

Vergaderjaar 2025–2026

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 900

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 3 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 april 2026 overleg 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).**

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: Schukkink

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

en mevrouw Bertram, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 11.15 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, goedemorgen. Welkom bij het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Ik wil de Staatssecretaris en de staf van de Staatssecretaris welkom heten. Ik wil de leden welkom heten. Vandaag zijn aanwezig: de heer De Hoop namens GroenLinks-PvdA, de heer Heutink namens Groep Markuszower, de heer Schutz namens de VVD, de heer Huidekooper namens D66, de heer Goudzwaard namens JA21, mevrouw Beckerman namens de SP en de heer Van Duijvenvoorde namens Forum voor Democratie. Ik ben blij om te zien dat dit debat zo'n grote belangstelling kent. Het is een belangrijk onderwerp. Ik wil de mensen op de publieke tribune welkom heten, die dit debat fysiek bijwonen, samen met ons. Ik wil ook de mensen thuis welkom heten, die dit debat volgen op de livestream.

We hebben tot 14.15 uur de tijd. Ik wil aan de commissie voorstellen om zes interrupties op elkaar toe te laten. Dat zijn er wat meer dan normaal, maar we gaan wel werken met de zogenaamde 30 secondenregel. Dat betekent dat elke interruptie onder de 30 seconden gratis is. Gaat een van de Kamerleden over de 30 seconden heen, dan telt die voor twee. We denken dat dit het debat ten goede komt. Dus hoe korter de interrupties, hoe meer u kunt vragen. De spreektijd is vier minuten.

We gaan van start. Ik wil graag het woord geven aan de eerste spreker: de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Allereerst fijn dat we vandaag dit eerste grote ov-debat met deze Staatssecretaris mogen voeren.

Voorzitter. Het leven van gewone mensen wordt steeds duurder. De energierekening gaat fors omhoog en de prijzen aan de pomp stijgen. Ondertussen adviseert de Europese Commissie lidstaten om energie te besparen. De bereikbaarheid van mensen staat ondertussen nog steeds heel erg onder druk.

Daarom komt mijn fractie vandaag met een voorstel voor een goedkoop klimaatticket van slechts € 9. Ons voorstel is dat reizigers van 1 mei tot 1 september voor € 9 per maand onbepikt in de daluren met al het openbaar vervoer in Nederland kunnen reizen. Het openbaar vervoer wordt hiermee betaalbaar en mensen worden gestimuleerd om uit de auto te gaan en het ov in te stappen. Daarmee blijft reizen wel betaalbaar en een optie. Dat is goed voor het klimaat en het bespaart ook de schaarse fossiele brandstoffen die er op dit moment zijn. In andere landen is al bewezen dat dit werkt. Duitsland had in 2021 een 9 euroticket. Sinds kort mogen mensen in Australië in twee regio's een maand lang gratis met het openbaar vervoer. In Luxemburg is dit al jarenlang gebruik. Ook Spanje heeft sinds kort vervoerderspassen ingevoerd. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is zij bereid om dit voorstel mee te nemen bij de scenario's die het kabinet op dit moment aan het uitwerken is? Wil zij hierover met de NS en de regionale vervoerders in gesprek gaan?

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Grinwis, die zojuist ook is aangesloten bij dit debat. De heer Grinwis is van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, hoeveel interrupties hebben wij eigenlijk?

De **voorzitter**:

Ik heb net gezegd dat we zes interrupties hebben. Dat is best wel veel. Maar we hanteren wel de 30 secondenregel. Die kent u al vanuit de Landbouwcommissie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Top. Ja, die ken ik zeker. Dank, dank, dank, dank!

Dit voorstel klinkt heel sympathiek, meneer De Hoop. Mijn vraag aan de heer De Hoop is: hoe ziet dit er nou financieel uit? De NS heeft vanwege bezuinigingsoverwegingen bijvoorbeeld helaas de Jongerendagkaart geschrapt. Een 9 euroticket zal waarschijnlijk tot meer vraag leiden. Dat is natuurlijk fantastisch. Maar hoe gaan we dit allemaal betalen?

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

Mijn fractie zou willen voorstellen om een belastingkorting die zo meteen ingaat niet door te laten gaan. Ik heb het dan over de verlaging van de overdrachtsbelasting van 8% naar 7%. Dat levert je ongeveer 500 miljoen euro op. Als je dat geld hiervoor naar voren haalt, zou je bijvoorbeeld heel goed tijdelijk zo'n 9 euroticket in kunnen voeren. Deze dekking zien wij voor ons. Tegelijkertijd worden er nu sowieso gesprekken gevoerd over de betaalbaarheid van het leven en welke dingen je daaraan gaat doen. Kijk bijvoorbeeld naar een accijnsverlaging. We hebben het dan al snel over bedragen van boven een miljard. Als je nu voorstellen doet op het gebied van bereikbaarheid, dan is dit echt een voorstel dat zowel goedkoper is als iets gericht. Het zorgt er daarnaast ook nog voor dat mensen minder fossiele brandstoffen gebruiken. Wij denken dat dit voorstel in dit tijdsgewricht sowieso verstandig is. De heer Grinwis en ik hebben in een andere commissie ook al eens debatten gevoerd over de overdrachtsbelasting. Ik denk dat dit een goede dekking zou kunnen zijn, maar ik zie ook andere mogelijkheden voor mij.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik begrijp dat het een ietwat meer structurele dekking is, die we dan komende zomer in één keer opmaken. Klopt dat? Ik neem aan dat dit een voorstel is voor komende zomer. Poeh! Daar moeten we dan nog eens de staf over breken. Ik heb zorgen over het volgende. Laat ik het positief formuleren. Wat is de verwachting dat er gebeurt met de vraag in Nederland? Wat kan de heer De Hoop daarover zeggen vanuit bijvoorbeeld Duitsland en andere voorbeelden? Dat is de positieve kant. De meer kritische kant is dat we in Nederland een vraagstuk hebben om de exploitatie van ons ov structureel beter te financieren. Dat is eigenlijk het grote probleem.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis, dit waren twee interrupties.

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

Ik denk graag op een andere manier door over die dekking. Waar ik in ieder geval van overtuigd ben, is dat wij op korte termijn maatregelen moeten nemen op het gebied van bereikbaarheid en betaalbaarheid. Je moet naar werk of school kunnen komen. Daar moet dus iets gebeuren. Dat gaat geld kosten. Volgens mij zijn de heer Grinwis en ik het op dat punt eens.

Als je kijkt naar de consequenties van zo'n maatregel, dan zie je dat veel meer mensen gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. In Duitsland was het een gigantisch succes, eigenlijk een beetje een té groot succes. Daar deden ze het bijvoorbeeld niet alleen in de daluren, maar gedurende de hele dag. Wij kiezen er bewust voor om dit in de daluren te doen, omdat er dan minder gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Ik denk dat de NS het dan ook aankan. Wij kiezen er ook voor om deze maatregel eerst tijdelijk in te voeren. Ik stel zelf van mei tot september voor, maar daar valt natuurlijk in te schuiven. Tijdens zo'n maatregel kun je natuurlijk ook kijken naar de effecten. In Duitsland hebben ze ervoor gekozen om die tickets op een gegeven moment wat duurder te maken, om daarin te sturen. Ik denk dat er best wel flexibiliteit in zit. Dit staat voor mij dus niet vast. Ik vind dat als je het hebt over alle maatregelen die mogelijk getroffen worden, zoiets zeker op tafel zou moeten liggen. Dat is ook waarom wij vandaag met dat voorstel komen.

De voorzitter:

Inmiddels is ook de heer El Abassi namens de fractie van DENK aangeschoven. Meneer El Abassi, we hebben zes interrupties afgesproken en we werken met de 30 secondenregel. Onder de 30 seconden is een interruptie gratis en boven de 30 seconden telt een interruptie voor twee. Vervolgt u uw betoog, meneer De Hoop. O, excuses, de heer Heutink heeft nog een interruptie.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Aan de ene kant is het natuurlijk goed dat er wordt gekeken naar hoe we de mensen die nu de brandstofprijzen niet kunnen betalen een alternatief kunnen bieden. Daar kan ik in meekomen. Maar het moet niet of-of zijn. Deelt meneer De Hoop dan ook de mening dat dit een maatregel is die naast andere maatregelen zou moeten plaatshebben? Denk dan aan iets doen aan de brandstofprijzen en het aantrekkelijker maken van het ov.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, dat ben ik eens met de heer Heutink. We zullen breed in de betaalbaarheid consequenties ervaren. We hebben gisteren gezien dat de inflatie nu al op 2,7% zit, geloof ik. Die zal komend jaar fors doorlopen. Ik denk dat er heel veel dingen zijn waar we met elkaar naar moeten kijken. Als het gaat over de bereikbaarheid, heeft mijn fractie eerder voorgesteld om een maximumprijs voor accijnzen te doen. Het bericht van de Europese Commissie heeft mij ook wel aan het nadenken gezet. Je wilt maatregelen treffen, maar daarbij niet de schaarste vergroten. Ik denk dat een maatregel die het openbaar vervoer toegankelijker en betaalbaarder maakt, mensen helpt bij de bereikbaarheid. Maar nu er een oliecrisis aan zit te komen – die is er eigenlijk al – wil je stimulerende maatregelen treffen die de schaarste niet verder vergroten. Ik denk dat het dan belangrijk is om naar het openbaar vervoer te kijken.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Dat deel ik met meneer De Hoop, maar hij noemt het ook direct een «klimaatticket». Die relatie vind ik dan weer een beetje jammer, maar dit biedt wel kansen. Omdat meneer De Hoop het een «klimaatticket» noemt, wil ik benadrukken dat we ook een mooi Klimaatfonds hebben. Zou meneer De Hoop het dan daaruit willen betalen, al dan niet tijdelijk?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik sta voor heel veel dekkingsopties open. De vraag is wel: waar gaat het dan vanuit het Klimaatfonds ten koste van? Ik wil heel graag dat dit op tafel ligt. We weten dat het kabinet nu scenario's uitwerkt. Ik vind het echt belangrijk dat het openbaar vervoer op tafel ligt. De heer Heutink heeft gelijk: ik vind het vanuit klimaatopzicht verstandig. Dat weet de heer

Heutink ook van mij. Maar dat is op dit moment echt niet het enige argument. Er zijn heel veel andere argumenten, die volgens mij ook partijen die misschien iets minder vanuit zichzelf dit voorstel verstandig vinden, er nu misschien toe bewegen om te kijken: hé, is het in dit tijdsgewricht niet handig om hiernaar te kijken met elkaar?

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

Tot slot. Ik wil de heer De Hoop een uitnodiging doen. Dan is het namelijk verstandig om niet direct de rekening bij bijvoorbeeld huiseigenaren neer te leggen, door te komen aan die korting van de overdrachtsbelasting, want daar ga je geen breed draagvlak voor vinden in dit huis. Mijn oproep aan de heer De Hoop is: laten we nou eens samen gaan kijken hoe we dit op een goede manier kunnen gaan dekken, zodat er ook breed draagvlak is en wij dit als één front samen kunnen gaan regelen. Ik weet namelijk nu al: als we allemaal een andere dekking hebben, dan komt er uiteindelijk niets voor elkaar. Dat is toch zo'n beetje hoe de systematiek met deze minderheidscoalitie nu werkt. Maar die uitnodiging wil ik dus graag doen.

De **voorzitter**:

Dat waren twee interrupties. De heer De Hoop.

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

Die uitnodiging neem ik graag aan. Ik ben ook echt op zoek naar een voorstel dat kan werken. U weet ook van mij dat ik op een gegeven moment wel gratis openbaar vervoer zou willen. Ik heb dat vandaag bewust niet voorgesteld, omdat ik op zoek ben naar een oplossing die in dit tijdsgewricht echt politiek draagvlak kan krijgen. Dat betekent dat je naar verschillende dekkingen moet kijken. Daar ben ik toe bereid. Ik heb zelf in ieder geval één voorstel op tafel gelegd. Ik denk met de heer Heutink dat er waarschijnlijk een aantal partijen op rechts zijn die dat voorstel iets minder enthousiast ontvangen. Nou, ik ben bereid om daar verder over na te denken met elkaar.

De heer **Schutz** (VVD):

Een korte vraag aan de heer De Hoop. Heeft hij over dit plan ook al gesproken met de vervoerders en zo ja, wat was hun reactie daarop?

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

Ik ga natuurlijk niet volledig uitwijden over wat ik in een privégesprek met vervoerders bespreek. Maar ik kan wel dit zeggen: de vervoerders gaven aan dat zij heel graag maatregelen willen treffen, maar dat dat niet kan zonder financiering vanuit het Rijk, omdat de financiële positie zowel bij de vervoerders als bij de NS krap is. Het tweede punt dat belangrijk was, was dat je dat wel in de daluren doet, omdat het natuurlijk in de spits heel erg druk is. Daar is ook best wel veel ruimte voor als je mensen ertoe zou kunnen bewegen dat ze dit tijdelijk doen. Als ze dat in de toekomst misschien permanent gaan doen, kan dat ook leiden tot kansen voor het openbaar vervoer: dat mensen in de toekomst weer gewend raken aan het gebruik van die trein, van die bus, van die metro. De vervoerssector ziet daar dus echt wel kansen in, maar het kan niet zonder financiering en het kan ook alleen als je het in de daluren toewijst. Als je het generiek doet, gaat het problemen opleveren. Ik denk dat iedereen dat erkent.

De **voorzitter**:

Dan is inmiddels ook de heer Jumelet namens het CDA aangeschoven bij dit debat. We hebben zes interrupties en de 30 secondenregel geldt: onder de 30 seconden is gratis, boven de 30 seconden telt het als twee interrupties.

De heer **Huidekooper** (D66):

Goedemorgen. Ik ben blij om dit voorstel van de heer De Hoop te horen. D66 maakt zich ook al een tijdlang hard voor een klimaatticket en trekt daarin heel graag samen met u op, zeg ik via de voorzitter. De heer De Hoop zegt in zijn voorstel: we doen het tot 1 september. Ik was benieuwd waarom hij die keuze maakt, want vanaf september begint straks de winter weer, wordt het kouder, lopen ook de rekeningen voor mensen thuis weer op. Ik was benieuwd waarom hij voor de datum 1 september heeft gekozen. Hij hintte net op de overdrachtsbelasting als mogelijke dekking, maar zei ook nog een aantal alternatieven te zien. Ik ben benieuwd wat die alternatieven dan zijn.

De voorzitter:

Ja, dat waren twee interrupties.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Allereerst over de tijdelijkheid. We weten, en dat voorspelt op dit moment ook eenieder, dat de tekorten aan fossiele brandstoffen echt gaan oplopen. Ik denk dat je dan wilt dat er vanaf mei, juni al snel mogelijkheden zijn. Ik denk wel dat je dan ook moet kijken hoe dat uitpakt, als je het bijvoorbeeld in de zomermaanden doet. Ik hoop dat het al vanaf mei mogelijk is. Ik heb dat een beetje geprobeerd te sonderen bij de vervoerssector. Die zeiden «eerder kan in ieder geval niet, maar als je iets wilt, kan het misschien vanaf mei en anders vanaf juni». Dan wil je ook kijken hoe zo'n maatregel uitwerkt. Als ik heel eerlijk ben, weet ik dat ook niet precies. Dat weten we allemaal niet, want je kunt het gedrag van reizigers niet voorspellen. Ik denk dat je daar bij een tijdelijke maatregel beter op kunt sturen. Je kunt de ticketprijs dan ook iets verhogen of misschien zelfs verlagen, indien de noodzaak nog groter wordt bij tekorten aan accijnzen. Vandaar die tijdelijkheid, want dan blijf je flexibel.

Over de dekking: ik heb ook allemaal lastenverhogingen voor het bedrijfsleven in mijn hoofd, zeg ik eerlijk tegen de heer Huidekooper. Op dit moment zijn er veel rijken die met allerlei dingen weggkomen, terwijl gewone mensen daar de rekening voor betalen. Ik denk dus dat de heer Huidekooper best wel snel kan invullen wat voor dekking ik dan voor mij zie. Maar dit gaat over een belastingkorting die pas volgend jaar ingaat, waardoor die nu nog geen pijn doet. Dat is waarom ik nu voor die ovb heb gekozen, maar ik ben, zoals ik al zei, best wel bereid om ook over andere dekkingen na te denken.

De heer Huidekooper (D66):

Dank voor dit antwoord. Mijn zorg zit een beetje in de tijdelijkheid. Ik snap de argumenten die de heer De Hoop gebruikt. We weten nog niet hoelang die crisis gaat duren. Je moet goed de vinger aan de pols houden. Tegelijkertijd constateer ik dat er rondom het openbaar vervoer ook in deze commissie heel vaak pleisters zijn geplakt. Eerst werd er geld gevonden om de ticketprijzen tijdelijk betaalbaar te houden, maar daarna viel er een heel groot gat, waar we eigenlijk nog niet goed uit weten te komen met elkaar. Hoe kijkt de heer De Hoop naar die reflectie?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat is een terechte analyse, maar het is natuurlijk wel het kabinet, met daarin D66 als grootste partij, dat geen extra investering in het openbaar vervoer doet. In die zin: het is een terechte analyse, maar ik zou graag samen met de heer Huidekooper kijken hoe we dat structureler kunnen doen. U mag best weten dat wij dat klimaatticket – ik mag het van de heer Heutink niet «klimaatticket» noemen – dus dat wij dat goedkope ticket ook in ons verkiezingsprogramma hadden staan, voor een heel jaar. Ik wil dat ook heel graag. Ik zit alleen te zoeken naar oplossingen die op dit moment politiek draagvlak hebben. Als de heer Huidekooper en ik een meerderheid vinden om het langer dan alleen tijdelijk te doen, dan doe ik

dat heel graag. Alleen heeft het dan ook weer een hoger prijskaartje en ik denk dat dat op dit moment best lastig is. Maar de partij van de heer Huidekooper levert op dit moment zelf de Minister van Klimaat. Ik hoop met hem ervoor te zorgen dat dit scenario daar echt op tafel komt te liggen.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik had al verwacht dat de heer De Hoop met een dergelijke suggestie zou komen. Dat verbaast mij niet. Bij de dekking heb ik zo mijn vraagtekens, maar betekent dit ook dat de heer De Hoop de deur dichtgooit voor bijvoorbeeld concurrentie op het spoor en voor overleg met werkgevers? Het zijn immers gewoon tijdelijke potjes en daarna krijg je heel snel weer de rekening gepresenteerd. Ik was dus gewoon even benieuwd of de heer De Hoop met dit voorstel de andere deuren dichtgooit.

De **voorzitter**:

Dit waren twee interrupties.

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

Ik ben in ieder geval blij dat de heer Goudzwaard consistentie herkent in mijn bijdragen in deze commissie. Dat vat ik in die zin als een compliment op. De heer Goudzwaard heeft het bijvoorbeeld over meer concurrentie. De interpretatie die ik van zijn bijdrage heb, is dat hij de suggestie wekt dat dat zou kunnen zorgen voor lagere prijzen in het openbaar vervoer. Ik ben daar niet van overtuigd. Ik denk namelijk dat de marktwerking in het openbaar vervoer tot nu toe eerder heeft gezorgd voor een verschraling van het ov, zeker in de regio's waar wij vandaan komen, dan dat die het ov heeft versterkt. En zeker als je meer ruimte voor concurrentie zou willen bieden, gaat daar wel wat tijd overheen. Op dit moment hebben heel veel mensen gewoon lastenverlagingen nodig. Een deel zit «m in de bereikbaarheid. Dus zelfs als je dat zou willen, waar ik ideologisch anders over denk, is het niet een kortetermijnoplossing. Dit is wel een oplossing waarmee je snel mensen lucht kunt geven en het openbaar vervoer ook stimuleert. Vandaar dat wij hier nu voor gekozen hebben.

De **voorzitter**:

Dan kunt u uw betoog nu wel vervolgen.

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

Dank, voorzitter. Onze grootste zorg blijft de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, want daarover zien we te weinig terug in dit regeerakkoord. De BDU-bezuinigingen worden nog steeds niet structureel teruggedraaid. Er was een amendement uit de Kamer voor nodig om verdere bezuinigingen terug te draaien, maar ik mis binnen het regeerakkoord echt de nodige urgentie. Om alle delen van het land goed bereikbaar te houden, is het van belang om de komende tijd ook te investeren in beter ov. Naast het terugdraaien van de bezuinigingen op het regionale openbaar vervoer, is ook de aanleg van de Lelylijn van groot belang. Recent kwam gezant Klaas Knot met zijn advies. Hij stelt voor om een spaarmodel te introduceren om samen met de regio concrete stappen te zetten, zodat de Lelylijn daadwerkelijk aangelegd kan worden. Daarover heb ik een aantal vragen.

Allereerst wachten wij nog steeds op de kabinetsreactie. Ik zou die graag sneller krijgen. We hebben nu nog geen reactie, terwijl het kabinet zelf deze gezant heeft voorgesteld. Ik verwacht echt voor het meireces een kabinetsreactie op het Lelylijnrapport. Graag een toezegging van de Staatssecretaris. Graag zou ik ook willen horen dat de 600 miljoen die nu nog in dat Lelylijnpotje zit, wordt veiliggesteld, zodat deze middelen niet opnieuw voor andere zaken worden gebruikt. Het is ook voor een bijdrage uit de EU belangrijk dat de Lelylijn aansluit op het internationale spoor-

netwerk. Denemarken en Zweden zien dat zitten. Het zou goed zijn als er op korte termijn gezamenlijk met Duitsland wordt gesproken, en met die andere landen. Ik wil graag een toezegging van de Staatssecretaris dat zij, met Denemarken en Zweden, de Duitsers op korte termijn zal benaderen.

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

Nu wordt het interessant. We hebben net een uitgebreid debat gehad over hoe we de maatregelen willen betalen. Dat zijn goede maatregelen, die we, als de dekking juist is, mogelijk ook wel gaan steunen. Maar een minuut later stelt meneer De Hoop voor om 600 miljoen euro veilig te stellen, met andere woorden, dat bedrag in een la te stoppen en er de komende tien à vijftien jaar niet meer aan te komen. Dat is toch superonverstandig als we dat geld nú nodig hebben om mensen te kunnen helpen?

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

We moeten én ons openbaar vervoer betaalbaar houden én investeren in nieuwe ov-infrastructuur. Wat mijn fractie betreft hoort de Lelylijn daar gewoon bij. Ik weet dat het PVV-kabinet dat hele potje al bijna helemaal heeft leeggeroofd, dus ik kan me goed voorstellen dat de heer Heutink die klus zelf af wil maken, maar dat is niet wat wij willen. Het Noorden van het land heeft echt behoefte aan nieuwe infrastructuur. Als je de Lelylijn überhaupt nog op tafel wilt houden – wij willen dat heel graag – kun je het echt niet maken om die laatste 600 miljoen daar ook nog weg te halen.

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

We leven in tijden van crisis. We hebben een gascrisis, mogelijk, en we hebben straks misschien een tekort aan olie. Wie weet wat er gaat gebeuren. Dan is het een oliedom voorstel, om maar even in spreekwoordelijke termen te blijven, om 600 miljoen euro in een la te stoppen en er niet meer aan te komen. Natuurlijk zou het mooi zijn als de Lelylijn kan worden aangelegd, maar het zou oliedom zijn om 600 miljoen euro in een la te stoppen, terwijl mensen het nu nodig hebben. Ik zou meneer De Hoop dus willen uitnodigen om daar wel naar te kijken. We kunnen de Lelylijn op de agenda houden en er later voor sparen, maar laten we die 600 miljoen euro nú gebruiken voor de mensen die het nodig hebben.

De **voorzitter**:

Dat telt als twee interrupties.

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

Als je dat potje nu leegplukt, weet je één ding zeker: dan gaat die Lelylijn er niet meer komen. Het vertrouwen in Noord-Nederland is nog erg summier. Denk ook aan wat er nu weer gebeurt met de discussie over boren in Groningen. Als we dan ook nog het geld dat we nog in het Lelylijnpotje hebben, wegroven, hoe denkt de heer Heutink dan dat de mensen in het Noorden ooit weer vertrouwen in de politiek zullen krijgen? Als je het rapport van Knot serieus neemt, moet je beginnen met sparen. Daar hoort die eerste 600 miljoen gewoon bij. Als je dat niet meer wilt, moet je dat eerlijk zeggen. Dat hoor ik de heer Heutink hierbij dan zeggen. Mijn fractie denkt daar echt heel anders over.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik voel wel een beetje met de heer Heutink mee, omdat ik het een vrij ontijdig voorstel vind. Nog geen week geleden hebben we hier een commissiedebat over de staat van de infra gehad. Vorige week hadden we ook een tweeminutendebat, waarin het kabinet het verzoek deed: geef ons nou de ruimte om op 22 april met een breed afwegingskader naar uw Kamer te komen, dus kom nu niet met al te veel moties waarin specifieke projecten worden genoemd. De heer Grinwis is altijd fervent voorstander

van het gemaal bij IJmuiden. Ook daarin voel ik mee, maar dan gaat het weer over specifieke projecten. Zullen we dat debat alsjeblieft even afwachten voordat we nu weer één project bij de oren nemen en bij de Staatssecretaris aandringen op spoed? De Staatssecretaris werkt immers aan hetzelfde afwegingskader mee. Eerst de systematiek, dan de projecten.

De voorzitter:

Dat waren ook twee interrupties.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Hier maak ik wel bezwaar tegen, want hiermee zet de VVD de deur nog verder open voor het weghalen van de laatste honderden miljoenen voor de Lelylijn die er nog liggen. Ik vind dat echt verkeerd. Ik vind dat echt verkeerd, omdat er al zo lang gewerkt wordt aan dat traject. Wanneer je dat doet, is dat project volledig van tafel en weet je één ding zeker: dan gaat die Lelylijn er nooit komen. De afgelopen jaren is met Noord-Nederland een route van zorgvuldigheid bewandeld. Ik vind dat we ervoor moeten zorgen dat niet alleen die 600 miljoen veilig blijft, maar ook het rapport van Knot wordt uitgevoerd. Waarom hebben we dat anders gedaan? Er ligt ook nog een motie van collega Olger van Dijk die nog uitgevoerd moet worden. En nu legt de VVD hier eigenlijk nadrukkelijk op tafel dat die 600 miljoen wat haar betreft eigenlijk vrij te besteden middelen zijn en dat het niet zeker is dat die bestemd blijven voor de Lelylijn.

De heer Schutz (VVD):

De heer De Hoop luisterde niet goed. Ik voelde wel met de heer Heutink mee, maar het was vooral een pleidooi om even af te wachten tot het afwegingskader er ligt. De VVD vraagt helemaal niet om die 600 miljoen morgen direct ergens anders in te stoppen, maar wij willen eerst de afwegingen zien. Eerst het systeem, vervolgens de specifieke projecten. U wilt nu juist met de Lelylijn voor de fanfare uit lopen. Mijn voorstel zou zijn: wacht nou even 22 april af, wanneer het afwegingskader komt. Dan gaan we het er daarna over hebben, inclusief de vraag of die 600 miljoen nou wel of niet gereserveerd moet blijven, want daar hebben we als VVD nog helemaal geen kleur in bekend.

De voorzitter:

Ook dat waren twee interrupties.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik houd mij blijkbaar meer aan het regeerakkoord dan de heer Schutz zelf, want die 600 miljoen staat gewoon in de financiële bijlage, bestemd voor de Lelylijn. Dat is wat het is. Ik vraag niet om extra geld voor de Lelylijn. Ik zeg: houd dat daar. De heer Schutz trekt dat nu in twijfel en omschrijft het bijna als vrij te besteden middelen. Ik vind dat ergens toch wel frappant. Ik hoop te zien dat die 600 miljoen bij die Lelylijn blijft, omdat we daarmee het rapport van de gezant uitvoeren, waar nota bene de Staatssecretaris van de VVD eerder zo voor gepleit heeft. Dus laten we daar in ieder geval bij blijven. Ik stel helemaal geen nieuwe projecten voor op dit moment. Ik stel gewoon voor: laten we ons op dit moment houden aan de financiële bijlage die in het regeerakkoord staat.

De heer Schutz (VVD):

De VVD wacht graag het afwegingskader af. Dan spreken we verder.

De voorzitter:

Dank u wel. U kunt uw betoog vervolgen, meneer De Hoop.

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

Voorzitter. Dan nog een andere zorg over het regionale openbaar vervoer. Te vaak zien we dat een overgang naar een nieuwe concessie tot ontzettend grote problemen leidt. Helaas is hier nu in Utrecht sprake van. De provincie legt inmiddels boetes op. Reizigers kopen hier weinig voor en hebben al maanden te maken met forse uitval van busritten en slechte informatievoorziening. Dat is ook heel slecht voor het vertrouwen in het openbaar vervoer. Ik snap dat het primair een verantwoordelijkheid van de provincie is om hierin op te treden, maar graag hoor ik van de Staatssecretaris wat we landelijk kunnen doen om dit soort problemen te voorkomen. Kan zij ook aangeven wat de chaos volgens haar betekent voor het vertrouwen in het openbaar vervoer? Hoeveel minder reizigers zijn er nu op dit moment bijvoorbeeld in Utrecht? Heeft zij daar een beeld van?

Voorzitter. Tot slot heb ik nog één punt over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Wij krijgen daar heel regelmatig berichten over van mensen met een beperking voor wie het openbaar vervoer echt ontoegankelijk is. Zij zeggen dat er eigenlijk niet eens sprake is van openbaar vervoer, omdat zij niet met het ov kunnen reizen. Is de Staatssecretaris het met mijn fractie eens dat het echt onacceptabel is als het ov pas in 2047 toegankelijk is voor iedereen? Dat is namelijk wel wat er uit de antwoorden op de schriftelijke vragen van de heer Huidekooper en mij kwam. Ik vind dat heel erg frustrerend en verwacht de komende tijd stappen van deze Staatssecretaris om het ov toegankelijk te maken.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Ik geef het woord aan de heer Heutink.

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

Voorzitter. Vandaag is het debat over het ov. We staan voor een afslag. We weten allemaal dat het niet goed gaat in het ov. Ja, de NS maakt winst, maar toch zien we dat het ov niet aantrekkelijk is voor heel veel mensen. Het is onpraktisch. Je wordt niet voor de deur afgezet. Het is bovendien peperduur. De vraag die we met elkaar moeten stellen, is duidelijk. Deze regeerperiode zouden we eens goed moeten gaan kijken naar de toekomst. Die toekomst gaat ons al veel brengen. Zo zal de implementatie van ons nieuwe spoorbeveiligingssysteem fundamentele veranderingen op het spoor mogelijk maken. Maar dan moeten we nu al wel beginnen met nadenken over hoe we dat gaan invullen. De concrete vraag is dus: hoe zien we het openbaar vervoer in Nederland over 50 en misschien wel 100 jaar voor ons? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook: moeten we niet eens concreet gaan nadenken over meer marktwerking op het spoor? Ik hoop dat u mij niet verkeerd begrijpt. Dat hoeft namelijk niet te betekenen dat NS alles kwijtraakt, integendeel. Mijn fractie is van mening dat concurrentie de juiste prikkel is voor NS om de boel om te gooien, om beter te gaan presteren. Een beter presterende NS, of welke vervoerder dan ook, komt uiteindelijk iedere Nederlander ten goede. Ik hoor graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan wil ik door naar een ander pijnpunt op het ov-dossier: veiligheid. Het aantal zware geweldsdelicten in het ov neemt met het jaar toe. Buschauffeurs worden bedreigd. Op een aantal stations in Nederland begeef je je liever niet meer zodra het donker wordt.

Ik zie dat ik even een punt moet zetten.

De voorzitter:

Ja, want er is een interruptie van de heer Van Duijvenvoorde namens Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Het is meer een verduidelijkende vraag. De heer Heutink heeft het over concurrentie op het spoor, wat natuurlijk heel goed kan zijn. Gaat het dan om concurrentie op het spoor of om het spoor? Dus bedoelt hij bijvoorbeeld concurrerende bedrijven binnen de Randstad, of binnen de Randstad één vervoerder en daaromheen andere vervoerders?

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

Ik zou heel graag op het HRN, het hoofdrailnet, meer concurrentie willen. Ik denk dat dat goed is om bijvoorbeeld ook NS beter te laten presteren. Ik denk ook dat het uiteindelijk ten goede gaat komen aan de prijs die mensen moeten betalen voor een treinkaartje. Ik zie daar ook een daadwerkelijke koppeling – die moeten we niet onderschatten – met de implementatie van het nieuwe spoorbeveiligingssysteem, ERTMS. Dat gaat ervoor zorgen dat we meer treinen achter elkaar kunnen laten rijden op het spoor. Op dit moment zit het gewoon vol en is het lastig om er nieuwe treinen aan toe te voegen, maar op het moment dat we dat nieuwe systeem hebben, kan dat wel. Dit is ook niet een pleidooi om dat nu te regelen, maar wel een oproep aan ons allemaal om in de toekomst te gaan kijken hoe we dat voor ons zien. Daarbij moet dit wat ons betreft wel een serieuze optie zijn.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

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

Voorzitter. Die veiligheidsproblemen moeten worden opgelost. Ik wil van de Staatssecretaris eens horen hoe het staat met al die voorgenomen maatregelen. We hebben het er regelmatig over gehad, maar het blijft maar duren en duren. Kunnen boa's al een ID-check uitvoeren? Zijn er al stappen gezet ten aanzien van de spoorwegpolitie? Ik wil dus ook meer vaart hebben met de implementatie van de bodycams. We begrepen uit het debat van een paar weken geleden dat er nu weer een pilot wordt opgestart, zodat er gekeken kan worden hoe de bodycams moeten worden opgespeld. We hadden al een pilot gehad, die goed was afgelopen, en nu gaan we opnieuw een pilot doen. Ik word niet goed van al die pilots. Speld die dingen gewoon op en ga het regelen!

Voorzitter. Ik zei het net al: we staan op een kantelpunt. De brandstof is onbetaalbaar, we staan in de file en het ov is onaantrekkelijk. En dus willen wij op al deze drie punten een oplossing. Aan deze Staatssecretaris de oproep om het ov aantrekkelijk te maken zonder drang of dwang. Deze tijden van crisis vereisen een creatieve oplossing. Bevrijd uzelf en bevrijd ook de Nederlander van ambtelijke prietpraat en ga mensen gewoon helpen. Doe de accijnzen naar beneden, ga gas opboren en, zeg ik concreet tegen deze Staatssecretaris, maak het ov als noodmaatregel tijdelijk gratis. Zo kunnen we de mensen die dat willen, lucht geven en toch vervoer faciliteren. Dat is de primaire kerntaak van deze Staatssecretaris: de mensen de vrijheid geven die ze ervaren dankzij mobiliteit. Dank u wel.

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

Op het laatste punt. Ik hoor dat ook de heer Heutink namens Groep Markuszower zegt graag betaalbaarder ov te hebben. Hij heeft het zelfs over gratis, waar wij het hadden over een 9 euroticket. Vindt hij dat dit in de daluren moet zijn of moet het volledig over de hele dag? Hoe ziet hij dat voorstel precies voor zich?

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

Dat ligt ook aan bijvoorbeeld welke gesprekken het kabinet gaat voeren met de vervoerders. Het moet wel praktisch mogelijk zijn. Het liefst zien wij dat de prijs gewoon tijdelijk, zoals meneer De Hoop ook voorstelt, naar

nul euro gaat. Dan maak je het echt aantrekkelijk voor mensen die het nu niet kunnen betalen om een alternatief te nemen. Wij denken dat dit een goed idee is. Dat neemt niet weg dat wij mensen ook de mogelijkheid willen geven om wel de auto te blijven pakken wanneer zij dat willen. Op alle drie de elementen die ik net heb genoemd moet er iets gebeuren. We moeten iets doen aan de brandstofprijs, we moeten iets doen aan de fileproblematiek en we moeten het ov aantrekkelijker maken. Als het kabinet aan de slag gaat met die drie pijlers, hoeven wij hier niet te zeggen hoe wij dat tot in detail willen gaan vormgeven. Kijk, of het nou € 9, € 12 of € 5 is of gratis wordt, of het in de daluren is of altijd, of het alleen op het hoofdrailnet is of ook in alle bussen, dat wil ik heel graag overlaten aan het kabinet en aan alle bekwame mensen die daar werken. Maar feit is dat er wel iets moet gebeuren om het voor de Nederlander nu behapbaar te maken.

De **voorzitter**:

De antwoorden mogen ietsje korter.

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

Helder. Concluderend. De heer Heutink zegt «wat betreft de precieze invulling moeten we gewoon met elkaar kijken wat verstandig is», maar ook Groep Markuszower zegt: op korte termijn moet het scenario om het openbaar vervoer tijdelijk goedkoper dan wel gratis te maken echt op tafel komen te liggen bij de dingen die het kabinet nu uitwerkt.

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

Ja. Ik werk graag met de heer De Hoop samen om die handschoen op te pakken en om te kijken hoe we in deze Kamer een meerderheid kunnen gaan maken om dat daadwerkelijk te gaan regelen. Ik denk dat het voor heel veel mensen onbetaalbaar is op dit moment en dat dit een goed alternatief is. Het is geen oplossing, wil ik erbij zeggen, want de brandstofprijs moet wat ons betreft echt omlaag. Maar het kan de pijn iets verzachten.

De heer **Huidekooper** (D66):

Een simpele vraag aan de heer Heutink. Vindt hij het acceptabel dat mensen als Trump met één actie Nederlanders zo keihard in de portemonnee kunnen raken?

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

Ik denk dat we moeten oppassen met wat wij zeggen over Trump. Met alle respect, we mogen alles zeggen wat we hier willen, maar uiteindelijk is het een land dat we keihard nodig hebben, al gaat het maar om het leveren van lng. Op het moment dat Trump zegt «ik stop daarmee», hebben wij hier een levensgroot probleem. Laten we elkaar dus alsjeblieft niet uitlokken om vervelende dingen over Trump of überhaupt over Amerika te zeggen. Het staat iedereen vrij om dat te doen, hoor, maar wij vinden het niet verstandig, puur en alleen omdat we de VS harder nodig hebben dan ooit. Laten we dat alsjeblieft niet op het spel zetten.

De heer **Huidekooper** (D66):

Hier wringt toch wel een beetje de schoen. De heer Heutink zegt ook: «Die duurzame energie is allemaal onzin. Room dat geld uit het Klimaatfonds maar af en verlaag de prijs aan de pomp.» Maar de consequentie daarvan is natuurlijk dat we niks doen aan de enorme afhankelijkheid van olie uit het buitenland die we op dit moment hebben. Dan blijven we ook een speelbal van dit soort wereldmachten. Dan kan Trump met een tweet de prijs aan de pomp hier verhogen. Dan moeten we dure olie blijven kopen uit het Midden-Oosten. Ik constateer dus eigenlijk gewoon dat er geen politieke wil is bij de heer Heutink om het echte probleem aan te pakken,

namelijk onze afhankelijkheid van energie uit het buitenland, die we moeten afbouwen met duurzame energie.

De voorzitter:

Dat waren ook twee interrupties. We gaan nu wel een beetje buiten de lijnen van het debat. We hebben een commissie voor Buitenlandse Zaken, waarin dit uitgebreid besproken kan worden. Ik wil de leden dus verzoeken om bij het onderwerp van dit debat te blijven.

Meneer Heutink, kort graag.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Ik zie de nieuwe campagneposter van D66 al: «Never waste a good crisis». Dat is precies wat hier gebeurt. Kijk, de mensen hebben nu een probleem. Alle maatregelen die meneer Huidekooper voorstelt, zijn voor de lange termijn. Wat je er ook van vindt, het is allemaal voor de lange termijn en de mensen thuis hebben daar nu helemaal niets aan. We moeten nu zorgen dat de brandstofprijzen omlaaggaat. We moeten nu zorgen dat mensen meer geld in hun portemonnee hebben. Ik vraag aan de Staatssecretaris om daar meters mee te maken. Ik ga nu niet de afhankelijkheid van olie misbruiken om de gedroomde energietransitie van D66 in één keer bij mensen door de strot te duwen. Dat gaat wat ons betreft niet gebeuren.

De heer Huidekooper (D66):

Ik zal het kort houden, voorzitter. Volgens mij gaan we hier niet nader tot elkaar komen. Van misbruik is hier geen sprake. We moeten wel eerlijk zijn, ook intellectueel eerlijk: als we uiteindelijk de prijs aan de pomp gaan verlagen, doen we niks aan de afhankelijkheid. Dan schuiven we het probleem voor ons uit. Daar zou de heer Heutink zich ook eens van kunnen vergewissen.

De voorzitter:

Ik hoorde geen vraag, maar het staat u vrij om even te antwoorden. Dit debat gaat echter niet over de accijnzen en over het verlagen van de brandstofprijzen. Dit debat gaat over openbaar vervoer en taxi. Ik wil recht doen aan de mensen die in het openbaar vervoer en in de taxi werken en wil het debat ook bij dat onderwerp houden.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Wat natuurlijk intellectuele domheid is, is dat je niet bereid bent om de mensen nu te helpen, maar er wel een groene ideologie doorheen wilt rammen. Dat is intellectuele domheid. Je kunt en-en doen. Het hoeft niet allemaal nu en vandaag en alleen en exclusief; je kunt en-en doen. Maar het feit dat D66 de mensen niet wil helpen en alleen maar in een mooie groene ivoren toren blijft zitten, is ook ongekende domheid. Sorry dat ik het zeg, voorzitter, maar het is wel de waarheid.

De voorzitter:

U mag uw eigen woorden kiezen, maar ik zou u ook wel even willen vragen om mensen niet dom te noemen.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Voorzitter, dat heb ik niet gezegd. Ik zeg dat de uitspraken en de mening van ongekende domheid zijn. Ik heb meneer Huidekooper niet dom genoemd.

De voorzitter:

Duidelijk.

De heer Huidekooper (D66):

Dan toch even een persoonlijk feit, want zo heb ik dat niet ervaren. Ik zou inderdaad ook kunnen zeggen: we kunnen hier het debat hard op de inhoud voeren, maar elkaar daarin niet onheus bejegenen.

De voorzitter:

Oké, laten we elkaar niet uitlokken. Meneer Heutink, gaat u verder met uw betoog.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Dit debat vraagt ook wel een beetje om een olifantenhuid, helemaal als we richting het kabinet iets klaar willen spelen. Ik zie meneer Grinwis al knikken, dus ik ben benieuwd waar hij straks mee gaat komen. Daar heb ik nu al zin in.

Ik hoop dat we samen met de Staatssecretaris tot een oplossing kunnen komen en dat we in deze Kamer breed kunnen kijken hoe we het ov nou tijdelijk goedkoper gaan maken of gratis, maar ik hoor graag ook de mening van de rest van de Kamer.

Dank.

De voorzitter:

U was klaar met uw betoog? Prima. O, er is nog een interruptie van de heer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Het is heel lastig voor mij om nu geen vragen te stellen over de accijnzen en het buitenland, maar dat ga ik niet doen. Ik ga de heer Heutink wel iets anders vragen. Ik heb een motie in gedachten. De hoge ov-kosten raken heel veel Nederlanders. Het is een motie om op te komen voor mensen met een laag inkomen. Heb ik de heer Heutink dan aan mijn zijde?

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Dat is een beetje hetzelfde als een motie indienen waarin je uitspreekt dat de zon gaat schijnen als je 's ochtends wakker wordt. Volgens mij is niemand het daarmee oneens. Natuurlijk moeten we opkomen voor de mensen met lage inkomens, maar ik hoop wel iets meer inkleuring te zien van hoe meneer El Abassi dat dan voor zich ziet en wat voor maatregelen er dan concreet genomen moeten worden om dat te realiseren. Het is leuk, hoor, zo'n motie. Ik denk dat de heer El Abassi dan mooi een aangenomen motie achter zijn naam gaat krijgen. Maar wat lost dat dan concreet op?

De heer El Abassi (DENK):

Om te weten of zo'n motie het kan halen, zou je het op z'n minst kunnen onderzoeken. Het was ook een onderzoeksmotie. Het is een motie die ik eerder heb ingediend. Daarom stel ik ook de vraag aan de heer Heutink. Om te voorkomen dat we belanden in een situatie van intellectuele domheid, zou ik de heer Heutink willen vragen waarom hij de motie die ik vorig jaar heb ingediend, niet heeft gesteund. Die ging over het onderzoeken welke middelen we zouden kunnen inzetten voor een sterk gereduceerd ov-tarief voor lage inkomens.

De voorzitter:

Dat waren twee interrupties. Meneer Heutink, kort graag.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Allereerst – ik ga toch van deze gelegenheid gebruikmaken – moeten we eens stoppen met al die onderzoeksmoties. Ik ben heel erg benieuwd of het kabinet misschien eens kan uitzoeken wat al die onderzoeksmoties op het Ministerie van IenW ons nou kosten, in totaal. Daar ben ik wel heel erg benieuwd naar. Dat is vraag één.

Voorzitter. Ik kom terug op de vraag van meneer El Abassi. U zult toch echt bij de PVV-fractie moeten zijn. Ik stem niet voor of tegen op individuele titel. Dat doen we met een fractie. Ik zou u toch echt willen vragen om dat dan in een ander debat, waarbij de PVV aanwezig is, aan de PVV te vragen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de heer Schutz namens de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Reizigers voelen zich in het ov soms onveilig. Ov-personeel krijgt te maken met agressie. Ov-boa's geven aan dat zij in acute situaties niet altijd weten wat zij mogen. Wie verantwoordelijk is voor veiligheid, moet ook kunnen handelen, duidelijk en met vertrouwen in zijn of haar bevoegdheden.

Tijdens werkbezoeken en het rondetafelgesprek over veilig reizen in het ov hoorden wij dezelfde signalen. In situaties waarin snel handelen nodig is, ontstaat door onduidelijkheid soms terughoudendheid. Dat helpt niemand. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om deze behoefte aan meer helderheid in het handelingskader van ov-boa's, vooral bij acute situaties, die dus buiten hun domein liggen, te bespreken met de Minister van Justitie en Veiligheid. Mogen zij situaties buiten hun domein nu wel of niet bevriezen en, zo ja, wel of niet met de hen toegewezen geweldsmiddelen? Lokale arrangementen in het kader van het boa-stelsel bieden ov-boa's die door het hele land werken onvoldoende houvast. We leerden tijdens dat rondetafelgesprek dat er voor sociale veiligheid in het ov helaas geen quick fixes zijn, maar alle beetjes helpen wel. De wethouder van Bergen op Zoom bepleitte een integrale aanpak met alle partners en stakeholders, ook met het oog op anderen dan reizigers die zich op het station ophouden.

Ik heb hierover twee vragen aan de Staatssecretaris. Wil de Staatssecretaris de Kamer per brief informeren over aanvullende kansen die zij ziet voor een integrale aanpak van sociale veiligheid in het ov, ook met andere ministeries? En kunnen ov-verboden die door vervoerders zelf worden opgelegd binnen het wettelijk kader ook voor een langere periode dan twee maanden worden opgelegd wanneer de situatie daarom vraagt?

Voorzitter. Dan schakel ik over naar het open spoor. In twee recente Telegraafartikelen werd stevige kritiek geuit op het ministerie, onder andere over vertraging en beweerdelijke bevoordeling van één partij. Dat zijn signalen die het vertrouwen kunnen raken. De VVD hecht aan een goed functionerende en transparante spoorsector. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om een reactie op deze berichten. Kan de Staatssecretaris vandaag kort reageren en toezeggen om de Kamer per brief daar meer inhoudelijk over te informeren, uiterlijk een maand voorafgaand aan het commissiedebat Spoor?

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

Wat vindt de VVD er eigenlijk van dat ze in Limburg opdraaien voor 85 miljoen euro aan schadevergoeding omdat er vanuit lenW voor is gekozen om de noordelijke lijnen niet aan Arriva te gunnen?

De heer **Schutz** (VVD):

Dat vind ik een vraag die in ieder geval in eerste instantie een antwoord behoeft. Ik heb dat artikel ook gelezen en deel de zorg die de heer Heutink daarover heeft, maar ik neem daar wel het antwoord van de Staatssecretaris in mee. Dat is ook de achtergrond van mijn vraag, want een van de twee Telegraafartikelen die ik benoemde, gaat exact daarover.

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

Dit is wel de makkelijke weg: geen antwoord geven, maar wachten tot het kabinet iets zegt. Dat is de makkelijkste manier, maar ik ben wel benieuwd wat de VVD daar zelf van vindt, even zonder beïnvloeding door het kabinet. Wat vindt de VVD ervan?

De voorzitter:

Meneer Schutz, kort graag.

De heer Schutz (VVD):

De heer Heutink vraagt dit in de veronderstelling dat ik al een mening heb, dat ik al een antwoord heb op de vraag of het HRN wel of niet terecht aan de NS is toegekend, dan wel of Arriva in de recente brief nu wel of niet terecht terzijde is geschoven, want daar heeft dat mee te maken. Ik ben van de school die hoor en wederhoor wil toepassen alvorens een antwoord te geven, maar zoals ik al heb aangegeven, snap ik de zorg.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik wil toch even reageren op het interruptiedebatje tussen de heer Schutz en de heer De Hoop over de Lelylijn. Ik hoorde de heer Schutz zeggen dat hij graag het afwegingskader afwacht. JA21 wil gewoon van de VVD horen dat zij pal achter de Lelylijn blijft staan en de gereserveerde 600 miljoen als een bok op de haverkist gaat bewaken. Kan de heer Schutz dat bevestigen?

De heer Schutz (VVD):

Dat kan ik nu niet bevestigen, maar u mag het mij wederom vragen na 22 april.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties meer. Gaat u verder met uw betoog.

De heer Schutz (VVD):

Ook aanbieders van Mobility as a Service vragen om meer transparantie over de kosten en de opbrengsten van het hoofdrailnet. Duidelijkheid daarover is belangrijk voor vertrouwen. De Kamer heeft hierover meerdere moties aangenomen, maar het gevraagde inzicht is nog niet altijd volledig beschikbaar. Daarom heb ik één vraag: kan de Staatssecretaris in de brief waar ik het zo-even over had, de stand van zaken weergeven van de uitvoering van de motie-Heutink/Veltman van 10 oktober 2024 en de motie-Koolmees van 3 december 2013 en daarbij aangeven hoe het inzicht in de kosten en opbrengsten van het hoofdrailnet en daarbuiten verder kan worden verbeterd?

Ik ga naar mijn laatste blokje, nee, mijn voorlaatste blokje. In hetzelfde kader heb ik een vraag over de betaling bij abonnementen en kortingsproducten in het openbaar vervoer. Kan de Staatssecretaris op grond van de verzamelbrief toelichten hoe de keuzes voor facturatie bij abonnementen en bij kortingen via betaalpassen tot stand komen? Waarom kiest de NS voor facturatie en betaling achteraf en kiezen andere vervoerders voor bancaire transacties? Welke reden ligt achter die keuze?

Nu wel mijn laatste blokje. Voor veel mensen is het essentieel dat er in de trein toiletten zijn. In januari kon een reiziger met een stoma geen gebruikmaken van het toilet, omdat de toiletten in de trein waren afgesloten. Dat had ernstige gevolgen. Ik stelde daar eerder schriftelijke vragen over. De VVD vindt dat er in iedere trein ten minste één werkend toilet moet zijn. Daarom sluit ik af met de volgende vraag aan de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij via haar rol als toezichthouder op processen van spoorwegvervoerders van personen, bewerkstelligt dat er voor het einde van het jaar in iedere trein die in een dienstregeling wordt ingezet en die bestaat uit wagons waarin toiletten aanwezig zijn – er zijn er ook zonder – minimaal één werkend toilet is?

Voor de VVD staat de reiziger centraal. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Exact binnen de tijd. Dank u wel. Er is een interruptie van mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

«De reiziger centraal.» Te veel mensen zitten weer in een betaalbaarheids-crisis, in een energiecrisis. Te veel mensen kunnen ook het openbaar vervoer niet meer betalen. We hoorden net een aantal partijen zich uitspreken voor een betaalbaar ov, waaronder gelukkig ook D66. Hoe staat de VVD daarin?

De heer **Schutz** (VVD):

De VVD heeft dat ook serieus genomen – de heer De Hoop noemde het voorbeeld van de brede doeluitkering zo-even ook – en in ieder geval gezorgd voor een tijdelijke oplossing tot en met maart 2027. De realiteit is dat we daar gelet op het regeerakkoord en de financiële plaat nu geen middelen voor hebben. Ik vind het best een idee om uit te zoeken of we dat op een andere manier misschien wel kunnen realiseren. Dat is de reden waarom ik net niet heb geïnterrupteerd. Daar horen inderdaad wel vragen bij over de dekking. Met andere woorden: ik sta open voor dat gesprek. We hebben een minderheidskabinet. De VVD maakt daar deel van uit. Wij kijken dus ook naar dat soort voorstellen, maar het dekkings-verhaal hoort daar wel bij: wat kan er dan niet? Met andere woorden: dit is geen heel concludent antwoord zo van «daar zijn wij absoluut voor», maar we kijken wel om ons heen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zeg wel nog even dat de antwoorden echt wel wat korter moeten zijn, want anders gaan we heel erg uit de tijd lopen. Mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ik geloof dat het al heel hoopvol is als je geen duidelijk nee krijgt. Ik dank de VVD dus voor dit antwoord. Wat voor dekkingsvoorstellen zouden dan reëel zijn? De oppositie kan natuurlijk met van alles komen, maar in welke richting zou de VVD op dit moment zelf kijken?

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, kort graag.

De heer **Schutz** (VVD):

We hadden het net over een afwegingskader. We hebben een financiële plaat en afspraken in het regeerakkoord. Wat mij betreft is dit een vraag die eerst door het kabinet wordt opgepakt. Wij kijken constructief, maar kritisch mee. Wij kijken dus ook wel kritisch.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit is wel een beetje makkelijk van mijn VVD-collega. De vorige Staatssecretaris, Aartsen, van VVD-huize, is zich rot geschrokken over de structurele financiering van het ov. Hij heeft dat groots aangepakt; het moest anders. Nou, het lag dus panklaar op de formatietafel, maar nu zegt de heer Schutz: gelukkig hebben we een minderheidskabinet, dus de oppositie kan ons komen redden. Is dat niet een beetje makkelijk?

De heer **Schutz** (VVD):

Ik geloof niet dat ik het zo gezegd heb. Ik hoor wat de heer Grinwis zegt. Misschien zit het «m daarin.

De **voorzitter**:

Liever niet buiten de microfoon spreken. Als u wilt reageren, meneer Grinwis, dan heeft u daar de interruptie voor.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik wil dan ook wel graag een inhoudelijke reactie, want dit is wel een serieus punt. De heer Aartsen, de vorige Staatssecretaris, heeft niet voor niks geprobeerd om dit hoog op de agenda te zetten, want dit is een structureel probleem.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik herken en erken dat dit best een probleem is. Daarom zat ik niet in een interruptie tegen te duwen en kreeg mevrouw Beckerman het antwoord dat zij kreeg. Maar het is niet het enige probleem dat we hebben. We hebben een regeerakkoord. Dat moet zorgen voor meer woningen. De netcongestie moet worden opgelost. Het gemaal in IJmuiden is een belangrijk punt. U zult dat erkennen. Met andere woorden: het is niet een keuze in weelde.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik ben blij dat de heer Schutz ook de reizigster noemde wier stoma was geknapt omdat er in de trein geen toilet beschikbaar was. Ik heb haar hier mogen ontvangen. Haar verhaal was ontzettend aangrijpend. Ik overweeg om na afloop van dit debat een motie in te dienen om te garanderen dat er in de trein minimaal één toilet is – de heer Schutz zei het ook al – en, als dat dan echt niet lukt, ervoor te zorgen dat in ieder geval de communicatie verbetert, zodat dat op de borden en in de app komt te staan. Vind ik de heer Schutz bij deze motie dan aan mijn zijde?

De **voorzitter**:

Meneer Huidekooper, u bent door uw interrupties heen. De heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik vind dat een heel constructieve gedachte. Alleen, voor het aannemen van een motie is een meerderheid nodig, maar voor het krijgen van een toezegging niet.

De **voorzitter**:

Ja. Als er verder geen opmerkingen meer zijn, gaan we verder met de bijdrage van de heer Huidekooper namens D66.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank, voorzitter. Vrijheid begint bij de mogelijkheid om te gaan en staan waar je wil, of je nu naar je werk reist, naar je kleinkinderen of naar je eerste college. Een goed openbaar vervoer is de hartslag van onze samenleving en verbindt niet alleen plaatsen, maar vooral mensen. Laten we vandaag kijken hoe we die hartslag veilig, toegankelijk en betaalbaar houden.

Voorzitter. Ik begin met veiligheid. Tijdens het rondetafelgesprek dat wij hier onlangs hadden, hoorden we indringende verhalen van het ov-personeel. Zij zijn de ogen en oren van ons vervoer, maar krijgen steeds vaker te maken met huftergedrag, intimidatie en zelfs agressie. Hun veiligheid mag wat mij betreft nooit een sluitpost zijn van een scherpe aanbesteding. Daarom zou ik de Staatssecretaris willen vragen of zij kan onderzoeken of in de concessies minimumeisen voor sociale veiligheid als vaste voorwaarden kunnen worden opgenomen. Zo borgen we namelijk dat marktpartijen niet besparen op beveiliging om biedingen financieel aantrekkelijk te maken. Graag hoor ik haar reactie.

Kan zij aangeven dat de oproep van de boa's vrij helder was? «Geef ons tijdelijk toegang tot het Real-Time Intelligence Center van de politie.» Kan

zij aangeven wat zich daartegen verzet? Dat ontlast namelijk de politie en het zou voorkomen dat situaties onnodig escaleren.

Voorzitter. Die veiligheid mag niet stoppen bij de landsgrens. Onze boa's mogen niets meer zodra de trein de grens oversteekt, terwijl overlastgevers zich daar natuurlijk helemaal niks van aantrekken. Is de Staatssecretaris bereid om met onze buurlanden een convenant te sluiten om bevoegdheden voor ov-boa's op internationale trajecten te stroomlijnen? Ik hoor graag haar reactie.

De heer **Schutz** (VVD):

Mag ik de heer Huidekooper aanmoedigen om een toezegging te vragen?

De **voorzitter**:

Ja. We gaan het horen.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dat mag zeker, meneer Schutz. Bij dezen. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Huidekooper** (D66):

Voorzitter. Veiligheid gaat ook over de inrichting van de publieke ruimte. Uit onderzoek van Pointer en Movisie blijkt dat 91% van de vrouwen zich onveilig voelt op stations. In de bus of trein is dat 82%. Zij verrichten dagelijks onzichtbare veiligheidsarbeid, om het zo maar te noemen. Ze mijden bepaalde routes of doen alsof ze bellen om zich maar wat veiliger te wanen. Voor D66 is dat een fundamentele inbreuk op hun bewegingsvrijheid. Ik weet dat het kabinet werkt aan een nieuw landelijk akkoord sociale veiligheid in het ov en ook lokale stationsschouwen organiseert. Ik zou de Staatssecretaris ertoe willen aansporen om te borgen dat de lessen die daaruit voortkomen, een plekje krijgen in dat akkoord sociale veiligheid. Ik vraag een toezegging hierop, voor de helderheid, zeg ik in de richting van de heer Schutz.

Voorzitter. Veiligheid en toegankelijkheid zijn natuurlijk weinig waard als het kaartje onbetaalbaar wordt. Juist nu, met de economische gevolgen van de oorlog in het Midden-Oosten en de stijgende energieprijzen, is het ov een cruciaal instrument van bestaanszekerheid. Het Internationaal Energieagentschap adviseert niet voor niets om meer met het openbaar vervoer te reizen om brandstof te besparen. De Kamer was in het verleden ook unaniem in haar steun voor betaalbare tickets voor in ieder geval jongeren en sociale minima. Ik wil daarop voortbouwen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij in het kader van de maatregelen die nu door het kabinet worden uitgewerkt voor de economische gevolgen van de crisis, ook een ov-kaart voor jongeren en minima als concrete optie op tafel legt? Is zij bereid om de technische uitwerking hiervan nu al op te starten, zodat we jongeren in de trein kunnen houden en zodat we een echt alternatief kunnen bieden voor dure brandstof aan de pomp?

De **voorzitter**:

Was dit het kopje betaalbaarheid, of gaat dat nog verder?

De heer **Huidekooper** (D66):

Nee, dit was het.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer De Hoop een interruptie.

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

Fijn dat de heer Huidekooper dit ook op tafel legt. Hij heeft het debat tot nu toe gevolgd. We zien dat er best brede steun in de Kamer lijkt te zijn – de VVD zette de deur net ook al een beetje op een kier – voor een bredere maatregel voor betaalbaar openbaar vervoer. D66 heeft er best wel een belangrijke positie in om dat aan een meerderheid te helpen. Mijn vraag aan de heer Huidekooper is dus: hoe concreet wil hij dit maken? Is hij bereid om een voorstel voor bijvoorbeeld zo'n 9 euroticket in de daluren te steunen? Hoever wil hij daarin gaan? Want als we hier echt samen in optrekken, kunnen we dit op korte termijn voor elkaar krijgen.

De voorzitter:

Dit waren twee interrupties.

De heer Huidekooper (D66):

Dank voor de vraag, zeg ik tegen de heer De Hoop. Ik reik hem hierop ook absoluut graag de hand. The devil is in the details en dat zit «m natuurlijk vooral in de dekking. Laten we dus samen op zoek gaan naar een goede dekking. Ik hoop dat het kabinet een goede voorzet kan doen om maatregelen uit te werken en dat het daarbij ook verschillende scenario's voor de kaartjes kan schetsen, dus voor het kaartje dat de heer De Hoop voorstelt tot en met 1 september, maar ook voor een kaartje gericht op de groepen die het het hardst nodig hebben, omdat de druk bij hen in de portemonnee het grootst is. Laten we vervolgens samen kijken hoe we dat het beste kunnen bekostigen, maar de wens om het openbaar vervoer betaalbaarder te maken, proeft u zeker aan mijn kant.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn een aantal interrupties. Eerst mevrouw Beckerman. O, excuses. U had nog een vervolginterruptie.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Even in alle scherpste: ook D66, de grootste partij van het land en op dit moment ook de partij die de Minister van Klimaat naar voren heeft geschoven, die ook voormalig Staatssecretaris van Openbaar Vervoer is en dus heel veel van het dossier afweet, vindt dus dat op korte termijn het scenario van een betaalbaar, tijdelijk ticket – of misschien moet dat wel langer duren – op tafel moet liggen om een oplossing voor de betaalbaarheid te bieden voor heel veel mensen. Vindt D66 dat ook zo stevig?

De heer Huidekooper (D66):

Kort gezegd: ja. Daarom heb ik het net in mijn inbreng ook benoemd. In eerste instantie kijk ik naar Staatssecretaris Bertram om die voorzet te doen, maar het korte antwoord is: ja, absoluut.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag een aantal interrupties: eerst mevrouw Beckerman, dan de heer Heutink, dan de heer Schutz, dan de heer Grinwis en dan de heer Jumelet. Stelt u de vragen alstublieft kort en houd ook de antwoorden kort. O, de heer Schutz niet. Eerst mevrouw Beckerman.

Mevrouw Beckerman (SP):

Dat krijg je natuurlijk, omdat dit de grootste partij is en omdat dit heel urgent is. We krijgen allemaal die telefoontjes. Ik zal er zo nog wat meer over vertellen; anders lopen we uit de tijd. Het is heftig. Dit ziet echter niet alleen op de minima. Dat is wel een cruciale les uit de vorige energiecrisis. Het zit zeker op de minima, maar ook op de groepen daarboven. Die zekerheid wil ik ook wel meteen krijgen van D66, want we hebben niet heel veel tijd om te wachten.

De voorzitter:

De heer Huidekooper, kort.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik denk dat mevrouw Beckerman daarmee een goed punt aansnijdt. Het klopt natuurlijk. Er is natuurlijk nog veel onduidelijk over hoelang de crisis gaat duren. Ik denk dat we ook wel kunnen zien dat het niet alleen echt de onderkant van de samenleving gaat raken. Daarom ben ik blij dat het kabinet daarvoor opties in kaart brengt. Wat mij betreft komt die brief snel naar de Kamer. We moeten daarbij goed kijken naar de balans tussen een manier om ervoor te zorgen dat iedereen een betaalbaar leven houdt en een manier om, als dit langer gaat duren, maatregelen te treffen die we langer kunnen volhouden. Daarvoor ga ik graag samen met mevrouw Beckerman op zoek naar een goede oplossing.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Daar zit natuurlijk de crux: elke keer komen we opnieuw in zo'n crisis en elke keer moeten we opnieuw in een soort paniek maatregelen nemen. Als je het structureel wil doen, zul je altijd voor betaalbaar ov moeten zorgen, maar ook voor een goede dekking van het ov. Erkent D66 dat er in dit coalitieakkoord gewoon structureel te weinig geld is vrijgemaakt voor het openbaar vervoer?

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik denk dat we graag nog meer hadden gewild. Dat proef ik hier in de commissie en dat geldt natuurlijk ook voor mijn partij. Alleen, tegelijkertijd zie ik dat er in de Voorjaarsnota in ieder geval voor de komende jaren gewoon geld voor het openbaar vervoer gevonden is, waarvoor ik de heer Grinwis zeer erkentelijk ben. Dat is nog niet genoeg om het voor de komende jaren structureel betaalbaarder te maken, maar ik ga graag samen met mevrouw Beckerman op zoek naar oplossingen om het openbaar vervoer betaalbaar te houden, op basis van de maatregelen die het kabinet voorstelt.

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

Ten aanzien van de dekking van het voorstel wil ik de grootste coalitiefactie in dit huis van het minderheidskabinet – ze hebben geen meerderheid – uitnodigen om samen met de hele Kamer breed te kijken naar een acceptabele dekking. Ik weet nu al dat dat voorstel er niet komt als D66 op een toren blijft zitten en de dekking vooral ter linkerzijde van de Kamer zoekt. Ik zou D66 echt willen aanmoedigen om daarin een extra stap te zetten die draaglijk is voor de hele Kamer.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, u bent door uw interrupties heen.

De heer **Huidekooper** (D66):

Ik zou in de richting van de heer Heutink willen zeggen dat wij terdege beseffen dat wij naar beide zijden van de Kamer moeten kijken en ook dat er een oplossing moet komen voor de mensen die afhankelijk zijn van de auto, bijvoorbeeld om op hun werk te komen. Laten we samen kijken naar een gebalanceerd pakket. Het kabinet gaat daar een voorzet voor doen. Dan kunnen wij hier in deze samenstelling kijken wat alle wensen zijn en daar een samenhangend pakket van maken.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wilde reageren op de heer Heutink, maar eigenlijk ook op het verhaal van de heer Huidekooper. We kijken vandaag naar het ov, maar de betaalbaarheid van het ov gaat natuurlijk over de betaalbaarheid van veel meer. We hebben nu niet alleen een probleem met het ov, dus je moet ook de integraliteit van betaalbaarheid in zijn geheel zien.

De **voorzitter**:
Meneer Huidekooper, kort.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dat kan ik natuurlijk alleen maar onderstrepen. Ik liet net doorschemeren in een aantal van de interrupties die ik pleegde, dat we ervoor moeten waken dat we hier nu weer een pleister op plakken. We moeten ook nadenken over hoe we dat openbaar vervoer structureel betaalbaar maken en goed financieren, want op dit moment is er een lappendeken van financiering. Het zou mij een lief ding waard zijn als we dat kunnen versimpelen, met betaalbaarheid als doel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Een welwillende houding is altijd prettig, zeker van de grootste coalitiefactie in dit huis. Alleen, hoe voorkomt de heer Huidekooper dat dit een wrange 1 aprilgrap blijkt te zijn, waarbij we nu zeggen «die begroting doen we zonder UNRWA-geld» en we het een paar dagen later toch overmaken? Althans, dat kondigen we aan. Hoe voorkomen we dat de heer Huidekooper over een paar dagen zegt: die dekking is niet akkoord; het gaat toch anders lopen?

De heer **Huidekooper** (D66):

Dan zeg ik via de voorzitter in de richting van de heer Grinwis dat het kabinet volgens mij heeft gezegd dat er allerlei opties worden uitgewerkt. Die komen naar de Kamer. Daar kunnen we dan met elkaar een debat over voeren. Wat mij betreft – dat voel ik ook – wordt de urgentie dat er maatregelen moeten komen om de betaalbaarheid van het leven te waarborgen breed in de Kamer gedeeld. Ik zou me zomaar kunnen voorstellen dat we het met brede steun gaan doen. Daar zal ik in ieder geval met de heer Grinwis graag een kopje koffie over drinken.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Hier wreekt zich dat er eigenlijk een probleem is met de structurele exploitatie van het openbaar vervoer. De Jongerendagkaart is door de NS niet voor niks afgeschaft. Ik ben het er niet mee eens, maar hij is afgeschaft. Dit is niet gratis. Voor je het weet zitten we misschien wel wat eurootjes bij elkaar te scharrelen voor een incidentele oplossing, maar structureel laten we het ov zakken. Zijn we dan wel de juiste prioriteiten aan het stellen? Hoe kijkt de heer Huidekooper daarnaar?

De heer **Huidekooper** (D66):

Dat is natuurlijk ook mijn zoektocht, zeg ik in de richting van de heer Grinwis. Dat is ook de achtergrond van de vraag die ik net stelde – daardoor ben ik nu al door mijn interrupties heen – over welke mogelijkheden voor dekking de Kamer verder nog ziet. Ik zie dat dit probleem groter is dan de acute maatregelen die op korte termijn nodig zijn. Ik ben op zoek naar hoe we daar gezamenlijk een goede dekking voor kunnen vinden. Ik zou ook heel graag horen wat de heer Grinwis daarin voor mogelijkheden ziet.

De **voorzitter**:

We stellen geen vragen aan elkaar, maar ik neem aan dat u bedoelt: straks in zijn eigen bijdrage. Ja, dank u wel. Althans, we stellen wel vragen aan elkaar, maar niet zo heen en weer.

De heer **Huidekooper** (D66):

Voorzitter. Dan mijn laatste blokje: de fysieke toegankelijkheid.

De **voorzitter**:

Ik zie nog een interruptie, van de heer Jumelet.

De heer **Jumelet** (CDA):

Ik was wat later binnengekomen, maar ben toch al een tijdje aanwezig. Ik heb nog even een vraag aan de heer Huidekooper. Helaas is de Onderwegpas in de vorige periode gesneuveld. Ik denk dat die een hele mooie manier was geweest om juist mensen die het moeilijk hebben, aan te bieden dat ze structureel van het ov gebruik konden maken. Toen werd er gedacht dat te kunnen financieren vanuit het Social Climate Fund. Daarbij waren ook gemeenten en provincies betrokken, om een deel van de financiering aan te leveren. Mijn vraag aan de heer Huidekooper is als volgt. We kunnen natuurlijk met elkaar op zoek naar geld – wij zijn als CDA bereid om daaraan mee te werken – maar is hij ook van de gedachte om juist wat breder te kijken naar andere overheden? Ik denk namelijk dat gemeenten en provincies hier goed aanspreekbaar op zijn. Kijk bijvoorbeeld naar Het Hogeland, waar een Meedoenpas is. De vraag aan de heer Huidekooper is: wil je ook breder kijken als het gaat om de financiering? Ik denk namelijk dat dat van belang kan zijn.

De **voorzitter**:

Dat waren twee interrupties. Dat is heel ruim, want het waren eigenlijk bijna vier interrupties. Stel de vragen nu dus kort.

De heer **Huidekooper** (D66):

Dank voor uw vraag, zeg ik tegen de heer Jumelet. Het kaartje dat de Staatssecretaris wat mij betreft moet gaan onderzoeken, waar ik op aanstuurde in mijn inbreng, is natuurlijk eigenlijk die Onderwegpas. Daarin staan we volgens mij helemaal aan dezelfde kant. Wat mij betreft zijn er absoluut geen taboes bij het kijken naar hoe we dit kunnen financieren. Ik zie dat gemeenten en provincies nu natuurlijk al aanzienlijk bijdragen aan het openbaar vervoer, dus we moeten wel kijken hoeveel rek daar nog in zit, maar laten we geen taboes hanteren en kijken of er goede dekking zou kunnen zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Huidekooper** (D66):

Voorzitter. Tot slot de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij moet ik toch zeggen dat ik wel geschrokken ben van de cijfers, want zes op de tien bushaltes zijn niet toegankelijk voor mensen met een visuele beperking. De Staatssecretaris stelt dat dit pas in 2047 gereed zal zijn. Dat is nog 21 jaar wachten. Dat is een hele generatie die niet toegankelijk bij een bushalte kan komen, terwijl het VN-verdrag vrij helder is: een laag aantal gebruikers mag geen excuus zijn voor uitsluiting. Ik wil de Staatssecretaris dus toch vragen om toe te zeggen om een versnellingsplan over toegankelijkheid naar de Kamer te sturen, waarbij dan in ieder geval de kritieke haltes, zoals bij ziekenhuizen en scholen, voor 2030 op orde zijn. Kan zij dit aan mij toezeggen?

Voorzitter. Ik sluit af. Vrije beweging is een recht, geen gunst. Laten we die belofte waarmaken voor de boa op de trein, de reiziger met de beperking en de jongere die afhankelijk is van betrouwbaar vervoer. Pas als het ov voor hen werkt, werkt het voor ons allemaal.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat was mooi binnen de tijd. Er zijn geen interrupties meer. Dan geef ik het woord aan de heer Goudzwaard namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Door hogere loon-, materiaal- en energiekosten zal het ov de komende jaren eerder duurder worden dan stabiliseren. Daarom

is het onverstandig om middels grote hoeveelheden overheidsgeld de ritprijzen kunstmatig te drukken, want dit soort lapmiddelen slokken kostbare budgetten op. Die zijn binnen de kortste keren uitgeput, waarna de reiziger alsnog de gepeperde rekening krijgt. Laten we vooral kritisch kijken naar hoe we het systeem hebben ingericht. Een spoorsector met beperkte concurrentie kent minder prikkels om efficiënt te werken en te innoveren. Bovendien is het ook niet eerlijk om prijsverlaging in het ov te financieren via de automobilist. Die betaalt namelijk al heel erg fors, terwijl het merendeel van het woon-werkverkeer nog altijd met de auto plaatsvindt.

Voorzitter. Enige verschraling van het ov lijkt in deze tijd bijna onvermijdelijk, maar dat mogen we niet laten gebeuren. Het IPO spreekt terecht zijn zorgen uit. De stagnatie van ov-gebruikers gaat hand in hand met een verschaald aanbod, terwijl het aanbod juist moet meegroeien met onze immer groter wordende samenleving. Hoe gaat de Staatssecretaris ons bevrijden uit deze vicieuze cirkel? Erkent de Staatssecretaris dat structurele prijsdemping geen duurzame oplossing is voor de stijgende ov-kosten? Op welke wijze zet de Staatssecretaris in op doelmatigheid, innovatie en betere prikkels in het systeem, om ons openbaar vervoer ook op lange termijn betaalbaar te houden?

Voorzitter. Nederland kent en beschikt over heel veel innovatiekracht en technische kennis op het gebied van mobiliteit, maar de sector wordt niet in staat gesteld om het onderste uit de kan te halen. De eerste automatische bussen rijden al, maar toch zijn de regels vooralsnog zo dat er te allen tijde een chauffeur aanwezig moet zijn. Zo win je weinig met automatisering. Een grote sta-in-de-weg is de RDW. Zij hebben geen toetsingskader voor automatisch vervoer. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of er wordt gewerkt aan een RDW-toetsingskader voor autonoom vervoer. Zo nee, is de Minister dan bereid om dat echt even op gang te gaan helpen?

Ik hoorde meerdere sprekers hier terecht over geweld tegen hulpverleners, treinpersoneel, ov-boa's, dat elk jaar toeneemt. Er zijn meer scheldpartijen, er wordt gespuugd, er worden klappen uitgedeeld, er wordt geïntimideerd en er worden naar hartenlust bedreigingen geuit. Het lijkt alsof een kleine groep reizigers het openbaar vervoer naar zich toe heeft getrokken en zich steeds wettelozer gedraagt. Hoe kan een beschaafd en ontwikkeld land zoals dat van ons, het zo ver hebben laten komen? Wat zet onze regering daar eigenlijk tegenover? De ongemakkelijke waarheid is volgens JA21: bijzonder weinig. Al vele jaren steken verschillende regeringen de kop in het zand en blinken zij uit in het organiseren van talloze praattafels, zonder het creëren van ook maar enig resultaat.

De heer **Schutz** (VVD):

Ziet JA21 naast veiligheidsmaatregelen ook een oplossing in het verhogen van de duur voor ov-verboden, zoals de VVD doet?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ja, daar is JA21 zeker voorstander van.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik heb een vraag aan de Staatssecretaris: hoeveel rode vlaggen heeft deze regering eigenlijk nog nodig om in actie te komen? De wensen zijn helder. We hebben het net ook gehoord: ov-boa's moeten toegang krijgen tot de bestaande databases, zodat zij overlastgevers kunnen identificeren. Nu moeten ze vaak bij intimiderend gedrag tientallen minuten wachten totdat de politie arriveert. Dat maakt de overlastgever in kwestie vaak agres-

siever. Het zijn juist deze kritieke minuten die zorgen voor veel gedreig en geweld richting de boa's. Is deze Staatssecretaris dan wel bereid om ov-boa's toe te staan om in noodsituaties, buiten hun taak welteverstaan, gevaar te bevriezen of af te wenden in afwachting van de politie, bijvoorbeeld met handboeien of fouilleringen? En is de Staatssecretaris bereid om op korte termijn in overleg te treden met haar collega van JenV om te bezien hoe toegang tot het vreemdelingenregister en de strafrecht-ketendatabank kan worden gerealiseerd? Dat is heel erg belangrijk. Voorzitter. Dit moet geen JenV-debat worden, maar het feit dat er nog regelmatig duidelijke zaken van geweld en bedreiging tegen ov-boa's worden geseponeerd vanwege een gebrek aan capaciteit bij de rechtspraak, werkt ongelooflijk demoraliserend. Het is buitengewoon respectloos naar de mensen die waken over onze veiligheid. Wat JA21 betreft is het totaal onacceptabel. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook u was keurig binnen de tijd. Mevrouw Beckerman.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Elke fractie zal dit herkennen: de heftige berichten die binnenkomen van mensen die moeten reizen, maar die dat niet meer kunnen betalen. Iemand belde ons huilend op. Diegene had een afspraak in het ziekenhuis, maar kon de brandstof niet betalen. Het ov bood geen alternatief. Elke energiecrisis opnieuw komen we in deze situatie terecht. Voor sommige mensen is het altijd crisis. Brandstof wordt veel te duur en het ov is verschaald, eveneens duur en voor velen geen alternatief. Daarom vragen we vandaag aandacht voor vier punten: meer ov, betaalbaar en gratis ov, een einde aan de marktwerking en steun voor het personeel.

Voorzitter. Honderden bushaltes verdwenen de afgelopen jaren. Steeds meer dorpen, wijken en voorzieningen zijn steeds slechter bereikbaar. Dat maakt dat mensen geen alternatief hebben voor de auto, maar ondertussen steeds meer moeite krijgen om de brandstof te betalen. Erkent het kabinet dat we moeten inzetten op een fijnmazig ov-netwerk? Denkt het kabinet dat dit de beste klimaatmaatregel is die je zou kunnen nemen, omdat mensen daar daadwerkelijk van profiteren?

Voorzitter. Het is al door meerdere mensen gezegd: de Lelylijn ontbreekt in het coalitieakkoord van dit kabinet, terwijl deze snelle spoorverbinding tussen Friesland, Groningen en de Randstad cruciaal is. Erkent het kabinet dat dit een omissie is? En waar blijft de reactie op Knot?

Voorzitter. Ik heb het even opgezocht: € 66,60 kost een retourtje van hier naar Groningen inmiddels. Dat is onbetaalbaar voor velen. Dan zitten mensen vast. Ze kunnen niet met de auto en niet met het ov. Het is geen... Voorzitter, zou het iets rustiger mogen?

De voorzitter:

Ik maande net ook al om gewoon te luisteren naar de inbreng van de leden en het geluid op de achtergrond te beperken. Meneer Van Duijvenvoorde, heeft u ook een interruptie?

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Ja, klopt. Mevrouw Beckerman zei net dat meer ov ook een oplossing is voor het klimaatprobleem. Alleen, hoe zou dat ov dan kunnen rijden, omdat we natuurlijk een enorm probleem zien met netcongestie en elektriciteitsproblemen bij het ov? Hoe kunnen we dat, als we veel met het ov gaan doen, dus handhaven?

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Allereerst: volgens mij werd er net een voorstel gedaan voor een klimaatticket. Wij hebben dat ook eerder voorgesteld, omdat wij nu zien – dat standpunt neemt de SP al jarenlang in – dat heel veel klimaatgeld eigenlijk verdwijnt en heel veel mensen daar niks van terugzien. Dat was mijn opmerking: juist klimaatbeleid waarvan mensen kunnen profiteren, is voor ons het enige klimaatbeleid dat wij steunen. Daarom hebben wij eerder ook naar het Klimaatfonds gekeken om dit soort maatregelen te betalen. Heel veel mensen zien klimaatbeleid nu als duur en elitair, terwijl wij juist zien dat je ook voorstellen kunt doen waar mensen van profiteren. Uw tweede punt betreft eigenlijk het overvolle stroomnet. Dat is een gigantisch probleem. Ideologisch gezien vind ik het introduceren van marktwerking in en de privatisering van onze energievoorziening ook een probleem. Net als bij het openbaar vervoer willen wij dat terugdraaien. Voor de korte termijn denk ik dat het ook gaat over prioriteren. Gisteren vroeg ik bijvoorbeeld een debat aan over Amerikaanse datacenters, die steeds meer stroom opslurpen. Wij zouden veel...

De voorzitter:

Mevrouw Beckerman, zou u uw antwoorden willen beperken?

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Ja, excuus. Wij zouden graag willen prioriteren en juist het openbaar vervoer voorrang willen geven. Ik moet mijn antwoord beperken, maar ik zou toch nog de nuance willen aanbrengen dat nog niet elk treintraject geëlektrificeerd is, helaas.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voorzitter. Het is geen geheim dat de SP toe wil naar gratis openbaar vervoer. Maar laten we vandaag ook kijken naar welke meerderheden te vinden zijn voor een forse prijsverlaging. Tussen 2008 en 2024 werden de tickets voor het ov 40% duurder en dit jaar kwam er alleen al bij de NS 6,25% bij. Dit is een structureel probleem voor heel veel reizigers. We hebben ook directe noodoplossingen nodig. Ik sluit me aan bij eerdere vragen. O, er is een interruptie.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Die verhoging van 6% en een beetje is toch grotendeels indexatie. Met andere woorden: het wordt voor iedereen duurder, dus ook voor de spoorwegvervoerder.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Het is een hele laconieke houding om dat zo te zien. Ik vertelde net hoe vast mensen – die zullen ook de VVD bellen met deze verhalen – zitten op dit moment, hoe ze niet kunnen reizen. Daar zit, denk ik, de crux. Mensen zeggen: hé, ik kan de brandstof aan de pomp niet meer betalen; het ov is óf geen alternatief óf ook veel te duur. Ik denk dat daar het grote probleem op dit moment zit: mensen kunnen echt niet meer reizen, terwijl ze dat wel moeten. Ik sprak net over iemand die naar het ziekenhuis moest. En ja, dan is de ticketprijs een keuze.

De heer **Schutz** (VVD):

Wijzen op indexatie is niet laconiek. Het is eerder de vraag of mevrouw Beckerman dat herkent. Gratis ov bestaat niet, in die zin dat het altijd

ergens door gefinancierd moet worden. Wat is de dekking die ze daarbij voor ogen heeft?

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dat is natuurlijk de eeuwige zin: gratis ov bestaat niet. Dus gaat het over welke keuze je maakt om het te betalen. Betaal je het met iedereen of leg je het op het bordje van reizigers die dat soms dus niet kunnen betalen? Daarin maken wij de volgende keuze. Vorig jaar is daar bijvoorbeeld een burgerinitiatief over geweest van DeGoedeZaak. Er zijn toen eindeloos veel handtekeningen opgehaald en er is heel erg geïnvesteerd in het doen van een goed voorstel om dat verdedigen. Dat is eigenlijk gewoon terzijde geschoven voor het grootste deel, niet door Kamerleden overigens maar wel door het kabinet. Er werd net ook op gewezen dat collega Aartsen van de VVD, voormalig bewindspersoon op dit terrein, zei: ik ben gewoon in het strakke pak genaaid; dit moet gewoon opgelost worden. Het is jammer om de VVD nu, midden in zo'n betaalbaarheids crisis, te horen zeggen: dat is gewoon indexatie. Nee, dit is een structureel probleem.

De heer **Schutz** (VVD):

Het is beide: het is een structureel probleem, maar dan moeten we ons wel afvragen waar we het geld dan weghalen; het blijft wel indexatie. Het is wat het is.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Voor de dekking zijn hier meerdere voorstellen gedaan. We hebben voor eerdere dekking naar het Klimaatfonds gekeken, omdat goed ov ook klimaatbeleid is waarbij mensen erop vooruitgaan. De heer De Hoop gaf ook al aan dat het coalitieakkoord geen oplossing biedt voor ov-prijzen en het ontbreken van een goed netwerk, maar wel belastingvoordelen, juist voor bedrijven en rijkere inwoners. Daar zouden wij ook naar kijken. Maar goed, laten we kijken waar we met z'n allen uit kunnen komen, want dat we ook acuut iets moeten doen, lijkt me heel cruciaal. Wij willen dus naar heel veel mogelijkheden kijken. De vraag is: wil de VVD dit ook?

De heer **Jumelet** (CDA):

Mevrouw Beckerman gaf eigenlijk het antwoord al. Er zijn geen taboes, zo hoorden we net van de heer Huidekooper, in de zoektocht naar financiering, zeker niet als het gaat om het betaalbaar houden van het kaartje voor de reiziger. Is de SP ook bereid om geen taboes op tafel te leggen als het gaat om de uitkomst, het resultaat, namelijk een betaalbaar kaartje?

De **voorzitter**:

Mevrouw Beckerman, graag kort antwoorden.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Er zitten wél wat taboes. Laat ik daar maar heel eerlijk over zijn. Als bijvoorbeeld de ene groep reizigers, die het niet kan betalen, het moet betalen voor de andere groep reizigers die het niet kan betalen. Dat is wel wat er heel vaak gebeurt. Daar hadden wij bijvoorbeeld ook moeite mee bij die accijnsdiscussie. Daar hebben we echt een moeilijke discussie over gehad in de fractie. Neem de groep mensen die de brandstof niet kan betalen. Ik vertelde net van de meneer die zei dat er geen ov was maar die wel naar het ziekenhuis moest. Als die een hogere accijns aan de pomp moet betalen, omdat we het ov betaalbaarder moeten maken, dan wordt dat heel ingewikkeld. Wij zeggen: haal het geld waar het zit. Dat is een uitgangspunt van de Socialistische Partij. Het is helder dat er voor ons heel veel mogelijkheden op tafel kunnen liggen, maar haal het niet weg bij mensen die al kaalgeplukt zijn of al niet weten hoe ze het eind van de maand kunnen halen. Ja, we hebben dus wel wat taboes.

De **voorzitter**:

U mag uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Volgens mij heb ik genoeg gezegd over de betaalbaarheid. Ik ga verder met privatisering. Vandaag was in het nieuws dat twee busmaatschappijen in Utrecht miljoenenboetes krijgen vanwege hun belabberde service: een tekort aan bussen, een tekort aan medewerkers, vertraging, uitval-lende ritten, overvolle bussen. Dat is geen Utrechts probleem. We zien het door het hele land, zeker bij overgangen van het ene bedrijf naar het andere bedrijf, de zogenaamde concessies. Toen het ov werd verzelf-standigd, geprivatiseerd, waren de beloftes echter heel groot: efficiënter, klantgericht. Wat is daarvan terechtgekomen? Vindt dit kabinet de privatisering echt geslaagd of is het zaak om in te grijpen? Want we zien in het regeerakkoord ook de neiging naar het tegenovergestelde. Zo lezen we dat het kabinet ruimte wil geven aan «innovatieve, nieuwe aanbieders op het spoor, specifiek voor nachttreinen en internationale spoorverbin-dingen». Meer marktwerking dus, waar marktwerking faalt. Waarom, zo vragen we het kabinet.

Mijn laatste punt gaat over de medewerkers van de NS. Die zijn zo cruciaal en onmisbaar. Terecht zeggen zij, via de vakbond FNV: de plannen van dit kabinet voor de AOW, WW en WIA zijn onacceptabel en moeten van tafel. Er is hard gestreden, zelfs gestaakt, om eerder te kunnen stoppen met werken, omdat doorwerken tot 67 simpelweg te zwaar is. Erkent het kabinet dit? En laat het de huidige regeling intact? Ook bij de WW en WIA staat een forse afbraak gepland. Sinds 2019 is bij de NS het derde WW-jaar verzekerd. Blijft dit derde WW-jaar onverkort overeind? Want de bonden bereiden nú met hun leden acties voor. Dit kabinet kiest voor afbraak en zij kiezen voor verzet, zeggen ze. Wat gaat het kabinet...

De **voorzitter**:

Mevrouw Beckerman, u bent over uw tijd heen.

Mevrouw **Beckerman** (SP):

Dit is mijn laatste zin: zonder werkers geen ov, en daarom is het vergroten van de risico's voor werknemers en de sloop van hun sociale zekerheid voor ons onacceptabel.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Duijvenvoorde voor zijn inbreng namens Forum voor Democratie.

De heer **Van Duijvenvoorde** (FVD):

Voorzitter. Ik ga redelijk snel praten, want ik heb nogal wat vragen te stellen. De berichtgeving van de afgelopen weken doet mij eigenlijk duizelen. In het ene artikel lezen we dat we zo snel mogelijk moeten elektrificeren en op dezelfde dag lezen we in een ander artikel dat het stroomnet overbelast is en dat we op bepaalde tijdstippen juist minder zouden moeten gebruiken. Een mens kan van minder wanhopig worden. Het kabinet gaat ondertussen onverminderd door richting zero emissie in 2050, terwijl de netcongestie inmiddels al jaren zichtbaar is en op korte termijn niet wordt opgelost. De gevolgen zien we overal: woningen die niet gebouwd worden, bedrijven die niet kunnen uitbreiden en voorzie-ningen die onder druk staan. Dit komt sterk tot uiting in het openbaar vervoer. Het rapport Raakvlak openbaar vervoer en netcongestie stelt ondubbelzinnig dat extra transportcapaciteit voor de elektriciteit in vrijwel het hele land niet meer op tijd beschikbaar komt en dat daardoor de groei-en verduurzamingsambities van het ov worden verhinderd en vertraagd.

De verduurzaming van het busvervoer staat dus op meerdere plekken onder druk. Er zijn gewoonweg te weinig aansluitingen met voldoende transportcapaciteit voor het laden van elektrische bussen. Het doel om alle ov-bussen in 2030 zero emissie te maken staat dus weinig in verbinding met de realiteit van het beperkte stroomnet van dit moment. Het kabinet onderschrijft deze constatering zelf ook. In het Bestuurlijk akkoord Netcongestie & OV spreekt zij van een spanning tussen de agenda om het busvervoer te elektrificeren en de beschikbaarheid van voldoende laadcapaciteit. Daarom is mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris simpel: hoe kan zij blijven vasthouden aan de afspraak dat alle ov-bussen richting 2030 zero emissie moeten zijn, terwijl uit de eigen stukken blijkt dat in 11 van de 27 nieuwe concessies, dus bijna de helft, problemen worden verwacht doordat tijdig voldoende netaansluitingen en gecontracteerd vermogen op dit moment nog ontbreken?

Voorzitter. Op basis van deze constatering kun je simpelweg maar één keuze maken: de obsessie met zero emissie en de snelheid ervan staat niet in verhouding tot de weerbarstige realiteit tussen droom en daad. Daarbij komt nog eens dat het ov volgens het rapport niet eens een prioriteitspositie heeft. Ov-partijen staan inmiddels in een steeds langer wordende rij voor een netaansluiting. Het is nog onduidelijk of dit überhaupt mogelijk gaat worden. Mijn tweede vraag is dus: erkent de regering dat zij de sector feitelijk op elektrificatie heeft vastgezet, terwijl de fysieke randvoorwaarden op een groot deel van het net momenteel nog ontbreken en, zo nee, waarom niet? Daar hoort ook meteen een derde vraag bij: waarom heeft het ov wel een zware verduurzamingsopgave gekregen, maar kennelijk geen vanzelfsprekende voorrangpositie bij de schaarse netcapaciteit? Hoe valt dat bestuurlijk uit te leggen?

Voorzitter. Het bestuurlijk akkoord laat zien dat in de congestiegebieden gewone contracten met netbeheerders vaak nog niet mogelijk zijn. Dat betekent dat elektrificatie op veel plekken afhankelijk wordt van alternatieve contractvormen, tijdsblokken en andere tijdelijke oplossingen. Daarmee wordt duidelijk dat de randvoorwaarden voor deze koers niet op orde zijn en dat de uitvoering in de praktijk steeds ingewikkelder wordt. Ook hierop zou ik dus graag een helder antwoord willen van de Staatssecretaris: waarom is eerst op elektrificatie aangestuurd en pas daarna op zoek gegaan naar contractvormen die het ook uitvoerbaar zouden kunnen maken? Voor FVD moet de eerste vraag zijn: blijft het ov rijden, blijft het betaalbaar en blijft de bereikbaarheid overeind? Dat waren eigenlijk drie vragen. Dat zijn dus de eerste drie vragen die voor FVD belangrijk zijn. Pas daarna komt de vraag welke techniek op een bepaalde plek het meest geschikt is.

Nu zitten de vervoerders klem tussen een vol stroomnet en een inflexibele regering, die haar doelstellingen niet wil bijstellen. We worden nu al geconfronteerd met de directe gevolgen daarvan. Wat staat ons dan op de lange termijn nog te wachten? Ik vraag de regering dus ook: kan zij uitsluiten dat deze elektrificatiekoers, in combinatie met netcongestie, gevolgen krijgt voor kwaliteit, frequentie of continuïteit van busverbindingen en, zo nee, welke concessies lopen volgens de Staatssecretaris het grootste risico?

Voorzitter. Er zit ook nog een principiële bestuursvraag onder. Want als provincies en vervoerders klem komen te zitten tussen concessie-eisen, netcongestie en oplopende kosten, wie draagt dan uiteindelijk de politieke verantwoordelijkheid: het Rijk, de concessieverlener of de vervoerder? Wat betekent dit financieel? Hoeveel extra publieke kosten en risico's ontstaan er doordat vervoerders moeten voorsorteren op elektrificatie, terwijl er nog geen zekerheid is over aansluiting, contractvermogen en doorlooptijden?

Voorzitter. De les is helder: uitvoerbaarheid moet centraal staan. De reiziger heeft niets aan ambities die niet gereden worden. De belastingbe-

taler heeft niets aan beleid dat alleen met noodgrepen overeind blijft. Daarom moet realisme regeren: eerst een ov-systeem dat werkt, dan pas de rest.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Grinwis voor zijn bijdrage namens de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. De Staatssecretaris heeft het over «de vier b's» in haar brief: bereikbaar, betrouwbaar, betaalbaar en beschikbaar. Maar waar is de b van «beveiligd en van niet langer bevuild» gebleven? Ik voeg er even wat variatie aan toe. De sociale veiligheid die de harde werkers in het openbaar vervoer ervaren ligt met een 6,5 ruim onder de 7,8 die reizigers ervaren. Het aantal incidenten neemt toe. Volgens de brief van de Staatssecretaris is dat nu 72%, versus 68% in 2022. Hoe staat het nou met de aanpak daarvan? Ik las niets in de brief over de spoorwegpolitie. We moeten ov-boa's in staat stellen hun taken goed uit te voeren, bijvoorbeeld door toegang tot registratiesystemen. Hoe staat het daarmee? Hoe gaat het met de uitrol van de bodycams? De Staatssecretaris schrijft dat daar wel geld voor beschikbaar is, maar hoe gaat dat dan in de praktijk? Verder sluit ik me aan bij de vragen die door collega Goudzwaard zijn gesteld over dit onderwerp.

De heer Schutz (VVD):

Wat vindt de heer Grinwis ervan dat ov-boa's mogelijk situaties mogen bevriezen die niet per se tot hun domein behoren, zoals de openbare orde? Vindt de heer Grinwis dat dat kan? Zo ja, kan dat dan met geweldsmiddelen?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik zie dat er in de praktijk een enorme behoefte is aan medewerkers die de veiligheid organiseren. Als de politie niet beschikbaar is, maar ov-boa's die rol wel kunnen vervullen, zou ik zeggen: geef ze daartoe de mogelijkheden. Daarom vroeg ik ook om bijvoorbeeld de toegang tot registratiesystemen te regelen, want dat is concreet nodig om hun werk mogelijk te maken.

De heer Schutz (VVD):

Maar ook handboeien?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Daar sta ik open in. Het lijkt mij inderdaad nodig. We willen boa's niet met één arm op hun rug op pad sturen in het ov, waar het aantal geweldsincidenten stijgt. Dat zou ik absoluut niet willen. Wij willen dus heel ver gaan om het voor boa's mogelijk te maken dat ze hun werk goed uit kunnen voeren. Het is aan het kabinet om hierop te reageren. Als een boa uiteindelijk een soort volwaardige politieman of -vrouw wordt, moeten we dan niet inderdaad de oudervetse spoorwegpolitie weer introduceren? Ik ben benieuwd waar dan volgens het kabinet de grens ligt, maar ik ben bereid ver te gaan.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Dan kom ik op de b van betaalbaar. Daar is vanochtend al veel over gezegd en dat snap ik ook. Als je naar buiten kijkt, zie je natuurlijk de energieprijzen stijgen. Het is wachten tot de energierekening van mensen stijgt. Het is ook wachten tot de prijs van het ov weer stijgt. Daar maak ik

me wel zorgen over. Gelukkig hebben we nu met amendementen – het is al vaker aangehaald – twee keer 224 miljoen geregeld. Die hebben we te danken aan de verdeelsleutel van het studentenreisproduct, waar tegenwoordig minder geld naartoe gaat. Op die manier kunnen we dat geld toebedelen aan met name provincies, zodat hun ov niet verder verschaalt. Dat geld komt boven op de structurele Bikkergelden van 300 miljoen. Daarmee is er nog steeds een enorme structurele knoop. Daarom ben ik terughoudend met betrekking tot incidentele voorstellen die hier zijn gedaan door bijvoorbeeld collega De Hoop. Die voorstellen klinken buitengewoon sympathiek, maar lossen de structurele knoop niet op. Ik leg toch de prioriteit bij het structureel overeind houden van het openbaar vervoer op een betaalbare wijze, maar ook met een wijdvertakt systeem als échte basisvoorziening, ook op het platteland. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

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

De heer Grinwis en ik delen volgens mij volledig de analyse dat we een groot, structureel probleem hebben met de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Daar is volgens mij geen enkel misverstand over. Maar de heer Grinwis voorziet denk ik ook dat er op korte termijn nog grotere betaalbaarheidsproblemen zijn. Als je kijkt naar de bredere vervoersketen, kun je het hebben over accijnzen en over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. In een tijd van schaarse brandstoffen en na het bericht van de Europese Commissie is de heer Grinwis het toch met mij eens dat je voor die tijdelijke maatregelen zeker ook naar het openbaar vervoer zult moeten kunnen kijken?

De **voorzitter**:

De heer Grinwis, kort graag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Daar ben ik het zeker mee eens. Ik wil alleen voorkomen dat het geld dat we bijna voor de poorten van de hel hebben weggesleept, zijnde die twee keer 224 miljoen, als dekking gaat fungeren voor het plan van de heer De Hoop. Die eerdere bezuinigingen op het ov moeten we niet mitigeren.

De **voorzitter**:

Excuses. Mevrouw Beckerman en meneer Van Duijvenvoorde, wilt u niet buiten de microfoon praten? Dat is heel onrustig voor de spreker.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Dat is het eerste. Het tweede is dat dit niet af mag leiden van het oplossen van de structurele knoop. Natuurlijk staat de Christen-Uniefractie zeer te trappelen om als onderdeel van een maatregelenpakket waar het kabinet mee moet komen, het ov niet over te slaan. Ik ben het er dus helemaal mee eens. Wel wil ik waken voor te veel optimisme. We kunnen niet als een soort baron Von Münchhausen met een betaalbare dalurenkaart het ov uit het moeras trekken. Dat gaat gewoon niet gebeuren. Kijk naar de sage van de Jongerendagkaart, die is gesneuveld. Dat is mijn – hoe zal ik het zeggen? – terughoudendheid bij het voorstel. Het is niet dat ik het er niet mee eens zou zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van de heer De Hoop. Graag geen herhalingen.

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

Concluderend denk ik dat de heer Grinwis en ik het met elkaar eens zijn daarover, maar ik zou dan ook met hem na willen denken over hoe we toch tijdelijke maatregelen kunnen treffen zonder dat die de structurele

oplossingen raken. Hij weet dat ik groot voorstander ben van wat hij in zijn amendement heeft staan, en ik wil er ook voor blijven lopen dat die gelden goed besteed worden. Maar dan bekijk ik graag met de heer Grinwis hoe we voor die tijdelijke oplossing kunnen zorgen, want ook hij ziet volgens mij dat het ov in een tijd van schaarse fossiele brandstoffen een logischere oplossing is dan een aantal andere oplossingen die nu telkens ter tafel komen.

De voorzitter:

Dat is een uitnodiging om samen te kijken. U zou daarop kunnen antwoorden dat u dat gaat doen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank voor deze voorzet. Dat gaan we zeker doen. Daar ben ik graag toe bereid en ik daag ook de Staatssecretaris uit om daarin haar verantwoordelijkheid te nemen, want ik denk dat hier inderdaad een opgave ligt. Dan ga ik snel verder.

Voorzitter. Ik onderstreep dus dat de financiering van de exploitatie van het ov structureel op orde moet zijn. Ik ben benieuwd hoe het staat met het onderzoek dat werd aangekondigd door de heer Aartsen, de voorganger van deze Staatssecretaris, en vooral naar wat de Staatssecretaris daarmee gaat doen, temeer daar het coalitieakkoord haar niet zo veel ruimte geeft om daar wat mee te kunnen doen.

Voorzitter. Dan kom ik nog heel kort bij toegankelijkheid. Ik sluit me aan bij de vragen van collega Huidekooper; dat is het voordeel als je later in de rij aan de beurt bent. Gelukkig zijn er steeds minder kapotte liften. Waar zit op dit moment volgens de Staatssecretaris de uitdaging? Ik ben benieuwd of zij inderdaad bereid is om de gevraagde extra inzet op toegankelijkheid toe te zeggen.

Dan kom ik bij Haarlem. Voelt de Staatssecretaris zich niet in het ootje genomen door ProRail? Dit is eigenlijk een vraag aan haar ambtsvoorganger, maar misschien voelt de huidige Staatssecretaris dat met hem mee. Ik voel me in ieder geval aan het lijntje gehouden door de vorige Staatssecretaris omdat die me eerst heeft uitgenodigd om een motie nog niet in te dienen, maar om nog even te wachten en haar dan op een gegeven moment alsnog in te dienen. De Staatssecretaris wilde «m gaan uitvoeren en toen bleek het tijdsvenster voorbij te zijn. Uiteindelijk gaat mijn kernvraag hier over de frequentieverhoging. Die dreigt nu achter de horizon te verdwijnen. Kan de Staatssecretaris mij garanderen dat die frequentieverhoging er gewoon gaat komen?

Ik heb nog één korte vraag, maar ik weet niet of ik nog tijd heb.

De voorzitter:

U heeft nog twintig seconden.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Oké, heel mooi. Dan heb ik nog twee laatste punten. Het eerste is ERTMS. Het is geen spoordebat, maar ik krijg toch een beetje zorgwekkende signalen uit verschillende regio's dat het niet goed gaat. Wanneer kunnen we hierover weer een voortgangsbrief tegemoet zien? Ik weet dat de Staatssecretaris over twee weken een openingshandeling gaat verrichten aan een proefbaanvak op het traject Leeuwarden-Harlingen. Misschien is dat een aanleiding om daar eens wat meer inzicht in te geven. Gaat dit wel goed komen? En de reactie op de ...

De voorzitter:

Dank u wel. U bent door uw tijd heen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Oké. Nou, prima.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Jumelet namens het CDA.

De heer Jumelet (CDA):

Voorzitter, dank. Het ov is als onderdeel van het mobiliteitssysteem onmisbaar voor een leefbaar, bereikbaar en duurzaam Nederland. Het verbindt mensen met werk, onderwijs en zorg, en met elkaar, zo lees ik in de brief van de Staatssecretaris. Het CDA is het daar hartgrondig mee eens. Het ov is in alle regio's voor veel mensen een voorwaarde om mee te kunnen doen. Daarom is het zo belangrijk dat we serieus werk maken van een goed werkend ov tegen een betaalbare prijs.

Inmiddels zijn we door het rapport-Berenschot, met daarin de vijf aanbevelingen, geïnformeerd over de resultaten van de verkenning van publieke mobiliteit. Ook is onlangs het onderzoek gestart door ABDTOP-Consult, wordt het huidige ov-systeem onder de loep genomen en worden knelpunten geduid. Voor de zomer wordt dit rapport opgeleverd, zo horen we. Ik heb een vraag aan de Staatssecretaris. We snappen dat we de onderzoeken moeten afwachten, maar heeft de Staatssecretaris zelf al een richting van denken als het gaat om bereikbaarheid, en in het bijzonder het plaatje dat zij dan voor ogen heeft als resultaat?

Bij de begroting van lenW heb ik de suggestie gedaan om terug te gaan naar de tekentafel, als het gaat om publiek vervoer of om sec ov, ook met de gedachte om slimmer om te gaan met de beschikbare middelen. Een van de aanbevelingen in het rapport van Berenschot is namelijk om de verschillende geldstromen inzichtelijk te maken. Het zou toch mooi zijn om nu eindelijk eens vanuit de reiziger te denken in plaats van vanuit de vraag bij welk departement het geld op de begroting staat.

Voorzitter. Dan kom ik bij «vuil en veilig», of, zo u wilt, «vies en veilig».

Met het eerste wil ik beginnen. In het dagblad Trouw van 20 maart jongstleden vertelde een schoonmaker wat hij dagelijks meemaakt bij het schoonmaken van treinstellen. Het geeft een inkijkje in hoe schoonmakers dagelijks geconfronteerd worden met vuil en viezigheid. Hij vertelt over de werkdruk, waardoor het ook steeds lastiger wordt om nieuwe collega's te krijgen en de vacatures te vervullen. Ik heb heel veel waardering voor deze mensen. Aan de schoonmakers ligt het niet, zeg ik hier maar. Is de Staatssecretaris van deze problematiek op de hoogte, en vindt zij ook dat schoonmaak niet het sluitstuk moet zijn van de bedrijfsvoering van NS? Licht hier niet een schone taak voor NS, namelijk om hier echt met zorg en waardering voor het schoonmaakpersoneel werk van te maken? Moeten we overigens NS niet gewoon houden aan de afspraken in de concessie? Graag een reactie op dit punt van de Staatssecretaris.

Dan veiligheid dus. Een aantal van de collega's heeft er ook al aandacht voor gevraagd. Nog elke dag is er sprake van agressie in de trein en in de bus. Het aantal gemelde incidenten neemt nog steeds toe. Wanneer krijgen boa's wat ze nodig hebben, zoals toegang tot het rijbewijsregister, de strafrechtketendatabank en het vreemdelingenregister? Het is net al genoemd. Mijn collega Straatman heeft bij het boa-debat hierover vragen gesteld, maar van de Minister van JenV is wat ons betreft nog geen helder antwoord ontvangen. Kan de Staatssecretaris wellicht al meer zeggen op dit punt? Ook voor veiligheid geldt dat we daar niet op mogen toegeven. Ook hier gaat het erom dat personeel het werk voor een tevreden reiziger met plezier kan doen.

Voorzitter. Nederland staat voor een grote mobiliteitsopgave. We willen bereikbaarheid, de CO₂-uitstoot moet verminderd worden en tegelijkertijd moeten we de druk op onze infrastructuur verlagen. Daar kunnen wat ons betreft initiatieven zoals de Coalitie Anders Reizen en MaaS-aanbieders, Mobility as a Service, een belangrijke rol in spelen. Ze laten zien dat duurzaam en efficiënt reizen niet alleen een ambitie is, maar dat het vandaag al in de praktijk wordt gerealiseerd. De Coalitie Anders Reizen

vertegenwoordigt meer dan 70 grote organisaties met samen ongeveer 550.000 werknemers. MaaS-aanbieders bedienen inmiddels ruim 1,1 miljoen zakelijke reizigers. Deze markt groeit jaarlijks met meer dan 10%. Steeds meer werkgevers kiezen ervoor om hun mobiliteitsbeleid te verduurzamen en tegelijkertijd te vereenvoudigen. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar de aanbevelingen van de Coalitie Anders Reizen, bijvoorbeeld over hoe werkgevers de sleutel zijn tot slimmer ov-beleid? Hoe gaan we werkgevers helpen met de overgang van papieren plannen naar actie?

De voorzitter:

Meneer Jumelet, u zit aan de vier minuten. Ik weet niet of u ...

De heer Jumelet (CDA):

Nog één zin.

De voorzitter:

Wat zegt u? Eén zin? Dat zijn meestal vijf zinnen.

De heer Jumelet (CDA):

Nee, één zin. Nou ja, een paar zinnen achter elkaar met een komma ertussen.

De voorzitter:

Echt één zin. Het gaat niet over u persoonlijk, maar ik constateer dat het heel vaak zo werkt. Wilt u dus afronden?

De heer Jumelet (CDA):

Ja, zeker, voorzitter. Hoe kijkt de Staatssecretaris in dit kader naar de huidige ontwikkeling van MaaS en deur-tot-deurmobiliteit in Nederland, en welke rol ziet zij hierin voor de overheid? Graag een reactie. Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed. Dank u wel. Dan is er een interruptie van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik zal niet interrumperen met de vraag wat de heer Jumelet nog meer had willen zeggen. Mijn vraag is de volgende. Er werd net gesuggereerd dat de 600 miljoen die nu nog gereserveerd staat voor de Lelylijn misschien wel naar iets anders zou kunnen, afhankelijk van het afwegingskader. Hoe staat het CDA hierin? Wat vindt het CDA van het advies van Knot?

De heer Jumelet (CDA):

Dank voor deze vraag, want die geeft wat meer zendtijd. Het is, denk ik, goed om te zeggen dat wij als CDA gevraagd hebben om een rondetafel-gesprek met de heer Knot om goed geïnformeerd te worden over het rapport dat hij heeft opgeleverd. We zijn ook benieuwd naar de appreciatie van het kabinet. De 600 miljoen staat wat ons betreft voor de Lelylijn. Daar zijn afspraken over gemaakt; dat mag helder zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer El Abassi, namens de fractie van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Dank, voorzitter. De kosten van levensonderhoud stijgen fors. De illegale aanval op Iran door de VS en Israël werkt door in onze hogere energie- en brandstofprijzen. Die raken Nederlandse huishoudens direct in hun portemonnee. Dat merken mensen nu elke dag. Aan de pomp lopen de prijzen fors op. In Nederland wordt die druk nog eens versterkt door

beleid. Inmiddels bestaat bijna twee derde van de brandstofprijs uit accijns, btw en heffingen. Twee derde is meer dan de helft, en mensen betalen dus grotendeels niet voor de brandstof zelf maar voor belastingen en dus voor beleid. Daarmee draagt datzelfde beleid niet bij aan betaalbare mobiliteit.

Voorzitter. Nederland behoort tot de top drie van landen in de EU met de hoogste brandstofbelastingen. Andere landen laten zien dat het anders kan. Spanje, Italië en Noord-Macedonië hebben allemaal de belastingen verlaagd. Zweden en Griekenland volgen en België hanteert een maximumprijs. Waarom grijpt Nederland niet in, op welke manier dan ook? Wat gaat Nederland doen om de prijzen betaalbaar te houden?

Voorzitter. Die absurde kosten raken ook met name onze taxibranche. Onze taxibranche wordt klemgezet. Waar andere landen de lasten verlagen, zien onze taxichauffeurs dat niet gebeuren. Ondernemers zien hun marges verdwijnen. Faillissementen dreigen. De gevolgen zijn dat taxichauffeurs stoppen, bedrijven omvallen en een hele sector onder druk staat. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat ingrijpen noodzakelijk is om dit te voorkomen? Wat gaat de Staatssecretaris doen om de taxichauffeurs te beschermen?

Terwijl autorijden door de hoge kosten voor veel Nederlanders onbetaalbaar wordt, rijzen ook de ov-kosten de pan uit. Zo verhoogt de NS de prijzen in 2026 opnieuw met gemiddeld 6,5%. Tussen 2015 en 2023 zijn de vervoerskosten met bijna 30% gestegen. Dit raakt vooral mensen met een laag inkomen, eenoudergezinnen en huishoudens buiten stedelijke gebieden, die maandelijks al honderden euro's tekortkomen. Daarmee behoort het openbaar vervoer in Nederland tot het duurste openbaar vervoer ter wereld. Het is 30–35% duurder dan het Europese gemiddelde. Prijzen blijven sneller stijgen dan de inflatie. Tegelijkertijd wordt er met meer dan 100 miljoen bezuinigd in grote steden als Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Wat gaat de Staatssecretaris doen om te voorkomen dat openbaar vervoer nog duurder wordt?

Volgens het Nibud worden niet alleen lage, maar ook steeds meer hogere inkomens beperkt in hun mobiliteit en vrijheid om te reizen. Wat gaat de Staatssecretaris doen om reizen voor iedereen betaalbaar te houden?

Er kunnen verschillende maatregelen genomen worden om die pijn te verzachten. In Duitsland is getest met een 9 euroticket. Volgens mij werd dit al genoemd door een ambtsgenoot. Wat vindt de Staatssecretaris van dat idee? Het resultaat was namelijk duidelijk: meer mensen maakten gebruik van het ov en de financiële druk op huishoudens nam af. Enkele staten in Australië hebben ervoor gekozen om ov gratis aan te bieden. Wat vindt de Staatssecretaris van dat idee?

Er zijn veel meer ideeën te bedenken. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen of de Staatssecretaris nog andere ideeën heeft om het ov betaalbaar en toegankelijk te houden voor iedereen. Wij als DENK zijn van mening dat alles kan. Het geld is er ook. De vraag is waar je het aan uit wilt geven. Daarmee rond ik af. De vraag is niet of het kan, maar of ervoor gekozen wordt om het wel of niet te doen.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Jumelet.

De heer Jumelet (CDA):

Het gaat vandaag over ov- én taxibeleid, dus ik was blij dat mijn collega aan mijn linkerkant ook over taxi's sprak. Ik zat onlangs in de taxi in Rotterdam. Dat gebeurt mij niet zo heel vaak, maar toch. Mijn collega had het over het beschermen van de taxi. Mijn vraag is: wat stelt hij zich daar zelf bij voor?

De heer El Abassi (DENK):

We zien dat de taxi's het op alle manieren moeilijk krijgen als het gaat om beleid. We zien dat er steeds meer emissievrije zones komen. We zien dat er steeds minder plekken zijn waar taxi's zich kunnen vestigen. We zien dat de brandstofprijzen omhooggaan, waardoor taxi's veel meer ritten moeten draaien om rond te komen. Als ik het heb over hoe we de taxi's kunnen beschermen, dan is mijn vraag: hoe kunnen we er in beleid voor zorgen dat we het voor de taxi's makkelijker en betaalbaarder maken? Ik zie het tegenovergestelde gebeuren, vandaar mijn vragen aan de Staatssecretaris.

De heer **Jumelet** (CDA):

Heel kort: ik deel de zorgen van de collega.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was aan het einde gekomen van uw betoog. Ik zet even de voorzitterspet af om de gelegenheid te krijgen om namens BBB een inbreng te doen. Ik geef het voorzitterschap tijdelijk over aan de heer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik mevrouw Van der Plas het woord namens de BoerBurgerBeweging.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik ga de betaalbaarheid en de toegankelijkheid skippen, want daar zijn heel veel vragen over gesteld waar ik mij bij aansluit.

Ik begin gelijk maar met: we hebben een gigantisch gezags- en gedragsprobleem in Nederland. De mensen die in het ov werken, weten dat als geen ander. Dag in, dag uit worden ze geconfronteerd met incidenten die verschillen van overlastgevers die rondhangen op stations tot agressie tegen reizigers en personeel in de treinen en de bussen. Enkele weken terug sprak ik met mensen van Veiligheid & Service van de NS. Zij krijgen te maken met gemiddeld drie veiligheidsincidenten per dag, waarvan minimaal één met letsel. Dat is iets wat niet normaal mag zijn in onze samenleving en het is helaas normaal geworden. Door de vakbonden zijn concrete voorstellen gedaan om de sociale veiligheid structureel te verbeteren. De strekking hiervan is dat eerst snel de basis op orde moet zijn. Er is structureel sprake van onderbezetting bij Veiligheid & Service, V&S, waardoor medewerkers hun werk niet goed kunnen doen. De instroom zou moeten worden vergroot en de uitstroom moet worden beperkt.

Ik heb de volgende vragen voor de Staatssecretaris. Kan er een vergelijkbaar proces komen voor V&S, Veiligheid & Service, als bij de noodmaatregelen in 2022 toen er grote conducteurstekorten waren en de dienstregeling in de knoop kwam? Een chauffeuse van de HTM – dat is hier de Haagse vervoersmaatschappij – deed enkele weken geleden haar verhaal in het rondetafelgesprek Veiligheid in het ov. Ik wil een paar suggesties aan de Staatssecretaris voorleggen. Wat vindt de Staatssecretaris van ideeën als slimme camerabewaking, realtimemonitoring en camera's op basis van AI als aanvulling op fysieke aanwezigheid van veiligheidspersoneel, zoals boa's en controleurs? Dat zijn camera's die bijvoorbeeld verdachte of gevaarlijke situaties detecteren. Wat vindt de Staatssecretaris bijvoorbeeld van het idee van een noodknop voor passagiers in het ov, waarbij alle lichten van de bus of tram gaan knipperen? Op die manier kan iedereen zien dat er wat aan de hand is. Ook een voorbijrijdende politieauto kan dat zien. Zij krijgen dan meteen

een melding zodat agenten direct kunnen ingrijpen. Ik vind het vrij creatieve ideeën. Ik zou graag horen wat de Staatssecretaris daarvan vindt.

De heer **Schutz** (VVD):

In aanvulling op de belangrijke vragen die mevrouw Van der Plas stelt heb ik nog een vraag. Vindt mevrouw Van der Plas eigenlijk met mij dat er gezien de capaciteitsproblemen met name moet worden ingezoomd op Al-cameratoezicht in de wagon, waar het gebeurt, vaak tussen de stations, desnoods met een zo gehekkelde onderzoeksvraag? Dat maakt namelijk echt het verschil. Is mevrouw Van der Plas dat met mij eens?

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

Ik denk dat Al heel veel dingen zou kunnen aanvullen. Ik denk zelf niet – maar ik kom uit de generatie die graag menselijk contact heeft – dat het alles kan vervangen, want we weten ook dat mensen in het ov het fijn vinden om een conducteur of iemand anders te zien die ze kunnen aanspreken. Maar de basis van mijn vraag is ook: kunnen we Al als aanvulling gebruiken in het ov, voor bijvoorbeeld het toezicht of het detecteren van dingen? Denk aan gevechten, valpartijen en noem alles maar op.

De heer **Schutz** (VVD):

Dus en-en-en. Steun.

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

Dat is fijn om te horen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Valt er te denken aan een veiligheids- en gedragsapp voor reizigers, geïntegreerd met een mobiele landelijke app, zodat reizigers ook snel incidenten kunnen melden? Of valt te denken aan pushmeldingen over drukke periodes of verdachte situaties, zodat mensen veiligere keuzes kunnen maken?

Voorzitter. De mensen die de treinen, de stations en het openbaar vervoer voor ons veilig houden, moeten over de juiste middelen beschikken. Daar hoort ook toegang bij tot de systemen die nodig zijn om reischoppers en andere overlastgevers daadwerkelijk te kunnen identificeren. Het loopt nu vast op het moment dat boa's een boete willen uitschrijven, omdat zij iemand niet kunnen identificeren en geen directe toegang hebben tot het rijbewijsregister. Ik heb een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Is zij het met BBB eens dat de boa's die actief zijn op en rond het spoor en in het ov, naast toegang tot het rijbewijsregister, gecontroleerd toegang moeten krijgen tot gezichtsherkenning? Is zij het met ons eens dat dit zou helpen om agressiviteit tijdens het uitdelen van de boete tegen te gaan? Wordt er gewerkt aan alternatieven voor identificatie wanneer iemand geen identiteitsbewijs of rijbewijs heeft? Zo ja, welke instrumenten krijgen boa's concreet tot hun beschikking?

Voorzitter, ik rond af. De samenleving verhardt. Handhavers en hulpverleners staan aan de frontlinie. Zij willen er juist voor zorgen dat iedereen gezond en veilig is. We moeten mensen daarin blijven ondersteunen, want dit is hard nodig.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van der Plas, voor uw bijdrage namens de BoerBurgerBeweging. Ik geef het voorzitterschap weer aan u terug.

Voorzitter: Van der Plas

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn behoorlijk uit de tijd gelopen, wat betekent dat we dit debat waarschijnlijk niet binnen de gestelde tijd kunnen afronden. Het voorstel is om nu wel te schorsen en tevens gelijk een lunchpauze te hebben. Dat doen we tot 13.35 uur, dus een halfuur. Dan zetten we dit debat voort en kijken we hoever we komen. Ik voorzie dat we het niet allemaal redden binnen de tijd, dus op woensdag 15 april doen we dan de voortzetting van dit debat vanaf het moment dat we het hier hebben geëindigd. Er is ook een ander voorstel. De Staatssecretaris kan eventueel één uur verlengen vandaag, dus we kunnen ook iets langer doorgaan. Wellicht hebben leden andere debatten waardoor dat niet gaat lukken. Dan is het voorstel dus om door te gaan tot 14.15 uur en te kijken hoever we komen, en de voortzetting te doen op woensdag 15 april van 11.30 uur tot 13.30 uur.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

Ik snap het voorstel. Ik vind het goed, hoor. Maar ik vind doorgaan lastig, omdat we de Staatssecretaris dan midden in haar beantwoording moeten afkappen. Ook als we nu om 13.35 uur terugkomen, moeten we de beantwoording van de Staatssecretaris afkappen. Is het niet veel chiquer om de Staatssecretaris alle ruimte te geven om de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden en haar te vragen om haar beantwoording op 15 april te beginnen? Vanuit de Kamer is er toch het brede verzoek om te kijken naar de ov-prijzen. Als we nu dus stoppen en dat doen, hebben we meer tijd om er dieper op in te gaan en dan hebben we ook beter inzicht in hoe de situatie in Nederland ervoor staat.

De voorzitter:

De heer De Hoop had ook een voorstel.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik twijfel om één reden. Er is breed vanuit de Kamer de suggestie aan de Staatssecretaris meegegeven om de prijzen van het openbaar vervoer onderdeel te laten zijn van het maatregelenpakket dat het kabinet de komende periode bespreekt. Het helpt wel als de Staatssecretaris in ieder geval aan kan geven dat dat het geval is. Dan voel ik ook meer ruimte om de rest van het debat pas op 15 april te voeren. Anders zou je misschien nog een opdracht aan de Staatssecretaris willen meegeven bij een tweeminutendebat. Het helpt wel als we al een beetje een beeld krijgen van de Staatssecretaris. Dat geeft mij iets meer comfort om het debat later te vervolgen.

De voorzitter:

Maar uw voorstel is dus om daar straks mee verder te gaan en de rest op 15 april te doen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ja, tenzij de Staatssecretaris zegt: ik heb uw Kamer gehoord en ik ga dat nu al meenemen, voordat we op 15 april de beantwoording hebben. Als de Staatssecretaris dat signaal geeft, heb ik er wel vertrouwen in dat zij daarmee aan de slag wil gaan in de gesprekken die ook met de Minister van Klimaat en Groene Groei worden gevoerd op dit moment.

De voorzitter:

Ik kijk ook nog even rond voor eventuele andere suggesties. Meneer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

Ik vind het ook beter en efficiënter om het op de manier te doen die Heutink beschrijft. Volgens mij hoorde ik in het laatste deel van het antwoord van de heer De Hoop ook ruimte om dat op die manier te doen. Dan kunnen we gewoon een schriftelijke beantwoording krijgen en de rest voortzetten op 15 april wat mij betreft.

De voorzitter:

Ik kijk dan even naar de Staatssecretaris. Kan zij hier even op ingaan en eventueel iets toezeggen in antwoord op de vraag van de heer De Hoop?

Staatssecretaris Bertram:

Zeker. Het is ook fijn als we de 15de door kunnen gaan met het debat, want het is inderdaad belangrijk dat we dat gesprek met elkaar voeren. Er zijn namelijk echt heel veel elementen waar ik graag met u over in debat ben, zeker als het gaat om de sociale veiligheid en al die andere aspecten. Ik had natuurlijk een gloedvol betoog voorbereid, maar dat laat ik dan nu even zitten; dat hou ik dan op de 15de.

Over die betaalbaarheid kan ik in ieder geval zeggen dat het kabinet natuurlijk op dit moment bezig is met het verkennen van maatregelen. Ik vind ook dat het ov daar onderdeel van zou moeten zijn. Ik heb op 23 april een overleg met het NOVB, dus ik wil ook met de vervoerders en met de medeoverheden bezien wat wij nu kunnen vanuit het ov. Ik geef er wel twee punten bij. Velen van u hebben het al gezegd, maar ik geef het ook nog eens even voor de zekerheid mee: de dekking is natuurlijk een hele belangrijke en die zal altijd in elk gesprek een punt moeten zijn. Ten tweede hebben we natuurlijk die Onderwegpas gehad en die heeft ook tot een aantal technische ingewikkeldheden geleid. Een van de vraagstukken was ook hoe je dan het geld bij de mensen krijgt die er het hardst op zitten te wachten. Als je dat generiek doet, gaat het namelijk heel veel geld kosten én komt het niet bij de mensen die het nodig hebben. Dat zijn dus in ieder geval de twee punten die ik uit dit debat meeneem. Daarbij doe ik de toezegging dat ik daar uiteraard mee aan de slag ga; ik vind het belangrijk en heb de oproep van u allen ook gehoord. Ik vind het ook fijn als u mij inderdaad de ruimte geeft om dit op verschillende momenten op te nemen, binnen die twee piketpaaltjes die ik wel wil slaan, dus met het NOVB maar ook met het kabinet, waarin ook gesprekken worden gevoerd.

De voorzitter:

Ja. NOVB is overigens de Nederlandse organisatie van vervoersbedrijven, als ik het goed heb, voor de mensen die de afkorting niet kennen.

Staatssecretaris Bertram:

Ja, zeker.

De voorzitter:

Ik ga toch even kijken. Als we nu stoppen, betekent dat dat we zeker drie kwartier missen. Met het voorstel voor woensdag 15 april van 11.30 uur tot 13.30 uur werd bedoeld dat we eerst door zouden gaan en het dan zouden voortzetten. Ik weet dus niet of we er dan met twee uur komen, ook gezien het grote aantal vragen, dus misschien moeten we dan nog weer wat langer door. Maar dat ligt ook aan de beschikbaarheid van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Bertram:

Zeker. Maar ik kan wel een poging doen, voorzitter, om in ieder geval een deel van de vragen zo veel mogelijk schriftelijk af te doen. Ik heb de mogelijkheid om dat dan te doen. Dan kan ik ingaan op de verschillende onderwerpen waarvan u gezegd heeft dat u die echt heel belangrijk vindt, zoals natuurlijk de veiligheid en het verdergaan met betaalbaarheid, maar ook de concessie, de toegankelijkheid en de vraag wat het stelsel is

waarbinnen je moet opereren. Ik pak dan die thema's die in dit debat naar voren zijn gekomen en dan kan ik in ieder geval een poging doen om er zo veel mogelijk schriftelijk te beantwoorden, zodat we op de 15de effectiever door kunnen gaan.

De voorzitter:

Ja, dank u wel. Meneer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Ik heb een vraag daarover. De realiteit is dat bewindslieden altijd erg hun best doen om de vragen te beantwoorden, maar dat het niet altijd lukt, in de zin dat er ook nog weleens wat van tafel valt of dat de vraag net niet goed begrepen is. Hoe borgen we dan dat die worden meegenomen? Gebeurt dat dan in een fysieke tweede termijn, of gaat het dan gewoon door op de 15de? Ik wil wel even die zekerheid hebben dat we, met het vele dat is gezegd – er is namelijk heel veel gezegd vandaag, en terecht – op al die dingen die we met elkaar hebben benoemd ook echt wel de antwoorden krijgen.

De voorzitter:

Dat is inderdaad het nadeel van de schriftelijke beantwoording. Als je het mondeling in een debat doet, kun je elkaar namelijk blijven bevragen. Ik zou willen voorstellen om wel een deel schriftelijk te laten beantwoorden, en daarnaast te zorgen dat er wel genoeg ruimte is voor het mondelinge debat. Ik ben het namelijk met de heer Schutz eens dat je niet weet of je het helemaal kan borgen. We kunnen ook proberen om er een uur aan vast te plakken, zodat we op de 15de een uurtje eerder beginnen of een uurtje later eindigen, maar daar zullen we nog op terugkomen. Vooralsnog stel ik vast dat we nu stoppen en dat we op de 15de verdergaan, van 11.30 uur tot 13.30 uur, waarbij die tijdstippen nog iets kunnen veranderen. Ik denk dat iedereen hier goed mee kan leven. Ik wil daar even bij zeggen dat dit een heel belangrijk debat is. Dat zie je ook: we hebben hier elf fracties zitten. Ik leg het even uit voor de mensen thuis. Er wordt bij de voorbereiding altijd een inschatting gemaakt van hoeveel leden er zullen meedoen, hoeveel spreektijd die zullen gebruiken en hoeveel tijd er dan nog over is. Maar je ziet dat dit onderwerp heel erg leeft en dat er ook heel veel fracties aanwezig zijn. Daarom hebben we deze keer eigenlijk te kort de tijd gehad. Dat gaan we de volgende keer beter inschatten, denk ik.

De heer Huidekooper (D66):

Allereerst steun voor dit voorstel. Ik zou dan inderdaad willen voorstellen om het debat ook iets te verlengen, zodat er genoeg ruimte is voor de leden om hun vragen te stellen. Eén ding is mij nog een beetje onduidelijk. De heer De Hoop vroeg in zijn voorstel, meen ik, of we dan ook voor 15 april weten waar het kabinet aan denkt qua maatregelen op het vlak van het ov. De Staatssecretaris gaf daarop als antwoord: ik ga daarna pas met de vervoerders in gesprek. Het is mij dus even niet helder of we op 15 april ook al op tafel hebben waar het kabinet aan denkt qua maatregelen.

Staatssecretaris Bertram:

U vraagt mij om op het vlak van de betaalbaarheid een aantal scenario's te bekijken: wat kunnen we wel en wat kunnen we niet? Daarbij is ook een aantal waarschuwingen meegegeven door een deel van deze commissie: let op dat de dekking goed is en let op dat je de korte termijn van de lange termijn onderscheidt. Dat vind ik zelf ook een hele belangrijke, want we hebben natuurlijk een onderzoek uitstaan – ja, ik kan er ook niks aan doen; het is een onderzoek – dat ergens in de loop van het voorjaar komt. Ik moet het voorstel van uw commissie dus plaatsen naast wat er in ieder

geval voor de lange termijn is uitgezet. Ik kan mijn best doen om in die brief in ieder geval weer te geven hoever het kabinet is. Het kabinet zal immers op een aantal momenten dat debat moeten voeren. Het enige wat ik u kan toezeggen, is dat ik de urgentie heel goed begrijp en dat ik dit ook in mijn eigen betoog had meegenomen. Dat zult u natuurlijk nooit weten, want dat staat hier op papier, maar het is wel waar. Ik ga dus mijn uiterste best doen om binnen het ontwikkelen van de scenario's en het bespreken van de maatregelen, in dat tempo ook uw verzoek en uw wensen een plek te geven.

De voorzitter:

Dank. Tot slot nog de heer Schutz, want dan kunnen we afronden. O, de heer Goudzwaard ook nog. Ik wil ook wel even tot een afronding komen.

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter, ik ga helemaal mee in dit voorstel, en tegelijk wil ik het volgende even benoemen wat betreft de schriftelijke beantwoording. Ik heb geluisterd naar de andere partijen en ik denk dat bijna de helft van de partijen het heeft gehad over de handelingsverlegenheid van ov-boa's. Dan gaat het echt over die drie-eenheid van rijbewijsregister, strafrechtke-tendatabank en vreemdelingenregister. Als daar duidelijkheid over komt, ook in overleg met JenV, zou dat de efficiency van onze tweede termijn zeer zeker ten goede komen. Dat wilde ik toch echt even benoemd hebben.

De voorzitter:

Oké. De heer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Ik heb een procedurele opmerking. Op de 15de hebben we een nadere richting ten aanzien van wat er financieel mogelijk is binnen de piket-paaltjes. Hoe moeten we dat dan zien in relatie tot dat andere debat, dat op 22 april staat? Dat hangt allemaal met elkaar samen, want dat komt samen in de begroting. Wat er kan en wat er niet kan, heeft ook te maken met de stand van de infra. Wanneer komt u waarmee, en wanneer kunnen we u waarover bevragen?

De voorzitter:

Nu wordt het allemaal wel een beetje moeilijk en ...

De heer Schutz (VVD):

Ja, maar dit is wel een werkelijkheid die er is.

De voorzitter:

Ja, dat snap ik. Dat is het debat Strategische keuzes bereikbaarheid. Ik geef nu nog kort het woord aan de Staatssecretaris, en dan wil ik toch echt komen tot een afronding en tot een akkoord over woensdag 15 april. Anders wordt het allemaal heel erg diffuus. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Bertram:

Op het punt van de sociale veiligheid vindt u mij aan uw zijde, want ik vind dat een van de belangrijkste onderwerpen. Tegelijkertijd weet ik vanuit mijn vorige baan ook hoe ingewikkeld het is om het echt goed geregeld te krijgen. Ik ga dus mijn best doen en ik ga zeker zo snel mogelijk in gesprek met de collega van JenV. Dat was ik overigens al. Alles wat ik weet, komt dus in die brief. Dat is eigenlijk wat ik u kan toezeggen. Ik probeer uiteraard zo ver mogelijk te komen. Ten tweede denk ik dat ik, ook voor het verloop van dit debat, betrekkelijk weinig anders kan doen dan mijn eigen insteek in dit debat zo goed mogelijk schriftelijk op papier te zetten, en daarbij uw wensen en uw

vragen mee te nemen. Op de 22ste zal ik het dan samen met de Minister van IenW over de instandhouding hebben. Dat wordt een breder debat. Ik snap heel goed waar de interferentie zit, en tegelijkertijd is dat wat we nu gaan doen. Anders had ik dat ook in mijn beantwoording gedaan.

De voorzitter:

Helder, inderdaad. Dan stoppen we dit debat nu en gaan we op woensdag 15 april verder. Daarvoor krijgt u dan nog de definitieve convocatie met tijd en zaal. Ik wil iedereen bedanken: de Staatssecretaris, haar staf, de Kamerleden die dit debat hebben bijgewoond, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat thuis hebben gevolgd, en uiteraard onze bodes, die ons altijd van alles voorzien en die ervoor zorgen dat wij hier een goed debat kunnen voeren. Dank je wel.

Sluiting 13.23 uur.