

Vergaderjaar 2020–2021

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 744

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 25 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 november 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juli 2020 inzake Potentieonderzoek verbeterde OV-verbinding Noord-Nederland–Randstad (Kamerstuk 23 645, nr. 725);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juli 2020 inzake Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV (Kamerstuk 28 642, nr. 108);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2020 inzake update acties, moties en toezeggingen inzake het ov en COVID-19 (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 724);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 oktober 2020 inzake uitvoering vervoerconcessies Waddenveren West en Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 727);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 september 2020 inzake beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021 (Kamerstuk 23 645, nr. 726);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 oktober 2020 inzake antwoorden op vragen commissie over de beschikbaarheidsvergoeding ov 2020 en 2021 (Kamerstuk 23 645, nr. 729);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 november 2020 inzake beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (ov) (Kamerstuk 23 645, nr. 739).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Ziengs
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van der Graaf, Kröger, Laçin, Öztürk, Postma, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag en hartelijk welkom bij dit notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik was bijna geneigd te zeggen «het algemeen overleg», maar het is dus gewijzigd in een notaoverleg. Het onderwerp is openbaar vervoer en taxi. Normaal gesproken zeg ik ook altijd «hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune», maar dat is nu wat lastig. In ieder geval wel een hartelijk welkom aan de mensen die online meeluisteren. Verder hartelijk welkom aan de Staatssecretaris, hier aan mijn rechterzijde, en aan de leden die zijn aangeschoven. Dat zijn mevrouw Postma namens het CDA, de heer Schonis namens D66, de heer Laçin namens de SP, de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Öztürk namens DENK en mevrouw Kröger namens GroenLinks.

De spreektijd bedraagt vier minuten en verder sta ik twee interrupties in tweeën toe. Dat kunnen dus ook vier korte vragen zijn. De heer Öztürk heeft mij verder gevraagd of hij in ieder geval met voorrang mag spreken, omdat hij nog naar een andere vergadering moet. Ik heb de leden net informeel gepolst en iedereen zei in eerste instantie nee, maar toen we nog wat steviger overleg hadden, zei iedereen: ach, laten we het maar doen! Mevrouw Postma, die normaal als eerste zou spreken, zei: geen enkel probleem.

Meneer Öztürk, ik geef u als eerste het woord. Gaat uw gang.

De heer Öztürk (DENK):

Dank, voorzitter, en ook dank aan de collega's. Ik doe de begroting Economische Zaken en Klimaat, dus ik moet dadelijk weer weg. Dat betekent dat ik weinig of geen interrupties kan doen. Dat vind ik wel jammer. Als ik toch terug kan komen, kom ik wel langs.

De voorzitter:

Ik heb niet de indruk dat iedereen dat heel erg vindt.

(Hilariteit)

De voorzitter:

Ik was mijzelf overigens vergeten voor te stellen. Mijn naam is Erik Ziengs, waarnemend voorzitter van de commissie. Ik spreek straks ook namens de VVD.

De heer Öztürk (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik iedereen die in het openbaar vervoer werkt, bedanken dat ze de afgelopen maanden ondanks gezondheidsrisico's ervoor hebben gezorgd dat iedereen vervoerd kon worden. Deze mensen verdienen compleet onze steun. Maar ook de taxibranche verdient onze steun. Ik zal vandaag met name spreken over de taxibranche. Ik heb begrepen dat de collega's dat goed vinden, zodat zij vandaag andere punten kunnen inbrengen.

Voorzitter. De coronacrisis heeft bijna elke branche in het hart geraakt. Vele bedrijven staan op het randje van de afgrond en de gevolgen van de

crisis voelen voor vrijwel iedereen als onrechtvaardig. Het is ook niet mogelijk iedereen in deze tijden tevreden te houden. Dat begrijpen wij. Echter, in crisistijd betekent rechtvaardigheid het rechtvaardig verdelen van de pijn. Wij van DENK vragen dan ook om een eerlijke kans voor een groep die hard wordt geraakt door de coronacrisis en de coronamaatregelen.

Voorzitter. Het is vandaag misschien de laatste keer dat we het over de taxibranche kunnen hebben. Daarom wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om deze sector toch volledige steun te geven. Het is toch een vergeten kindje geworden, ondanks dat wij dat met een aantal collega's naar voren hebben gebracht. Want toen de steunkoek werd verdeeld, stonden de taxichauffeurs, stond de taxibranche, achteraan in de rij, toekijkend hoe grote bedrijven zoals KLM in de rij stonden om miljoenen en miljarden aan staatssteun binnen te harken.

Voorzitter. Als de rijken vermageren, zijn het de armen die van de honger omkomen. Dat is wel gebleken tijdens deze crisis. De omzet van de taxibusiness is nagenoeg verdwenen en de buffers zijn compleet opgegaan aan het betalen van de huur, de autolease en de verzekeringen. Waar horecabedrijven over het algemeen nog iets van omzet kunnen genereren door zich te richten op bezorg- en afhaalmaaltijden staat de taxibranche voor een doodlopende weg. En zowel de Staat als de autolease- en verzekeringsmaatschappijen geven geen krimp, met name de verzekeringsmaatschappijen. Dat doet heel veel taxichauffeurs pijn, omdat ze nog steeds torenhoge premies betalen en weinig keuze hebben. Dit brengt taxichauffeurs tot de volgende keuzemogelijkheden: het geringe maandelijkse bedrag gebruiken om brood op de plank te brengen voor het gezin of om de autolease te betalen. Dit zorgt er niet alleen voor dat de schulden steeds verder oplopen, maar het brengt ook een enorme psychologische druk met zich mee. Een effect waarvan de gevolgen nog niet te overzien zijn. Een onvermijdelijk gevolg van de betalingsachterstanden is dat steeds vaker de taxi's in beslag worden genomen door de leasemaatschappijen. Het is het laatste zetje de afgrond in.

DENK vindt dat deze mensen genoeg hebben geleden. Laten wij stoppen met het pesten van de taxichauffeurs en hun een eerlijke kans geven om de crisis door te komen. Dit betekent dat we de verzekeraars moeten inperken. Want er zijn weinig verzekeraars en die vragen torenhoge premies. De Staatssecretaris en de Minister zouden dit met de verzekeraars gaan bespreken en oplossen, maar het is nog steeds niet opgelost. Dat kan gewoon niet. Vooral nu hebben de taxichauffeurs de steun nodig.

Voorzitter. DENK pleit daarom voor het maken van afspraken met verzekeraars, waardoor taxi's betaalbaar verzekerd kunnen worden. Ook pleit DENK ervoor het gesprek aan te knopen met de taxibranche en de leasebedrijven, zodat afspraken kunnen worden gemaakt over de betaling van de maandelijkse autolease. De banken hebben ervoor gezorgd dat een aantal ondernemers hun maandelijkse afdracht niet hoeven te betalen. Dat kan ook met de autolease. Een aantal autoleasebedrijven kan zeggen: laten wij een aantal taxibedrijven, die het echt nodig hebben, de mogelijkheid bieden om een aantal maanden niet te betalen, zodat ze kunnen overleven.

De voorzitter:

Wilt u afronden?

De heer Öztürk (DENK):

Ja, voorzitter. Daarnaast zien ze dat er 3,4 miljard euro aan steun naar KLM gaat. En dezelfde taxichauffeur die bij Schiphol de mensen vervoert die KLM binnenhaalt, krijgt niks. Dat doet pijn. Ook moet de bpm-teruggave geregeld worden. Daardoor kunnen taxichauffeurs hun kosten verder omlaagbrengen en kunnen ze hun werk doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heb een interruptie voor u. Wilt u de microfoon even uitzetten? Anders komt bij de stem van mevrouw Postma uw gezicht in beeld, want zo werkt dat met de camera's. Voor de helderheid zeg ik tegen de mensen die dit debat van thuis uit volgen: ik geef nu het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Het zou wel een mooi gezicht zijn natuurlijk.

De **voorzitter**:

Absoluut.

Mevrouw **Postma** (CDA):

De heer Öztürk legt terecht een aantal zaken op tafel. Een van de zaken die ik er als CDA'er graag even uit wil halen, is die leaseconstructie. Veel taxibedrijven hebben hun auto geleased, bij een bank of een leasemaatschappij. Dat zien wij ook bij touringcarbedrijven. Vaak zijn die grote touringcars, de nieuwste modellen, de zuinige en milieuvriendelijke modellen, zo'n tweeënhalve ton waard. Die staan dus op de balans. Wij zien dat veel banken zeggen: we schorten desnoods betalingen op. Maar afstel is geen uitstel. Is de heer Öztürk het met het CDA eens dat het goed zou zijn om eens aan de bewindspersonen te vragen of er aan tafel gezeten kan worden met deze banken en deze leasemaatschappijen om dit specifieke probleem te bespreken? En dan niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn, zodat we echt een houdbare sector hebben, in zowel de taxi- als de touringcarbedrijven?

De heer **Öztürk** (DENK):

Een heel goed punt van het CDA. Ik heb weinig spreektijd, maar dat punt zat er ook bij ons in. Ik ben ook van mening dat we een motie kunnen indienen als de Staatssecretaris vandaag niet toegeeft dat er een bijeenkomst komt met de banken en met de leasemaatschappijen om de gevolgen van de crisis voor deze sector met creatieve ideeën op te lossen. Dat kan. Door uitstel met een aantal maanden is het mogelijk dat een aantal bedrijven overeind blijft. Want toen de coronacrisis minder werd, zagen we dat de branche weer adem kon halen. Dus na de crisis is er weer leven. Ik denk dat het goed is dat de Staatssecretaris zo snel mogelijk met deze mensen in gesprek gaat. Daarnaast is er de Tozo-regeling. Heel veel taxibedrijven...

De **voorzitter**:

We proberen de vragen en de antwoorden toch een beetje kort te houden, want volgens mij krijg ik nu een tweede termijn om de oren. Ik snap het, maar we gaan het niet zo doen. Volgens mij was de vraag van mevrouw Postma beantwoord.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik weet niet hoelang de heer Öztürk hier nog kan blijven, maar in mijn inbreng kom ik ook terug op de touringcarbedrijven. Daar zit een soortgelijk voorstel in.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Voordat de heer Öztürk weggaat, wil ik hem ook een vraag stellen. We hebben als SP en DENK heel lang samen opgetrokken om wat ruimte voor die taxichauffeur te regelen als het gaat om verzekeringen en die bpm-teruggave. De Minister van Financiën is er nu niet. Die is ermee bezig

geweest, maar het resultaat daarvan stelt ons beiden teleur. Want de taxichauffeur heeft nog steeds geen ademruimte; de coronacrisis raakt die taxichauffeurs ook heel erg. De heer Öztürk gaat zo weg, omdat hij deelneemt aan het debat over de EZK-begroting, met de Staatssecretaris van EZK, mevrouw Keijzer. Stelt de DENK-fractie daar ook nog vragen over de taxichauffeurs? Wat kunnen de taxichauffeurs daarvan verwachten?

De heer **Öztürk** (DENK):

De heer Laçin is terecht samen met DENK opgekomen voor de taxichauffeur. We hebben aan een aantal demonstraties meegedaan. Honderden taxichauffeurs zijn hier geweest. Ze hebben petities en handtekeningenacties aangeboden. We hebben een goed overleg gehad. Het is een terechte vraag. Ik ga in mijn inbreng voor Economische Zaken de Minister en de Staatssecretaris vragen om de taxibranche te ondersteunen. Dat hebben ze echt nodig en dat verdienen ze ook. Maar nogmaals, ook de Tozo-regeling is fataal voor de taxibranche. Ze hebben nu echt ondersteuning nodig om deze crisis te overleven. Ik denk dat een aantal andere partijen hier dat ook willen. Laten we dat gezamenlijk doen, zodat de taxibranche de crisis overleeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Zo ziet u maar weer dat met een andere interruptie toch dat stukje nog even ingebracht kan worden. Dat was een goed stukje teamwork hier aan tafel. U gaat nu naar de begroting EZK? Veel succes. Dan geef ik het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter, dank. Wij willen graag vier punten op tafel leggen. Dat zijn de sociale veiligheid in het ov en corona, de beschikbaarheidsvergoeding, de positie van de touringcarbedrijven en de Lelylijn. Allereerst de sociale veiligheid. We zijn verheugd dat er een landelijk convenant ligt over sociale veiligheid. Daar hebben we in vorige debatten met elkaar om gevraagd en het is goed dat die stappen gezet worden. Alleen zien we nu met corona dat, waar we eerst met z'n allen stonden te klappen voor de zorg, ons personeel nu zelf die klappen krijgt. Dat zien we vooral ook terug in het ov, waar we meldingen hebben van 150 incidenten per week gerelateerd aan corona en het wel of niet dragen van mondkapjes en andere agressie die over het personeel heen komt. Ons ov is zowel landelijk georganiseerd – zie de NS – als via de concessies door decentrale overheden. Heeft de Staatssecretaris voldoende oog voor deze nieuwe situatie? Wij vinden het als CDA belangrijk dat het geweld richting het ov-personeel hoog op de agenda komt, om dat goed op te lossen. Dus van alle vervoersbedrijven willen wij graag van de Staatssecretaris weten wat zij doet om dit terug te dringen. Hoe is de samenwerking tussen de vervoersbedrijven hierin? En staat dit continu op de agenda? Wij zien al terug in de brieven dat dit bij de beschikbaarheidsvergoeding als kosten kan worden opgegeven. Daar zijn wij absoluut blij mee. Tot slot stel ik de vraag welke rol de Staatssecretaris voor zichzelf ziet in dit proces. Voorzitter. Ik kom op de beschikbaarheidsvergoeding.

De heer **Laçin** (SP):

Voordat mevrouw Postma doorgaat naar de beschikbaarheidsvergoeding, waarbij ik heel benieuwd ben wat ze daarover gaat zeggen, heb ik een vraag over die sociale veiligheid. Wij krijgen ook heel veel signalen van buschauffeurs en machinisten dat zij zich heel onzeker en onrustig voelen, omdat én de sociale veiligheid onder druk staat, én zij continu moeten inspelen op de aangescherpte of versoepelde maatregelen. Zij vragen nu om wat meer voorspelbaarheid in hun verantwoordelijkheden en hun rol. Zou het CDA met ons kunnen meedenken over een soort van routekaart

voor het ov, waarin dus vooraf verschillende scenario's worden uitgewerkt, voor zover dat mogelijk is, inclusief de bijbehorende taken en verantwoordelijkheden voor de ov-bedrijven en het personeel?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Die zekerheid voor het personeel lijkt me absoluut belangrijk. Wat er precies in staat en wat er op ons afkomt qua corona weten we allemaal niet, maar het CDA is het absoluut eens met de SP dat dat gevoel van veiligheid en die zekerheid echt voorop moeten staan bij het personeel. Ik kijk dus graag naar uw voorstel.

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

Het is goed om te horen dat partijen nu wat meer aandacht krijgen voor sociale veiligheid. De PVV riep hier vanaf dag één al: daar moeten we nu wat mee; dat loopt de spuigaten uit. Dat zien we de laatste tijd ook. Maar ik heb wel de volgende vraag aan het CDA. De PVV zal zo meteen ook een aantal voorstellen gaan doen. In hoeverre kan het CDA daarin meegaan? We hebben natuurlijk gezien dat ook de boa's vragen om actie. Ze vragen bijvoorbeeld om de wapenstok. Dat is een. En ze vragen ook om een reisverbod, waarover er al een aangenomen motie van de PVV ligt, die nog niet tot uitvoering is gekomen. Met zo'n reisverbod kun je mensen keihard afstraffen, bijvoorbeeld via de beruchte ZSM-methode bij de politie, die ervoor zorgt dat je binnen een dag afgerekend wordt op wat je hebt uitgespookt. Vindt de PVV ook daar het CDA aan haar zijde om de sociale veiligheid te garanderen?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ga zo aandachtig luisteren naar de voorstellen, die, zo neem ik aan, uitgebreid zullen worden toegelicht. Rotterdam heeft bijvoorbeeld een vrij goede aanpak op het gebied van huftergedrag in het ov. Die aanpak werkt. Daar zitten punten in van een reisverbod en volgens mij werkt dat. Ik ben dus wel benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Dat is namelijk wel een punt waar we serieus naar willen kijken.

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

Met dat reisverbod doelde ik op de motie-Van Aalst, die aangenomen is en die ook door het CDA gesteund is, over het stoppen met het opleggen van een reisverbod voor één traject. Wij willen dat het reisverbod voor iemand die zich misdraagt voor het hele ov gaat gelden. Daarover gaat mijn vraag. Vindt u het ook zo vreemd dat de Staatssecretaris daar tot op heden eigenlijk nog niet zo veel mee gedaan heeft en deze verboden op dit moment nog niet opgelegd worden?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Die motie is mij bekend. Volgens mij doelt de heer Van Aalst ook op de communicatie tussen de verschillende vervoerders, die op dit moment nog niet optimaal is. Dat heb ik in mijn inbreng ook geprobeerd neer te leggen. Zeker nu met corona is de communicatie tussen de vervoerders, over wat ze van elkaar kunnen leren en over de gegevens die ze kunnen uitwisselen, cruciaal voor het slagen van een veilig ov voor het personeel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, voorzitter. Dan gaan we nu naar de beschikbaarheidsvergoeding. Dank voor de uitgebreide beantwoording die we als Kamer hebben gekregen daarover. Er zit wel iets raars in. Ik keek even naar pagina 12 van de beschikbaarheidsvergoeding en ik las daar: «De regeling wordt zo uitgewerkt dat het vervoerders mogelijk wordt gemaakt om de 5% tot 7%

kosten die niet door de beschikbaarheidsvergoeding worden vergoed in overleg met de concessieverlener in te vullen.» De grote vraag die wij als CDA hebben, is hoe we dat voor ons moeten zien. Wij zijn als Rijk concessiehouder van de NS. Krijgt die dan nog extra geld van ons? Maar hoe zit het dan met vervoerders die het Rijk niet als concessiehouder hebben, maar die bij de decentrale overheden zitten? Gaan wij hun dan vragen om extra geld bij te leggen, iets waar wij volgens mij als Rijk niet over zouden moeten gaan, omdat dat aan die decentrale overheid is, die het op dit moment sowieso al moeilijk heeft? Of zit er dan een optie bij waarin we als Rijk weer bij gaan plussen? Graag zouden wij hier veel meer informatie over willen hebben, en een uitgebreide toelichting op hoe dit wordt gezien.

Voorzitter. Voor de zomer hebben we het gehad over de modellen en de vervoersprognoses in het ov waar die beschikbaarheidsvergoeding aan verbonden is. Hoe staat het daar eigenlijk mee? Is gerealiseerd wat we toen verwachtten? En wat zijn de prognoses voor het komende kwartaal en het komende halfjaar? Graag zien we die ook weer naar de Kamer toe komen.

De heer **Schonis** (D66):

Ik sla aan op het vorige punt dat mevrouw Postma aanstipte, de beschikbaarheidsvergoeding en de bandbreedte van 5% tot 7%. Er staat namelijk ook heel nadrukkelijk in de brief van de Staatssecretaris, en ik hoop dat het CDA dat met mij eens is, dat zomaar winst vergoeden, want dat zou het zijn, niet de bedoeling is. Ik mag toch hopen dat het CDA het met ons eens is dat zomaar winst vergoeden via een vergoeding van de overheid niet de bedoeling is.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Daar zijn we het absoluut mee eens; laten we daar heel duidelijk in zijn. Waar we als CDA ook heel blij om zijn is dat naast het uitkeren van winst ook het uitkeren van winst aan de internationale aandeelhouders is stopgezet. Dat is een voorwaarde voor die vergoeding. Maar de extra vraag die wij gewoon hebben, is: hoe gaan we dat met die 5% tot 7% doen? Is het dan zo dat de NS die straks wel krijgt maar een andere vervoerder niet? Hoe gaan we dat vormgeven? Daar zien wij dus een soort ongelijkheid in.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik stel voor dat u doorgaat met uw inbreng.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter. Dan de touringcarbedrijven. Die mogen gebruikmaken van de beschikbaarheidsvergoeding als zij in een concessie zijn ingeschreven. Hoeveel touringcarbedrijven zijn er eigenlijk in een concessie ingeschreven en voor hoeveel procent van hun omzet? Wij zien namelijk dat die touringcarbedrijven constant tussen wal en schip aan het vallen zijn. Dan weer is het de Minister van EZK die iets moet doen, en dan toch weer de Minister van SZW. Het CDA wil graag weten of deze Staatssecretaris zich eigenaar voelt van deze touringcarbedrijven, en of zij eens bij haar collega's wil aankloppen om te kijken wat voor oplossing er mogelijk is. We hebben net al een oplossing besproken in een interruptie met de heer Öztürk. Zij kan bijvoorbeeld eens met die banken om tafel gaan zitten.

De **voorzitter**:

Wilt u afronden?

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ja, voorzitter. Mijn laatste punt is die prachtige Lelylijn. In het verkiezingsprogramma van het CDA, dat afgelopen vrijdag gepresenteerd is, staat die Lelylijn ook genoemd. Wij vinden dat echt een heel mooie optie om Noord-Nederland te ontsluiten, om dat gebied ook economisch weer een nieuwe boost te geven en om daar die woningbouw aan te koppelen. Wij zijn dus eigenlijk heel blij met het rapport, dat ook op de agenda van dit AO stond. En we zijn heel benieuwd – daar komt mijn vraag aan de Staatssecretaris, de laatste – hoe de Staatssecretaris dit rapport, over de toekomst van de Lelylijn met de woningbouw, gaat betrekken bij het Toekomstbeeld OV.

De voorzitter:

Die vraag had ook korter gekund, met die enorme inleiding.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga mevrouw Postma nog even helpen aan wat extra spreektijd, voorzitter. Het gaat alleen niet over de Lelylijn, helaas. Ik hoor mevrouw Postma praten over de touringcarbedrijven. Die heeft de PVV ook bezocht. Dat waren touringcarbedrijven in het oosten van het land. Wij vonden het mooi om te zien dat die niet op de pof leven; laat ik het zo maar zeggen. Alle bussen staan inmiddels stil, wat vreselijk is voor die bedrijven, maar die bussen zijn allemaal keurig netjes betaald. Dat maakt het ook ingewikkeld, want uitstel aanvragen van je leasebedragen is dan niet nodig. Wat ik daar vooral hoorde, was: wij hebben behoefte aan maatwerk. Die bedrijven hebben nu hele generieke regels. Is het CDA het met mij eens dat het eigenlijk veel beter zou zijn om zo langzamerhand naar maatwerk te gaan voor dat soort bedrijven? Dan valt het waarschijnlijk veel voordeliger uit voor ons als overheid om dingen te financieren en komen we ook veel beter tegemoet aan de behoeften van die touringcarbedrijven.

Mevrouw Postma (CDA):

Dank voor deze extra spreektijd. Wat we inderdaad in de touringcarsector zien, is dat het veel verschillende typen bedrijven zijn. Het ene bedrijf heeft veel leasecontracten, het andere niet. Het zijn familiebedrijven, die bijvoorbeeld ook aan de grens zitten. We zien ook de concurrentie in de grensregio's. Ik neem aan dat u dat in het oosten van het land ook ziet. Het CDA ziet het bijvoorbeeld in Limburg, met Duitsland en België dichtbij, waar ze meer subsidie hebben voor deze sector dan wij hebben. Dat is best lastig. Het is een sector met kleine marges, dus het is voor hen lastig om overeind te blijven met de hoge kosten die er zijn. Tegen maatwerk zeg ik dus: absoluut. Het zou mooi een extra vraag zijn aan de Staatssecretaris hoe zij samen met haar collega's – ik denk namelijk dat de heer Van Aalst met mij deelt dat daar meer collega's bij betrokken zijn – ervoor kan zorgen dat deze sector ook geholpen wordt.

De voorzitter:

Dank u wel. We zien dat we op deze manier toch iedereen zijn inbreng nog iets kunnen laten uitbreiden. Ja, er is goed teamwork hier aan deze tafel! Dat gaat erg goed hier aan deze tafel. De heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Voorzitter. In deze onzekere tijden is het sleutelwoord toch wel perspectief, en dan doel ik natuurlijk niet op de jongerenorganisatie van de ChristenUnie – ik zie net collega Van der Graaf binnenkomen – maar op de blik naar de toekomst. Ik zal vandaag in mijn bijdrage drie onderwerpen aanstippen, waarbij het woord perspectief zeker centraal staat. Als eerste, laat ik het maar gelijk bij de kop pakken: de Lelylijn, een nieuwe spoorverbinding als wenkend perspectief naar het Noorden. Uit het onderzoek dat vandaag op de agenda staat, blijkt dat deze verbinding zeer veelbelovend

is. De aanleg van de nieuwe verbinding is minimaal net zo kansrijk als het versnellen van de reis Groningen-Randstad via het bestaande spoor. Het is ook net zo duur. Als pluspunt heeft de nieuwe verbinding dat ze gebieden met elkaar verbindt en nieuwe gebieden ontsluit die nu nog geen spooraansluiting hebben. Daarom is mijn vraag aan de Staatssecretaris, wat concreter dan collega Postma net deed: hoe ziet het vervolgproces eruit voor het verbeteren van de spoorbereikbaarheid van het Noorden? Hoe gaan we die Lelylijn zo meteen daadwerkelijk realiseren? Voorzitter. Dan het perspectief van vandaag de dag voor het bestrijden van de pandemie. In relatie tot het ov is natuurlijk wel duidelijk dat het openbaarvervoersysteem in Nederland de gevolgen van de pandemie nog lange tijd zal merken. D66 is dan ook blij dat de Staatssecretaris zich van begin af aan heeft ingezet voor financiële steun om het Nederlandse ov-systeem draaiende te houden.

Wij lezen echter dat de beschikbaarheidsvergoeding voor de periode van maart tot en met augustus van dit jaar pas medio deze maand kan worden uitgekeerd, dit vanwege de noodzakelijke toestemming van de Europese Commissie voor staatssteun. Ik begreep uit de brief van gisteravond dat die toestemming inmiddels is gegeven. Klopt het dat daarmee niets meer in de weg staat aan het uitkeren van die vergoedingen deze maand? Kan de Staatssecretaris ook toelichten hoe het proces van de beschikbaarheidsvergoeding voor de periode vanaf september gaat verlopen? Worden lagere overheden bijvoorbeeld geholpen bij het doen van een aanvraag voor de nieuwe regeling, die op 21 oktober is opengesteld? Tot slot op dit punt. Wat D66 betreft is het begrijpelijk dat we voor het komende jaar goed gaan kijken op welke wijze de bus, de tram en de metro kunnen blijven rijden zeker wanneer het aanbod voor reizigers, zoals het zich nu laat aanzien, de komende maanden toch beperkt zal blijven. Uiteraard moet een bepaalde minimumdienstregeling in stand blijven om het hele ov-systeem te kunnen laten functioneren. Op welke wijze borgt de Staatssecretaris dit minimum in de transitieplannen die vervoerders op dit moment aan het opstellen zijn? Voorzitter. Mijn laatste punt.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Schonis begon met de opmerking: wat belangrijk is, is perspectief. Daar ben ik het helemaal mee eens. Als ik me dan wat verdiep in de beschikbaarheidsvergoeding voor vooral de tweede helft van 2021 – daar had ik het ook in mijn eigen inbreng over – dan staat er dat bedrijven een transitieplan moeten hebben om in aanmerking te komen voor de beschikbaarheidsvergoeding. Dan zie je ook dat daarin de kostenbesparingen meteen worden meegenomen. Als het gaat om kostenbesparingen, dan wordt er in het ov heel snel gekeken naar personeel, omdat materiaal vaker langlopend is. We weten allemaal dat we op de lange termijn weer veel zullen moeten investeren in het ov. Dat zei de heer Schonis zelf ook volgens mij. Is de heer Schonis het dan ook met mij eens dat het op dit moment ongewenst is dat er voor kostenbesparingen wordt gekeken naar het personeel? We kennen immers het toekomstperspectief nog niet; dan moet er niet nu al geschermd worden met het ontslag van personeel, omdat dat zou moeten van deze Staatssecretaris en van het kabinet om in aanmerking te komen voor de beschikbaarheidsvergoeding.

De heer **Schonis** (D66):

Ik ben op zich wel blij met deze vraag. Het is natuurlijk een totaalplaatje. Die transitieplannen moeten het beeld schetsen voor het komend jaar en de jaren daarna. Ik ben het met de heer Laçin eens dat het niet zo zou moeten zijn dat alles een-op-een op het personeel wordt afgewenteld. Als de heer Laçin dat bedoelt, dan vinden we elkaar wel. Tegelijkertijd moeten we wel reëel zijn. Als men nu op een buslijn een x-aantal bussen per dag kan laten rijden, maar het reizigersaanbod is nu en de komende maanden

dusdanig laag dat dat niet reëel is – het zou zomaar eens kunnen dat dat nog een aantal maanden of misschien zelfs anderhalf jaar of nog langer zo blijft – dan moet je een bedrijf natuurlijk ook wel in staat stellen om te kijken wat voor gevolgen dat heeft, ook voor het personeel. Ik ga dus niet op voorhand zeggen dat de personele bezetting daarvan geen onderdeel uit zou mogen maken. Het gaat om het totaalplaatje, maar ik ben het wel met de heer Laçin eens dat het niet alleen afgewenteld moet worden op het personeel.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is dan wel een vervelend perspectief wat D66 schetst voor het ov-personeel. Die mensen zitten al in onzekerheid. Ze zaten de afgelopen maanden al in de onzekerheid en de komende maanden weer. Die voorwaarde die nu wordt gesteld, maakt de onzekerheid voor de tweede helft van 2021 voor hen eigenlijk groter. Natuurlijk moeten bedrijven kijken hoe ze overeind kunnen blijven en wat het perspectief is, vooral voor het personeel. Maar daarin kunnen wij als overheid ook een rol spelen. Wij weten immers dat er op lange termijn investeringen nodig zullen zijn en dat het personeel heel erg nodig zal zijn om die investeringen te kunnen waarmaken. Ik wil dan ook nogmaals aan de D66-fractie vragen of zij het eens is met de SP dat personeel dat we straks echt keihard nodig hebben en dat nu van vitaal belang is, zeggen we met z'n allen, nu niet de dupe mag worden van een voorwaarde die dit kabinet stelt voor die beschikbaarheidsvergoeding.

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Laçin stelt nu dat deze Staatssecretaris, deze regering, heel concreet en heel scherp tegen de vervoersbedrijven zegt: je gaat maar snijden in je personeelslast, anders krijgen je de vergoeding niet. Maar dat is absoluut niet wat hier aan de orde is. Aan alle bedrijven die de beschikbaarheidsvergoeding krijgen, wordt gevraagd om met een plan voor de komende jaren te komen en te kijken waarmee je uitkomt. En ja, dat is voor iedereen op dit moment koffiedik kijken. Ik kan daar ook niet op vooruitlopen. Als u de voorwaarden zo scherp stelt, is dat volgens mij niet de manier waarop de regering die voorwaarde op dit moment vormgeeft.

De **voorzitter**:

De heer Laçin wilde graag nog doorvragen, maar dat doen we nu even niet. We hebben straks nog een tweede termijn en dus volop gelegenheid. Zelfs in uw eigen termijn zal het punt weer naar voren kunnen komen dat u nu denkt te gaan maken. Ik geef u dat alvast mee, maar u heeft inmiddels genoeg ervaring om dat zelf ook te kunnen bedenken. Meneer Schonis, gaat uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter, ik was bij mijn laatste punt gekomen, namelijk de touringcarbedrijven waar mevrouw Postma van het CDA het net ook over had. Natuurlijk zijn touringcarbedrijven die buitenlandse busdiensten in stand houden of een dagtochtje naar de kerstmarkt in Düsseldorf verzorgen, geen onderdeel van het totale ov-systeem in Nederland. Edoch de perspectieven voor deze sector zijn echt dramatisch te noemen. Op korte termijn is een terugkeer naar de situatie van voor de uitbraak van corona voor deze sector eenvoudigweg niet te verwachten. Binnen Nederland hebben touringcarbedrijven zeker wel degelijk een rol, bijvoorbeeld als het gaat om de achtervang bij het uitvallen van treinen in geval van een storing of bij werkzaamheden. Veel touringcarbedrijven zijn ook betrokken bij doelgroepenvervoer. Dat hebben we straks, ook wanneer de pandemie voorbij is, gewoon weer keihard nodig. Ik wil de Staatssecretaris daarom vragen om een analyse uit te voeren van de rol van de touringcarbedrijven binnen, en aanvullend aan, het huidige

ov-systeem. Wat valt daarvoor het komende jaar nog te verwachten qua marktontwikkeling? Wat zouden we daarvan – bijvoorbeeld die achtervangfunctie – binnen het huidige ov-systeem moeten behouden en op welke wijze zou dat kunnen gebeuren? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze die analyse op korte termijn kan uitvoeren? Het liefst natuurlijk dit jaar nog, want wellicht kunnen we op die manier nog perspectief bieden voor de touringcarsector.

Dan echt mijn laatste zin, in aansluiting op wat de heer Öztürk van DENK net zei. Hij gaf aan dat taxibedrijven op dit moment te maken hebben met dat hun wagens in beslag worden genomen door leasemaatschappijen. Klopt dat beeld? Is dat ook het beeld dat de Staatssecretaris heeft? Dank u wel.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ik ken D66 als een partij die altijd sterk naar Europa kijkt. Ik ben even heel benieuwd wat de heer Schonis van het recovery and resilience plan vindt. Wij kunnen nu bij Europa staatssteun aanvragen, mits er goed gekeken wordt naar een nationaal herstelplan. Er zitten bepaalde voorwaarden aan. Dan gaat het om doelen en mijlpalen die worden gesteld. Ziet de heer Schonis ook een rol voor deze Staatssecretaris weggelegd om te kijken hoe zij vanuit haar functie kan voldoen aan die mijlpalen? En ziet hij ook de mogelijkheid om te kijken of we bijvoorbeeld de ov-beschikbaarheidsvergoeding of op een andere manier het ov mee kunnen nemen in deze plannen?

De heer **Schonis** (D66):

Dit is precies een van de vragen die ik zelf ook had. Ik was er niet aan toegekomen. Europa biedt lidstaten inderdaad de mogelijkheid om gebruik te maken van dat recovery plan op het moment dat je volgens mij een plan indient. Het is eigenlijk het omgekeerde van de discussie die ik net met de SP had over dat wij van bedrijven vragen om transitieplannen te maken. Europa vraagt aan de lidstaten hetzelfde en zet daar een pot geld tegenover. Dus ik zou me heel goed voor kunnen stellen dat de Staatssecretaris nu druk aan het werk is om zo'n plan in te dienen.

De **voorzitter**:

Ik had al het lichte vermoeden dat u op die manier richting de Staatssecretaris ging. Ik weet niet hoe dat kwam, maar goed. Mevrouw Postma heeft geen behoefte aan een vervolgvraag. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. De intelligente lockdown van zeven maanden geleden had enorme gevolgen voor de hele samenleving en zo ook voor ov-bedrijven, die het aantal reizigers enorm zagen dalen. We hebben vijf maanden geleden een debat gevoerd over de beschikbaarheidsvergoeding voor ov-bedrijven. Die was toen rond. De bedrijven krijgen binnenkort eindelijk de vergoeding gestort. Dat werd net ook gezegd. De Staatssecretaris blijft in haar schriftelijke beantwoording volhouden dat het zo lang heeft geduurd omdat het over zo veel bedrijven gaat en omdat het om maatwerk gaat. Maar de vraag is waarom het vijf maanden heeft moeten duren nadat de deal rond was ergens begin juni.

Dit proces geeft in ieder geval de SP weinig vertrouwen voor de toekomst, voor 2021. Het nieuwe jaar komt eraan en we hebben gezien dat de gedeeltelijke lockdown van 14 oktober voor een daling van reizigers heeft gezorgd. Gisteren kwamen verdere aanscherpingen, waardoor het aantal reizigers waarschijnlijk verder zal dalen. Dat zorgt voor veel onzekerheid onder bedrijven en werknemers. Die weten niet hoe de toekomst eruit zal zien en of zij straks nog een baan hebben, een vitale baan. Is de beschikbaarheidsvergoeding van 740 miljoen, die gereserveerd is voor de eerste

helft van 2021, wel voldoende met de vooruitzichten van nu? Is de Staatssecretaris bereid om daar, indien nodig, flexibel mee om te gaan? Welke mogelijkheden liggen daar? Gaat zij ervoor zorgen dat de vergoeding tegen de tijd dat die nodig is, wel op tijd wordt overgemaakt? We moeten hoe dan ook het ov betaalbaar en toegankelijk houden, zeker voor mensen met een beperking, mensen met een kleine beurs en mensen die geen alternatief hebben.

Voorzitter. We hopen allemaal dat het coronavirus snel is ingedamd en dat we snel terug kunnen naar normaal. We weten allemaal dat er dan weer flink geïnvesteerd moet worden in het ov. Daarbij past absoluut niet dat ov-bedrijven moeten bezuinigen. Dat is wel wat het kabinet vraagt van ov-bedrijven als zij in aanmerking willen komen voor de beschikbaarheidsvergoeding voor de tweede helft van 2021. Dat vergroot de onzekerheid onder werknemers alleen maar verder, omdat ov-bedrijven niet veel andere mogelijkheden hebben om te besparen en het personeel vaak als eerste de klos is. Dat was ook mijn punt richting de heer Schonis. Ik stel «m niet zo scherp, maar de medewerkers zeggen zelf: als ze moeten bezuinigen, dan kloppen ze als eerste bij ons aan. Is de Staatssecretaris het met me eens dat dit een ongewenste situatie zou zijn en is zij bereid om die voorwaarde tot het besparen van kosten te schrappen?

Voorzitter. Dan de sociale veiligheid. De coronacrisis raakt ook de sociale veiligheid in het ov. Chauffeurs, machinisten, conducteurs en reizigers zien de agressie toenemen. Er is veel onrust en onbegrip onder werkers als zij steeds weer met nieuwe maatregelen en verantwoordelijkheden worden geconfronteerd. Daarom pleit de SP voor vooraf uitgewerkte scenario's, voor zover die mogelijk zijn, met mogelijke gevolgen voor het ov. Ik bedoel een soort routekaart die we nu ook in algemene zin kennen. Is de Staatssecretaris bereid dit snel op te pakken en uit te werken met werkgevers en werknemers?

Dan nog een specifiek punt op sociale veiligheid. De SP maakt zich samen met vervoerders en vakbonden ernstig zorgen over het opheffen van de politiepост en de ov-politie op Amsterdam Centraal Station. Dit team heeft de afgelopen jaren zijn waarde bewezen door nauw samen te werken met ov-boa's bij verstoringen en verschillende situaties waarbij de veiligheid in het geding was. Nu de sociale veiligheid ook op dit drukke station onder druk staat, is het echt onverstandig om dit team op te heffen en de agenten in te zetten als wijkagent. De oplossing is meer capaciteit en meer agenten, niet het verminderen van de veiligheid op het station en in de omgeving. Kan de Staatssecretaris er samen met de Minister van JenV en Amsterdam alles aan doen om dit besluit terug te draaien?

Dan heb ik uiteraard ook nog wat woorden over de Lelylijn. Ik zal het wat concreter maken voor de heer Schonis. De Staatssecretaris weet dat de SP voorstander is van de Lelylijn. Het potentieonderzoek laat zien dat de gewenste tijdswinst van 30 minuten tussen de Randstad en Noord-Nederland ook haalbaar is via deze nieuwe spoorverbinding. Daarnaast biedt deze lijn ook mogelijkheden voor woningbouw en banen. De vraag aan de Staatssecretaris is dan of zij bereid is om een MIRT-verkenning inclusief MKBA te starten voor de Lelylijn. Gaat zij ook bespreken waar de regio mogelijkheden ziet voor woningen en banen? Is de Lelylijn al aangemeld voor het Groeifonds?

Nog één zin.

De voorzitter:

Nee, nee, nee.

De heer Laçin (SP):

Laatste zin, voorzitter. Ik wil aansluiten bij de vragen van de heer Öztürk over de taxi en bij de vragen die zijn gesteld door D66 en het CDA over de touringcarbedrijven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat kon nog net in uw laatste vijf seconden. Nou ja, u zat al in de overstand. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

We hadden het net over taxi's en ik zag de SP opveren. Dus daar wil ik als CDA'er graag nog een vraag over stellen aan de SP. FNV geeft aan dat 71% van de taxichauffeurs eigenlijk zegt: dit is geen baan meer voor mij, ik wil ermee stoppen. Dat kan het CDA zich voorstellen in deze tijd. Het CDA ziet allerlei drempels die worden opgeworpen tegen die taxichauffeurs om iets anders te gaan doen, om een nieuwe baan te vinden om weer brood mee op de plank te krijgen. Ziet de SP dit beeld ook? Wil de SP daar ook mee aan de slag, wil de SP voor deze taxichauffeurs gaan staan, zodat zij in ieder geval gewoon weer een goede broodwinning voor hun gezin kunnen krijgen?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. Ik spreek heel veel met taxichauffeurs. Samen met DENK maar ook met D66 hebben wij ook vragen gesteld. Ik ben naar demonstraties gegaan, ik heb petitie's aangeboden gekregen. Ik wil vooropstellen dat heel veel taxichauffeurs trots zijn op hun baan, dat zij die heel graag willen voortzetten en dat zij dat onder goede omstandigheden willen doen. Maar de situatie die de afgelopen jaren is ontstaan, vooral met de verzekeringen en de bpm-teruggave en daarbij ook de coronacrisis opgeteld, zorgt ervoor dat deze chauffeurs vaak geen andere uitweg zien. Ik wil dus heel graag samen met alle partijen, ook het CDA, kijken hoe wij er ook in deze coronacrisis voor kunnen zorgen dat taxichauffeurs toch een eerlijke en goede boterham kunnen verdienen en hoe wij, als zij toch iets anders willen of moeten gaan doen, alles in het werk kunnen stellen om hun een goede overgang te bezorgen. Maar laten we vooropstellen dat wij als SP voor die taxichauffeurs staan en dat we de taxibranche willen verbeteren zodat zij een goede boterham kunnen verdienen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer **Laçin** (SP):

Nog een interruptie?

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

Nee, nee, meneer Laçin, dit is mijn termijn.

De voorzitter:

De heer Laçin hoopte al op een interruptie, maar het woord is nu echt aan de heer Van Aalst.

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

Voorzitter. We zijn niet meer de baas. Niet meer de baas in ons openbaar vervoer, waar de wetteloosheid, de agressie en het geweld als nooit tevoren de boventoon voeren. Waar hardwerkende buschauffeurs in hun gezicht worden gespuugd als ze een verkeerde persoon aanspreken op zijn gedrag en waar diezelfde buschauffeur bewusteloos wordt geschopt en zijn tanden nu moet missen. We zijn niet meer de baas in de trein, waar deze week weer duidelijk werd hoezeer asielzoekers, die het CDA zowel als de VVD massaal blijft binnenhalen, op schaamteloze wijze huishouden. Op trajecten in Overijssel en Drenthe is sprake van treinterreur; asielzoekers spugen, schelden en intimideren er en gebruiken geweld. Het treinpersoneel staat met lege handen en vraagt om steun. Als het de asielzoekers niet zijn, zorgen die vertegenwoordigers van de rapcultuur, zoals we die niet-westerse allochtonen nu lijken te noemen,

wel voor een onveilige situatie in de trein of de bus. Boa's doen het verzoek tot het mogen dragen van een wapenstok omdat deze kansparels zich dikwijls bewapenen met messen.

Voorzitter. Het is voor de PVV schoon genoeg geweest. Er zijn te veel buschauffeurs, te veel conducteurs en te veel boa's op laffe wijze mishandeld door agressief tuig. Tuig dat – wij noemen het probleem gewoon bij de naam – voornamelijk bestaat uit groepen asielzoekers en niet-westerse allochtonen. Het zijn deze ov-medewerkers en niet de politici in deze zaal die elke dag de ellende van die multiculturele samenleving over zich heen krijgen.

In plaats van dat er extra wordt ingezet op veiligheid, wordt die veiligheid steeds verder afgebroken. Het kwam net al even kort voorbij – ik had niet verwacht dat ik nog eens in mijn bijdrage Amsterdam zou moeten noemen als voorbeeld – dat er sprake van is dat de politiepost op Amsterdam Centraal geschrapt gaat worden. Hoe halen ze het in hun hoofd? Zijn ze vergeten dat dankzij die politie in Amsterdam Centraal in 2018 een terroristische aanslag snel kon worden voorkomen? Er moeten dus niet minder maar juist meer politieposten op stations komen; op alle grote stations, als het aan de PVV ligt. Is de Staatssecretaris het daarmee eens?

Daar moet het wat de PVV betreft niet bij blijven, want ook die uitrusting, zoals ik net zei, van die boa's in het openbaar vervoer moet beter. Zoals gezegd krijgen zij te maken met serieuze bedreigingen en daarom moeten ze een wapenstok krijgen, waar ze ook om vragen. Als er dan een asielzoeker of niet-westerse allochtoon fysiek geweld gaat gebruiken, zoals nu te vaak gebeurt, kan de boa zich in ieder geval verweren. Wie niet luisteren wil, moet maar voelen. Het is tijd dat wij weer de baas worden in ons eigen openbaar vervoer. Is de Staatssecretaris bereid dit te realiseren?

Voorzitter. Dan wil de PVV dat dit tuig in het openbaar vervoer direct de consequenties van hun gedrag onder ogen komt. Daarom wil de PVV via het snelrecht een algeheel reisverbod kunnen opleggen. De Staatssecretaris zou werken aan een reisverbod, dus we vragen daarom aan haar of daar al wat meer schot in zit. Daarbij de vraag of het mogelijk is de andere straffen voor hun wangedrag sneller op te leggen middels de zogenaamde ZSM-aanpak die al in gebruik is, dus binnen een dag de straf opleggen. Kunnen wij die inzetten voor deze ov-huiften? Dat vragen wij via u, voorzitter, aan de Staatssecretaris. Mocht de Staatssecretaris dit onverhoopt niet kunnen uitvoeren, de PVV is inmiddels bezig en heeft een nota in voorbereiding met deze maatregelen.

Voorzitter. Dan tot slot het agendapunt over de beschikbaarheidsvergoeding die nog toegevoegd is aan de agenda van vandaag. De PVV heeft met verbazing gekeken naar de manier waarop de Staatssecretaris eerst met stoom en kokend water aan de slag ging om vervolgens als een slak te eindigen. In de beantwoording op onze schriftelijke vragen daarover zegt de Staatssecretaris met droge ogen dat er geen problemen zijn met de liquiditeit bij vervoerders. Het is ons een raadsel hoe de Staatssecretaris daarbij komt. Wij hebben namelijk van vervoerders te horen gekregen dat ze de markt op moeten om geld te lenen om niet in de problemen te komen. Dus daarom bij dezen: wanneer heeft deze Staatssecretaris alles nu wel geregeld?

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer Van Aalst (PVV):
Ik ga afronden, voorzitter. Volop aandacht voor het openbaar vervoer, maar laten we niet de kleine ondernemers vergeten, zoals de taxichauffeurs; dat kwam al even voorbij. Verder sluit ik me aan bij de collega's over de touringcarbedrijven. Ik heb daar ook wat vragen over gesteld.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ons openbaar vervoer is de ruggengraat van ons mobiliteits-systeem en een publieke dienst met grote waarde. Die zin zeg ik volgens mij bij elk debat over dit onderwerp. In de eerste coronacrisis hebben we kunnen zien hoe belangrijk het ov is en nu weer. Daar moeten we echt heel zuinig op zijn en daar zit eigenlijk mijn grote zorg. De ov-bedrijven kregen eindelijk bericht dat de beschikbaarheidsvergoeding wordt overgemaakt, maar wat hééft het lang geduurd! En wat doet dat met die bedrijven, maar ook met al die werknemers daar. In Duitsland was het half augustus al geregeld en toen had het ministerie in Nederland nog niet eens met Brussel gebeld om te vragen of het eigenlijk mocht. Hoe kan dat nou? Het is echt onbegrijpelijk voor mij dat dit zo lang heeft moeten duren. En het is ook onbegrijpelijk dat de Staatssecretaris stelt niet geweten te hebben van de financiële nood bij ov-bedrijven. Wat is dan in haar ogen financiële nood? Dat de deurwaarder een trein komt opeisen? Of dat salarissen niet meer kunnen worden uitbetaald? Het was toch vrij duidelijk dat de nood aan de man is als er leningen gesloten moeten worden. Bij de ov-bedrijven staat het water echt aan de lippen en nu zijn er weer strengere maatregelen, wat ook weer betekent minder reizigers in de trein. Dat moet ook, maar wat betekent dit dan voor de vergoedingen voor de eerste helft van 2021? Is de Staatssecretaris bereid daar goed te kijken?

De grote onzekerheid voor de ov-bedrijven en de ongedefinieerde bezuinigingseis voor 2021 zijn echt een groot probleem. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er een beter, helderder proces wordt gevoerd over de vergoeding voor de tweede helft van 2021? Hoeveel moeten vervoerders bezuinigen, wanneer komt er duidelijkheid en hoe wordt de Kamer er op tijd bij betrokken welke implicaties dit dan heeft?

Ik vroeg dit eerder en het antwoord toen op die vraag was vaag en onbevredigend. Het ging om het optimaliseren van het aanbod. Als dat betekent dat diensten geschrapt moeten worden, zijn wij daar echt ongelukkig mee. Mensen moeten erop kunnen vertrouwen dat de bus en de trein blijven rijden. Het ov is een vitale sector en een vitale sector moet je ook zo behandelen. We hebben met corona juist ruimte nodig en moeten dus voorkomen dat het ov te vol raakt. Dat stelt de Staatssecretaris ook zelf als antwoord: afgesproken is dat vanaf 1 juli alle zitplaatsen en staanplaatsen in bus, tam, trein, metro en Waddenvaren weer beschikbaar moeten zijn.

Aan die beschikbaarheid moeten we echt vasthouden, dus wat dan overblijft is het personeel. Dan deel ik de zorgen die ook de SP uitte. Is het dan de bedoeling dat ov-bedrijven de bezuinigingen nu gaan afwentelen op medewerkers? Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Is dat was ze bedoelt met efficiëntie: ontslagen en loonoffers? Heel graag een duidelijk ja of nee. Want als ontslagen ov-medewerkers een ontslagvergoeding krijgen en in de WW komen, zijn we als maatschappij wellicht veel duurder uit en rijdt de bus niet meer. Dan zijn we uiteindelijk – medewerkers, reizigers en de overheid – met z'n allen verliezers. Want de coronacrisis, hoe erg ook, is tijdelijk en de huidige ov-capaciteit overeind houden in tijden van weinig vraag is duur, maar minder duur dan nu afschalen en straks weer opschalen. Dat is wel het scenario waar deze Staatssecretaris nu op lijkt af te stevenen. GroenLinks wil dat wij als Kamer mee kunnen besluiten over een transitieplan. De mogelijkheden zijn beperkt, de verantwoordelijkheid is groot en de mededeling over de uitkomst in april voldoet dan niet.

Voorzitter. Dan zou ik nog wat willen zeggen over de sociale veiligheid. Het is goed dat er een convenant ligt. Corona legt duidelijk extra taken op aan ov-bedrijven, impliciet ook wat de handhaving en conflictbeheersing

betreft. Dat zie je in de praktijk. Ov-medewerkers hebben veel last van overbodige discussies die ontstaan doordat er onduidelijkheid is over adviezen en regels. Dus duidelijk en consequent beleid kan helpen, net als voldoende zitplaatsen en voldoende personeel. Dat staat dus haaks op de bezuinigingen. Hoe zorgen we dat ook in deze moeilijke coronatijd het ov veilig is voor iedereen? Dat moet de bottomline zijn.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Sorry, de allerlaatste zin. Een voorbeeld van hoe het mis kan gaan was een incident met een Nijmeegse student, die door de dienst V&S met geweld uit de trein is gehaald omdat hij te laat zijn mondkapje zou hebben opgezet. Daar was echt geen sprake van de-escalierend optreden, met grote gevolgen voor het slachtoffer, dat hierdoor gewond is geraakt en zijn examen miste. Ik verwacht dat dit goed wordt uitgezocht. Hoe voorkomen we dat dit soort gevallen in de toekomst vaker plaatsvinden? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf, ga uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Voor de zomer hebben wij een debat gevoerd met de Staatssecretaris over het openbaar vervoer in coronatijd. Pardon, ik word even afgeleid.

De heer **Laçin** (SP):

U zei «mevrouw de voorzitter». Daar moesten wij even om lachen.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ik had het niet door.

De voorzitter:

Ik gelukkig ook niet. Ik werd aangesproken als «mevrouw de voorzitter». Nu begrijp ik de hilariteit aan deze tafel, en mevrouw Van der Graaf ook. Ik dacht dat ergens een interruptie gemist werd. Ik ben nog goed bij stem, geloof ik. Mevrouw Van der Graaf, u heeft het woord.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Als ik dan ook even opnieuw mag beginnen met mijn spreektijd, dan zou ik daar blij mee zijn. Voor de zomer hebben we met de Staatssecretaris een debat gevoerd over het openbaar vervoer in coronatijd. Ik heb toen veel aandacht gevraagd voor een toegankelijk openbaar vervoer voor mensen met een beperking, ook in coronatijd. Want als zij op pad gaan, moet er wel hulp geboden worden als ze dat nodig hebben en dat zou ook op een verantwoorde manier moeten. We hebben een motie ingediend. Ik ben heel erg blij dat de Staatssecretaris het overleg is aangegaan met de organisaties om oplossingen voor hen te vinden, om terug te gaan naar het niveau van toegankelijk openbaar vervoer van vóór de coronatijd en dat er ook met de beperkingen die we kennen echt een weg is gevonden. Daar ben ik blij mee en dat wil ik graag genoemd hebben. Voorzitter. De beschikbaarheid van het openbaar vervoer in deze tijd is ongelofelijk belangrijk. We zien dat dat onder druk staat en dat er ook wel wordt gesneden in de dienstregeling. We begrijpen waar het vandaan komt maar toch stellen we daar wel vragen bij, want een beperking van de dienstregeling zorgt ook juist voor vollere bussen en treinen. We willen op een goede manier omgaan met chauffeurs en machinisten, maar ook met

de reizigers, ook als het gaat om de volksgezondheid. Ik vraag de Staatssecretaris in het algemeen wat ze doet om te voorkomen dat er juist heel erg gesneden wordt in die dienstregeling, wat kan leiden tot onaanvaardbare wachttijden en ten koste kan gaan van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer en uiteindelijk de bereikbaarheid in Nederland.

Over de beschikbaarheidsvergoeding zijn collega's ook begonnen. Het heeft ook de ChristenUnie wel verbaasd dat niet eerst is gekeken of dit kan binnen de voorwaarden van de Europese Commissie. Binnen welke termijn wordt nu verwacht dat die beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 zal worden uitgekeerd aan de vervoerders? Is er inmiddels wel toestemming van de Europese Commissie? Als we kijken naar het Europees herstelplan, wanneer is er duidelijkheid over of we daar ook een beroep op kunnen doen als het gaat om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer?

En wat betreft 2021, is er al meer duidelijk over een transitieplan als voorwaarde voor de vergoeding in de eerste helft van 2021 en mogelijk ook de tweede helft, waarvan we weten dat daar nog geen geld voor is vrijgemaakt? Dat zijn de vragen die ik daarbij heb.

Ik heb heel specifiek een vraag over de scholierenlijn in Zwolle richting het Deltion College. Mij bereiken berichten dat bussen daar overvol zijn en dat er wordt opgeroepen om te zoeken naar alternatieven. Het leidt bij mij tot de vraag wat er wordt gedaan om te voorkomen dat buslijnen overvol zijn. Studenten maken zich hier zorgen over, en terecht. Hun ouders maken zich er ook zorgen over. Hier ligt toch ook een verantwoordelijkheid? Graag een reactie van de Staatssecretaris over welke afspraken er precies zijn gemaakt met onderwijsinstellingen om dit op een goeie manier te doen.

Voorzitter. Ik kom op de versnelling naar Noord-Nederland. Ik verwijs nog maar eens naar de motie-Van der Graaf/Ziengs. Daarin is uitgesproken dat er een versnelling moet worden gerealiseerd van 30 minuten tussen de Randstad en Noord-Nederland. We zien dat het potentieonderzoek daadwerkelijk potentie biedt en dat binnen handbereik brengt. Is de Staatssecretaris bereid om de vervolgstap te zetten, om een MIRT-verkenning te starten – misschien inclusief een MKBA; ik hoorde de heer Laçin daar ook over – voor die versnelling met 30 minuten? Heeft de Staatssecretaris deze verbinding ook aangemeld voor het Groeifonds? Ik vraag de Staatssecretaris ook om een oplossing voor de korte termijn. 2030 is nog best wel ver weg. Is de Staatssecretaris bereid om ook een plan voor de korte termijn, tot 2030, tot stand te brengen?

De voorzitter:

Wilt u afronden?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Zeker. Kan de Staatssecretaris dus kijken naar andere aanpassingen, zoals snellere wissels, aanpassing van de spoorbogen en optimalisering van de dienstregeling? Ik zou graag zien dat ze dat met de bestaande spoorpartijen tot stand brengt, zodat we niet nog tien jaar hoeven te wachten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan vraag ik nu de heer Laçin om het voorzitterschap even over te nemen gedurende... Neem me niet kwalijk. Mevrouw Kröger heeft nog een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had in mijn spreektijd zelf helaas niet genoeg tijd over om in te gaan op de Lelylijn, dus dan gebruik ik graag een interruptie op mevrouw Van der Graaf om daar iets over te vragen en iets te zeggen over de oplossingen

op het bestaande spoor versus een echt nieuwe lijn op de lange termijn. Is mevrouw Van der Graaf het met mij eens dat we die dingen parallel moeten laten lopen? Nu lijkt het soms alsof het een of-ofvraag is, terwijl je heel goed zou kunnen zeggen: nee, we verkennen een nieuwe lijn en ondertussen gaan we een plan uitwerken voor versnellingen op de korte termijn op bestaand spoor.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het antwoord op die laatste vraag is ja. Ik vind het ook belangrijk dat we een betrouwbare overheid zijn. De rijksoverheid heeft afspraken gemaakt met de regio's en alle partijen die erbij betrokken zijn om via het bestaande spoor versnellingen te realiseren. Dat was de aanleiding voor mijn vraag wat we al op de korte termijn kunnen doen om te versnellen. Daar heb ik dus specifiek de aandacht van de Staatssecretaris voor gevraagd. Daar hoop ik ook een reactie op te krijgen. En ja, ik denk dat het goed is als partijen – zij geven hier ook hom of kuit over – aangeven hoe zij tegenover de Lelylijn staan. Van de ChristenUnie is al heel lang bekend dat wij een heel grote witte vlek zien op de kaart van Nederland. Daar zou een logische verbinding moeten komen te liggen die nu nog ontbreekt. Het is dus goed. Ik ben ook blij dat het potentieonderzoek daar de potentie van laat zien.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan vraag ik nu aan de heer Laçin of hij het voorzitterschap even van mij wil overnemen, zodat ik namens de VVD mijn bijdrage kan leveren.

Voorzitter: Laçin

De **voorzitter**:

Zeker. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ziengs voor zijn eerste termijn in dit debat. U heeft vier minuten.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Opnieuw zitten we in een coronagolf, waarbij alle disciplines binnen het openbaar vervoer en taxivervoer opnieuw onder druk staan. Ik zal een aantal punten benoemen waar onze fractie aandacht voor wil vragen bij dit notaoverleg. Heel veel punten zijn overigens al voorbijgekomen. Ik zal mij dan ook zo nu en dan beperken en ergens bij aansluiten; dat lijkt me beter.

Allereerst incidenten binnen het ov. Relatief stijgen deze cijfers in relatie tot het aantal reizigers, zo lezen we in de brief van de Staatssecretaris. Wat kan er nog meer gedaan worden om deze hufters – de heer Van Aalst noemde ze ook al – aan te pakken? Natuurlijk zijn we voorzichtig met het geweldsmonopolie, maar conducteurs beschikken al over bepaalde bevoegdheden. Wat is er binnen die bevoegdheden nog meer mogelijk, en welke middelen – denk aan bodycams en dergelijke – kunnen beschikbaar worden gesteld om treinpersoneel zich veiliger te kunnen laten voelen?

Daarnaast wijs ik op de incidenten op de Vechtdalroute. De Stentor bericht hier uitgebreid over. Inmiddels heb ik hierover met collega Bente Becker schriftelijke vragen ingediend. Het gaat om een specifieke groep – ik noem die ook specifiek: asielzoekers – die er een bende van maakt op die lijn. Herkent de Staatssecretaris deze signalen? Wat kan zij vanuit haar verantwoordelijkheden daaraan doen?

De politiepost Amsterdam werd al even genoemd. Ik sluit me op dat punt aan bij eerdere vragen.

Dan de beschikbaarheidsvergoeding. Lang gewacht, maar die gaat nu toch komen. Europa heeft groen licht gegeven. Wanneer ontvangen de betrokken partijen de afgesproken vergoeding definitief?

De voorzitter:

Meneer Ziengs, ik ga u even onderbreken, want de heer Van Aalst heeft een interruptie op het vorige punt voor u.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is goed om te horen dat nu ook de VVD toch wat aan die hufters wil doen. Sterker nog, ik zie dat uw collega's in Overijssel ten aanzien van de net door u genoemde lijn, de Vechtdallijn, waar problemen zijn met asielzoekers, zelfs een vervoersverbod willen gaan opleggen aan uitgeprocedeerde asielzoekers. Hoe staat de VVD daar landelijk in? Want volgens mij was uw collega Becker daar weleens wat genuanceerder over. Wij vinden dit een heel goed idee en we hopen dat de VVD dat nu ook eindelijk eens vindt.

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij hebben we ons in eerdere debatten, ook van dit gezelschap, aangesloten bij door de PVV ingediende moties over mensen die zich misdragen in een trein. Dan geldt: gelijke monniken, gelijke kappen, of je nou een uitgeprocedeerde asielzoeker bent of iemand vanuit Nederland die er een zootje van maakt. Klaar.

De voorzitter:

Meneer Ziengs, u kunt verder met uw inbreng.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel. Dat brengt me direct bij de vergoedingen voor de veerdiensten. In juni gaf de Staatssecretaris aan dat ze ook naar seizoen-sinvloeden zou kijken bij deze diensten. In hoeverre heeft ze dat inmiddels gedaan en wat is daarvan de uitkomst? Want de leefbaarheid van de eilanden en de daarbij behorende economie staan en vallen met de bereikbaarheid en een adequate dienstregeling. Ik vraag hier extra aandacht voor, omdat de inwoners van de eilanden moeten kunnen rekenen op een adequate vervoersvorm. De bereikbaarheid van de Waddeneilanden en de Waddenhavens is van cruciaal belang. Wat de bereikbaarheid van de Wadden betreft zal de VVD nog een punt maken bij het wetgevingsoverleg Water. Daarbij zal mijn fractie ook de samenhang tussen de vaargeulen en de Waddenagenda ter tafel brengen. Over de touringcarbussen is veel gezegd en ik kan me op dat punt aansluiten bij heel veel inbrengen. Massaal kwamen de touringcarbussen naar het Malieveld, waar wij gezamenlijk – ik kan me herinneren dat de heer Van Aalst en de heer Schonis daarbij waren – emotionele verhalen konden optekenen. Bedrijven die bijna een eeuw bestaan, dreigen om te vallen. Er werd richting EZK een verzoek ingediend voor een noodpakket. Ik begrijp dat deze staatssecretaris niet alles op haar bordje kan krijgen, maar wat kan de Staatssecretaris nog doen om deze prachtige bedrijven in wat voor vorm dan ook steun te bieden? Wellicht via een soort regiefunctie binnen de ministeries?

En dan de taxi's. De eigenaren daarvan staat het water tot aan de lippen; dat is ook vaak genoemd. Ik krijg zelfs meldingen van ondernemers in deze branche dat ze gebruik moeten maken van de voedselbank. Ik weet dat ook dit onderdeel zal zijn van de debatten over de vergoeding, maar kan de Staatssecretaris hier in haar beantwoording toch iets over zeggen? Net werd de vorm van leasing genoemd. Ik kan me voorstellen dat we daar ook een keer goed naar gaan kijken.

Dan MaaS, Mobility as a Service. De brief van de Staatssecretaris schetst de problematiek van het betalen per bankpas in plaats van per chipkaart. Pas in 2024 verwacht de Staatssecretaris hier een oplossing voor te hebben. Wat is er nodig om dit proces te versnellen? Vervoerders zouden dit jaar MaaS-waardig zijn, zodat reizigers vervoersbewijzen voor multimodale reizen kunnen aanschaffen en hiermee toegang kunnen

krijgen tot voertuigen en vervoersdiensten van concessiehouders. Hoever is het met de realisatie, zo vraag ik de Staatssecretaris. En dan de ov-verbinding met Noord-Nederland. Mevrouw Van der Graaf gaf het al aan: een gezamenlijke motie, et cetera. Ik sluit me aan bij de gestelde vragen, overigens met deze opmerking erbij: en-en en niet of-of. Voorzitter, tot slot een heikel punt, namelijk het bericht dat bij alcohol- en drugstesten een hoog percentage taxichauffeurs niet door de test kwam. Dat is een blamage voor de hele zo hard werkende groep taxichauffeurs die zich wel aan de regels houden en die trots zijn op hun beroep. Bij eerdere vragen aan de Staatssecretaris werd er natuurlijk verwezen naar het OM. Een logisch antwoord, maar vergunningen worden verleend via de ILT, die ook de controle daarop uitvoert.

De voorzitter:

Wilt u afronden, meneer Ziengs?

De heer Ziengs (VVD):

Ja. Ik begrijp dat je na een overtreding iemand niet direct van zijn broodwinning moet beroven, maar zijn er geen opties om de vergunning in te trekken na een eerste waarschuwing?

Dank u wel, tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Ik geef het woord weer terug aan de heer Ziengs als voorzitter.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de Staatssecretaris: hoelang heeft zij nodig voor de schorsing? Ik begrijp dat er nu afstanden afgelegd moeten worden in verband met de coronaeisen. Dat klinkt een beetje raar voor de mensen die luisteren, maar normaal is ook de staf hier in de zaal aanwezig. Die zit nu op een andere plek. Ik stel voor om tot 15.30 uur te schorsen. Dan beginnen we weer.

De vergadering wordt van 15.02 uur tot 15.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen het notaoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is openbaar vervoer en taxi. We hebben de eerste termijn van de Kamer gehad. De Staatssecretaris heeft zich in een korte schorsing voorbereid op de beantwoording. Zij heeft mij aangegeven dat zij de beantwoording zal doen in een aantal blokjes. Ik stel voor dat de leden per blokje de interrupties doen.

Het eerste blokje is de beschikbaarheidsvergoeding van het ov. Het tweede blokje is de sociale veiligheid. Het derde blokje betreft de touringcars en de taxi's. Het vierde blokje is het MIRT. Daarbij gaat het met name om de noordelijke verbinding. En dan hebben we nog het blokje overige.

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris. De leden hebben twee interrupties in tweeën. Mevrouw de Staatssecretaris, het woord is aan u.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Hartelijk dank, voorzitter, en ook dank aan de leden. Ik begin met de beschikbaarheidsvergoeding ov. Ik begrijp heel goed dat de leden zich het volgende afvragen. Het is nu begin november, terwijl we toch voor de zomer met elkaar een discussie hadden over hoe die beschikbaarheidsvergoeding eruitzag. Waarom heeft dat al deze tijd geduurd? Dat heeft met een aantal dingen te maken. We hebben een complexe ov-sector, met veel

verschillende vervoersbedrijven en met concessies bij decentrale overheden. Daarnaast is de rijksoverheid zelf concessieverlener. Met de beschikbaarheidsvergoeding hebben we geprobeerd om zo veel mogelijk recht te doen aan de verschillen tussen de vervoerders onderling. U herinnert zich dat we voor de zomer hebben aangekondigd dat de vergoeding 93% was, plus 2% hardheidsclausule. Het is met name de uitwerking van de hardheidsclausule die gewoon echt nog tijd heeft gekost.

Je kunt pas een staatssteunmelding bij de Europese Commissie indienen – althans als je die graag goedgekeurd wilt hebben – als je het goed kunt onderbouwen. Dus hebben we eerst zorgvuldig uitgewerkt hoe we het toekennen van de 2% goed konden onderbouwen, zodat we de daarna de staatssteunmelding bij de Europese Commissie op een goede manier konden doen. Dat is overigens ook belangrijk in de richting van de belastingbetaler in Nederland. Vanaf het voorjaar zijn we steeds in contact geweest met de Europese Commissie. De suggestie van mevrouw Kröger dat er pas in augustus gebeld werd, kan ik gelukkig ontkrachten. We zijn de afgelopen periode heel nauw in contact geweest, soms zelfs meerdere keren per week. Er heeft dus een zeer intensieve afstemming plaatsgevonden, ten koste van tijd. We zijn heel blij dat het gelukt is en dat we gisteren formele goedkeuring hebben gekregen van de Europese Commissie.

Aan de NS is het geld op dit moment al overgemaakt. Het staat naar verwachting morgen op de rekening van de NS. We hopen dat het medio november ook op de rekening van de andere vervoerders zal staan. Het is nu echt geregeld, maar het moet nog met de bancaire overschrijving bij de betrokkenen terechtkomen.

Tijdens de uitwerking hebben we steeds in nauw contact gestaan met de vervoerders. Ik heb geen signalen gehad over acute liquiditeitsproblemen. Die had ik wel in het voorjaar, van een van de Waddenveren. Toen hebben we een lening verstrekt. De vervoerders mogen de kosten die zij maken voor het eventueel aangaan van leningen opvoeren voor de BVOV. Wij hebben steeds gezegd: als u toch het gevoel heeft dat u in acute problemen komt, kom dan langs. Dan zitten we met elkaar aan tafel en gaan we het oplossen. Dat was niet nodig; het is op een andere wijze geregeld. Nu is de staatssteunmelding voor de beschikbaarheidsvergoeding goedgekeurd. Het geld is inmiddels overgemaakt naar de NS en staat naar verwachting morgen op de rekening. Ik weet niet of mevrouw Kröger dat had meegekregen.

We hebben nog een periode vanaf september om te vergoeden. Die zal doorlopen in 2021. Daarbij hebben we gekozen voor stabiliteit en daarom trekken we dezelfde regeling door, juist om iedereen in deze zeer onzekere periode van corona perspectief te geven. Wel hebben we gezegd: op termijn moet je opnieuw gaan kijken naar wat nou dat structurele beeld is dat zich in het openbaar vervoer gaat aftekenen. Vandaar dat we voor de tweede helft van 2021 hebben gezegd: dan is het goed om met elkaar een transitieplan te gaan maken, waarbij we zo goed en zo kwaad als dat kan, proberen in te schatten wat de structurele effecten van corona zijn. Wat we niet willen, is dat we op de korte termijn iets kapotmaken wat we op de lange termijn weer nodig hebben. Een aantal van u heeft daar ook aandacht voor gevraagd.

Wat we natuurlijk ook niet kunnen, is met elkaar een ov-systeem in de lucht blijven houden en betalen dat echt structureel te ruim in het jasje zit. Dat zal nog best wel wat overleg vergen, maar ik doe dat als concessieverlener met de Nederlandse Spoorwegen. Daarnaast heb ik als systeemverantwoordelijke afspraken gemaakt met de decentrale overheden over hoe zij dat gesprek met hun bedrijven voeren. Daar hebben we ook een aantal randvoorwaarden voor gesteld. Daar kom ik zo meteen nog wat meer in detail op terug. Ik begrijp heel goed dat u zorgen heeft, ik begrijp ook heel goed dat u vragen heeft, maar ik denk dat u ook begrijpt dat we als er een

toenemende vraag naar het openbaar vervoer is, dan met elkaar voor de vraag staan: hoe schalen we dat zo goed mogelijk op? Als blijkt dat de vraag structureel verandert, staan we ook met elkaar voor de vraag: hoe passen we ons structureel aan? Dat willen we natuurlijk in overleg met uw Kamer doen. Daar kom ik zo meteen nog op terug.

De heer Schonis vroeg of de decentrale overheden geholpen worden bij de aanvraag van de beschikbaarheidsvergoeding vanaf september. Dan hoeft er geen nieuwe staatssteunmelding gedaan te worden, want vanaf die periode gelden de aangepaste concessies. Dat zal dus via een ander systeem gaan. Overigens is dat ook zo geregeld in een aantal andere landen. Duitsland bijvoorbeeld heeft ook voor een deel een staatssteunmelding en doet het voor een deel op een andere manier. Daarin zijn we dus ook niet uniek. We hebben eerst geholpen met het nadenken over hoe je die concessies dan moet aanpassen. Vervolgens zijn in een gezamenlijke werkgroep formulieren opgesteld en is vastgesteld hoe de decentrale overheden daar verder mee om moeten gaan. We doen dat dus in nauw overleg met alle partijen. Zowel in financiële als in praktische zin proberen we te ontzorgen waar dat kan.

De heer Laçin vroeg naar de regeling voor 2021. Ook mevrouw Postma had daar vragen over gesteld. Hebben we eigenlijk een beeld van wat het nu kost en wat het gaat kosten in de toekomst, en hebben we voldoende geld voorzien? We hebben de regeling zo opgesteld dat zij kan meeademen met de onvoorspelbare ontwikkeling van het coronavirus. We hebben voorlopig nog het beeld dat het allemaal past binnen de ramingen zoals we die hebben gemaakt. Maar we hebben ook afgesproken dat het een raming is. Dus als blijkt dat er echt meer nodig is, dan gelden de afspraken en dan geldt niet de raming. Dat is het korte antwoord. Als we zouden kunnen voorspellen wat het allemaal precies zou gaan doen in de komende maanden, zouden we meer zekerheid kunnen geven, maar we hebben een regeling die kan meeademen als het nodig is. We houden ook steeds heel nauw contact met alle vervoerders en alle decentrale overheden over wat er gedaan moet worden. Als het coronaziektebeeld noopt tot het versterken van de oproep om zo veel mogelijk thuis te werken, dan doen we dat om de coronacrisis onder controle te krijgen; dat gaat dan voor. De regeling die we voor het ov hebben afgesproken, voorziet erin dat we dan niet steeds opnieuw om tafel moeten met alle partijen, want dat zou nou juist heel veel onzekerheid creëren.

Wat betekenen de nieuwe maatregelen voor de beschikbaarheidsvergoeding? Mevrouw Kröger constateert terecht dat het aantal reizigers nu weer sterk daalt. Dat moet ook. We moeten zo veel mogelijk thuisblijven en zo veel mogelijk thuiswerken, en dus gaat de vergoeding omhoog. Zo zit de regeling gewoon in elkaar, juist om niet elke keer in die onzekerheid terecht te komen.

Door de heer Schonis en mevrouw Postma is gevraagd of Nederland wellicht aanspraak kan maken op geld vanuit Brussel voor het nemen van coronamaatregelen. Nederland kan inderdaad aanspraak maken op ondersteuning vanuit de EU, de Recovery and Resilience Facility, waar mevrouw Postma concreet aan refereerde. Die is er voor het bevorderen van economische groei en weerbaarheid via structurele hervormingen en investeringen. Om op deze extra financiële middelen aanspraak te kunnen maken, moet Nederland een nationaal herstelplan indienen, inclusief doelen en mijlpalen. Op dit moment buigt het kabinet zich over het proces van het opstellen en indienen van dit recovery and resilience plan.

Natuurlijk kijken we ook vanuit lenW welke dossiers voor ons mogelijk interessant zijn om daarin mee te nemen. Het antwoord op die vraag is dus: daar kijken we zeker naar.

De heer Ziengs heeft nog specifiek gevraagd naar de Waddenveren. Hij benadrukte terecht het belang van de bereikbaarheid van de Waddeneilanden, niet alleen voor de bewoners zelf maar ook voor de economische situatie op de Waddeneilanden. De beschikbaarheidsvergoeding

voor het ov loopt over de hele periode van maart tot december. Daarover hebben we dus afspraken gemaakt. Seizoenseffecten in die periode worden ook meegenomen in de berekening. We kunnen dit jaar niet terugkijken naar de periode vóór maart, maar voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 wordt deze periode wél meegenomen. Overigens evalueren de Waddenveren op dit moment zelf of de NOW-regeling beter past bij hun inkomstenpatroon van dit jaar of dat zij beroep willen doen op een beschikbaarheidsvergoeding. Maar daarover beraden zij zichzelf nog. Wij staan in alle gevallen klaar om het te regelen als zij gebruik willen maken van de beschikbaarheidsvergoeding.

Dan was er een vraag van mevrouw Postma die betrekking heeft op de beschikbaarheidsvergoeding van volgend jaar en de mogelijkheid tot het inlopen van de 5% tot 7% kostenbesparing. Hoe moeten we dat voor ons zien? Gaat het Ministerie van IenW bijplussen? Ik heb in een Kamerbrief inmiddels uitgelegd hoe we dat een beetje voor ons zien. We hebben in dit eerste jaar van corona eigenlijk een private bail-in gehad. De vervoerders hebben allemaal de 5% tot 7% die ze niet uit de beschikbaarheidsvergoeding vergoed krijgen, zelf voor hun rekening genomen. De overheid kiest ervoor om het openbaar vervoer als belangrijke vitale sector in de lucht te houden. Mevrouw Kröger refereerde er al aan dat heel veel mensen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. We kopen dus eigenlijk een publieke dienst in. We vragen van iedereen een bijdrage in deze coronafase, maar het is ook goed om te kijken naar wat nog haalbaar is. Voor de periode van 2021 gaan we er daarom voor zorgen dat vervoerders de mogelijkheid krijgen om die 5% tot 7% in te verdienen met het nemen van doelmatigheidsmaatregelen. Dat kunnen ze niet unilateraal beslissen. Dat moeten ze echt doen in samenspraak met de concessieverlener. Voor de NS ben ik die concessieverlener. Dat zal ik dus ook echt in samenspraak met de NS moeten doen. Dat geldt ook voor de decentrale overheden.

We hebben deze afspraak met elkaar gemaakt, inschattend dat dat zou kunnen binnen een aantal randvoorwaarden die we hebben gesteld. De randvoorwaarden waar we aan toetsen zijn: het behouden van de vitale functie van het ov, zodat iedereen die moet reizen, bijvoorbeeld zorgpersoneel, ook kan reizen, evenals het borgen van een betrouwbare en ook robuuste dienstregeling voor de reiziger en ook het garanderen van de veiligheid van de reiziger. Treinen moeten niet te druk worden. We hebben eerder gezegd dat de ov-capaciteit niet de belemmerende factor mag worden voor het weer openstellen van de economie. Tegelijkertijd moet het niet te druk worden in het ov. Daarop hebben wij dit jaar de beschikbaarheidsvergoeding gebaseerd.

De concessieverlener moet daar dus invulling aan geven. Dit zal natuurlijk afhankelijk zijn van het verloop van de pandemie, van de overheidsmaatregelen, de inperkingen van de reizigersaantallen en ook van het ziekteverzuim onder het personeel. Voor dit jaar hebben bijvoorbeeld zowel HTM als de NS aangegeven dat het voor een robuuste dienstregeling voor hen van belang is om op bepaalde punten wat af te schalen. Anders kunnen ze de robuustheid van de dienstregeling niet voldoende garanderen met hun personeel. Daar moeten we een gesprek over hebben, want het personeel moet op een normale manier kunnen werken. Daar moeten geen korte bochten mee genomen worden omdat er nou eenmaal ooit is geschreven dat de dienstregeling volwaardig moet worden uitgevoerd. Dat doen we ook niet.

Aan de andere kant hebben we ook zeker de langetermijnpogave in zicht. We voorzien ook groei en daarom zullen we in de langetermijnpogave niet penny wise, pound foolish zijn. Dat zul je nu niet helemaal met een schaarje kunnen knippen, maar dit zijn voor mij wel de randvoorwaarden waarmee ik de gesprekken voer. Ik zal u daar goed van op de hoogte houden. Het zijn ook de randvoorwaarden die ik u aan beide kanten van

het spectrum heb horen noemen. In die zin denk ik dat we hier tot een gemeenschappelijk kader kunnen komen. Ik heb nog een paar vragen liggen. Hoe wil de Staatssecretaris de Kamer betrekken bij het transitieplan ov 2021? Dat is een vraag van mevrouw Kröger, maar ook van mevrouw Postma. Ik ben uiteraard bereid om de Kamer op de hoogte te houden van het proces voor transitieplannen ov. Ik stel voor om u periodiek te informeren over de voortgang hiervan via mijn brieven over de BVOV. De plannen moeten uiterlijk op 1 april worden opgeleverd. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer daarin ook wordt meege-
nomen.

Dan was er nog een vraag van de ChristenUnie: wat doet u om drukte in het ov door scholieren te voorkomen? Die vraag refereerde aan de bus in Zwolle, volgens mij. Om op een veilige manier met het ov te kunnen reizen, is het inderdaad belangrijk dat drukte wordt voorkomen. Daarom zijn met het Ministerie van OCW, de onderwijskoepels en de vervoerders afspraken gemaakt. Die zijn te vinden op de website van de VO-raad. Over het algemeen gaat het goed. Ik kan daar nog wat meer details over geven, maar over het algemeen gaat het goed. Het kan natuurlijk altijd zijn dat er bij een individuele lijn alsnog meer druk ontstaat dan was voorzien. We hebben de afspraak gemaakt dat er in dat geval maatwerk wordt toegepast. Die ruimte heb ik ook expliciet geboden in de afspraken die er zijn gemaakt. Zo hebben we het ook met het Ministerie van OCW en de vervoerders afgesproken. De link met de touringcars, waar we straks nog op terugkomen, is dat er op bepaalde tijden wat extra capaciteit wordt ingezet, om te zorgen dat de veiligheid kan worden gewaarborgd. Aan de andere kant vragen we van de onderwijsinstellingen om bij het naar school toe laten komen van de scholieren het gebruik van de fiets te stimuleren en de aanvangstijden te verschuiven. Zo voorkomen we een spits. De onderwijsinstellingen nemen daarin echt hun verantwoordelijkheid. We hebben afspraken gemaakt tot 31 december. Vorige week had ik een overleg met de Minister van OCW en de onderwijskoepels om die afspraken te verlengen tot de zomer. In die zin is iedereen heel blij met hoe die samenwerking gaat, is er ruimte voor en is de afspraak dat er maatwerk plaatsvindt waar dat nodig is. Dat soort afspraken worden dus gemaakt.

D66 heeft gevraagd naar de borging van het fijnmazig en flexibel vervoer. Dat valt voor mij onder de randvoorwaarden. Wanneer we gaan kijken naar de toekomst, nemen we al die punten mee. Het kunnen waarborgen van de publieke functie van het openbaar vervoer is daarbij absoluut het uitgangspunt. Als we een glazen bol hadden en allemaal precies wisten hoe het ging lopen, konden we dat nu al specifieker met u delen. Ik zal u daar stapsgewijs over informeren naarmate we verder komen, zowel met de prognoses alsook met de plannen en overleggen met de decentrale overheden en de vervoerders.

Voorzitter, dat was het blokje.

De voorzitter:

Ja, dat was het blokje over de beschikbaarheidsvergoeding. Voor de leden die wat later aanschoven, zeg ik dat we in totaal vijf blokjes hebben afgesproken. Ik zal ze nog even herhalen. De beschikbaarheidsvergoeding hebben we net gehad. Daarna komt sociale veiligheid. Het derde blokje gaat over touringcars en taxi's. Het MIRT, met de verbinding met Noord-Nederland, is het vierde blokje. Dan is er nog het blokje overig. Iedere keer inventariseren we aan het eind van het blokje de interrupties. Ik heb net gezien dat de heer Laçin zijn vinger opstak. Mevrouw Van der Graaf heeft zich ook gemeld, net als mevrouw Postma en mevrouw Kröger. Ik begin met de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Goed om de Staatssecretaris te horen aangeven dat de beschikbaarheidsvergoeding kan meeademen en de 740 miljoen die gereserveerd is voor de eerste helft van volgend jaar naargelang de situatie meer of minder kan worden. Dat brengt mij wel meteen bij de vraag die ik stelde over de tweede helft van 2021, met name over het transitieplan en de rol van de werknemers daarin. Ik weet natuurlijk dat de regering niet specifiek heeft benoemd dat je moet besparen op werknemers, maar ik krijg signalen terug van werknemers dat zij heel vaak als eersten aan de beurt zijn als het gaat om kostenbesparingen, omdat materiaal, gebouwen en dergelijke moeilijk af te stoten zijn. Daarom zou ik van de Staatssecretaris een toezegging of een oproep willen dat het vooral niet de bedoeling is dat ov-bedrijven nu al gaan schermen met het ontslaan van personeel. Want dat gebeurt wel. Misbruik is misschien een groot woord, maar ov-bedrijven maken er wel een beetje gebruik van door nu al te zeggen: we moeten kosten besparen, dus houd rekening met ontslag. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat dit op dit moment vooral niet de bedoeling is en ov-bedrijven daar geen misbruik van moeten maken?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik herken de signalen die de heer Laçin schetst niet. Dat neemt niet weg dat mensen wellicht dat gevoel kunnen hebben, maar ik herken die signalen niet. Ik heb net al aangegeven dat ik heel duidelijk zie dat het langetermijnperspectief van het ov nog steeds groei is. Als je daar iets voor nodig hebt, zijn het mensen. We hebben regelmatig met elkaar in deze Kamer gesproken over bijvoorbeeld het actieplan «Denderende banen op het spoor»: hoe krijgen we meer mensen in de spoorsector aan de slag? Ik heb er alle vertrouwen in dat de vervoersbedrijven ook op dat punt heel zuinig zullen zijn op het menselijk kapitaal dat ze in handen hebben. Laten we met elkaar zorgen dat we de randvoorwaarden goed op orde houden en blijven zorgen voor goed toegankelijk openbaar vervoer in de breedte. Daar zullen heel veel mensen echt onmisbaar zijn. Dat is wat ik daar nu over kan zeggen.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris over personeel, over de mensen die het werk mogelijk maken, spreekt als kapitaal en niet, zoals af en toe in sector gebeurt, als kosten. Met die oproep ben ik heel blij. Ik merk op dat de Staatssecretaris wat andere woorden gebruikt dan ik gebruik. Dat is helemaal prima, maar volgens mij delen we de wens, de intentie en de noodzaak dat op lange termijn, als we moeten gaan opschalen en investeren, mensen het kapitaal zijn. We hebben dan mensen nodig en moeten ov-bedrijven vooral oproepen om niet nu al te kijken hoe ze hun werknemers aan de kant kunnen zetten. Dat kunnen we allemaal niet gebruiken. Is de Staatssecretaris het daarmee eens?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik herhaal graag nog een keertje het belang dat ik hecht aan het menselijk kapitaal. Meerderen van u, onder anderen de heer Öztürk, begonnen met een compliment aan al die mensen die in het openbaar vervoer keihard aan de slag zijn voor ons allemaal. Dat compliment onderstreep ik graag nog een keer vandaag.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ook de ChristenUnie is blij om te horen dat er goedkeuring is uit Brussel voor de beschikbaarheidsvergoeding, en dat die wordt uitbetaald. Sterker nog, die is al overgemaakt. De vervoersbedrijven hoeven morgen alleen nog maar de rekening te openen en dan zien ze het bedrag staan. Dat is mooi, want dat biedt zekerheid voor deze bedrijven en voor het uitbetalen van salarissen aan de mensen die bij hen werken. Dat is dus heel erg belangrijk.

Mijn vraag is nog welk doorkijkje de Staatssecretaris zou willen geven als het gaat om de beschikbare dienstregeling voor mensen die gebruik willen maken van het openbaar vervoer. We zien dat er op plekken wordt gesneden in de dienstregeling. Het is begrijpelijk dat er soms keuzes worden gemaakt, maar wat is het basisniveau waarop de Staatssecretaris koerst, ook voor de langere termijn? Er worden nu afspraken tot de zomer gemaakt, dus dat is een relevante vraag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voor alle precisie moet ik zeggen dat ik natuurlijk zelf, tussen aanhalings-tekens, het geld overmaak aan de NS. Dat is overgemaakt en staat morgen op de rekening. Voor de andere bedrijven zijn het de decentrale overheden, die het doorboeken naar de rekening van het bedrijf. Maar ook dat zal medio november zijn uitbetaald. Die zekerheid is er dus voor iedereen, doordat er nu goedkeuring is uit Brussel.

Dan vroeg mevrouw Van der Graaf waar we op koersen bij optimalisaties. Ik noemde net het voorbeeld van de HTM. Als daar echt problemen zijn met de capaciteit aan mensen, wil ik niet tegen de HTM zeggen: je moet per se die laatste tram op dat laatste moment blijven rijden, of zo veel trams per uur. Want dat kan de HTM misschien niet rondmaken in een robuuste dienstregeling met het personeel, want er zijn ook grenzen aan wat we van het personeel kunnen vragen, bijvoorbeeld in het achtervang zijn voor zieke collega's. Maar het is wel heel erg van belang dat we de vitale functie van het ov waarborgen, waarbij iedereen kan blijven reizen. Volgens mij is dat ook waar mevrouw Van der Graaf naar op zoek is. Dan is het dus misschien eerder het geval dat er van de vijf of zes trams in een uur, eentje uit gaat of dat je 's nachts wat minder doet, dan dat je echt lijnen gaat schrappen. Dan zou namelijk die vitale functie in gevaar komen. Dat is nou juist die functie waarvoor we met elkaar die beschikbaarheidsvergoeding hebben ingericht, omdat we willen dat dat gewoon blijft bestaan.

Dat zijn ook randvoorwaarden waar ik aan toets en die ik heb afgesproken met de anderen: het behoud van die vitale functie, het borgen van een betrouwbare en robuuste dienstregeling, die dus niet elke dag anders is omdat het personeel uitvalt of ziek is, en het garanderen van de veiligheid van de reiziger, zodat de openbaarvervoermiddelen niet te druk zijn. Dat zijn drie randvoorwaarden waar we telkens met elkaar aan toetsen.

De voorzitter:

Dank u wel. Aanvullend, mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, aanvullend. Afgelopen zomer hoorde ik ook berichten van mensen die leidinggeven aan vervoersbedrijven, die zeiden: nou, als ze niet snel over de brug komen, stoppen wij met rijden. Met andere woorden, zij leggen dus best wel een beetje een dreigement op tafel. Moet ik nou afleiden uit het antwoord van de Staatssecretaris dat de reiziger niet bang hoeft te zijn dat de dienstregeling van een specifieke vervoerder stil komt te liggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dreigementen zijn nooit de beste weg. Ik denk dat het heel duidelijk is dat het kabinet er met de beschikbaarheidsvergoeding voor kiest om er gewoon voor te zorgen dat in heel Nederland het ov blijft rijden. Dat we dat optimaliseren en op een gegeven moment ook naar de toekomst kijken, hoort daar allemaal bij, maar we toetsen steeds aan de drie randvoorwaarden die ik net heb genoemd. Dat doe ik, maar dat doe ik ook samen met de decentrale overheden, die weer concessieverlener zijn voor een groot deel van de concessies in de rest van Nederland. Daar sturen we gezamenlijk op.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Ook het CDA vindt het mooi om te horen dat er vooral ook zorg is voor het personeel op de trein, de metro en de tram – zo vertaal ik het even – als het kapitaal van de NS en de andere vervoerders. Ik merk dat we toch nog wel wat vragen hebben over hoe die 5% tot 7% er precies uitziet. Waar komt dat geld vandaan? Waar staat het op de begroting? Hoe is de samenwerking met de andere decentrale overheden? Hebben zij dezelfde mogelijkheden als wij als rijksoverheid? En hoe gaat dit allemaal in zijn werk? Ik merk dus zelf dat ik het prettig zou vinden als wij daar als Kamer ook over geïnformeerd blijven worden, zoals nu eigenlijk ook gebeurt. Daar wil ik graag een toezegging op.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zeg graag toe dat we de Kamer hierover zeker zullen blijven informeren. Even ter precisering: het is niet zo dat wij 5% tot 7% op onze rekening hebben staan, die we alsnog aan de NS gaan uitkeren. Wij bieden alle vervoerders volgend jaar de mogelijkheid om met een transitieplan, dat zij dan ook in overleg met hun concessieverlener moeten maken, waarbij ze natuurlijk ook personeel en consumentenorganisaties en reizigersorganisaties moeten betrekken, via de aanpassing van de bedrijfsvoering die 5% tot 7% in te verdienen. Dat betekent dus eigenlijk dat daarmee de kosten van het totale systeem omlaaggaan. Omdat we aan de randvoorwaarden willen voldoen, hebben we daarvan wel gezegd dat het niet onbepert kan zijn. We geven dus de ruimte voor die 5% tot 7%, die nu eigenlijk nog de bail-in is waartoe we de bedrijven verplichten. Dat komt misschien al ten dele tegemoet aan de vraag van mevrouw Postma waar het geld vandaan komt. Het komt uit een optimalisatie van het voeren van een concessie. En dat doen we continu in overleg met iedereen. We zullen de Kamer op de hoogte houden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Staatssecretaris noemt drie randvoorwaarden en zegt dat het robuust moet blijven, want het ov is een vitale functie. Dan noemt ze als voorbeeld dat zorgmedewerkers naar hun werk moeten kunnen. Maar het ov is natuurlijk ook een vitale functie voor alle mensen die geen auto bezitten. Als we toetsen op robuustheid, moet het gaan om alle mensen die om welke reden dan ook een noodzakelijke reis moeten maken. Wat betekent dat voor de dienstregeling? Het schrappen in de nacht en het verminderen van de frequentie hebben natuurlijk grote consequenties. Hoe borgen we die robuustheid?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We moeten eerlijk zijn. Als we zeggen dat er een mogelijkheid is om 5% tot 7% kosten te besparen, dan gaan we dat ergens terugzien. Ik ga hier niet tegen u zeggen: er is een kostenbesparing en er zal nergens iets aan frequentievermindering gebeuren. Dat zal natuurlijk wel zo zijn. Maar daarmee kunnen we het geheel in de lucht houden. Ik vind het wel heel belangrijk – ik onderschrijf de woorden van mevrouw Kröger dat het niet alleen gaat om de zorgmedewerker – dat het gaat om de vitale functie van het openbaar vervoer. Terecht vraagt mevrouw Kröger er aandacht voor dat er heel veel mensen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Daar moeten we dus voor zorgen. De vitale functie van het openbaar vervoer moeten wij in de lucht houden. Dat valt of staat natuurlijk niet met één trein, één bus of één tram minder in een bepaalde frequentie. Maar als er hele lijnen uitvallen, dan kan die vitale functie wél in het gedrang komen. Dit moet plaatsvinden in dat goede overleg tussen de decentrale overheden, die concessieverlener zijn en die heel goed weten wat er in hun gebied nodig is, en de vervoerders. Ik doe dat ook met de NS, en in het NOVB houden we ook echt de vinger aan de pols met de transitieplannen van alle decentrale overheden. Als we een transitieplan gaan

maken, dan zullen wij dat ergens terugzien, maar ik hoop dat ik de zorgen van mevrouw Kröger voor een deel kan wegnemen met de drie randvoorwaarden waar ik aan toets.

De voorzitter:

Is het naar behoren beantwoord, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, in theorie wel. Die 5% tot 7% moet ergens vandaan komen. Het is een keuze om dat te doen. Het betekent dat er gesneden gaat worden in het vervoer. En dan is natuurlijk wel de vraag wat de maatschappelijke waarde daarvan is. Wat leveren we in? Ik mis eigenlijk dat wij als Kamer meegenomen worden in die afweging. Misschien zijn er wel dingen waar je liever niet op bezuinigt, omdat je dan te veel moet inleveren. Als dat allemaal in een NOVB goed wordt «rondoverlegd» en wij alleen de uitkomst te horen krijgen, dan is er niet die echte afweging. Stel dat het niet 5% tot 7%, maar 2% tot 3% zou zijn. Dan zouden we veel meer kunnen behouden. Ik mis de afweging.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het is moeilijk om daar nu meer over te zeggen dan alleen de randvoorwaarden te noemen. Die transitieplannen gaan daar nu juist over. Dan gaan we dat zien. Voor een deel loopt het kabinet met de besluitvorming over het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding op tot halverwege volgend jaar een beetje vooruit op de periode waarin we demissionair zullen zijn. Op enig moment moet een bredere afweging gemaakt worden over de tweede helft van 2021. Voor de eerste helft trekken wij de huidige voorwaarden door. Die beschikbaarheidsvergoeding zal worden uitgekeerd conform de voorwaarden. Natuurlijk betrekken we de Kamer daar nog bij. Als mevrouw Kröger dan een andere afweging wil maken, moeten we met elkaar kijken welke mogelijkheden er zijn.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger nog een derde interruptie?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het toch wel een heel fundamenteel punt. Eigenlijk besluit het kabinet nu om die 5% tot 7% te gaan doen zonder dat we weten wat het ons maatschappelijk kost. Er wordt gezegd dat het bij de bedrijven wordt neergelegd om met iets te komen. Maar de Staatssecretaris kan toch op tien vingers natellen wat het gaat betekenen? En dat kan ze toch met ons delen? Die 5% tot 7% doet misschien pijn die je niet moet willen lijden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nu ligt die 5% tot 7% bij de vervoerders zelf. Zij nemen op dit moment de lasten daarvoor voor hun rekening. Deze coronacrisis vraagt heel veel van iedereen. Daarom vond het kabinet het ook te verdedigen om in deze periode voor dat eerste jaar een private bail-in te vragen. Voor volgend jaar zeggen we eigenlijk: we veranderen dat in een publieke bail-in. Dat betekent dat wij er dus ook zelf bij zijn om als we de consequentie met elkaar in kaart hebben, te zeggen of we het wel of niet acceptabel vinden. Daar zijn we altijd nog zelf bij. Maar zo'n transitieplan moet daar wel de basis voor zijn. Daar hebben we als richting dus aangegeven dat we het zullen toetsen aan deze drie randvoorwaarden en daarnaast dat het die 5% tot 7% mag zijn. Dat is wat we nu aan de sector hebben meegegeven. Ik zal de Kamer zeker over de uitkomsten en de consequenties berichten. Want dat is waar mevrouw Kröger eigenlijk naar op zoek is: krijgen we ook inzicht in de consequenties en wat betekent dat dan? Ja, voorzitter, dat komt dus ook naar uw Kamer, in dat transitieplan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar het blokje sociale veiligheid.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. Er is een heel aantal vragen gesteld over de sociale veiligheid, sommige specifiek gerelateerd aan de huidige situatie, sommige vragen meer structureel. Maar in z'n algemeenheid het volgende. Gelukkig houdt de overgrote meerderheid van de reizigers zich aan de normale gedrag-somgang en aan de afspraken die in deze periode van corona zijn gemaakt. Maar er zijn helaas ook voorbeelden van reizigers die zich agressief gedragen jegens ov-medewerkers en die in sommige gevallen echt grof fysiek geweld gebruiken. Daar kan maar één heel helder antwoord op zijn, en ik denk dat ik dat namens ons allemaal zeg, namelijk dat dat onacceptabel is.

Vervoerders en politie hebben afspraken gemaakt over toezicht en handhaving van de noodverordeningen. De samenwerking tussen vervoerders en politie verloopt over het algemeen goed. Wekelijks vindt overleg plaats tussen mijn departement, vervoerders en politie, om op basis van de cijfers en praktijkervaringen te beoordelen of afspraken moeten worden aangepast of verder aangescherpt. U vroeg of wij de vinger aan de pols houden. Jazeker doen wij dat. Waar er landelijke en lokale afspraken gemaakt moeten worden, kijken we er goed naar met elkaar. Ook worden door NS, andere vervoersbedrijven, politie en gemeenten regelmatig gezamenlijke acties gehouden in treinen en stations. Deze handhavingsacties worden gezamenlijk ingepland. De NS analyseert de sociale veiligheid samen met lokale partners. Dat geldt voor alle stations in Nederland. Zeker in de huidige omstandigheden worden incidenten hoog opgenomen. Dat blijkt ook uit de aanpak van het OM in voorgaande spuug- en kuchincidenten, zoals de zaak van het bespugen van een buschauffeur in Maastricht, al eerder hier gewisseld in een algemeen overleg. In die zaak is snelrecht toegepast en is een straf van acht weken onvoorwaardelijk snel uitgesproken. Dit in zijn algemeenheid. Dan vroeg de heer Van Aalst of ov-medewerkers voldoende middelen hebben om te kunnen optreden. Zouden ze een wapenstok moeten kunnen bezitten? De boa's Veiligheid & Service – die zijn onderdeel van de boa's Openbaar Vervoer – hebben zogenoemde aanvullende beperkte politiebevoegdheden. Vanuit die bevoegdheid mogen zij proportioneel en subsidiair geweld gebruiken. Daaronder valt het gebruik van handboeien, fouilleren, en het gebruik van gepast geweld om de aanhouding wettelijk te doen plaatsvinden indien een verdachte zich daartegen verzet. Het is dan aan de vervoerder om een inschatting te maken of uitbreiding van de geweldsbevoegdheden daarvoor nodig is. Daar is altijd nauw overleg over tussen personeel en het bedrijf. Als daartoe voldoende aanleiding bestaat, kan de vervoerder een onderbouwd verzoek doen voor toekenning van bepaalde bevoegdheden. Dat is dan bij mijn collega van JenV. Op verzoek van de vervoerder en na advies van toezichthouders, politie en OM wordt per geval beslist over toekenning van een bevoegdheid. Het is dus aan de vervoerder om onderbouwd aan te geven welke geweldsbevoegdheden nodig zijn om zijn reizigers en ov-personeel te beschermen. Bevoegdheden en middelen moeten passen binnen de visie op toezicht en handhaving die gebaseerd is op hetgeen dagelijks gebeurt in het ov en de boa OV het beste ondersteunen in die taakuitvoering. Kortom, er kan een aanvraag worden gedaan door een bedrijf en dan beoordelen JenV, politie en OM of deze geweldsbevoegdheden mogen worden ingezet. De heer Ziengs en de heer Van Aalst vroegen naar de Vechtdallijn, waar een kleine groep asielzoekers voor problemen zorgt. Ik ben bekend met de Vechtdallijn. Helaas zorgt een relatief kleine groep asielzoekers er voor problemen. Zij gedragen zich agressief jegens ov-medewerkers en gebruiken in sommige gevallen zelfs fysiek geweld. Dit gedrag is volledig onacceptabel, juist omdat ov-medewerkers ervoor zorgen dat we veilig

van a naar b kunnen reizen. Hier zijn schriftelijke vragen over gesteld, onder anderen door de heer Ziengs. Ik kom hier dus inderdaad nog op terug. Verder gelden natuurlijk de algemene dingen die ik hier net over heb gezegd over hoe we met dit soort vraagstukken omgaan. De heer Ziengs en de heer Van Aalst hebben ook gevraagd naar de mogelijkheden van uitbreiding van de werkings sfeer van het reisverbod tot een landelijk reisverbod in alle ov-modaliteiten. We hebben inderdaad ook eerder met elkaar over dit punt gesproken; de heer Van Aalst refereerde al aan zijn motie. Ik ben in gesprek met vervoerders, politie en het OM over de mogelijkheden om een reisverbod op te leggen voor een ruimer gebied op basis van samenwerking tussen meerdere vervoerders. Het voornemen bestaat om via een pilot met een regionaal reisverbod in Oost-Nederland situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd. De verschillende vervoerders in Oost-Nederland hebben daartoe een plan van aanpak opgesteld. Dat wordt binnenkort besproken met de betrokken partijen. Op basis van die uitkomsten zullen verdere stappen worden gezet. Na deze pilot gaan we ook kijken of een landelijk reisverbod tot de mogelijkheden behoort. Er worden dus stappen gezet en de eerste stap is een concrete pilot in Oost-Nederland. Op basis daarvan hebben we dan ook grond om te kijken naar een landelijk reisverbod. Dan de situatie op Amsterdam CS, waar de heer Ziengs, de heer Van Aalst en nog een paar andere mensen naar hebben gevraagd, dacht ik. Er zijn zorgen rond de afbouw van de politie. Dan gaat het specifiek over de politie op Amsterdam Centraal. De heer Laçin vroeg daar volgens mij ook naar. Het sluiten van de politiepost op Amsterdam Centraal is een besluit van het lokaal gezag. Dat is de burgemeester. Maar ik weet dat ook de gerelateerde wethouder daar zo wel opvattingen over heeft. Een oude bekende, inderdaad. Huisvestingskeuzes worden op lokaal niveau gemaakt. De betrokken burgemeester legt ook lokaal verantwoording af over die keuzes. Dat speelt nu concreet op Amsterdam Centraal; als dat in een andere gemeente zou zijn, zou dat ook zo zijn. In het kader van het Landelijk convenant Sociale Veiligheid komen de partijen regelmatig samen. Ik zal daar ook de zorg die u hier uit over het sluiten van de politiepost op Amsterdam CS aan de orde stellen, want dit is natuurlijk wel een buitencategorie station. Ik begrijp dus goed dat u daar aandacht voor vraagt. De veiligheid en de gezondheid van de reizigers en het personeel staan voorop. Daarbij is de samenwerking tussen partijen van belang op het gebied van sociale veiligheid. Dat is wat ik daar nu over kan zeggen, voorzitter.

De voorzitter:

Volgens mij was dat het blokje sociale veiligheid. Ik zag een signaal van de heer Van Aalst. Ik kijk even rond of er nog anderen willen interrumperen. De heer Laçin zie ik ook.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, waar begin ik? Ik hoop dat ik aan vier interrupties genoeg heb, maar waarschijnlijk niet. Laat ik eens beginnen bij de overlast en de agressie in het openbaar vervoer. De Staatssecretaris zegt daarvan namens ons allemaal dat dat ongepast is, dat het niet kan en dat we er wat aan moeten doen. Mijn directe vraag aan de Staatssecretaris is: hoeveel reisverboden of straffen zijn er nu opgelegd?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zo'n concrete, gedetailleerde vraag... Dat zou ik even kunnen nakijken voor de tweede termijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat zou fijn zijn. Mijn tweede vraag is deze. Ik heb meerdere meldingen gekregen. Ik heb in een vorig AO al eens aangegeven dat buschauffeurs in

elkaar geslagen en bespuugd zijn en dat vervolgens de dader niet eens vervolgd wordt. Sterker nog, van de buschauffeur wordt verwacht dat zij gewoon weer begint aan haar werk, terwijl zij in coronatijd in het gezicht wordt gespuugd. Ik ben er echt zo klaar mee. De Staatssecretaris zegt: als we kijken naar die treindienst in Overijssel, dan is het een kleine groep uitgeprocedeerde asielzoekers. Dat is helemaal niet een klein groepje; het is elke keer diezelfde groep. Wij hebben het gezien in Ter Apel, waar ze een buslijn lopen te verstieren. Ik ben er eigenlijk wel klaar mee. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Dit is nou precies waarom we een reisverbod willen. Is de Staatssecretaris bereid om dit soort mensen te weren uit het openbaar vervoer? Als zij zegt dat een pilot met een reisverbod moeilijk is, prima. Sluit ze dan op, stop ze weg, maar zorg er in ieder geval voor dat ze niet meer in ons openbaar vervoer terecht kunnen. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik heb net, denk ik, duidelijk aangegeven wat we eraan doen. Dat het onacceptabel is, is gewoon helemaal waar. Op verzoek van de heer Van Aalst, naar aanleiding van zijn motie, vindt nou juist ook die pilot plaats om te kijken hoe we met dat verbod kunnen omgaan. Dat is een regionaal reisverbod in Oost-Nederland om situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd. Dat gaat dus gebeuren. Bij de buslijn is er uiteindelijk via maatwerk ook een oplossing gevonden. De heer Van Aalst vroeg ook naar de cijfers. Ik weet niet of het lukt in de tweede termijn, maar ik zal daar in ieder geval mijn best voor doen. Ik snap heel goed zijn gevoel van frustratie; laat ik dat wel benadrukken. Want ik vind het ontzettend kwalijk als je in deze tijd als buschauffeur, terwijl je in de bus zit, letterlijk in het gezicht wordt gekucht. In deze periode waarin iedereen zich echt veel zorgen maakt, hebben we die mensen in het ov keihard nodig. Dan ben ik ook heel blij met... Het OM gaat natuurlijk zelf over de vraag of iemand wordt vervolgd of niet. Dat hebben we zo in Nederland verdeeld. Dat moeten we ook zo houden, maar dat we dit soort incidenten met elkaar veroordelen, is ook heel erg belangrijk. Nogmaals, ik gaf het voorbeeld van snelrecht, dat in deze situatie ook is toegepast, om de ernst van dit soort incidenten te onderstrepen.

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

Dat snelrecht is mooi. Ik heb al aangekondigd dat ik nog met een initiatiefnota kom waarin dat snelrecht, dat nu eigenlijk alleen in coronatijd wordt gebruikt, structureel gebruikt gaat worden. Mijn tweede punt gaat over het uitbreiden van de bevoegdheden van de boa's. We constateren volgens mij met elkaar – ik niet alleen – dat de politie beperkt aanwezig is voor de boa's. We doen bijvoorbeeld een politiepost op Amsterdam dicht. Dat betekent dat die mensen aan boord zijn van een trein, bus, et cetera en daar in problemen komen. Volgens mij gaf de Staatssecretaris aan dat binnen de wetgeving handboeien et cetera beschikbaar kunnen zijn. Volgens mij is ook die wapenstok gewoon onderdeel daarvan. Dat moet toch mogelijk zijn? Als er geen directe politieassistentie meer is – want we sluiten die politieposten – dan is het toch niet te veel gevraagd om die boa's in ieder geval zo uit te rusten dat zij zichzelf kunnen verdedigen en overeind kunnen blijven, totdat er uiteindelijk dan wel ondersteuning is? Dat is toch niet te veel gevraagd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De heer Van Aalst stelt een aantal vragen die niet binnen mijn bevoegdheid liggen. Ik ga niet over het wel of niet sluiten van de politiepost op Amsterdam CS. Ik heb wel geprobeerd aan te geven hoe de procedure in elkaar zit. De heer Van Aalst probeert te onderbouwen waarom een positief besluit van OM en politie logisch zou zijn op dit punt. Ik heb net geprobeerd aan te geven dat de mogelijkheid er inderdaad is

om zo'n onderbouwing ter beoordeling in te dienen. De beoordeling daarvan ligt dan bij JenV. Die hebben natuurlijk een breder spectrum aan geweldsmogelijkheden voor boa's in te delen. Maar de mogelijkheid is er dus om onderbouwd een aanvraag te doen, en wellicht is het al dan niet hebben van een politiepost op Amsterdam Centraal daar ook een onderdeel van.

De voorzitter:

Dan uw laatste interruptie.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn laatste interruptie, voorzitter. Ik heb deels een vraag en deels eigenlijk gewoon een constatering. Ik constateer dat deze Staatssecretaris niet alle bevoegdheden heeft om op haar eigen portefeuille alles wat wij graag zouden willen in werking te zetten. Het lijkt me goed dat wij met onze initiatiefnota hoge ogen proberen te gooien om dit soort dingen via de verschillende ministeries op te lossen en dit mogelijk te maken. Het gaat uiteindelijk om het resultaat dat onze mensen weer veilig in het openbaar vervoer hun werk kunnen doen. Ik hoop dat... Ik zou tegen de Staatssecretaris willen zeggen: zodra de details klaar zijn, komt hij uw kant op.

De voorzitter:

Dat was volgens mij een mededeling. Mevrouw Postma, had u nog een interruptie?

Mevrouw Postma (CDA):

Ik heb de antwoorden aangehoord. De Staatssecretaris geeft aan dat de sociale veiligheid belangrijk is en dat het een probleem is, helemaal de intimidatie van het personeel door spugen, kuchen en andere zaken. Zij geeft aan dat dat echt is toegenomen, maar ik mis nog een beetje de urgentie. Ik hoor dat er een pilot is. Een pilot is goed, maar wanneer komt die dan? Wanneer wordt dat dan verdergezet? Het probleem is er namelijk nu. Het is er volgende week. Het is er over een maand vast ook nog, maar we willen als CDA eigenlijk dat de Staatssecretaris zegt: ik ga er nu voor staan; dit blijft een onderwerp dat continu onze aandacht heeft en continu op tafel ligt bij de vervoerders.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Maar dat is ook zo, want we spreken er wekelijks over. Dat is wat ik heb proberen aan te geven. Allereerst hebben we een convenant sociale veiligheid, waarover uw Kamer net ook in positieve zin opmerkingen heeft gemaakt. Dus dat is heel mooi. Maar er is ook wekelijks overleg tussen mijn departement, vervoerders en politie om te kijken of afspraken moeten worden aangepast of verder aangescherpt. Dus laat heel duidelijk zijn: dat houden we echt heel goed in de gaten met elkaar, want we vinden het ontzettend belangrijk om het personeel te ondersteunen daar waar we dat kunnen.

Het betreft een langer lopend traject, dus ik ben blij dat er nu een concrete pilot is waarmee we kunnen starten. Na de evaluatie zullen we kijken of dat ook landelijk kan worden uitgerold. Mevrouw Postma vroeg naar het wanneer. Ik zal kijken of ik in tweede termijn nog even terug kan komen op wat de planning van de pilot is, en wanneer die afgerond en geëvalueerd wordt.

De voorzitter:

Dan hebben we daarmee de interrupties op dit blokje gehad. O, mevrouw Kröger nog.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb ook een vraag gesteld over sociale veiligheid vanwege de nieuwe richtlijnen ten aanzien van mondkapjes. Je ziet dat er een extra handhavende taak bij het personeel komt te liggen en dat er toch vaak onduidelijkheid is. Dat leidt ook wel tot hele akelige situaties, zoals het incident met een Nijmeegse student, die hardhandig een trein is uitgewerkt omdat hij net niet snel genoeg zijn mondkapje had opgezet. Nu er een nieuwe richtlijn is – ik noem in dat verband de handhaving op de perrons – is mijn vraag: hoe zorgen we er nou voor dat zo'n incident echt nooit meer voorkomt? Wordt dat serieus onderzocht? Zijn er ook extra sensitiviteitstrainingen nodig? Hoe gaan we hiermee om?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Een garantie dat iets nooit meer zal voorkomen, kan ik helaas niet geven, al zou ik het heel graag willen, zeker in zo'n geval. Maar terecht vraagt mevrouw Kröger of hier ook van geleerd wordt, of ernaar gekeken wordt of de communicatie en informatie op sommige punten helderder moet. We nemen dit nadrukkelijk mee in de overleggen die we steeds met de vervoerders hebben. De handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid voor het personeel is steeds een heel belangrijk aandachtspunt. Zo zijn we in eerste instantie gekomen tot de heel heldere lijn dat die mondkapjesplicht alleen in het vervoersmiddel geldt. Inmiddels is besloten om die plicht uit te breiden en zullen we proberen om ook voor het ov zo helder mogelijk te zijn, om onduidelijkheden te voorkomen over waar het wel en waar het niet geldt. Het is zowel voor personeel als voor reizigers namelijk heel vervelend als daar onduidelijkheid over is. We zullen proberen dat zo scherp en eenduidig mogelijk af te bakenen; dat helpt al bij het voorkomen van incidenten.

We zien in de breedte dat het langer moeten volhouden van deze coronamaatregelen voor iedereen moeilijker wordt. De kans op incidenten kan dan ook groeien, dus dan is heldere communicatie extra belangrijk. Het is terecht dat mevrouw Kröger daar aandacht voor vraagt. Daar zitten we ook echt bovenop.

De **voorzitter:**

Dan gaan we naar het blokje touringcars en taxi's.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Veel ondernemers leven in hele onzekere tijden. Dat geldt zowel voor de taxi- als voor de touringcarbranche. Als gevolg van de coronacrisis is de vraag sterk teruggelopen en is er sprake van derving van inkomsten. Gelukkig zijn er wel generieke steunmaatregelen waar ook deze sectoren gebruik van kunnen maken. Er is de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid. Voor zzp'ers in de taxibranche is er ook de Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandig ondernemers. Veel chauffeurs hebben ook gebruik kunnen maken van de Tegemoetkoming ondernemers getroffen sectoren. Dat is een heel pakket aan maatregelen, en toch weten we ook dat het niet voor alle ondernemers toereikend zal zijn. Het is heel moeilijk om te constateren, maar in de hele breedte van de economie en dus ook in dit geval gaat het soms letterlijk om hartbrekende verhalen. Ik kan me daarom heel goed voorstellen dat u ook aandacht vraagt voor deze sectoren.

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat noch de taxi- noch de touringcarbranche tussen wal en schip valt? Het is inderdaad een sector waar ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor het concessievervoer in Nederland eigenlijk geen structurele relatie mee heb. Aan de andere kant is de sector van belang als achtervang bij bijvoorbeeld het uitvallen van het ov. In dat verband zal ik straks wat cijfers geven. Maar een lang verhaal kort: de Staatssecretaris van EZK en ik willen ervoor zorgen dat deze sector niet het gevoel heeft dat ze tussen wal en schip vallen. Wij hebben vorige week een overleg gehad met de sector en naar hun zorgen geluisterd, om

te horen waar het werkt en waar het niet werkt. Er werd net gerefereerd aan bedrijven die aan de grens gevestigd zijn. Dat deed mijn er meteen weer aan denken dat in het gesprek inderdaad de nadruk werd gelegd op een level playing field met het buitenland, ook als het erom gaat wanneer weer gereisd mag worden. Hun pleidooi was: alsjeblieft eenduidigheid in de regels! Want als je als bedrijf door drie landen heen moet, moet je soms aan vijf verschillende regionale voorschriften voldoen. Ook dat soort punten hebben we daar met de branche besproken. We houden absoluut de vinger aan de pols. De Minister van EZK heeft gisteren aangegeven met een brief over de actualisatie van het steunpakket te komen. Daarin zullen ook de specifieke gevolgen voor de touringcars worden meegenomen. Ik kom zo meteen terug op de suggestie die werd gedaan om over lease en dergelijke in gesprek te gaan.

Er was eerst nog een feitelijke vraag, namelijk: hoeveel touringcarbedrijven zitten er in concessie? Dat was een vraag van mevrouw Postma en ook van D66. Er zijn ongeveer 3.800 touringcarvoertuigen in Nederland. 24% van de omzet daarvan bestaat uit geregeld vervoer voor scholen, werknemers, ov en internationale lijn- en pendeldiensten. Daarbuiten wordt de sector gestuurd door de markt van vraag en aanbod en is er dus ook geen structurele relatie tussen de overheid en deze sector. Dat geldt voor veel meer economische sectoren. Willen we dus een analyse uitvoeren naar de rol van touringcarbedrijven? Op zich hebben we dat redelijk op het netvlies, maar het is natuurlijk wel belangrijk om te kijken hoe de coronasituatie doorwerkt voor deze bedrijven. Welk vervoer gaat wel door? Wat betekent het verminderde ov-vervoer voor het deel dat ze uit het ov haalden? Gisteren is in het plenaire debat toegezegd dat er een brief komt. Ik zal vragen of de aandachtspunten van de heer Schonis, mevrouw Postma en anderen meegenomen kunnen worden in die brief. Ook de heer Remco Dijkstra heeft vragen gesteld over deze sector en ik heb daar al een aantal antwoorden op gegeven.

De taximarkt leeft ook in onzekere tijden. Daar heeft een heel aantal van u terecht aandacht voor gevraagd. Als gevolg van de coronacrisis is de vraag daar natuurlijk sterk teruggelopen. Ik ben inderdaad bereid om samen met mijn collega's van EZK en Financiën te kijken of we gezamenlijk het gesprek aan kunnen gaan met leasemaatschappijen en wellicht de verzekeraars. De heer Öztürk refereerde er terecht aan dat dat bij de Minister van Financiën ligt. Dit zijn bijzondere tijden. Ik vind dat we alle ideeën moeten proberen om met partijen te verkennen of we redelijkerwijs ruimte kunnen bieden. Ik ga graag proberen om gesprekken over het leasen en de verzekeringen met mijn collega's te voeren. Dat is geen uitkomstgarantie, moet ik helaas ook zeggen, maar we moeten met elkaar in gesprek gaan om te kijken wat wél kan. Dat lijkt me zeker iets wat ik kan toezeggen.

De heer Öztürk vroeg naar de bpm-afschaffing. Dat ligt echt niet bij mij. Dat is onderdeel van het Belastingplan. Dat weet de heer Öztürk ook, maar hij wilde hier natuurlijk graag het volledige palet aan dingen dat de taxi zou kunnen helpen, naar voren brengen. Dat begrijp ik, maar daar kan ik hem helaas niet mee helpen.

Herken ik het signaal dat leasemaatschappijen auto's terugvorderen? Die informatie is mij niet bekend, maar ik zal hier bij de branchevertegenwoordigers navraag over doen.

De heer Ziengs had nog een vraag van een iets andere orde in de context van taxi. Wat zijn de consequenties voor chauffeurs wanneer ze worden betrappt op het gebruik van verdovende middelen? Rijden onder invloed kan natuurlijk gewoon niet. Het is nog erger als een taxichauffeur die verantwoordelijk is voor de veiligheid van zijn klanten, rijdt onder invloed van alcohol en/of drugs. Indien uit het bloedonderzoek blijkt dat de chauffeurs inderdaad reden onder invloed, zullen zij strafrechtelijk worden vervolgd. Die vervolging wordt geregistreerd. Indien JenV de ILT er naar aanleiding daarvan over informeert dat de chauffeur niet langer in

aanmerking komt voor een vog voor zijn beroep, dan schorst de ILT de chauffeurskaart van deze persoon, waarna die dus geen taxivervoer meer mag verrichten. Die schorsingsperiode is twaalf weken, inclusief de mogelijkheid tot bezwaar en beroep. Tenzij nieuwe, de chauffeur ontlastende, feiten blijken wordt ook de procedure voor een definitieve intrekking van de chauffeurskaart gestart. De Kiwa stuurt de taxichauffeur dan het intrekkingbesluit.

Voorzitter. Dat waren mijn punten wat betreft touringcar en taxi.

De voorzitter:

Dan heb ik in ieder geval een seintje gekregen van de heren Laçin en Öztürk. Meneer Laçin, gaat uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ik wil graag even door over de taxichauffeurs. De Staatssecretaris heeft gelijk. Sommige onderdelen van de problematiek die de taxichauffeurs nu ervaren, ligt niet op haar bordje. We zien dat de problemen door corona alsmaar groter zijn geworden, en dat in een sector waarin de problemen toch al hoog opliepen. We hebben hier inderdaad ook al debatten over gevoerd met de Minister van Financiën en de Staatssecretaris. Ik zou eigenlijk één oproep willen doen en dat is: betrek de verzekeraars vooral bij de gesprekken, want die zijn echt wel onderdeel van het probleem. Daarnaast zou ik graag de toezegging van de Staatssecretaris willen dat ze in dit verband niet al te lichtvoetig gaat handelen. Het moet snel gebeuren, want de taxichauffeurs vallen buiten heel veel regelingen. De TOGS hebben ze na drukken één keer mogen krijgen. De Tozo is vaak niet eens genoeg voor de vaste lasten van de lease. En ik weet niet eens of ze in aanmerking komen voor de TVL, de Tegemoetkoming Vaste Lasten. Mijn vraag is dus of de Staatssecretaris voor de chauffeurs die nu problemen ervaren, heel snel met de Minister van Financiën en de Minister of Staatssecretaris van Economische Zaken aan de slag gaat om snel tot een oplossing te komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal me er echt voor inspannen om die gesprekken snel op te starten, maar de regelingen die de heer Laçin noemt, liggen allemaal niet binnen mijn departement. Ik kan dus niet snel voor een oplossing zorgen. Ik kan er wel voor zorgen dat we snel om tafel gaan om te kijken welke oplossingen eventueel denkbaar zijn, of dat nou in die regelingen ligt of daarbuiten. Het kan ook zijn dat we soms moeten constateren dat die oplossing er niet is. Maar ik vind dat we het gesprek met elkaar moeten voeren en in ieder geval alle creativiteit moeten benutten. Dat is wat van ons mag worden verwacht. Dat zullen we ook doen.

De heer Öztürk (DENK):

Ik vraag even door. Met name de verzekeringsbedrijven maken de taxichauffeurs het leven zuur en nu komen daar de autoleasemaatschappijen bij. We hebben het voorstel om te vragen of deze maatschappijen een aantal maanden geen vorderingen willen doen, zodat er weer ademlucht komt voor de taxichauffeurs om door te kunnen gaan. Ik wil de Staatssecretaris echt vragen om vandaag of morgen al de maatschappijen te bellen en te vragen of ze deze week of volgende week bij elkaar kunnen komen om hier snel duidelijkheid over te geven. Want heel veel taxichauffeurs hebben nu gewoon niet meer de keuze. Ze gaan onderuit. Collega Grapperhaus komt bijvoorbeeld met € 300 voor de politie. Iedere Minister of Staatssecretaris probeert in zijn eigen portefeuille middelen te vinden om problemen op te lossen. Ik zie dat de Staatssecretaris misschien iets zal mee moeten nemen voor de verzekeringsbranche om de taxichauffeurs uiteindelijk uit de impasse te krijgen. Wat neemt u samen met uw

collega mee naar het gesprek met de autoleasebedrijven en verzekeringsmaatschappijen om toch tot een oplossing te komen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik moet hier wel gewoon eerlijk zijn. Dit zijn geen partijen waarmee mijn departement een structurele financiële relatie heeft. Daar begon ik ook mee. Dat is wel anders dan bij Grapperhaus en de politie, om maar even heel concreet te zijn. Minister Grapperhaus heeft een begroting voor het betalen van de politie, maar ik heb geen begroting voor het betalen van de taxi. In die zin is de situatie echt anders. En ik ga geen dingen toezeggen die ik niet waar kan maken. Ik vind het heel reëel dat alle sectoren die het in deze periode moeilijk hebben, gewoon een plek hebben om over hun zorgen te spreken. Als daarvoor meerdere departementen nodig zijn, moeten we ervoor zorgen dat we met die verschillende departementen proberen om tafel te komen met die sector, ook om creatieve oplossingen met elkaar te verkennen. Ik heb net al aangegeven dat we snel zullen gaan bellen. Vandaag zit ik in uw Kamer en morgen is mijn agenda ook helemaal vol, dus ik kan u beloven dat dat niet lukt. Maar een belletje kan alvast gepleegd worden en dan kunnen we gewoon kijken hoe spoedig we met die mensen om tafel kunnen, want ik begrijp heel goed dat de nood hoog is en het perspectief op de komende maanden niet per se rooskleurig is voor veel ondernemers. Het is dan belangrijk om te weten dat er wordt nagedacht over ideeën die er wél zijn en die lucht zouden kunnen geven. We zullen het onderzoeken, maar ik vind het ook altijd eerlijk om aan te geven wat ik wel en niet kan beloven vanuit mijn eigen portefeuille.

De **voorzitter:**

Meneer Öztürk, nog aanvullend?

De heer **Öztürk** (DENK):

Voor het openbaar vervoer heeft de Staatssecretaris wel middelen, maar taxibedrijven vervoeren ook duizenden miljoenen burgers. Uiteindelijk leveren ze een bijdrage aan onze samenleving. Ze vervoeren gehandicapten, mensen in de zorg en mensen die nu corona hebben. Ze zijn dus een onderdeel van de samenleving. We hebben ze nodig. We kunnen dus niet zeggen dat we voor het openbaar vervoer wel middelen gaan inzetten om het te redden en dat we de taxi's laten barsten, want dat zijn commerciële jongens. De middelen die we hebben, kunnen we daar dus ook voor inzetten. Ik ben blij dat de Staatssecretaris snel aan het werk wil gaan om daar oplossingen voor te vinden. Ik wil haar vragen om ons zo snel mogelijk te informeren over de vooruitgang.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We moeten onderscheid maken tussen het openbaar toegankelijke vervoer en het openbare vervoer dat onder concessie rijdt. Alleen met het openbaar vervoer dat onder concessie rijdt, is er een financiële relatie. Dat is wat anders dan dat er verder geen openbaar toegankelijk vervoer zou zijn. Daarmee is ook helemaal niet gezegd dat... Laat ik het positief formuleren: ik neem de rol van het organiseren van het gesprek juist op me, omdat ik erken dat deze sector ook een structureel belang heeft in het totaal aan mobiliteit in Nederland. Hetzelfde geldt voor de touringcars. Zij hebben een rol in het totaal van het mobiliteitssysteem en ik voel mezelf in die zin geroepen om bij te dragen aan een oplossing, in ieder geval door het organiseren van het gesprek en het bij elkaar brengen van de mensen die daarvoor nodig zijn. U refereerde ook aan het doelgroepenvervoer. Dat is wel een soort kleine concessie, zou je kunnen zeggen, en die inkomsten lopen ook gewoon door. Maar dat is voor heel veel ondernemers niet voldoende. Waar we het hier over hebben, is niet het gereguleerde vervoer. Dat blijft gewoon doorgaan. Het gaat hier over het

vervoer dat daarbuiten valt en waar de vraag gewoon ernstig is terugge-
lopen. Het is de markt van vraag en aanbod, maar toch vind ik het
belangrijk om ook daar te kijken wat we met elkaar kunnen doen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis nog.

De heer **Schonis** (D66):

Ja, nog even over het doelgroepenvervoer waar de Staatssecretaris net al
op doelde. Zoals ik het begrepen heb, is er een afspraak gemaakt met de
VNG en de zorgverzekeraars om het doelgroepenvervoer, het
Wmo-vervoer, te continueren tot en met september, even uit mijn hoofd
gezegd. Er werd gekeken of dat nog verlengd zou kunnen worden. Weet
de Staatssecretaris of die regeling inderdaad verlengd is? Want dat is
natuurlijk wel een essentieel deel voor die doelgroep.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat zijn inderdaad afspraken op een ander terrein met een ander
departement, maar ik zal eventjes navragen of we die informatie hebben.
En anders: de heer Öztürk vroeg om spoedig geïnformeerd te worden
over de gesprekken. Ik denk dat ik daar de touringcars en de taxi's ook
maar bij neem. Dan kunnen we kijken of we zoiets daarin ook mee kunnen
nemen.

De voorzitter:

Dan komen we daarmee bij het blokje MIRT, met name de noordelijke
verbinding.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Het verbinden van de landsdelen met de Randstad is een van
de belangrijke elementen uit het Toekomstbeeld OV, samen met de
stedenring, het goederenvervoer en de belangrijke internationale
verbindingen. Dat gaat niet alleen over snelheid, maar ook over de
robuustheid van het netwerk en het ontsluiten van de regio. Het doel is
om de regio te ondersteunen, bijvoorbeeld in hun ruimtelijk-economische
ontwikkeling. Voor de verbinding met Noord-Nederland worden reeds
stappen genomen om deze te verbeteren. Zo wordt momenteel gewerkt
aan de aanpassing van de spoorboog bij Hogeveen. Dat levert een
reistijdverkorting op en een betere aansluiting van Groningen op de
regionale lijnen. Maar het potentieonderzoek waar u bijna allemaal aan
gerefereerd heeft, laat zien dat er verschillende mogelijkheden zijn om op
langere termijn de schaa sprong van 30 minuten versnelling te realiseren.
Ik maak daar wel de kanttekening bij dat het volgens het rapport dan nog
niet meteen in het daily urban system van de Randstad komt te liggen.
Het is dus niet zo dat mensen elke dag gaan commuten. Het ruimtelijk-
economisch effect is wat dat betreft gewoon een aandachtspunt. Ik zou
ook nog iets kunnen zeggen over wat het rapport over de MKBA zegt,
maar u heeft dat waarschijnlijk ook zelf gelezen. Er is een forse ruimtelijk-
economische ontwikkeling nodig om een investering in een MKBA
potentieel goed te laten uitpakken.

U vroeg mij eigenlijk: wat gaat u nou verder doen? Kunnen we al een
verkenning starten? Dan weet u eigenlijk stiekem ook wel dat u daarmee
een beetje vooruitloopt op het MIRT, want dat is de plek waar we met
elkaar dit soort afspraken maken. Ik overleg op dit moment nog met de
regio welke afspraken we in dit BO MIRT kunnen maken over de
verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad en ook over stappen
die we al met elkaar kunnen nemen in aanloop naar de lange termijn. Na
afloop van het BO MIRT en in aanloop naar het notaoverleg MIRT dat ik
dan weer met uw Kamer heb, ontvangt u van mij zoals gebruikelijk de
afspraken met de regio. Die kunnen wij op dat moment met elkaar

bespreken. Het lijkt me niet goed om daarop vooruit te lopen, maar ik weet zeker dat iedereen de warme belangstelling van de Kamer voor dit dossier ook op dit punt weer heeft genoteerd.

Dan het Groeifonds. Daar had de heer Laçin nog een vraag over gesteld: is het aangemeld voor het Groeifonds? De fondsbeheerders zullen communiceren over welke voorstellen zijn voorgedragen voor het Groeifonds, maar we begrijpen natuurlijk allemaal dat dit gaat om een investering die qua orde van grootte niet per se makkelijk in te passen is in het MIRT en om die reden ook potentieel interessant is voor zoiets als het Groeifonds. Maar de heer Wiebes heeft net een brief aan de Kamer gestuurd waarin staat wanneer de Kamer geïnformeerd gaat worden over de voorstellen, dus laat ik daar niet op vooruitlopen.

Mevrouw Postma vroeg nog hoe we omgaan met de woningbouwopgave in relatie tot de Lelylijn, of we die gaan betrekken bij het Toekomstbeeld OV. Het antwoord is dus ja. We bekijken dat natuurlijk allemaal in samenhang. Er hebben ook meerdere onderzoeken plaatsgevonden naar het verbeteren van de ov-verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad. De resultaten van al die onderzoeken liggen op tafel in het gesprek met de regio in het kader van het BO MIRT. De uitkomsten worden ook meegenomen in de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV, die ik de komende weken nog bespreek met de verschillende betrokken partijen. Dat komt dus allemaal samen in het notaoverleg MIRT dat we dit najaar nog met uw Kamer voeren. Zo was ook de planning. Onder het kopje overig had de heer Ziengs nog een vraag van een andere orde, over het betalen met de bankpas in 2024. Hij vroeg: klopt het dat het betalen met de bankpas pas in 2024 kan? Nee. De planning is dat in december de gefaseerde introductie van nieuwe betaalvormen in het ov van start gaat, voor meer reis- en betaalgemak voor de reizigers. Vanaf medio december 2020 kunnen busreizigers in Lelystad in- en uitchecken met een contactloze betaalpas of creditcard of met een mobiel die is gekoppeld aan een betaalpas of creditcard. Dan is er een proef en zal men verder gaan. De verwachting is dat reizen in heel Nederland eind 2022 mogelijk is.

De voorzitter:

Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van het blokje MIRT. Ik zag mevrouw Postma voor een interruptie.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Goed om te horen dat de Lelylijn mee wordt genomen in het toekomstbeeld en dat daar ook de 100.000 woningen bij betrokken worden. Worden de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland daarin goed meegenomen? Zij spelen hierin natuurlijk een heel belangrijke rol. Hoe heeft de Staatssecretaris dat georganiseerd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Het antwoord is ja. Voor de verbinding met het noorden spreken we juist met al die provincies, ook omdat er ook nog verschillende routes naar het noorden zijn. Dus naast de Lelylijn is ook nog de versnelling over bestaand spoor een optie die is uitgewerkt. Al die informatie komt dus aan de orde in de uitvoerige gesprekken die met de regio gevoerd worden richting het Bestuurlijk Overleg MIRT. Dat kunnen we alleen maar doen in samenspraak met de regio. De ruimtelijk-economische ontwikkeling is natuurlijk ook hun kant van de deal, om het zo maar te zeggen. Dus dat doen we in nauw overleg.

De voorzitter:

Nog aanvullend, mevrouw Postma? Nee? Verder nog iemand voor een interruptie? Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb ook een vraag over de Lelylijn, namelijk of er ook uitdrukkelijk gekeken wordt naar de potentie die het biedt voor verder internationaal reizen naar het noorden. Dus wat doet het voor de schaa sprong die we willen maken op internationaal spoor?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We nemen alle informatie uit dat potentieonderzoek natuurlijk mee in de verdere afweging richting het Toekomstbeeld OV. Het internationale doortrekken van deze lijn is ook een van de punten die in dat rapport zijn aangestipt. De conclusie daarvan was dat het eigenlijk weinig potentie bood, maar daaruit hoeven we nu nog niet de conclusie te trekken dat we ook vinden dat dat zo is. Dat is alleen wat uit dat potentieonderzoek naar voren komt. We komen over het geheel van het Toekomstbeeld OV en de verschillende punten die we daarin kansrijk en minder kansrijk vinden nog met elkaar te spreken. Dus we nemen al dat soort aspecten natuurlijk mee.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan hebben we nog het blokje overig.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dit was het blokje MIRT en overig, waarbij de betaling met de bankpas de enige vraag was onder het blokje overig.

De **voorzitter**:

Dan zij we daarmee gekomen aan het einde van de beantwoording in eerste termijn. Kijk, er zit schot in de zaak! Dan beginnen we gelijk met de tweede termijn. Mevrouw Postma.

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter. Het is goed om hier weer met elkaar te zitten om te praten over sociale veiligheid in het ov, zeker nu dat zo belangrijk is. Het CDA is blij met de toezegging die de Staatssecretaris heeft gedaan om ervoor te zorgen dat dit onderwerp absoluut hoog op de agenda blijft, zeker nu, in coronatijd waarin we steeds meer geweld zien richting het personeel. Het CDA is ook tevreden met de antwoorden die we over de beschikbaarheidsvergoeding hebben gekregen en kijkt uit naar de extra informatie die ook is toegezegd, die we als Kamer zullen krijgen.

Op het gebied van de touringcars hebben wij gehoord dat er goed gesproken wordt, ook met de collega van EZ. Toch willen wij graag nog een motie indienen, ook om het belang hiervan nog maar eens te onderstrepen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat touringcarbedrijven alleen beschikbaarheidsvergoeding ov ontvangen indien zij meegenomen zijn in de vervoersconcessie;

constaterende dat de werkzaamheden van touringcarbedrijven vaak buiten de vervoersconcessie vallen;

overwegende dat niet alle touringcarbedrijven in de concessie zitten;

verzoekt de regering om samen met de sector naar oplossingen te kijken om met de touringcarbedrijven te kijken wat er gedaan kan worden om hun ook door de crisis te helpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Postma, Laçin, Van Aalst, Schonis en Ziegns.
Zij krijgt nr. 731 (23 645).

Mevrouw **Postma** (CDA):

Voorzitter. We hebben het verder al uitvoerig gehad over de Lelylijn. Ik verwacht dat we die voor het MIRT ook nog wel terug zullen zien en wellicht ook bij de begroting van lenW. Dus we kijken ernaar uit om dan weer verder te praten over deze prachtige lijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter, en dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Evenals collega Postma kijk ik natuurlijk ook erg uit naar de toekomst van de Lelylijn en de berichtgeving daarover in dit najaar, bij het MIRT.

De motie die mevrouw Postma net heeft ingediend over de touringcars heb ik niet voor niks ook medeondertekend. Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris ook inziet dat deze sector gewoon een functie in het ov vervult. We moeten gaan kijken wat het toekomstbeeld voor die sector is. Dit waren mijn twee punten, dus dank. Geen moties deze keer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, ik heb wel een aantal moties. Ik wil beginnen met te onderstrepen wat de Staatssecretaris ook zei, dat de werknemers in het ov het kapitaal zijn en dat het belangrijk is dat zij nu niet onderdeel worden van het transitieplan dat nog uitgewerkt zal moeten worden. We moeten het ov-personeel vooral waarderen en behouden, want we hebben ze hard nodig in de toekomst.

Dan op sociale veiligheid twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat genomen coronamaatregelen gevolgen hebben voor de taken en verantwoordelijkheden van het ov-personeel;

overwegende dat er onrust en onduidelijkheid heerst onder het ov-personeel omdat zij zich continu moeten aanpassen door het aanscherpen of versoepelen van de maatregelen;

overwegende dat voorspelbaarheid van hun taken en verantwoordelijkheden voor meer rust zal zorgen;

verzoekt de regering samen met werkgevers en werknemers scenario's uit te werken voor het ov-personeel waarbij vooraf duidelijk is welke gevolgen coronamaatregelen hebben voor het ov en het ov-personeel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Postma en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 732 (23 645).

De heer **Laçin** (SP):

Dan een specifieke motie over Amsterdam Centraal. Ik hoop dat de Staatssecretaris deze ziet als inspanning en dat ze dit echt oppakt en bespreekt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat is besloten om de politiepost op Amsterdam CS op te heffen en de ov-agenten elders in de stad te plaatsen;

overwegende dat deze post en deze agenten door hun kennis en ervaring binnen het ov van grote toegevoegde waarde zijn voor de veiligheid op en rond dit drukbezochte station;

overwegende dat de sociale veiligheid binnen het ov ook door corona verder onder druk is komen te staan;

verzoekt de regering samen met het lokaal bevoegd gezag er alles aan te doen om deze politiepost en de ov-agenten te behouden voor Amsterdam CS, en de Kamer hierover voor het kerstreces van 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 733 (23 645).

De heer **Laçin** (SP):

Dan heb ik nog één laatste motie. Ik hoor dat de Staatssecretaris nog afwacht rond de Lelylijn, maar ik hoop dat de Kamer wat ambitieuzer en sneller wil gaan dan deze Staatssecretaris, want voor ons is het duidelijk wat er moet gaan gebeuren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het potentieonderzoek naar een verbeterde ov-verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad heeft aangetoond dat de Lelylijn kan zorgen voor de gewenste tijdswinst van 30 minuten;

overwegende dat de Lelylijn nieuwe mogelijkheden biedt voor woningen en banen;

verzoekt de regering een MIRT-verkenning inclusief een MKBA te starten naar de Lelylijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 734 (23 645).

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Öztürk. Sorry, neem me niet kwalijk, de heer Van Aalst eerst. Ik zag u even over het hoofd.

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

Ik was al bang, meneer Ziengs, dat u ons door elkaar ging halen! Af en toe hebben we dat toch, meneer Öztürk?

De voorzitter:

Er zit nog enig verschil in. Meneer Van Aalst, ga uw gang.

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

Ja, het was jammer dat meneer Öztürk mijn eerste termijn gemist heeft, anders had hij ongetwijfeld het verschil wel gezien. Dus laten we inderdaad de tijd volmaken.

Voorzitter. Ik ben blij met de Staatssecretaris over de pilot voor het reisverbod. Dat is mooi. Het duurt ons wat te lang, maar goed, we zijn in ieder geval blij dat er nu wat gebeurt.

Verder begrijp ik de spagaat van de Staatssecretaris wat haar bevoegdheden betreft en de vragen die ik in de eerste termijn heb gesteld over de bevoegdheden van boa's, wapenstok et cetera. Ik heb al gezegd dat ik kom met een initiatiefnota om het geweld in het ov tegen te gaan en om wat vaart te krijgen. Dus daar kom ik op een later moment op terug, daarom geen moties, behalve de motie die ik mee heb getekend over de touringcarsector, die het hartstikke zwaar heeft en wat ondersteuning kan gebruiken.

Dus daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor haar toezegging om zo snel mogelijk in gesprek te gaan met de autoleasebedrijven, de touringcarbedrijven en verzekeraars. Ik heb een motie om haar te steunen.

Wanneer er een Kamermeerderheid voor is, kan zij ook met deze motie aan de slag gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nauwelijks verzekeraars meer zijn die nog willen verzekeren in de taxibranche en zij hiervoor extreme bedragen vragen;

constaterende dat veel taxichauffeurs als gevolg van corona niet langer in staat zijn om de maandelijkse autoleases te betalen;

constaterende dat duizenden zelfstandige taxichauffeurs daarom zowel hun verzekering als hun taxi dreigen te verliezen;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met verzekerings- en leasemaatschappijen om in ieder geval tot en met maart 2021 uitstel van maandelijkse betalingen voor taxichauffeurs te regelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Öztürk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 735 (23 645).

De heer **Öztürk** (DENK):

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds de afschaffing van de bpm-teruggave het aantal nieuwe taxiregistraties flink daalt, met als hoogtepunt een daling van 94% in afgelopen juli ten opzichte van vorig jaar;

constaterende dat officiële taxivervoerders door de afschaffing van de bpm-regeling hogere prijzen moeten hanteren ter compensatie van de kostenstijging, terwijl alternatieve taxidiensten als Uber dat niet hoeven;

overwegende dat de afschaffing van de bpm-regeling zodoende oneerlijke concurrentie in de hand werkt;

overwegende dat de milieu-impact van de bpm-regeling daarnaast erg beperkt is, doordat het met de taxi's een betrekkelijk kleine groep raakt;

verzoekt de regering om de bpm-teruggave weer in ere te herstellen en te onderzoeken hoe het milieu op een andere manier ontlast kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Öztürk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 736 (23 645).

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank, voorzitter, en dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Wij maken ons echt grote zorgen over de langetermijnpact van de coronacrisis en het hoge afschalen op het ov. Daarom heb ik een motie, maar ook nog een vraag. In hoeverre ziet de Staatssecretaris mogelijkheden en kansen om door bepaalde maatregelen uit het Klimaatakkoord naar voren te halen juist die modal shift in transitie meer vaart te geven en op het moment dat het weer veilig kan juist meer mensen richting het ov te trekken? Ik zie dat als mogelijkheid om ov-bedrijven de wind mee te geven. Ziet de Staatssecretaris voor de tweede helft van 2021 misschien juist een versnellingspad voor bepaalde maatregelen? Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ons ov met grote inzet eraan heeft bijgedragen dat Nederland kon blijven functioneren tijdens de coronacrisis;

overwegende dat het onmogelijk is om een complex systeem zoals het ov snel op of af te schalen;

overwegende dat we ook in 2021 reizigers goede en frequente dienstverlening moeten kunnen garanderen en dat investeringen in de toekomstige ontwikkelingen van het ov niet kunnen achterblijven;

overwegende dat de coronacrisis niet op de medewerkers in het ov mag worden afgewenteld;

verzoekt de regering om voor de tweede helft van 2021 met een steunpakket voor het ov te komen dat niet ten koste gaat van de reizigers en medewerkers, en de Kamer actief te betrekken bij de totstandkoming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 737 (23 645).

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Hartelijk dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de reactie op alle vragen. Net heb ik bij interruptie al aangegeven dat wij blij zijn dat die beschikbaarheidsvergoeding nu toch wordt ingezet.

Voorzitter. Ik kom even terug op de beantwoording door de Staatssecretaris van de vraag over de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. We weten natuurlijk dat de Kamer ook heeft uitgesproken dat deze verbinding deel uitmaakt van het toekomstbeeld ov. Het is belangrijk dat ook deze verbinding daar echt een prioriteit in blijft. Ik weet dat er in

de komende tijd nog overleggen zullen zijn met de regio. Ik denk ook dat het goed is dit even in herinnering te roepen bij de Staatssecretaris. Ik heb de Staatssecretaris goed gehoord dat zij op dit moment niet tijdig voor de MIRT-verkenning kan antwoorden, omdat we straks nog een debat hebben over het MIRT. Dat begrijp ik heel goed. Toch heb ik een motie geformuleerd hierover, want ik vind dat we op de korte termijn stappen moeten zetten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Potentieonderzoek verbeterde OV-verbinding Noord-Nederland-Randstad aantoont dat reistijdverkorting tussen Noord-Nederland en de Randstad met 30 minuten, zoals gevraagd in de motie Van der Graaf-Ziengs (35 000 A, nr. 73), mogelijk is;

overwegende dat deze versnelling zowel via bestaand tracé als met de nieuw aan te leggen Lelylijn kan worden gerealiseerd;

verzoekt de regering een plan voor de korte termijn (tot 2030) te maken voor versnelling van en naar Noord-Nederland, samen met NS, ProRail en Noordoost-Nederland, en de Kamer hierover voor februari 2021 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 738 (23 645).

U was klaar met uw bijdrage?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan vraag ik de heer Laçin of hij even mijn taak als voorzitter wil overnemen.

Voorzitter: Laçin

De voorzitter:

Zeker. Dan geef ik het woord aan de heer Ziengs voor zijn tweede termijn.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Twee dingen richting de Staatssecretaris, allereerst wat betreft de waddenveren. Ik praat daar nog even op door, omdat die seizoensin-vloeden toch behoorlijk erin hakken, zo heb ik begrepen. De Staatssecretaris heeft nu wat geantwoord in algemene zin: we zijn in gesprek, we zijn ermee bezig et cetera. Ik zou daar toch graag nog een wat stevigere reflectie op hebben. Wat zijn de oplossingen, specifiek voor de bedrijven die daar op dit moment mee te maken hebben?

Mijn tweede punt. Ik had een motie klaarliggen over de vergunningverlening aan taxichauffeurs, de groep die we daarin beschreven, die zich schuldig maakt aan dat soort praktijken. Ik ga die motie niet indienen,

omdat ik vind dat de Staatssecretaris daar voldoende antwoord op heeft gegeven. Bovendien weet ik ook dat die motie anders eerst terechtkomt bij Justitie en Veiligheid en dat er dan weer een brief moet komen. Dat lijkt mij allemaal wat omslachtig. Maar ik heb het punt gemaakt en volgens mij kunnen we daar goed mee uit de voeten.
Ik dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het voorzitterschap weer terug aan de heer Ziengs.

Voorzitter: Ziengs

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik denk dat we kort moeten schorsen vanwege de moties die even gekopieerd en rondgedeeld moeten worden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Wij zijn aanbeland bij de appreciatie van de moties en de antwoorden op nog wat openstaande vragen. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Postma benadrukt nog een keer hoe belangrijk het is dat sociale veiligheid hoog op de agenda staat en dat deel ik met haar.

Zij vroeg om nadere informatie over de beschikbaarheidsvergoeding over voor 2021. Daar zullen we de Kamer inderdaad over informeren.

Over de touringcars heeft zij een motie ingediend. Die motie verzoekt de regering om samen met de sector naar oplossingen te kijken en te kijken wat er gedaan kan worden. Ik heb aangegeven dat ik dat gesprek samen met de collega's van een aantal andere departementen aan wil gaan. Ik geef deze motie oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

De motie-Postma c.s. op stuk nr. 731 heeft oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan kom ik bij de heer Schonis, die zijn punten van de ledenlijst, de sociale veiligheid en de BVOV nog een keer benadrukt heeft. Fijn dat ik al zijn vragen heb kunnen beantwoorden.

De heer Laçin benadrukt ook nog een keer het belang van de sociale veiligheid. Ik snap de essentie van waar hij naar op zoek is in zijn motie. Alleen vraagt zijn motie op stuk nr. 732 mij eigenlijk om nu al te voorspellen hoe dingen gaan lopen en welke maatregelen we al dan niet zullen moeten nemen, en dat werken met die scenario's is heel erg lastig. Ik wil de heer Laçin wel toezeggen dat wij in de gesprekken die we voeren in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, NOVB, telkens nadrukkelijk aandacht hebben voor de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van de maatregelen die we nemen, evenals voor tijdige communicatie. Naar aanleiding van de motie zal ik dat nog een keer nadrukkelijk onder de aandacht brengen. Maar zoals de motie nu gesteld is, vraagt de heer Laçin mij eigenlijk om te voorspellen wat het zal worden en dat kan ik niet doen. Ik zie de toegevoegde waarde van het uitwerken van deze scenario's niet en ga de motie dus ontraden.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft daar een opmerking over.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp natuurlijk dat de Staatssecretaris niet kan voorspellen wat er gaat gebeuren. Dat was ook helemaal niet de vraag. De vraag was deze. Zoals er een algemene routekaart is opgesteld – bij zoveel besmettingen gebeurt dit – vraag ik om die lijn door te trekken naar wat die maatregelen betekenen voor het ov. Het gaat mij er niet om dat de Staatssecretaris allerlei voorspellingen gaat doen. Ik wil dat waar mogelijk – dat beoogt deze motie, «waar mogelijk» – vooraf scenario's en maatregelen worden doorgetrokken en worden gecommuniceerd. Dat is wat deze motie vraagt, niet een voorspellende gave van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben blij dat de heer Laçin mij die niet toedicht. Maar zelfs dit is complexer dan het misschien lijkt. Het hangt namelijk heel erg af van hoe het coronavirus effect heeft, bijvoorbeeld op het personeel van een bepaalde vervoersonderneming. Dat is heel lastig van tevoren in scenario's te vatten. Maar wat de heer Laçin natuurlijk eigenlijk vraagt, is: kunnen we zo snel mogelijk zo veel mogelijk duidelijkheid en voorspelbaarheid creëren? Ik denk dat we dat het beste kunnen doen door in het proces te zorgen dat we continu met elkaar in gesprek zijn. Ik ga wel in ieder geval als suggestie aan de werkgevers meegeven of zij, wellicht met hun werknemers, ideeën hebben om bepaalde als-dansscenario's wel te ontwikkelen. Ik zie dat vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid niet als een heel werkbare route. Ik vind het een sympathiek idee. Ik snap wat de heer Laçin probeert, maar ik denk dat het in de praktijk niet zo functioneert. Daarom ontraad ik deze motie.

De voorzitter:

De motie-Laçin op stuk nr. 732 wordt ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 733, ook van de heer Laçin. Die vraagt mij om in te grijpen in een bevoegdheid die echt bij de burgemeester ligt. Ik heb al gezegd dat ik in gesprek wil gaan. Dat ga ik ook doen, maar hiervoor te zorgen, dat kan ik niet waarmaken.

De voorzitter:

Begrijp ik daaruit dat uw oordeel over de motie...

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie-Laçin op stuk nr. 733 wordt ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 733 wordt ontraden. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ga niet continu interrumpen hoor, maar «ingrijpen» en «ervoor zorgen dat» staat helemaal niet in mijn motie. Dat maakt de Staatssecretaris ervan. Ik wil dat de Staatssecretaris samen met de Minister van JenV er alles aan doet en in gesprek gaat om ervoor te zorgen dat ze blijven. Niet dat zij ervoor zorgt of dat ze moet ingrijpen. Dat staat er helemaal niet. Ik wil dus ook niet dat de Staatssecretaris mij die woorden in de mond legt. De motie is duidelijk. Ik vraag een inspanning van de Staatssecretaris omdat zowel vervoerders alsook vakbonden het belangen van deze post aangeven. Dat wilde ik duidelijk maken met deze motie.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Laçin heeft helemaal gelijk dat dat inderdaad niet in de motie staat. Daarin moet ik hem gelijk geven. Dat heb ik dan ook niet beoogd zo te zeggen. Maar voor mij klinkt uit deze motie wel duidelijk dat het resultaat van die inspanning zou moeten zijn dat de post daar blijft. Maar

dat is echt een lokale afweging. Er staat: «verzoekt de regering samen met het lokaal gezag er alles aan te doen om deze politiepost te behouden voor Amsterdam CS.» Het doel hiervan is dus om het op Amsterdam CS te behouden.

De heer **Laçin** (SP):
Ja, natuurlijk.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
«Ja, natuurlijk» zegt de heer Laçin dan. Dat zijn wel belangrijke woorden.

De **voorzitter**:
Laten we nou niet gaan pingpongen. De Staatssecretaris heeft de motie ontraden. Ze heeft ook aangegeven waarom ze dat doet. Er is wat verschil van mening over hoe die dan geformuleerd is. Als ik de motie lees, denk ik ook: ze moet er alles aan doen. Dus het zal uiteindelijk ergens moeten ontfaan in het behoud. Dat zou ik ook wel leuk vinden, maar als de Staatssecretaris daar geen kans toe ziet, dan is het een kwestie van ontraden, omdat ze ook al aangaf dat ze geen partij is in dezen. De motie op stuk nr. 733 blijft dus ontraden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat is echt een afweging die aan de burgemeester op die plek is. Dan de motie op stuk nr. 734. De heer Laçin heeft geen geluk met mij in dit algemeen overleg, want ik kan geen MIRT-verkenning starten in een overleg dat niet over het MIRT gaat. Zo doen we dat niet. Bij een verkenning is ook zicht nodig op 75% van de financiering. Dat is de reden waarom we dit soort financiële consequenties nooit met elkaar afspreken buiten het notaoverleg MIRT, want daarin praten we met elkaar over de besteding en reservering van gelden. 75% van een bedrag voor de Lelylijn is een heel bedrag, en moet je dus ook kunnen verantwoorden ten opzichte van de andere bestedingen, om in zijn totaliteit binnen het budget te blijven dat de Kamer ons geeft. Dus ik zou de heer Laçin willen vragen om deze motie aan te houden. Dan kunnen we bij het MIRT altijd nog beoordelen of we met elkaar die ruimte zien, ja of nee.

De **voorzitter**:
Meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):
Ik houd de motie voorlopig niet aan, voorzitter.

De **voorzitter**:
De heer Laçin houdt de motie niet aan. Dan blijft het: ontraden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan moet ik «m inderdaad ontraden.
Voorzitter. De heer Öztürk heeft mij in de motie op stuk nr. 735 gevraagd om in gesprek te gaan om in ieder geval tot en met maart 2021 uitstel te regelen. Ik ben zeker bereid om «in gesprek te gaan». Daartoe ben ik zeker bereid. Dat heb ik ook gezegd. Maar de resultaatsverplichting om uitstel te regelen tot en met in ieder geval maart 2021 kan ik niet op mij nemen. Ik moet die motie daarom helaas ontraden.

De heer **Öztürk** (DENK):
ik wil de tekst zodanig maken dat dat niet per se het resultaat hoeft te zijn, maar we moeten u wel met een motie richting die organisaties sturen. Ik wil de teksten daar waar nodig dus wel wat wijzigen, zodat u toch met die boodschap erheen gaat, maar uiteindelijk de intentie heeft om zo veel mogelijk van dit idee te regelen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik heb aangegeven dat ik bereid ben om samen met mijn collega's – want ik heb duidelijk gemaakt welke rol ik hierin voor mezelf weggelegd zie – een gesprek te gaan regelen. Laat ik me vandaag heel flexibel opstellen en aan de heer Öztürk vragen om een komma te zetten achter het woord «leasemaatschappijen». Dan zou ik de motie oordeel Kamer kunnen geven, omdat het dan alleen gaat over «in gesprek gaan». Ik zou ook kunnen zeggen: dat heb ik al toegezegd. Maar goed, ook in de eerste motie is mij verzocht om een gesprek te voeren. Ik snap ook het belang van de signalen in de richting van de sectoren die hier getroffen zijn. Dus als de heer Öztürk het verzoek laat stoppen na het woord «leasemaatschappijen», zonder daar op voorhand al een resultaatsverplichting aan te koppelen, zou ik haar oordeel Kamer kunnen geven. Maar alleen als de motie zo wordt aangepast, want verder kan ik...

De **voorzitter:**

Ik kijk even naar de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik wil toch een laatste poging wagen. Het gaat om het laatste woord. U zegt dat «te regelen» zwaar voor u weegt. Als we daarvan «te bespreken» maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Nee, ik ga niet...

De **voorzitter:**

Even in algemene zin. We gaan hier, op dit moment, niet uitonderhandelen hoe moties in elkaar gaan zitten, want dan wordt het een heel feest. Ik stel vast dat de motie zoals de nu is geformuleerd, in ieder geval wordt ontraden. De heer Öztürk heeft aangegeven dat hij eventueel een wijziging wil doorvoeren. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze haar dan gaat herbeoordelen. Ik stel voor dat de heer Öztürk die wijzigingen inderdaad aanbrengt, en dat we dan later, richting de stemmingen van volgende week, alsnog een andere appreciaties van de Staatssecretaris ontvangen. Anders gaan we hier allerlei teksten met elkaar afspreken. Dat klinkt allemaal heel praktisch, maar als we dat allemaal gaan doen, kunnen we misschien beter een uurtje uittrekken om alles passend te maken. Is dit een werkbare oplossing?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik ben heel erg blij met uw suggestie, want anders is op een gegeven moment voor niemand meer te overzien wat er in zo'n motie staat.

De **voorzitter:**

Dan gaan we het op die manier doen. Dat betekent dat de motie op stuk nr. 735 in principe wordt ontraden. De heer Öztürk maakt een gewijzigde versie van de motie. Dan horen we van de Staatssecretaris wat dan de appreciatie is. Dat kan ook «ontraden» zijn op dat moment; dat weten we nog niet. Het kan ook «oordeel Kamer» zijn. Dat zien we dan voor de stemmingen tegemoet.

Dan gaat de Staatssecretaris verder met de motie op stuk nr. 736.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De motie op stuk nr. 736 is in strijd met het Belastingplan en moet ik daarom ontraden.

De **voorzitter:**

De motie op stuk nr. 736 wordt ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan de motie op stuk nr. 737. Enerzijds heeft de regering al gezegd dat wij het huidige steunpakket doortrekken tot 2021. We vragen vóór 1 april een transitieplan. Op basis daarvan zullen we het gesprek aangaan over een steunpakket voor de tweede helft. Dus eigenlijk herhaalt mevrouw Kröger wat wij al hebben gecommuniceerd, maar dan net in andere woorden. Dan blijf ik liever bij mijn eigen woorden die ik daarover heb gehanteerd. Daarom ontraad ik deze motie. De intentie is al aan de Kamer gemeld om ook voor de tweede helft te zijner tijd naar een pakket te kijken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 737 wordt om die reden ontraden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is heel fijn dat de Staatssecretaris bij haar eigen woorden blijft, maar er zijn twee elementen in de motie waar het eigenlijk om draait. Eén is het actief betrekken van de Kamer bij de besluitvorming. Meerdere fracties hebben gevoeld dat dit in de eerste ronde van het steunpakket niet zo actief is gebeurd als wij wellicht hadden gewild. Het tweede element is dat wordt geborgd dat het niet ten koste gaat van reizigers en medewerkers. Als de Staatssecretaris nu zegt dat beide dingen volkomen worden toegezegd... Maar dat heb ik nog niet zo uit het debat gevist.

De voorzitter:

Misschien wil de Staatssecretaris nog een poging wagen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als mevrouw Kröger de tegenstelling groter probeert te maken, is er nog minder reden voor mij om naar haar woorden toe te gaan. Het gaat nadrukkelijk om perspectief geven aan deze sector. Ja, er komt een steunpakket voor de tweede helft. Maar we zitten ook in een jaar waarin er verkiezingen zijn. Dan is het reëel om even na te denken over de vraag hoever je over je graf heen daaraan bepaalde voorwaarden gaat stellen. We hebben aangegeven wat het proces is. In april moet er een transitieplan worden gemaakt. Ik heb ook aangegeven dat ik de Kamer daarin wil meenemen. Op basis van de Comptabiliteitswet zijn wij verplicht om alles wat financiële consequenties heeft met de Kamer te bespreken. Dat is ook al geborgd, dus eigenlijk zie ik in de woorden van mevrouw Kröger een herformulering van een voornemen dat er bij de regering al is. Dan blijf ik liever bij de formulering die de regering al heeft gecommuniceerd.

De voorzitter:

Het oordeel over de motie op stuk nr. 737 blijft: ontraden. Dan gaan we naar de motie op stuk nr. 738

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De motie op stuk nr. 738 verzoekt de regering een plan voor de korte termijn te maken. Zo'n plan heeft mogelijk financiële consequenties. Ik heb namelijk toch de indruk dat het de bedoeling is om te investeren in de verbinding naar Noord-Nederland. Daarmee hoort het eigenlijk meer bij het notaoverleg MIRT. Ik zou daarom de leden die de motie hebben ondertekend, willen verzoeken om haar aan te houden tot het MIRT. Dan kunnen we daar op dat moment met elkaar over overleggen. Ik begrijp dat het agenderen van het Lelylijnrapport voor dit AO voor enige verwarring heeft gezorgd, maar het zou fijn zijn om het debat over de besteding van de middelen daar met elkaar te kunnen voeren.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik ben bereid de motie aan te houden tot het MIRT en om er dan verder over te spreken, waarbij ik wel aangeef dat ik hoop dat het bestuurlijk overleg wordt gevoerd met deze motie in gedachten.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van der Graaf stel ik voor haar motie (23 645, nr. 738) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Daarmee komen wij toe aan de beantwoording van de vragen door de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er was nog een vraag van de heer Van Aalst over hoeveel reisverboden er zijn opgelegd. Het lukt niet om u heel gedetailleerd mee te delen hoeveel reisverboden er zijn opgelegd. Het aantal incidenten lijkt ongeveer gelijk te blijven. We zullen in het eerste kwartaal van volgend jaar met een brief over sociale veiligheid komen waarin we dat zullen meenemen.

Verder kondigde de heer Van Aalst een initiatiefnota aan. Ik weet dat het heel veel werk is om zo'n initiatiefnota te schrijven. Het is altijd knap als Kamerleden, naast het drukke werk dat het volgen van de regering met zich meebrengt, ook nog de tijd vinden om zelf met een initiatiefnota te komen. Dat wou ik nog even onderstrepen.

Ik kijk even of ik er nog andere vragen openstaan. Ja, de vraag van de heer Ziengs over de waddenveren en de seizoensinvloed. Er staan de waddenveren verschillende routes open om op de beste manier aansluiting te vinden tussen de omzet die zij de afgelopen jaren hebben gerealiseerd en de regelingen die er zijn. De beschikbaarheidsvergoeding ov biedt bepaalde mogelijkheden, maar er kan ook worden gekozen voor de reguliere regelingen die naast de beschikbaarheidsvergoeding bestaan. Op sommige punten maken die het mogelijk om meer rekening te houden met seizoenseffecten. De bedrijven beraden zich nu op wat het beste past bij wat zij zien. Wij zien wel dat er over het algemeen best veel mensen in eigen land in Nederland op reis zijn gegaan, dus dat heeft wellicht die seizoensinvloeden nog beïnvloed.

De voorzitter:

Daarmee zijn de vragen beantwoord. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit notaoverleg. De moties zullen volgende week dinsdag in stemming worden gebracht. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan.

- De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over het proces en de consequenties van het transitieplan in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de 5% tot 7% kostenbesparing bij ov-bedrijven, naar aanleiding van mevrouw Postma, die daarmee kwam.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de leasebedrijven en verzekeraars wat betreft de taxi- en touringcarbedrijven.

Dan heb ik ze volgens mij geformuleerd. Voor de rest verwijs ik naar het verslag van deze bijeenkomst, waarin misschien nog wat kleinere toezeggingen omschreven staan.

Ik dank u hartelijk voor uw komst en wens u allen wel thuis en voor de rest een plezierige avond. Dank u wel.

Sluiting 17.21 uur.