Dan weet u dat er nog twee overheeft. We gaan eerst naar de heer Jumelet, maar ik zag net dat de heer Schutz ook een vraag heeft. Nee, toch niet. Daarna gaan we naar de heer Huidekooper.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik ben benieuwd wat er op korte termijn kan, maar ik ben blij met de inzet van de Staatssecretaris zoals zij die net heeft verwoord. Hoor ik goed dat zij zegt dat we terug naar de tekentafel gaan? Kan dat ook de opdracht zijn voor de taskforce, daarbij het resultaat van ABDTOPConsult in ogenschouw nemend? Ik hoorde de Staatssecretaris ook iets zeggen over Zeeland. Ik ben blij, want volgens mij was het daar van de nood een deugd maken. Misschien is het goed om te reflecteren op de vraag of er meer goede voorbeelden zijn en om die mee te nemen. Daar zou ik graag nog een antwoord van de Staatssecretaris op willen.

De **voorzitter**:

Dat waren twee interrupties; dan weet u dat.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, er zijn zeker andere voorbeelden, ook in Limburg en in het oosten van het land, maar in Zeeland is die nu wel het meest concreet uitgewerkt en met een jaar is die ook pilot af. Dan gaat het systeem dus ook werken. Dat is natuurlijk heel interessant, vooral ook omdat zij die twee financiële stromen, van de Wmo en van het reguliere vervoer, samenbrengen. Als je die twee financiële stromen samenbrengt, kan het uit en krijg je ook meer mensen in het ov. Dat is natuurlijk toch het enorm aantrekkelijke daarvan.

Uw eerste vraag was: ga je terug naar de tekentafel? Dat zou zo opgevat kunnen worden dat ik een aantal urgente vragen van de commissie op de lange baan wil schuiven, maar dat wil ik niet. In de komende periode verschijnen de resultaten van het onderzoek van ABDTOPConsult, dat gaat over de financiering. In combinatie met de taskforce die het NOVB zelf wil inrichten, en inmiddels heeft ingericht met een aantal technici, en dit soort voorbeelden uit Zeeland is dat volgens mij de manier om uiteindelijk tot voorstellen te komen. Ik kom daar dan uiteraard zo snel mogelijk op terug.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik ben blij met dit antwoord, maar ... We hebben het vaak over de korte termijn; dat is urgentie. Maar ik zou de sticker «urgentie» ook op dat wat langere tijdtraject willen plakken.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat kan ik alleen maar bevestigen. Ik voel dat ook.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik ben blij om te horen dat de Onderwegpas toch weer door haar wordt genoemd en dat die weer op tafel ligt. Daar heb ik in het vorige debat ook aan gerefereerd. Ik zou wel graag nog iets willen weten. Ik heb de brief er even bij gepakt. Vorige keer is die pas er uiteindelijk niet gekomen omdat de mobiliteitsbedrijven de risico's te groot vonden en er een staatssteungoedkeuring moet worden verleend. Zijn die risico's er nog steeds, of is de situatie veranderd?

Staatssecretaris **Bertram**:

Die risico's zijn er nog steeds, maar ik vond het wel interessant genoeg, omdat ook de waarnemend voorzitter van het NOVB er zelf aan refereerde en zei dit toch nog een keer te willen bekijken en omdat ik van menigeen gehoord heb dat de Onderwegpas, gericht op minima, toch heel interessant was. Het geld was geregeld, maar uiteindelijk kreeg men het toch net niet helemaal sluitend, ook omdat het Europees geld was en in Europa werd gevraagd: komt dit in de buurt van staatssteun? Dan wordt het natuurlijk ingewikkeld. Desalniettemin is het model dat uitgedokterd is met de Onderwegpas natuurlijk toch interessant. Daarom ben ik er voorstander van dat men hier in ieder geval in die taskforce nog eens naar kijkt: als dit het model is, hoe kun je dat dan toepassen en tegen welke problemen lopen we aan als je dat onderdeel «Europa» er misschien niet in hebt zitten?

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor de beantwoording. De staatssteunmelding zal natuurlijk even tijd in beslag nemen. Ik zag dat de Europese Commissie al meer ruimte aan lidstaten heeft geboden om daar invulling aan te geven, vanwege de crisis. Biedt dat ook kansen voor de Onderwegpas, zodat die sneller kan worden ingevoerd?

Staatssecretaris **Bertram**:

En détail overvraagt u me, maar ik merk wel, op allerlei andere dossiers, dat ook in Brussel het besef heel erg doorklinkt dat er maatregelen genomen moeten worden. Het zou dus zomaar kunnen dat het, als het wel een safe product is, net een andere waardering krijgt. Het was toen kantje boord of we die pas uiteindelijk zouden laten doorgaan of niet en het zou zomaar kunnen dat het nu de andere kant op valt.

De **voorzitter**:

Dan zie ik geen interrupties meer. Volgens mij zijn we nog steeds bij het blokje betaalbaarheid, of had u dat blok afgerond?

Staatssecretaris **Bertram**:  
Ja, dat had ik afgerond.

De **voorzitter**:  
Dan gaan we naar het volgende blokje: sociale veiligheid.

Staatssecretaris **Bertram**:  
Voorzitter. Ik heb in een ander debat gezegd: het ov is geen rustig bezit. Het rapportcijfer van 7.8 is een groot compliment aan iedereen die in het ov werkzaam is. Als je dat voor elkaar krijgt met z'n allen, is dat natuurlijk een hoge waardering. Tegelijkertijd – daar heeft u mij in uw eerste termijn van dit commissiedebat op gewezen – zijn er denk ik twee grote problemen, die ik nu zou willen benoemen. Aan de ene kant is dat de sociale veiligheid van werknemers. Als een NS-medewerker drie keer per dag met agressie te maken heeft, kun je dat gewoon niet toestaan; dan moet je dat hoog op je prioriteitenlijst zetten. Ik heb nog maar met zo weinig mensen gesproken, maar dit springt er wel uit. Dat is dus in ieder geval iets voor mij om hoog op de prioriteitenlijst te zetten. Aan de andere kant zie ik dat sommige groepen, zoals jonge vrouwen, het lastig vinden om na 19.00 uur met het ov te gaan. Dat is een grote categorie. Er zijn dus, denk ik, redenen genoeg, in ieder geval voor mij, om sociale veiligheid hoog op de agenda te zetten.

Nou zijn er al veel maatregelen genomen: hogere boetes, camera's. Ik was maandag in de meldkamer van de NS. Voor een deel kunnen ze in de treinen zelf kijken. Als je in de app aangeeft dat er iets bij jou in de trein gebeurt, dan kunnen ze in de meldkamer zien waar het is en kunnen ze een conducteur activeren of een andere maatregel treffen. In ieder geval kunnen ze dan beoordelen wat er precies loos is. Dat is nog niet overal zo, maar het is wel belangrijk om te noemen dat door de NS maar ook door de andere vervoersmaatschappijen maatregelen worden getroffen. Neem bodycams. Hopelijk mag ik volgende week de eerste gaan toewijzen aan de eerste conducteur. Ik denk dat dat goed is. Van conducteurs die ik heb gesproken, heb ik namelijk gehoord dat dat hen echt helpt. Alles wat helpt, moeten we doen en daar horen die bodycams ook bij. Ons hele programma veilige stations helpt. Daarbij gaat het niet alleen om het upgraden van de stations, maar ook over hoe je ervoor kunt zorgen dat stations voor alle categorieën – mensen met een fysieke beperking, jonge vrouwen die het best lastig vinden om na 19.00 uur de trein te nemen, zoals we in de cijfers zien – aantrekkelijk genoeg zijn. Hoe kun je dat gevoel van onveiligheid wegnemen? Ik noem ook apps.

Mijn conclusie is echter, en dat was natuurlijk ook uw conclusie in de eerste termijn, dat het niet genoeg is. In de tekst van het coalitieakkoord staat ook dat overlastgevers moeten worden aangepakt, dat de boa's toegang moeten krijgen tot het vreemdelingenregister, en onder voorwaarden de strafrechtketen, en dat de Rotterdamse pilot moet worden uitgerold. Ik ben van plan het volgende te doen. Omdat ik acht weken geleden nog op een ander plekje zat, weet ik dat het soms heel lastig is om registers ontsloten te krijgen. Daarvoor moet je wetten wijzigen. Ik wilde daar nog eens heel goed over spreken met de collega van JenV en ook de collega van AenM. Dat heb ik inmiddels gedaan en we hebben ook afgesproken dat we dat gezamenlijk, uiteraard, doen. We zijn bezig met het convenant sociale veiligheid. Daar zitten alle partijen in. Ik wil dat daarin ook de uitwerking van het regeerakkoord een plek krijgt, maar dan wel zo concreet mogelijk.

Ik wil ook dat de suggesties ... Ik wil vooral wijzen op de suggesties van mevrouw Van der Plas, die als laatste aan het woord was. Zij heeft allerlei suggesties gedaan over alarmknoppen en dergelijke, concrete dingen die

je eventueel aan reizigers kunt geven en ook aan de werknemers van de vervoersbedrijven. In dat convenant sociale veiligheid, waar inmiddels al hard aan gewerkt wordt, wil ik op beide terreinen in actie komen, dus uitwerking van het regeerakkoord maar ook kijken naar wat je kunt doen qua kleinere maatregelen op stations, via apps of anderszins. Daar kom ik uiteraard met u over te spreken.

Misschien nog één toevoeging, voorzitter. De heer Goudzwaard zei: hoe kun je een boa helpen in een freezesituatie? Een boa zit op een station, hij ziet dat er iets gebeurt, maar mag eigenlijk niks doen. Dat vinden omstanders ook lastig. Ook dat is onderdeel van wat ik met de collega's wil bespreken. De boa heeft die bevoegdheid niet en daarmee wordt hij kwetsbaar als hij wel zou handelen. Toch voelt dat ongemakkelijk. U heeft op verschillende fronten suggesties gedaan die we wat mij betreft in dat convenant sociale veiligheid een plek moeten geven. We gaan dat interdepartementaal doen en uiteraard ook met alle betrokkenen. Er is al een hoop, maar ik vind dat hierop heel gericht actie moet komen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Het is goed dat de Staatssecretaris zo veel werk gaat maken van veiligheid. Ik hoop dat dat niet alleen op de agenda blijft staan, maar dat ze ook daadwerkelijk in actie gaat komen tegen al die mensen die zich niet weten te gedragen. Mijn vraag gaat over 14-jarigen, die zich wel moeten identificeren, geen rijbewijs hebben, geen vreemdeling zijn en nog geen strafblad hebben. Hoe kunnen we die mensen straks identificeren?

Staatssecretaris **Bertram**:

Volgens mij is dit gewoon een van de problemen waar ik mee aan de slag moet, want je kunt die mensen nu inderdaad niet identificeren. Het zou heel bijzonder zijn als een 14-jarige een rijbewijs heeft; dan is er iets anders loos, zou ik denken. Ik ben wel heel erg blij dat we ook al met het rijbewijsregister aan de slag zijn, want dat betekent dat toch 12 miljoen personen zich in zo'n databank bevinden. Dat helpt de boa's; dat zeggen ze ook. Als je kijkt naar waar ze echt last van hebben, dan zijn er gewoon te onderscheiden categorieën. Die pak je soms wel met dat register en soms ook niet. Daar moeten we volgens mij goed naar kijken.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik ben het eens met de Staatssecretaris dat we de grootste groep eruit kunnen pikken als we die drie koppelingen gemaakt hebben. Ik wil de Staatssecretaris aanmoedigen om dat echt zo snel mogelijk te realiseren, zodat we die koppelingen hebben. Ik wil de Staatssecretaris ook meegeven: verzin wel iets voor de groep die we nu niet kunnen identificeren.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik beschouw dat allebei maar als een aanmoediging. Ik moet gewoon nagaan wat er wel en niet kan. Dit is juridisch gezien een van de meest ingewikkelde dingen. Het is ook door de conducteurs aangegeven. Het is een categorie. Ik wil vooral voor de categorieën die je niet met het rijbewijsregister pakt, kijken: welke registers heb je dan en wat moet je daarvoor doen? Een boa heeft natuurlijk een andere bevoegdheid dan de politie. Ik hoorde laatst iemand verzuchten: hadden we de spoorwegpolitie nog maar. Die hebben we niet meer. Ik snapte dat wel, want die boa moet natuurlijk wachten op de politie. De politie denkt: ik heb ook andere dingen te doen. Dat is de praktijk van alledag. Kortom, ik ga, met het gegeven dat een boa een andere positie heeft dan de politie zelf, aan de slag door te bekijken welke mogelijkheid er zou kunnen zijn om bij bepaalde bestanden te komen.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Dan ga ik meneer Goudzwaard helpen als het gaat om de spoorwegpolitie. Als ik het mij goed herinner, was het een motie van meneer Eerdmans waarin hij ervoor pleitte om een pilot met de spoorwegpolitie op te starten op het traject Zwolle-Emmen. Naar mijn weten is er nog steeds geen pilot gestart met die spoorwegpolitie tussen Zwolle en Emmen. Mijn vraag is dus: waarom niet? Als we zo graag willen, voer die motie dan uit, zeg ik tegen het kabinet.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dan zegt het kabinet nu dat het even naar die motie wil kijken om te zien wat er precies in staat en wat er met die motie gebeurd is, want ik heb dat niet paraat. Daar kom ik in de tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

De heer Huidekooper, dan de heer Goudzwaard en daarna de heer Jumelet.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik had de Staatssecretaris in de eerste termijn gevraagd of zij het zinvol zou achten om minimumvoorwaarden voor sociale veiligheid te verkennen. In de beantwoording daarvan gaat ze erop in dat die er zijn in de HRN, maar ik vroeg eigenlijk of dat ook breder kan. Kunnen we in dat akkoord sociale veiligheid straks met elkaar vaststellen «dit is wat we minimaal belangrijk vinden om te zorgen voor sociale veiligheid» en dat ook vertalen naar alle treinen die met open toegang rijden en voor bussen et cetera? Ik zou daar dus nog graag een reactie op willen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het lijkt mij in ieder geval een zeer zinnige suggestie, dus ik neem het mee in de discussies die we met andere partijen hebben. Dat is natuurlijk nog geen garantie, maar het is ook logisch dat je probeert zo ver mogelijk uit te rollen wat je echt minimaal zou willen aan sociale veiligheid. Dit is dus zonder garantie. Ik hoorde dat hier al gefluisterd werd dat het mogelijk kerwijs met een wijziging van een wet zou kunnen, maar volgens mij moeten we eerst inderdaad even dat gesprek voeren om te bepalen wat je echt geregeld wil hebben en dan de volgende stap zetten.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik wil alleen aangeven dat ik blij ben om dat te horen. Ik geef de Staatssecretaris ook graag die ruimte. Het gaat mijn fractie er natuurlijk om dat we moeten voorkomen dat er straks grote verschillen ontstaan en dat de ene vervoerder dit heel proactief oppakt en de andere niet. Uiteindelijk moet sociale veiligheid wat ons betreft in al het openbaar vervoer, of het nou gaat om de bus of de trein, geborgd zijn.

De **voorzitter**:

Waar u «HRN» zei, bedoelde u het hoofdrailnet. Ja, oké.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Om even terug te komen op wat de heer Heutink zei: die motie is voor zover ik weet wel uitgevoerd. De pilot is ook succesvol gebleken. Dan is het natuurlijk heel erg bemoedigend dat de Staatssecretaris zegt dat het haar ook wel wat lijkt, dus ik hoop dat de Staatssecretaris ook bereid is om dat op te nemen met het kabinet. Ik krijg graag een korte reflectie daarop.

Maar ik heb ook een vraag over iets wat ik in de eerste termijn ook heb genoemd, namelijk de drie-eenheid van het rijbewijsregister, de Basis

Voorziening Vreemdelingen en de strafrechtketendatabank. Die drie zijn heel belangrijk. We hebben een technische briefing of een rondetafelgesprek gehad waarin de FNV zei: jongens, we zijn hier nou al drie jaar mee bezig; we moeten doorpakken, want het gaat straks een keer mis. Dan lees ik in de schriftelijke beantwoording van de Staatssecretaris dat een wetswijziging de best mogelijke inbedding zou zijn en dat die, daar waar nodig, in samenspraak met JenV wordt verkend en voorbereid. Ja, «verkend en voorbereid»: ik kan me moeilijk voorstellen waarom we na drie jaar nog steeds in die fase zitten. Kunt u daarop reageren, Staatssecretaris?

**De voorzitter:**

Dat waren twee interrupties. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram:**

Misschien nog even over de spoorwegpolitie. Ik meldde dat omdat ik van sommigen een soort verzuchting hoorde: hadden we nog maar spoorwegpolitie. We hebben die niet meer en het is maar zeer de vraag of, als we teruggaan ... Ik wil nog wel even naar die motie kijken om te zien wat dit precies zou betekenen. In mijn betoog ging het mij er vooral om dat een boa echt een andere bevoegdheid heeft dan de politie. In de meeste gevallen moeten ze dus wachten tot de politie komt. Dat betekent tijdverlies. Dat betekent dat je een boa soms in een heel lastige positie houdt, terwijl hij eigenlijk zelf niet veel mag. Dat is volgens mij het kernprobleem dat opgelost moet worden.

Dan kom ik eigenlijk vanzelf bij uw tweede vraag: wat is nou het probleem? Dat moet ik dus wel met de collega's van met name JenV en AenM bespreken. Wat ik in ieder geval nog weet vanuit mijn vorige plek, is dat het openstellen van registers vaak enorm lastig is. Het gaat om: wie mag er wel in kijken en wie mag er niet in kijken? Dat betekent ook dat het allerlei juridische repercussies heeft. Daar moet je waarborgen voor hebben. Een boa heeft een andere bevoegdheid en is echt geen politie. Dat willen we ook niet. Dat heeft consequenties voor wie er wel in zo'n register mag kijken en wie niet. Het is tenslotte wel in het regeerakkoord opgenomen, dus ik wil met de collega's nog een keer bekijken wat de snelste weg is die naar Rome leidt. Ik ben het met de commissie, en dus ook met de heer Goudzwaard, eens dat het rijbewijsregister een belangrijke stap is. Dat denk ik serieus, want dat hadden we nog niet. Ook de vervoerders zien het als een belangrijke stap. Maar er zijn natuurlijk reizigers die geen rijbewijs hebben en die dus ... Nou ja, goed, volgens mij begrijpen we elkaar. Dat is precies het gesprek dat ik op de beide departementen nodig heb.

**De heer Goudzwaard (JA21):**

Dan wou ik kort nog even terugkomen bij de Staatssecretaris. Ik lees in de schriftelijke antwoorden terug dat er een aantal zaken worden verkend en voorbereid. Ik gaf net ook al aan dat we bij rondetafelgesprekken gehoord hebben hoe ongelofelijk belangrijk het is dat boa's toegang krijgen tot meerdere systemen, die drie-eenheid. Natuurlijk gaat dat altijd gepaard met bedenken wat er allemaal mis kan gaan. Daar zijn we als land zeer goed in. Maar wat kan er allemaal wel niet misgaan in die trein? Dat gebeurt ook dag op dag. Dan kan ik nog steeds niet bevatten dat er na al die jaren wordt gezegd: we gaan in verkenning en in voorbereiding. Dan vraag ik de Staatssecretaris: er is toch gewoon een deugdelijk overdrachtsmoment geweest richting u? Want dit is niet de eerste keer dat zoiets wordt genoemd.

**De voorzitter:**

Dat was uw laatste interruptie.

Staatssecretaris **Bertram**:

Nee, dat is zeker niet de eerste keer en de overdracht is deugdelijk gegaan, maar ik heb hier natuurlijk met collega's te maken. Ik heb met hen afgesproken dat wij gezamenlijk zo ver mogelijk willen komen met wat in het regeerakkoord staat. Tegelijkertijd – dat zeg ik ook omdat ik zelf het vreemdelingenregister behoorlijk goed ken – is tamelijk minutieus geregeld wie wanneer waar in mag kijken. U heeft gelijk: dat kan ook te maken krijgen met hoe wij het in dit land geregeld hebben. Maar dat is wel de situatie en dat is het gesprek dat ik moet hebben. Met het convenant sociale veiligheid zijn we druk doende. Ik beloof u – als dat helpt, voorzitter – dat ik echt wil proberen om daar zo ver mogelijk mee te komen, zodat ik ook uw commissie mee kan nemen in hoe we het regeerakkoord kunnen uitvoeren.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik zat op dezelfde vraag te broeden: hoe gaan we dat nou zo snel mogelijk doen als het gaat om het vreemdelingenregister en de database voor de strafrechtketen? Die vraag kan ik kort samenvatten: ik zou heel graag een tijdpad hebben, want, nogmaals, in de beantwoording is het wat opengelaten. Ik kan me voorstellen dat we juist ook met elkaar als Kamer hier toch de urgentie neerleggen. Nog een tweede vraag daaraan gekoppeld. Er wordt melding gemaakt van de bodycams. Ik begrijp dat die bij Arriva al worden ingezet. Zijn er al lessen die we met elkaar kunnen leren als het gaat om de inzet van bodycams?

De **voorzitter**:

Ook u bent door uw interrupties heen.

Staatssecretaris **Bertram**:

We hebben nog niet echt een evaluatie van de bodycams, maar ik hoop er volgende week wel zelf, wanneer ik live aanwezig ben, in ieder geval weer wat meer over te horen. Zodra dat wel zo is, laat ik dat weten. In ieder geval haal ik uit de gesprekken op dat die bodycam echt belangrijk is, bijvoorbeeld op het moment dat je in de trein bent. Daarmee heb je uiteindelijk toch meer instrumenten ter beschikking. U vroeg mij ook naar het tijdpad. Geef mij heel even tijd, dan kom ik met dat tijdpad naar uw commissie. Dat doe ik dan wel binnen het kader van het convenant dat ik aan het maken ben, want daar moet het uiteindelijk een plek in krijgen. Maar daarmee kom ik met een tijdpad, en dan speciaal gericht op die registers.

De **voorzitter**:

Kunnen wij dit als een toezegging beschouwen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat tijdpad zeker, ja.

De heer **Schutz** (VVD):

In aanvulling op de heer Huidekooper en de heer Goudzwaard heb ik een aanmoediging voor de Staatssecretaris. In veel van de antwoorden op de vragen en ook in de beschouwing die u vandaag geeft, wordt er vanuit het systeem gedacht. Tijdens het rondetafelgesprek hebben we gehoord en begrepen dat er geen quick fix is en dat er heel veel pleisters te plakken zijn of juist eraf te trekken zijn. Gezien die veelheid aan oplossingen wil ik eigenlijk aan de Staatssecretaris vragen om met haar collega's van de andere departementen – ik ben jurist genoeg om te weten dat je het met meerdere disciplines moet doen en dat de wet nu eenmaal leidend is – de opgave vooral buiten het systeem te benaderen, in de zin van wat we op te lossen hebben. Daar moeten we de oplossing bij zoeken en vervolgens de conclusie trekken: nou, daar hebben we een wetswijziging voor nodig.

Dat in plaats van dat we alleen maar vanuit die wet denken. We hebben met elkaar een enorm socialeveiligheidsprobleem op te lossen. De helft van Nederland wil na 19.00 uur niet meer in de trein of misschien niet in de bus, omdat ze zich niet veilig voelen. U gaf dat net zelf aan. Dus we hebben een grote opgave. Laten we daarin de oplossing zoeken en dan kijken hoe we het gaan regelen, alstublieft.

**De voorzitter:**

Deze interruptie telt als twee interrupties, maar zij was ook heel echt heel lang. Als ik twee keer 30 seconden zou doen, had u alle interrupties opgebruikt. Ik vraag de leden wel om de vragen kort en bondig te houden.

**Staatssecretaris Bertram:**

Elke aanmoediging kan ik goed gebruiken, want ik denk dat in de gesprekken met de collega's precies het punt dat u beschrijft ... Het is een lastige, systemische discussie. Dat ben ik direct met u eens. Ik ben het ook met u eens dat het uiteindelijk moet gaan om het oplossen van het probleem waarmee mensen nu dagelijks te maken hebben en waarvan u als commissie, maar ik ook als Staatssecretaris zeg: dit kan niet; hier moet een oplossing voor komen. Dat is ook reden om in dat convenant niet alleen mee te nemen wat er in het regeerakkoord staat – dat is belangrijk – maar om ook praktische oplossingen mee te nemen, bijvoorbeeld apps en anderszins, dus om alles te doen wat kan helpen om de veiligheid groter te maken. Ik wil dus ook via de praktische kant proberen op te halen wat we nog meer kunnen doen.

**De heer Heutink (Groep Markuszower):**

Ik begrijp van de heer Goudzwaard dat de motie ten aanzien van de spoorwegpolitie is uitgevoerd. Alleen, wat er gebeurt, is dat er drie politieagenten zijn meegereisd op de trein, terwijl de motie vraagt om een speciale politie-eenheid die zich richt op agressie en zwartrijders in de trein en rondom de perrons. U doet de heer Goudzwaard toch echt tekort als u zegt dat die motie is uitgevoerd. Die is veel breder dan dat. Mijn vraag is of het tijdelijk mee laten reizen van drie agenten op die trein de uitwerking van die motie is geweest. Of doen we onszelf nu tekort omdat we het eigenlijk veel groter en breder hadden moeten aanpakken? Wil de Staatssecretaris dat meenemen in haar beantwoording in tweede termijn?

**De voorzitter:**

Dat was uw laatste interruptie. Het woord is aan de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Bertram:**

Wij zoeken 'm zo snel mogelijk op.

**De voorzitter:**

Ik zie verder geen interrupties meer. We waren nog bezig met het blokje sociale veiligheid. Of had u dat ook helemaal afgerond? Oké. Sorry, de heer De Hoop heeft nog een interruptie.

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

Ik had gedacht dat er misschien nog iets over toegankelijkheid zou komen. Daar heb ik nog een aantal vragen over gesteld. Anders doe ik dat nu. Ik las in de schriftelijke beantwoording dat de Staatssecretaris schetste dat een heel aantal van de bushaltes niet voor 2047 volledig toegankelijk is. Ik vroeg me af of de Staatssecretaris vindt dat dat in lijn is met het VN-verdrag Handicap.

**Staatssecretaris Bertram:**

Als ik het me goed herinner, hebben we gezegd dat het in 2040 is. Tegelijkertijd betekent het als je bezig bent met een aantal werkzaam-

heden, dat het zou kunnen zijn dat je er bij bushaltes iets langer over doet. Dat moet overigens nog blijken, maar er is wel met alle partijen gezegd: het zou zo kunnen zijn dat sommige dingen echt iets langer in de tijd doorlopen, maar we houden wel vast aan 2040. Rondom de bushaltes moeten we zien hoe zich dat ontwikkelt.

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

Ik las begin dit jaar – daar heb ik samen met D66 ook schriftelijke vragen over gesteld – dat zes van de tien bushaltes in Nederland niet toegankelijk zijn. Dat baart mij echt wel grote zorgen. Een van de gemeenten zei ook: het is een afweging om die investeringen niet te doen, omdat er zo weinig mensen met die bus reizen. Volgens mij is dat niet in lijn met hoe wij onze rechten voor mensen met een beperking in Nederland opgesteld hebben. De vraag aan de Staatssecretaris is dus: gaat zij op korte termijn in gesprek met deze gemeenten om dat te veranderen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zal dit zeker in de gesprekken met de medeoverheden opnemen. Wel is het zo dat het de bevoegdheid van het lokaal en het provinciaal gezag is, afhankelijk van waar je bent, om hier uiteindelijk ook iets mee te doen. Maar u kunt ervan op aan dat sociale veiligheid en toegankelijkheid uiteraard standaard onderdeel zijn van de gesprekken die we hebben. Dan kunnen we het ook samen afwegen.

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

Waarom ik hier zo op aansla, is omdat wij twee, drie jaar geleden artikel 1 van de Grondwet hebben gewijzigd om beperkingen ook een van de discriminatiegronden te laten zijn. Dat VN-verdrag Handicap is aangepast om de mensen te helpen die dat nodig hebben. Als je met een beperking volledig afhankelijk bent van het openbaar vervoer, dan betekent dat nogal wat als je tot 2047 moet wachten, want je kunt geen kant op. Ik vind het eigenlijk onacceptabel dat op zo veel plekken in Nederland daar geen belangrijke stappen in worden genomen. Ik wil één schrijnend voorbeeld schetsen: de gemeente Lopik. 95% van de bushaltes is daar ontoegankelijk. Zo zijn er nog heel veel van dat soort plattelandsgemeenten in Nederland – want daar hebben we het vooral over – waar mensen met een handicap bijna geen kant op kunnen. Ik zou wel van de Staatssecretaris graag voor de zomer nog een brief willen over welke extra stappen zij met dat soort kleine plattelandsgemeenten zou kunnen zetten om sneller die haltes toegankelijk te maken. Voorzitter, ik weet dat deze interruptie wat langer was, maar dat is ook omdat ik dit een heel belangrijk punt vind waarop we niet verder komen met elkaar. Ik zou daar graag toch extra actie op willen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zal dit onderwerp zeker ook bespreken als ik met de medeoverheden en uiteraard met de vervoerders om tafel zit. Ik kan in ieder geval toezeggen dat ik, als dat na de zomer mag, in een brief uiteenzet hoe het op dit moment staat met de toegankelijkheid en wat mijn waarneming is gelet op de gesprekken die ik heb gevoerd.

De **voorzitter**:

U bent door de interrupties heen, meneer De Hoop, dus u kunt uw vragen verder stellen in de tweede termijn. Ik wil wel aan u vragen of u het voorzitterschap even wilt overnemen, omdat ik in dit blokje ook nog een aanvullende vraag voor de Staatssecretaris heb namens mijn fractie.

## **Voorzitter: De Hoop**

**De voorzitter:**

Dan geef ik nu mevrouw Van der Plas van de BBB-fractie het woord.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik had nog een aanvullende vraag. In 2022 is de NS begonnen met een hele grote campagne omdat er een enorm groot tekort was aan conducteurs en machinisten. Ik heb de vraag gesteld of zo'n campagne er ook kan komen voor medewerkers veiligheid en service, om mensen aan te trekken. Daar heeft de Staatssecretaris op geantwoord dat dit de volle aandacht heeft, maar mijn vraag is eigenlijk of het kán. Kan er zo'n campagne komen?

**De voorzitter:**

Het woord is aan de Staatssecretaris. Ik wijs mevrouw Van der Plas erop dat zij met deze interruptie zelf ook de 30 seconden is gepasseerd!

(Hilariteit)

Staatssecretaris **Bertram:**

Misschien kan ik, via de voorzitter, tegen mevrouw Van der Plas zeggen dat ik dit met de NS zal opnemen. De NS vindt dit natuurlijk belangrijk genoeg. Het is voor hen ook een probleem dus ze doen er echt alles aan, maar ik zal dit zeker in de gesprekken met de NS op tafel leggen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Mag ik dat als een toezegging beschouwen en u vragen om daarover ook terug te koppelen naar de Kamer?

**De voorzitter:**

Ik zie de Staatssecretaris knikken. Dan kijk ik naar mevrouw Van der Plas. Heeft zij nog een vervolginerruptie of wil zij het voorzitterschap terug? Dat laatste is het geval. Ik draag het voorzitterschap dus weer aan mevrouw Van der Plas over.

## **Voorzitter: Van der Plas**

**De voorzitter:**

Dank u voor het uitstekende voorzitterschap, meneer De Hoop. Dan gaan we naar het volgende blokje, over innovaties.

Staatssecretaris **Bertram:**

Nee hoor. Ik heb mijn prioriteiten aangegeven en gezegd dat ik op twee punten extra wilde ingaan. Dat waren de betaalbaarheid, uiteraard, en de sociale veiligheid. Ik had namelijk het gevoel dat de innovaties onder-tussen ook wel terugkwamen in de beantwoording op andere onderdelen.

**De voorzitter:**

Ja. Dan zijn we inderdaad klaar met de eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik kijk even naar de leden. Vanmiddag zijn er nog stemmingen. We weten alleen niet precies hoe laat dat zal zijn. Mijn voorstel zou dus zijn om nu door te gaan met de tweede termijn, zodat de kans groot is dat we dit debat kunnen afronden vóór de stemmingen. Anders moeten we het debat namelijk vanmiddag weer gaan onderbreken voor de stemmingen. Sorry, Staatssecretaris, u moet de microfoon even uitzetten. Voor de mensen thuis: de microfoons zijn gekoppeld aan de camera's, dus het is een beetje verwarrend voor het beeld als er twee microfoons aanstaan. Ik kijk nu even naar de Kamer. Kunnen we gelijk de tweede termijn gaan

doen? Dat kan, zie ik. Dan gaan we dat doen. Ik geef het woord aan de heer De Hoop.

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

Dank u wel, voorzitter. Allereerst wil ik graag een tweeminutendebat aanvragen. Afhankelijk van wat er in de brief van maandag staat, zal mijn fractie nog de afweging maken of dat tweeminutendebat nog voor het meireces gevoerd moet worden.

Ik heb nog een aantal punten. Allereerst de betaalbaarheid. Ik was blij dat de Staatssecretaris schetste dat er best wel mogelijkheden zijn om stappen te zetten, bijvoorbeeld door de prijs van de Dal Vrij-kaart van de NS te verlagen. Ik denk dat het belangrijk is dat wij daarover de komende weken met elkaar het debat voeren in de Kamer.

Over de toezegging die de Staatssecretaris net deed over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is mijn vraag aan haar of ze daarbij dan specifiek naar de kleinere gemeentes wil kijken en of ze ook het gesprek met DOVA wil voeren, die dat onderzoek samen met RTV Oost heeft gedaan.

Ik had ook nog een resterende vraag over de Lelylijn. Daar schetst de Staatssecretaris een aantal dingen, allereerst dat de reflectie op het rapport van Knot nog komt en dat we daarop wachten totdat het afwegingskader er is. Ik vind dat best wel een lange termijn, ook wetende dat de Staatssecretaris zelf verzocht heeft om het rapport van Knot. Ik vind eigenlijk wel dat wij daar voor de zomer duidelijkheid over moeten hebben. Als de afwegingskaders pas na de zomer komen, vind ik dat problematisch. Ook over de mogelijkheden van gesprekken in Europa is de Staatssecretaris niet heel enthousiast, met name waar het om Duitsland gaat. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat het ook financiële consequenties heeft als Duitsland daar niet enthousiast voor is? Graag daar nog een reflectie op.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter. Als je de antwoorden schriftelijk toegezonden krijgt, slaat dat toch wel een beetje het debat dood. Toch wil ik de Staatssecretaris daarvoor bedanken. Ik hoop maar dat de Staatssecretaris is uitgenodigd bij de ministerraad morgen. In de media hebben we gelezen wat het steunpakket gaat zijn. Als het dat gaat zijn – of dat zo is, kan de Staatssecretaris ook niet zeggen – wordt het toch wel een fooi voor de Nederlander. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris is uitgenodigd bij de ministerraad, zodat ze kan knokken om het ov tijdelijk veel en veel goedkoper te maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Heutink. Dan geef ik het woord aan de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik doe een indringende oproep over het antwoord op de vraag of ov-ba's ernstige situaties mogen bevriezen. Voor mij zijn dit geen overwegingen die in de commissie voor J&V thuishoren. Wel sta ik stil bij het gevolg van het antwoord, namelijk een mogelijke ernstige leemte in de sociale veiligheid in het ov. Mijn vraag ging over de situaties waarin ov-ba's ter plaatse aanwezig zijn op ov-locaties maar de politieagenten niet, omdat zij elders hun goede werk doen. Ba's hebben nu duidelijkheid. Het is niet de door hen gewenste, maar ze hebben wel duidelijkheid. Bevriezen buiten je domein doe je enkel en hooguit met je stem. Maar hoe doe je dat effectief? Hoe leg je als ov-ba aan het publiek

uit dat je er in bepaalde gevallen wel bij staat maar niets kunt? Hoe leg je dat uit aan een slachtoffer?

Voorzitter. Ik vraag een toezegging van de Staatssecretaris. Ik vraag vóór het zomerreces, als richtinggevende stand van zaken en met het oog op het convenant waar ik de Staatssecretaris al even over sprak, in een Kamerbrief te mogen lezen hoe het kabinet borgt dat er geen enkele afbreuk wordt gedaan aan het niveau van de sociale veiligheid in of om het ov, dus dat er geen leemte is van ov-boa's die soms in de directe nabijheid zijn maar niets mogen, terwijl er politieagenten zijn die wél bevoegd zijn maar die elders zijn. Dat zijn situaties waarin daders vrij spel lijken te hebben. Hoe gaat de exclusief bevoegde politie in dat gat voorzien? Ik ontvang graag een Kamerbrief zonder slagen om de arm over capaciteit en prioriteit. Anders maken reizigers, het ov-personeel en wij ons terecht zorgen over de sociale veiligheid, en voelen ov-boa's terecht frustratie omdat zij niet veel kunnen betekenen als het er qua veiligheid echt op aankomt. Onbegrip van publiek en slachtoffers is dan hun onterechte deel. Dan verliest de sociale veiligheid in het ov.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Schutz. Dan geef ik het woord aan de heer Huidekooper.

**De heer Huidekooper (D66):**

Dank, voorzitter. Het is al gezegd, maar de onrust in het Midden-Oosten raakt de Nederlander direct in de portemonnee: aan de pomp, maar ook zeker bij de incheckpaal. Voor D66 is het belangrijk dat mobiliteit betaalbaar blijft. Je moet immers, ook tijdens een energieschok, betaalbaar naar je werk of studie kunnen. Ik juich toe dat de Staatssecretaris in actie komt en gaat kijken naar gerichte steun voor de mensen die die het hardst nodig hebben. Dat is natuurlijk de eerste verdedigingslinie. Tegelijkertijd kan deze crisis ook langer gaan duren en kan ook de middenklasse hard worden geraakt. De Staatssecretaris is aan het inventariseren, maar ik zou ook tegen haar willen zeggen dat we het wiel niet opnieuw hoeven uit te vinden. Het instrument is er al. De heer De Hoop noemde al een instrument, maar we hebben ook nog het Dal Voordeelabonnement. Voor jongeren is dit al gratis. D66 zegt: «Trek dit dan door naar alle Nederlanders op het moment dat dat nodig is. Maak dat abonnement gratis.» Maar misschien is de 40% korting die daarop zit nog niet genoeg als die crisis nog langer en dieper ingrijpt in ons leven. Laten we dus ook ambitieuzer zijn; laten we kijken of we daar 60% korting van kunnen maken. Dat is direct uitvoerbaar, want het instrument bestaat al, het is sociaal omdat de rekening voor de reiziger gehalveerd wordt, en het is efficiënt door een betere spreiding over de dag. De Staatssecretaris geeft aan dat ze werkt aan een pakket. Kan zij ook deze optie, die dus al bestaat, concreet uitwerken en die uitwerking uiterlijk voor de zomer aan de Kamer presenteren?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dat levert wat vragen op bij de andere Kamerleden. Ik geef eerst het woord aan mevrouw Beckerman, dan aan de heer Heutink en dan aan de heer De Hoop.

**Mevrouw Beckerman (SP):**

Ik vind dit op zich heel hoopvol klinken. Ik ben er ook heel erg voorstander van om niet alleen voor minima te kijken maar veel breder, eigenlijk voor iedereen. Het gaat ook om de manier waarop je ov betaalt. Mijn vraag ziet ook een beetje op dat dal. Gaan we voor mensen die de auto nemen nou

wel maatregelen treffen voor de hele dag en mensen die met het ov willen alleen in de daltijden tegemoetkomen? Ik vind dat wel lastig.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dat is natuurlijk een ingewikkelde. Natuurlijk geven ook de vervoersbedrijven aan dat er in de spits al veel druk op het systeem staat en dat betere spreiding kan helpen. Ik verwacht daarin natuurlijk ook dat werkgevers gaan kijken of het mogelijk is om werktijden aan te passen zodat werknemers buiten de spits kunnen reizen en dat ze kijken of ze hun medewerkers een passende mobiliteitsoplossing kunnen bieden, bijvoorbeeld een ov-kaart, als het toch in die spits moet.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

De belangrijkste vraag is natuurlijk de volgende. Morgen komt er een pakket; er is al veel gelekt. We hebben wel maatregelen gezien voor de auto, ook buiten de spits. De vraag is of D66 als grootste partij toch akkoord gaat met een pakket waar dit ov-voorstel en alle voorstellen die de heer Huidekooper doet, niet in zouden zitten.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik vind het ingewikkeld om mijn akkoord te geven op een pakket dat wij nog niet kennen en nog niet hebben gezien. Voor D66 staat vast dat er iets moet gebeuren om de betaalbaarheid van het leven te garanderen en dat we daarbij gerichte maatregelen moeten nemen. Ik zal ook zeker kijken naar wat er over het ov in dat pakket gaat zitten. Dat gaan we zien.

De **voorzitter**:

Mevrouw Beckerman, afrondend, kort.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dat snap ik. Aan de andere kant zegt deze Staatssecretaris: ik heb heel weinig eigen geld. We zien wel dat er een pakket komt van een miljard. Waar vindt D66 dat dat vandaan moet komen? Moet het binnen deze begroting of kan het ook daarbuiten?

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik zou ook hierop willen zeggen: laten we eerst het voorstel van het pakket afwachten, inclusief de dekking die daarbij zit. In de kranten heb ik gelezen – daar moet ik nu op af gaan – dat er misschien geld naar voren kan worden gehaald. Er zijn dus verschillende opties denkbaar. Ik wil het pas beoordelen als ik het heb gezien.

De **voorzitter**:

Ik wijs de leden erop dat hier volgende week een debat over gevoerd wordt, maar ik kan me voorstellen dat er vragen zijn aan de coalitiepartij, in de vorm van de heer Huidekooper.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Wij doen vast een opwarmertje voor volgende week. Ik heb een vraag aan D66. Het zijn mooie woorden van D66 als het gaat om betaalbaarheid. Je zou er bijna op gaan stemmen als je die zo hoort. Alleen blijken die woorden vaak niet waar te zijn. D66 noemt natuurlijk ook de geweldige metafoor van tien nieuwe steden. We weten ook allemaal dat dat niet van de grond is gekomen. Mijn vraag is: hoe weten we dat dit niet de nieuwe metafoor van D66 is?

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik vind dat een beetje een flauwe vraag. Volgens mij is die ook buiten de orde van het debat, voorzitter. Volgens mij heeft de heer Heutink voor zijn

vorige partij de afgelopen twee jaar het land bestuurt en hebben we daar ook weinig resultaat van gezien. Daar hou ik het graag bij.

**De voorzitter:**

De heer Heutink. Probeer elkaar niet uit te lokken.

**De heer Heutink** (Groep Markuszower):

Neeneenee, maar dit is natuurlijk flauw. Feit is dat ik constateer dat D66 hier in deze zaal mooie woorden bezigt over betaalbaarheid in het ov en dat we zo meteen waarschijnlijk een flutpakket krijgen waar helemaal niemand wat aan heeft. Dat is meer mijn constatering en mijn verwachting. Mijn vraag is: kan D66 die verwachting temperen? Zegt D66: «Wij zijn de grootste coalitiepartij; wij leveren de premier. Ik ga me er hard voor maken in het kabinet om dit te fiksen? Sterker nog, ik ga mijn coalitiegenoten daar ook van overtuigen»? Of blijven het opnieuw mooie woorden, waarna we uiteindelijk moeten constateren dat D66 geen deuk in een pakje boter slaat? Dat is een terechte vraag. Ik vind dat D66 daar best antwoord op mag geven. Is het serieus en gaan ze hiervoor knokken of is dit een metafoor waar we uiteindelijk niets meer aan hebben?

**De voorzitter:**

Alle vragen zijn wat mij betreft altijd terecht, maar deze is wel buiten de orde van het commissiedebat dat we hebben gevoerd. Hier ontstaat eigenlijk nu weer een heel nieuw debat, terwijl we volgende week ook een groot plenair debat hebben over de betaalbaarheid. Dat zeg ik er even bij voor de volgende vragenstellers, zodat we hier nu niet een heel nieuw debat gaan aanhalen. Ik laat het toe, maar ik zeg alleen dat we vorige week een commissiedebat hebben gehad en dat we volgende week een groot debat hebben over betaalbaarheid. Ik laat het toe en vraag de heer Huidekooper om er kort op te reageren.

**De heer Huidekooper** (D66):

Volgens mij heb ik in dit debat, ook in de eerste termijn, duidelijk aangegeven wat onze inzet is. Wij vinden dat het openbaar vervoer betaalbaar en toegankelijk moet zijn en dat we vervoersarmoede moeten voorkomen, maar ik zeg er natuurlijk ook bij dat je publiek geld maar één keer uit kan geven. Deze crisis zou weleens wat langer kunnen gaan duren, dus we moeten er ook goed over nadenken op welke manier we iedere euro zo gericht mogelijk krijgen bij de groep die die het hardst nodig heeft. Daar zal ik het pakket van het kabinet op beoordelen.

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

Dan toch ook een vraag van mijn kant. Ik ben het eens met heel veel van wat de heer Huidekooper net namens D66 schetste, maar ik wil hem wel voorhouden dat wij hier met elkaar geen toeschouwers zijn. Wij hebben echt invloed en kunnen uitmaken waar het geld naartoe gaat. De heer Huidekooper kan hartstikke goed tellen; er zou een meerderheid kunnen zijn om echt iets te doen op het gebied van openbaar vervoer, zowel op korte termijn als op lange termijn. Ik ben bereid om samen te kijken hoe we dat kunnen doen, maar dan helpt het wel als de woordvoerder van de grootste partij van het land daar zijn nek voor uitsteekt. Ik denk dat de commissie daar ook een beetje naar op zoek is: wat kunnen we van u verwachten in de komende weken om daadwerkelijk wat te doen op het gebied van openbaar vervoer?

**De heer Huidekooper** (D66):

Dank voor de vraag. Ik denk dat de heer De Hoop en ik elkaar op dit thema heel goed kunnen vinden. Daarom heb ik hem vorige week, toen hij zijn idee in de commissie neerlegde, gevraagd wat hij precies bedoelde en of we samen op zouden kunnen trekken om dat mogelijk te maken. Die

uitgestoken hand is er dus absoluut. Ik proef ook de breed gedeelde wens van deze Kamer om het kabinet de opdracht mee te geven om iets aan betaalbaar ov te doen. Er zijn verschillende opties ter tafel gekomen. Ik heb er een paar genoemd en de heer De Hoop heeft er ook een paar genoemd. Ik zou heel graag willen zien dat het kabinet die gaat doorrekenen en dat we samen tot een meerderheid kunnen komen voor de optie die we kiezen.

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

Korte vraag. Dank voor dit antwoord. Volgens mij werd tijdens de beantwoording van de Staatssecretaris tijdens het debat ook duidelijk dat je bijvoorbeeld de prijzen van het Dal Vrij-product op verschillende manieren kan verlagen. Dat is echt iets wat op korte termijn zou kunnen. Voor de trein is er de hoofdrailnetconcessie, maar die heeft ook een doorwerking op regionale treinen. Voor de bus zou je dan nog iets extra's moeten doen, maar dat heeft echt wel invloed. Is de heer Huidekooper bereid om daar de komende week met onze fracties naar te kijken?

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik ben groot fan van koffie. Ik drink dat eigenlijk iets te vaak, dus ik stel voor dat de heer De Hoop en ik dat samen gaan drinken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Beckerman voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voorzitter. Ik ben sinds het eerste deel van het debat niet van mening veranderd. De betaalbaarheid van het openbaar vervoer moet beter. Op termijn willen wij gratis ov. Wij vinden dat het ov beschikbaar moet zijn voor iedereen en overal. We willen publiek ov en willen de privatisering terugdraaien. Ik denk dat die mening eigenlijk alleen nog maar sterker is geworden gezien de illegale oorlog in het Midden-Oosten en de impact die die hier nu al heeft. Daarom zouden we op korte en op lange termijn heel veel moeten gaan doen: ov nu onderdeel maken van het pakket waarmee het kabinet komt, investeren in ov en het verbeteren als echt alternatief voor de auto. Ik zie het kabinet eigenlijk nog nauwelijks bewegen. In het gelekte pakket zit helemaal niks voor het openbaar vervoer. In dit debat komt zelfs geen duidelijk ja op de meest sympathieke en vriendelijke voorstellen, zoals het klimaatticket, dat wij van harte steunen en dat een beetje lijkt op een tienertoer of zomertoer. Dat is echt een heel vriendelijk voorstel.

Voorzitter. De Staatssecretaris wacht het af. Er zijn nog geen concrete maatregelen en antwoorden. Het is daarom goed dat de heer De Hoop een tweeminutendebat heeft aangevraagd, want ik denk dat de Kamer daar wel mee zou moeten komen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Beckerman. Dan geef ik het woord aan de heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb volgens mij genoeg aangekaart over de problematiek waar de ov-boa's mee worden geconfronteerd en de toegang tot databanken, dus ik hoop echt dat de Kamer daar goed en frequent over wordt geïnformeerd.

Dan heb ik toch nog iets over autonoom ov. Het is goed om te horen dat daaraan gewerkt wordt, maar dan refereer ik, zoals in de eerste termijn, aan een artikel in De Telegraaf over de autonome bus van drie weken

geleden. Daarin stond dat producenten vooraf niet weten hoeveel het toelaten van nieuwe voertuigen kost en dat dat in andere landen wel zo is. In Nederland kost zoiets € 300.000 en in Duitsland € 20.000. Dan verliezen leveranciers van autonome bussen hun interesse en gaan ze over de grens kijken, zegt de directeur Reizigers van de Haagse stadsvervoerder HTM. Kan de Staatssecretaris voor ons duiden waar dat verschil in de vergelijking met Nederland in zit? Dat mag wat ons betreft ook in een gedetailleerde brief. Dan kunnen we eventuele voorstellen uitwerken. Tot slot. In de schriftelijke beantwoording zie ik staan dat het heel complex is en dat gedrag en techniek samenkomen. Tja, dat snappen we allemaal; dat doen andere landen ook. Maar ik lees ook: ik zal uw vraag overbrengen aan de Minister van IenW. Ik hoop toch dat het kabinet wat meer gaat samenwerken, want ook in de dunbevolkte gebieden zijn wij heel erg gebaat bij dit soort oplossingen. Dat wilde ik nog even kwijt. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Dan geef ik het woord aan de heer Jumelet.

**De heer Jumelet (CDA):**

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording, schriftelijk maar ook nu in de eerste termijn.

Dank voor de toezegging om ons in een tijdpad op de hoogte te houden van de toegang tot de registers en de database. Ik denk dat dit een ontzettend belangrijk thema is, zeker als het aan de orde komt binnen het thema van de sociale veiligheid. Net als alle andere partijen hecht het CDA er heel erg aan dat dat op die manier wordt ingevuld.

Voorzitter. Er is een onderzoek gaande naar de geldstromen. Ik denk dat we echt moeten kijken of het op een slimmere manier kan worden georganiseerd. Zeeland is een goed voorbeeld, dus ik wil ook graag daarover op de hoogte worden gehouden.

Een van de vragen die ik nog stelde maar die een beetje summier is beantwoord, ging over de vuile treinen, een onderwerp dat heel praktisch is maar soms ook te maken heeft met sociale veiligheid. Het bericht daarover maakte indruk op mij. Ik reis regelmatig met de trein en merk dat dit een thema is voor heel veel reizigers. Ik zou de Staatssecretaris hier wat meer op willen laten reflecteren. Wat gaan we er echt aan doen? Voorzitter. Dank u wel.

**Mevrouw Beckerman (SP):**

Gister is dat miljardpakket uitgelekt. Daar zit een maatregel in over de onbelaste kilometervergoeding voor automobilisten. We zien echter nog niks voor het openbaar vervoer en horen de Staatssecretaris zeggen dat ze niet heel veel financiële ruimte heeft om iets te doen voor het openbaar vervoer. Is het CDA met de SP van mening dat er echt ook maatregelen moeten worden genomen om het openbaar vervoer veel betaalbaarder te maken, iets wat het nu niet is?

**De heer Jumelet (CDA):**

Zoals de andere collega's net al hebben gezegd, is het lastig om te reageren op iets wat nog naar buiten moet komen via het kabinet. Ik heb het in de krant gelezen en constateer dat we de urgentie voor de korte termijn zien, en dat we dus benieuwd zijn waarmee het kabinet gaat komen. In de eerste termijn zei ik al «laten we kijken hoe we het slimmer kunnen organiseren.» Dat betekent inderdaad dat het wat langer gaat duren, maar daar zit misschien ook een oplossing; Zeeland is een mooi voorbeeld. Wat betreft de korte termijn zijn we echter net zo benieuwd als eenieder wat er uiteindelijk in het kabinetsberaad aan de orde komt en wat er dan maandag naar buiten komt.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

U hoeft niet te reageren op wat u in de krant leest, zeg ik tegen de heer Jumelet, want de Kamer heeft natuurlijk budgetrecht. Dat betekent dat als de Kamer een wens heeft om het openbaar vervoer betaalbaarder te maken – de ticketprijzen zijn omhooggeschoten – dat kan. Mijn vraag is dan ook niet of u in de toekomst wil kijken, maar of u in uw hart en hersenpan wil kijken. Wat wil het CDA nu doen voor de reizigers in het openbaar vervoer?

De heer **Jumelet** (CDA):

Het CDA staat voor een betaalbaar kaartje; laat ik dat dan maar gewoon zo zeggen. Dat betekent dat we met elkaar moeten bekijken hoe we dat realiseren. Dat hebben we ook ingebracht. Het kabinet gaat een besluit nemen over het pakket en dat zullen we horen. Ik stel in ieder geval vast dat we zelf ook kijken hoe het georganiseerd is. Ik hoorde de Staatssecretaris al zeggen dat in Zeeland met niet meer kosten een beter product is geleverd. Ik kijk echt naar de geldstromen, als het gaat om onderwijs – we hebben problemen gehad met de SOV, de openbaarvervoerkaart voor studenten – en als het gaat om de middelen die bij het ov terechtkomen vanuit lenW. Ik denk dat het heel belangrijk is om ook daar nog eens goed naar te kijken. Ik loop niet vooruit op de brief die gaat komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer El Abassi.

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

Voorzitter, dank. We hebben de beantwoording via de mail ontvangen. We lezen daarin vooral over uitstel en onderzoeken. Ondertussen betalen mensen zich blauw aan de pomp, worden taxichauffeurs klemgezet en stijgen de ov-prijzen harder en harder. Andere landen grijpen wel in. Nederland blijft afwachten. De vraag is dus niet of het kan, maar waarom dit kabinet ervoor kiest om niets te doen.

Voorzitter. Wij gaan bij het tweeminutendebat een aantal moties indienen waarmee we het kabinet en de Staatssecretaris willen helpen om toch een beweging te maken richting de mensen die het nu heel moeilijk hebben. Daarmee wil ik mijn bijdrage beëindigen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie zelf af van mijn tweede termijn. Ik kijk even naar de Staatssecretaris om te zien hoeveel tijd zij nodig heeft om nog wat vragen te beantwoorden. We zitten goed in de tijd, denk ik. We schorsen een kwartier. In de tussentijd kunnen we zelf even de benen strekken. We gaan verder om 13.05 uur.

De vergadering wordt van 12.49 uur tot 13.04 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. Welkom terug bij het debat Openbaar vervoer en taxi. In de tweede termijn zijn wat vragen gesteld. Die kan de Staatssecretaris nu beantwoorden. Ik vraag aan de leden om een klein beetje terughoudend te zijn en niet met heel veel interrupties te komen, want om 13.30 uur moet er worden gestemd en dan worden alle 150 Kamerleden geacht in de plenaire zaal te zitten. Ik wil dus om 13.25 uur afronden. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter. Ik ga proberen het zo snel mogelijk te doen. De heer De Hoop vroeg of ik bij het DOVA-gesprek de toegankelijkheid zou willen bespreken, met name als het gaat om kleinere gemeenten. Dat ga ik doen.

Voorzitter. De tweede vraag was of de reactie op het rapport-Knot over de Lelylijn voor de zomer zou kunnen komen. Dat kan ik niet toezeggen, want het is echt een ingewikkelde kwestie. We moeten 15 miljard zoeken. Het is dus best een ingewikkeld dossier. Ik ga het wel zo snel mogelijk doen. Dat was ook het antwoord dat ik had gegeven. Zo stond het er volgens mij in. Ik had dus niet «voor de zomer» of «na de zomer» gezegd, maar «zo snel mogelijk».

**De voorzitter:**

Mevrouw Bertram, u mag de microfoon even uitzetten, want de heer De Hoop heeft een vraag.

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

Dat is helder, maar dan concludeer ik dat het waarschijnlijk wel na de zomer wordt, tenzij ik de Staatssecretaris verkeerd begrepen heb. Ik heb wel een andere vraag: in het rapport-Knot staat heel duidelijk dat je eigenlijk 25 jaar lang 400 miljoen per jaar zou moeten sparen. We weten nog niet welk bedrag het exact gaat kosten, maar dat is ongeveer wat hij schetst. Het kabinet heeft nu nog 650 miljoen in zijn begroting voor de Lelylijn. De Staatssecretaris zou wel kunnen zeggen: ik ga in ieder geval tot die tijd die 650 miljoen voor de Lelylijn vastzetten, ook in lijn met het rapport-Knot en wat we tot nu toe met elkaar afgesproken hebben. Is de Staatssecretaris daar in ieder geval wel toe bereid? Dat vraag ik omdat het, denk ik, wel wat zorgen in het noorden weg zou nemen.

**Staatssecretaris Bertram:**

Het beste antwoord dat ik op dit moment kan geven, is dat ik heel goed begrijp hoe belangrijk de Lelylijn is – daar heb ik ook al verschillende mensen over gesproken – en dat wij het rapport-Knot ook heel serieus nemen. We hebben gesprekken gevoerd met Duitsland en in die context wil ik, zoals ik ook in het antwoord heb aangegeven, eigenlijk zo snel mogelijk met een antwoord op uw vraag komen.

**De voorzitter:**

Gaat u verder.

**Staatssecretaris Bertram:**

Er was een vraag van de heer Schutz over het bevroren. Hij vroeg of er voor de zomer een Kamerbrief zou kunnen komen. Ik zal dit met mijn collega, de Minister van JenV, opnemen, want ik heb hem daar wel bij nodig, en dan laat ik het weten.

**De heer Schutz** (VVD):

Is het de vraag of er überhaupt een brief komt of zit het 'm in de timing?

**Staatssecretaris Bertram:**

Het zit 'm in de timing. Ik wil even met de Minister, die hier natuurlijk verantwoordelijk voor is, bespreken wat voor ons de timing is om de Kamer écht iets te kunnen melden.

**De heer Schutz** (VVD):

Dus het mag een toezegging zijn, maar de termijn is open. Als dat het geval is, is dat oké.

**Staatssecretaris Bertram:**

Ja, en dan kom ik met een antwoord.

**De voorzitter:**

Bij toezeggingen moet er altijd wel een termijn worden aangegeven.

De heer **Schutz** (VVD):  
Voor augustus?

Staatssecretaris **Bertram**:  
Na de zomer.

De **voorzitter**:  
Na de zomer is 364 dagen. Dat is dus een vrij ruim begrip. Wanneer na de zomer?

Staatssecretaris **Bertram**:  
Misschien mag ik een ander voorstel doen, een tussenvoorstel? Ik heb uiteraard met de Minister van JenV afgesproken dat ik hem zo snel mogelijk spreek. Zal ik dan laten weten volgens welk traject wij de Kamer informatie kunnen geven?

De heer **Schutz** (VVD):  
Als zij dat in een Kamerbrief zou willen doen, graag.

De **voorzitter**:  
Het vierde kwartaal dan in ieder geval: mag ik het zo opvatten?

Staatssecretaris **Bertram**:  
De brief komt eerder: zo gauw ik met de Minister van JenV om de tafel heb gezeten, want dan weet u in ieder geval welk tijdpad daarbij doable is, ook voor hem.

De **voorzitter**:  
Oké. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Bertram**:  
Dan gaan we naar een vraag van de heer Huidekooper. Ik zal zijn voorstel uiteraard meenemen richting de taskforce, zodat die daar ook onderdeel van kan zijn.

Dan ga ik naar een vraag van de heer Heutink, natuurlijk samen met de heer Goudzwaard, over de spoorwegpolitie. Ik heb even het een en ander opgezocht in de korte tijd die ik had. Er was inderdaad een motie van Eerdmans. Er is een pilot uitgevoerd. Bij het eerste halfjaarbericht van de politie van 2025 is gezegd dat het beste zicht op prioriteiten toch echt vanuit de politie zelf moet komen. Het is een afweging die in de lokale driehoek gemaakt moet worden. Dat was in ieder geval het antwoord aan de Kamer.

De **voorzitter**:  
Kort, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):  
We hebben dus een soort pilot gedaan, die redelijk zwakker is dan waar de motie om vroeg. Mijn vraag is: is het kabinet bereid om hier verder naar te kijken? Is het kabinet bereid om te kijken wat we bijvoorbeeld vanuit JenV kunnen doen? De Staatssecretaris kan daarin dan wel als stelselverantwoordelijke haar rol pakken om eens breder te kijken naar het verder hiermee aan de slag gaan.

Staatssecretaris **Bertram**:  
Ik ben natuurlijk bereid om veel te onderzoeken. De spoorwegpolitie was er en is er nu niet meer. Daar is een afweging over geweest. Ik zou echt alleen op de lange duur nog een keer willen overwegen of die weer terug moet komen, als we er niet uit komen. Ik denk dat dat een beetje de volgorde der dingen is. We hebben gezegd dat er een probleem is. Dat

heeft te maken met de relatie tussen de boa's en de inzet van de politie. Dat heeft niks te maken met partijen zelf, maar wel met het feit dat de politie onderbezet is en dat het lang duurt voordat boa's ondersteund worden. Dat wil ik eerst bekijken. Ik wil ook kijken wat ik daaraan kan doen. Wie weet komt het idee van de spoorwegpolitie dan nog een keer aan de orde. Dat lijkt me de volgorde der dingen.

**De voorzitter:**

Heel kort, meneer Heutink.

**De heer Heutink** (Groep Markuszower):

Het probleem is dat er al jaren een probleem is en dat we een beetje aan het aanmodderen zijn, al wil ik «aanmodderen» niet zeggen. Ik begrijp namelijk dat we heel veel maatregelen nemen, maar het is niet genoeg. Ik denk dat we dat Kamerbreed delen. Ik zou de Minister dus wel willen aanjagen dat ze echt serieus gaat kijken naar het naar de Kamer sturen van een voorstel om dit toch te gaan doen. Ik hoop dat ze dat kan toezeggen.

**Staatssecretaris Bertram:**

Ik kan toezeggen wat ik ook in mijn inleiding heb gezegd. Ik vind het een groot probleem. Het is urgent. Ik heb met de andere departementen te maken. Daarmee heb ik afgesproken dat ik onder andere in het convenant over sociale veiligheid de maatregelen meeneem. Het is namelijk ook een uitwerking van het regeerakkoord. Als blijkt dat we er toch niet uit komen en er andere maatregelen nodig zijn, dan kan ik me voorstellen dat we die afwegen, maar dat doen we wel in die volgorde.

**De voorzitter:**

U doet een toezegging, dus dan volgt er een brief met een termijn. Kunt er een termijn aan hangen?

**Staatssecretaris Bertram:**

Ik zou dan eigenlijk willen terugkomen op wat ik eerder heb toegezegd, namelijk dat wij hard werken aan het convenant voor sociale veiligheid. Daar wordt de uitwerking van het regeerakkoord ook in opgenomen. Als dat op de een of andere manier onvoldoende blijkt, dan ben ik bereid om te kijken naar wat er nog meer mogelijk is. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn, maar ik wil dat wel serieus afwegen. Er is namelijk niet voor niks afscheid van genomen.

**De voorzitter:**

Gaat u verder.

**Staatssecretaris Bertram:**

Ik wacht uiteraard de inbreng van mevrouw Beckerman in het tweeminutendeбат af.

Dan ga ik naar de heer Goudzwaard. Hij vroeg naar autonoom ov. Wij komen over niet al te lange tijd met een brief over de pilot inzake autonoom vervoer. Als u het goedvindt, vraag ik via de voorzitter, neem ik dit punt daarin mee. Dan kan ik dat ook met de Minister van IenW afstemmen.

Dan ga ik naar de heer Jumelet. Hij onderstreept nog eens een keer de urgentie om, in het tijdspad dat hij gevraagd heeft, op een slimme manier te kijken naar geldstromen en bijvoorbeeld naar wat er in Zeeland is gebeurd, zodat je werk met werk en geld met geld kunt maken. Ik beschouw dat als een aanmoediging om daar zo snel mogelijk mee door te gaan.

Het punt van de vuile treinen zal ik met de NS opnemen. We hebben regelmatig gesprekken. Ik zal dat nog eens een keer met hen doornemen.

Ik weet dat er investeringen zijn gedaan om iets te doen aan die vuile treinen, maar het lijkt me wel verstandig en ook netjes om dat eerst nog even met hen op te nemen. Dat ga ik doen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dan wil ik de Staatssecretaris wijzen op de motie-Eerdmans van niet zo lang geleden waarin werd opgeroepen werk te maken van schone treinen en om daarvoor ook de KPI's verder aan te scherpen. Die motie is volgens mij Kamerbreed aangenomen. Als de Staatssecretaris die mee zou willen nemen, heel graag.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat gaan we doen. Het is belangrijk genoeg. Ik wacht uiteraard de ...

De **voorzitter**:

Excuus, ik onderbreek u heel even, want de heer Jumelet had nog een vraag.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik ben blij dat collega Goudzwaard dit even inbrengt – dat is heel mooi – want het is echt een belangrijk punt. Het gaat ook over sociale veiligheid. Uiteindelijk gaat het over het goede product dat we kunnen aanbieden. Maar ik wil ook aandacht vragen voor de mensen die werkzaam zijn in de schoonmaak. Het gaat over contracten, over hoe we met deze mensen omgaan en over de capaciteit van de inzet voor schoonmaak. Ik zou dat ook willen meegeven voor de gesprekken die gevoerd gaan worden.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zal het in die breedte met de NS bespreken, want dat zijn allemaal successievelijk belangrijke zaken die ertoe doen. Die doen iets met de treinen, met het product, maar ook met hoe de mensen in de trein zich voelen.

Ik wacht uiteraard de inbreng van de heer El Abassi af in het tweeminutendebat, zoals hij aankondigde.

Dan heb ik zelf eigenlijk nog één punt. Ik had Wouter Koolmees waarnemend voorzitter gemaakt van het NOVB, maar hij is waarnemend voorzitter van OV-NL; zo zie je dat ik nog in een inwerkproces zit. Het komt dus uiteindelijk goed, maar ik vond het toch verstandig om dit even recht te zetten.

Dat was het volgens mij, voorzitter.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Dan gaan we afronden met de toezeggingen die zijn gedaan.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door de heer De Hoop. De toezeggingen zijn de volgende.

- De Kamer wordt voor de zomer per brief over de resterende infraknel-punten voor het volledig rijden van de HRN-concessie geïnformeerd. Deze toezegging is ook al aan het lid De Hoop gedaan tijdens het commissiedebat Spoor op 18 december.
- De Kamer wordt rond de zomer per brief geïnformeerd over de uitkomsten van het betaalbaarheidsonderzoek van het ov voor de reiziger dat nu loopt. De Kamer ontvangt per brief een tijdpad van de toegang tot het rijbewijzenregister, de strafrechtketendatabank en het vreemdelingenregister in samenhang met het convenant sociale veiligheid.

Op welke termijn kunnen we deze brief verwachten?

Staatssecretaris **Bertram**:

Spoedig na de zomer. Ik ga er alle haast achter zetten die nodig is.

**De voorzitter:**

Dan kunnen we dus ongeveer denken aan september. Mag ik dat laten opschrijven? Ja.

- Na de zomer ontvangt de Kamer een brief over hoe het gaat met de toegankelijkheid in het ov, mede naar aanleiding van gesprekken. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de kleinere gemeenten. De Staatssecretaris treedt hierover in gesprek met DOVA, het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten.
- De Staatssecretaris treedt in gesprek met de NS over een vergelijkbare campagne voor medewerkers veiligheid en service, en koppelt dit per brief aan de Kamer terug. Dat gaat voor de zomer gebeuren, begrijp ik.
- De Staatssecretaris komt op zo kort mogelijke termijn per brief terug op hoe het kabinet gaat borgen dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de sociale veiligheid in het ov in het kader van het convenant sociale veiligheid.

Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris het convenant sociale veiligheid gaat afwachten en dat zij erop terugkomt als er dan nog knelpunten zijn. Heb ik dat zo goed begrepen?

**Staatssecretaris Bertram:**

Ik heb het als volgt in mijn hoofd zitten. Ik zet alle effort op het convenant sociale veiligheid. Daarin zit ook de uitwerking van het regeerakkoord, evenals de uitwerking van de vraag hoe het zit met al die registers. De relatie van de boa's tot de politie zit er ook in. Als blijkt dat we er op de een of andere manier niet uit komen, heb ik gezegd, dan is het ook logisch dat je ook een aantal andere zaken afweegt.

**De voorzitter:**

Daarop aanvullend hebben we nog een toezegging.

- In het convenant sociale veiligheid wordt het regeerakkoord uitgewerkt. Als blijkt dat daarin onvoldoende ruimte is, wordt bezien of er een mogelijkheid bestaat inzake de spoorwegpolitie. De Kamer wordt hierover per brief geïnformeerd.

Ook daar zouden we nog een termijn voor willen horen.

**Staatssecretaris Bertram:**

Dat is die brief in september.

**De voorzitter:**

Dat wordt allemaal september.

**De heer Schutz (VVD):**

Is het geen idee om die brief van september een algemene updatebrief over het sociale convenant te laten zijn? We zitten nu namelijk wel heel erg fijn te slijpen: «wat wel?», «wat niet?» en «if, but». Als het gewoon een algemene updatebrief mag zijn, dan helpen we elkaar, denk ik. We helpen dan vooral de mensen die boa zijn en niet weten wat ze moeten, en de mensen die in de trein zitten en een beetje bevreesd zijn.

**Staatssecretaris Bertram:**

Wat mij betreft kan dat.

**De voorzitter:**

Er gaan dus drie toezeggingen meegenomen worden in de brief die in september volgt.

Dan zijn we aan het einde gekomen van dit debat. Ik wil de Staatssecretaris en haar staf, die hier zowel zichtbaar als onzichtbaar hard aan het werk is om de Kamer te voorzien van antwoorden, bedanken. Ik wil de leden bedanken voor hun aanwezigheid en een goed, inhoudelijk debat. Ik wil de mensen op de tribune bedanken voor hun aanwezigheid hier in de

Kamer en de mensen thuis voor het volgen van het debat via de livestream. Dank aan de bodes, die ons van alles voorzien, zodat wij hier überhaupt een debat kunnen voeren. Dank u wel daarvoor. Niet alle vragen die in het debat zijn gesteld, zijn hier mondeling beantwoord. Dat komt doordat de Staatssecretaris heel veel vragen al schriftelijk heeft beantwoord. Mocht u die willen lezen, dan is dat te vinden op de website [rijksoverheid.nl](http://rijksoverheid.nl) onder het kopje Kamerstukken. Daar kunt u rustig nog alle antwoorden teruglezen die al gegeven zijn. Ik wens iedereen een hele fijne dag. Ik hoop dat iedereen vanavond weer veilig thuis is bij zijn geliefden. Wij gaan naar de stemmingszaal. Dank u wel.

Sluiting 13.22 uur.