

Vergaderjaar 2020–2021

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 753

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 3 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 19 mei 2021 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. 30 oktober 2020 inzake voortgang in verschillende dossiers (openbaar) personenvervoer (Kamerstukken 23 645 en 28 642, nr. 730);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 oktober 2020 inzake toetsingskader risicoregelingen rijksoverheid inzake tijdelijke leningen Friese Waddenvieren (Kamerstuk 23 645, nr. 728);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 januari 2021 inzake Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: Nu instappen naar 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 746);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 februari 2021 inzake beschikbaarheidsvergoeding ov (Kamerstuk 23 645, nr. 747);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2021 inzake beantwoording vragen commissie over de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: Nu instappen naar 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 746) (Kamerstuk 23 645, nr. 748);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2021 inzake voortzetten beschikbaarheidsvergoeding ov (Kamerstuk 23 645, nr. 749);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over de beschikbaarheidsvergoeding ov (Kamerstuk 23 645, nr. 751);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2021 inzake verzamelbrief verschillende dossiers (openbaar) personenvervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 752).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Madlener
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Baarle, Bouchallikh, Boulakjar, Geurts, Grinwis, Peter de Groot, De Hoop en Madlener,

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

Aanvang 14.30 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. Ik zal vandaag deze vergadering voor proberen te zitten. Ik wens iedereen welkom en een goede vergadering toe. Ook Staatssecretaris Van Veldhoven is inmiddels in ons midden. We hebben vier minuten spreektijd in dit commissiedebat. Ik denk dat we aan mijn linkerkant kunnen beginnen, met de heer Boulakjar, als ik het goed uitspreek.

De heer Boulakjar (D66):

Dank u wel, voorzitter. U heeft het bijna goed. Uw collega-voorzitter Martin Bosma zei het in één keer goed, maar goed. Het is Boulakjar, voorzitter. Bijzonder dat ik namens D66 als eerste het woord mag nemen. Dit is mijn eerste commissiedebat. Dit debat gaat over ons prachtige openbaar vervoer, een sector om trots op te zijn. Het is een sector die tijdens de hele coronacrisis ervoor heeft gezorgd dat mensen van en naar hun werk konden, en dat Nederland in verbinding bleef.

Nu er steeds meer wordt gekeken naar de periode na corona, is het ook logisch om hierbij naar de rol van het ov te kijken. Bussen, trams en treinen worden immers steeds voller. Ik merk dat dagelijks als ik vanuit het mooie Breda naar Den Haag reis. De afgelopen veertien maanden was er vanwege de pandemie geen sprake van een hyperspits in het ov. Wat D66 betreft moeten we dat in de toekomst ook proberen te behouden. Niemand zit meer te wachten op overvolle treinen en bussen. De afspraken tussen het bedrijfsleven en de vervoerders over het verspreiden van ov-vervoersstromen lopen op 31 december van dit jaar af. Wat D66 betreft worden deze afspraken doorgezet. Is de Staatssecretaris het daarmee eens? En hoe staat het met de afspraken met werkgeversorganisaties over het tegengaan van de hyperspits? Is de overheid als grote werkgever bereid om het goede voorbeeld te geven door flexibel om te gaan met werktijden?

Voorzitter. Het aantal incidenten in het openbaar vervoer bij stadsvervoerders is in het afgelopen jaar gestegen, ondanks minder volle bussen en trams. Dit aantal is bij streekvervoerders en de NS stabiel gebleven. Het is onacceptabel dat medewerkers worden lastiggevallen door overlastplegende reizigers. Hoe staat het met de aangiftebereidheid van personeel? Op welke manier krijgen medewerkers hierbij coaching en ondersteuning?

Voorzitter. Dan heb ik een vraag over het nieuwe ov-betaalsysteem. D66 is blij met het initiatief van dit nieuwe systeem, waarbij alle bottlenecks aangepakt gaan worden. OVpay is in ontwikkeling en wat ons betreft gebeurt dit zo klant- en kostenvriendelijk voor de reiziger. Er loopt nu een proef in Lelystad. Mijn vraag hierbij aan de Staatssecretaris is wat de einddatum van deze pilot is en op welke manier de Kamer tussentijds wordt geïnformeerd.

Voorzitter. Dan het volgende punt waar ik het graag over wil hebben: de Mobility as a Service-pilots, de MaaS. Hoe staat het met de aangekondigde pilots en is de Staatssecretaris het met D66 eens dat een pilot die speciaal is gericht op studenten het onderzoeken waard is? Studenten zijn

een grote en belangrijke groep binnen het openbaar vervoer. Studenten geven zelf ook aan meer behoefte te hebben aan een flexibele en moderne vorm van mobiliteit. Ik wil daar graag een reactie op. Voorzitter. Ik ga rustig afronden. Ik weet niet precies hoeveel tijd ik nog heb. Naast het feit dat ik woordvoerder openbaar vervoer ben, mag ik mij namens D66 de komende jaren bezighouden met het thema wonen. De grote uitdaging bij het bouwen van woningen zal hand in hand moeten gaan met goed openbaar vervoer. Steden en regio's moeten goed met elkaar in verbinding staan, en mensen moeten snel en duurzaam van A naar B kunnen. De ambities uit het Noorden van ons land zijn ons allen bekend. D66 zet zich ook in voor een sterke, robuuste en snelle verbinding naar het Noorden. Ook andere delen van Nederland hebben grote wensen als het gaat om de bereikbaarheid van hun leefomgeving. Ik zal mij de komende jaren vanuit D66 inzetten voor een veilig en duurzaam openbaar vervoer dat steden, regio's en mensen verbindt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot zover de bijdrage van de heer Boulakjar. Ik hoop dat ik het nu goed uitspreek. Ik zie een aantal interrupties, klopt dat? Nee? Meneer De Hoop heeft wel een interruptie.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik sluit even aan op het einde van het betoog van mijn collega van D66 over het Noorden en de Lelylijn. In het verkiezingsdebat van het Noorden zei de collega van D66, meneer Jetten: «Er moet een stembusakkoord komen over de Lelylijn. Het project moet direct waargemaakt worden. Maatschappelijk is het namelijk zo belangrijk dat die er komt.» Ik vond het betoog van mijn collega van D66 toch nog vrij behoudend, dus kan ik ook van u een oproep verwachten dat de Staatssecretaris, die ook van uw partij is, meteen doorpakt met de Lelylijn, waardoor er nu direct actie komt? Hoe kijkt u daarnaar?

De heer Boulakjar (D66):

Ik verwachtte deze passie van de heer De Hoop. Hij kan niet anders als een waarlijk, goed volksvertegenwoordiger uit het Noorden. Maar ik wil de heer De Hoop er ook even op wijzen dat we in het commissiedebat Ov en taxi zitten en niet aan de formatietafel. Het klopt dat wij als D66 een warm pleitbezorger zijn van goede verbindingen. Ik noemde dat ook in mijn bijdrage. Dat geldt zeker voor het Noorden, maar ook voor andere delen van ons land. Weet dat D66 zich daar de komende tijd voor zal inzetten, zeker ook aan die formatietafel, als we daaraan mogen plaatsnemen natuurlijk.

De voorzitter:

Ik wil afspreken dat we één vervolgvraag mogen stellen en dat we het aantal interrupties beperken tot twee of drie. Laten we zeggen drie. Als het te lang duurt, kunnen we het altijd nog bekorten. Heeft u een vervolgvraag, meneer De Hoop?

De heer De Hoop (PvdA):

Zeker. Ik ga er dan wel van uit dat de vervolgvraag niet ten koste gaat van een latere interruptie. Oké, dank. Ik ben het met de heer Boulakjar eens dat er doorgepakt zou kunnen worden in een formatie, maar u kondigde zelf als partij vóór de verkiezingen aan dat u het toen het moment vond om met z'n allen een stembusakkoord te sluiten voor de Lelylijn. Waarom is dan nu opeens het moment tijdens de formatie? Waarom kan er dan nu niet doorgepakt worden, terwijl bijna alle partijen die Lelylijn in het verkiezingsprogramma hebben staan? Waarom kunnen we nu niet al actie ondernemen en verdere stappen zetten?

De heer **Boulakjar** (D66):

Nogmaals, het belang van de Lelylijn en andere lijnen heb ik in mijn bijdrage aangegeven, maar het staat ook prominent in ons verkiezingsprogramma. Volgens mij heeft de heer De Hoop ook enige politieke ervaring, ook als lokaal volksvertegenwoordiger. Dit soort investeringen in onze infrastructuur zijn heel belangrijk voor de toekomst van Nederland, voor de woningbouwopgave, maar ook voor de economische kracht van Nederland in de toekomst. Weet dat wij daar warm pleitbezorger voor zijn. Maar zoals u ook zult begrijpen, kunnen we in een commissiedebat ov en spoor niet allemaal toezeggingen doen die heel veel geld gaan kosten. Maar weet dat wij hand in hand voor de Lelylijn zullen strijden.

De **voorzitter**:

Dan heb ik nog een interruptie van de heer Grinwis en daarna van de heer Alkaya.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik ga hier toch wel graag even op door. Collega Boulakjar houdt het namelijk een beetje vaag door te zeggen: u weet dat het in het verkiezingsprogramma staat. Ik kan me formatierondes herinneren waarin werd gezegd: ja, verkiezingsprogramma's, maar die gaan, met andere woorden, niet over het regeren van het land. Kortom, wat is nú, vandaag, de inzet van D66? Is de inzet inderdaad dat in ieder geval een deel van de tweede tranche van het Groeifonds bestemd is voor de Lelylijn?

De heer **Boulakjar** (D66):

Wat betreft het Groeifonds: volgens mij is in de afgelopen kabinetsperiode aangegeven dat we van het Groeifonds juist geen politiek instrument gaan maken, maar dat we het op afstand zetten. Er is een onafhankelijke commissie en een onafhankelijk bestuur, die daar goed naar kijken en ook kijken wat er nodig is, langs allerlei criteria, om dat ten uitvoer te brengen. Ik was er in mijn bijdrage heel duidelijk in dat D66 het belangrijk vindt om regio's en steden te verbinden, maar ook om mensen te verbinden. Ik heb al een aantal keer op de interruptie van de heer De Hoop aangegeven dat wij daar een warm pleitbezorger voor zijn. Dat zal de komende tijd ook onze inzet zijn.

De **voorzitter**:

Tweede termijn, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik snap dat de heer Boulakjar niet in deze zaal gaat onderhandelen. Tegelijkertijd – dat zei heer De Hoop terecht – wil ongeveer de hele Kamer die Lelylijn. D66 is een belangrijke pleitbezorger voor openbaar vervoer, een van de belangrijkste pleitbezorgers in Nederland, lijkt mij zo. Het is dan toch een kleine moeite om te zeggen: ja, wij nemen met niets minder genoegen dan dat die Lelylijn wel in dat hele dunne regeerakkoord is opgenomen. We weten namelijk allemaal dat als we straks wél financiële kaders in het regeerakkoord afspreken, maar daar verder niet te veel inhoud in opnemen, het langs de lijnen van de technocratie gaat. Zo'n Lelylijn kan dan maar zo langzamerhand naar de toekomst schuiven. Want ja, qua voertuigverliesuren, wat heel belangrijk is bij een MKBA, doet de lijn het niet zo goed et cetera et cetera. De heer Boulakjar kent de technocratie. Het is dus heel belangrijk dat de heer Boulakjar hier vandaag namens D66 hom of kuit geeft. Graag een reactie.

De heer **Boulakjar** (D66):

Volgens mij kan ik bij mijn eerdere bijdrage blijven. Ik denk dat het de Lelylijn geen goed doet als we hier met z'n allen nu al ferme uitspraken gaan doen en we vervolgens mensen allerlei positieve zaken in het

voorzicht stellen. Dit zijn belangrijke investeringen voor de toekomst van Nederland en voor de toekomst van het Noorden. Ik denk dat we er heel precair voor moeten waken om weer allerlei populaire uitspraken te doen. Maar weet dat wij – ik zeg het nog één keer – een warme pleitbezorger zijn van goede verbindingen door heel Nederland, en zeker ook naar het Noorden.

De voorzitter:

Goed. Dan de heer Alkaya voor zijn interruptie.

De heer Alkaya (SP):

Het wordt dan natuurlijk wel heel erg wrang dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en allemaal projecten in de Randstad in het investeringsfonds al wel geld krijgen, wat natuurlijk door en door politiek is. Dan kun je doen alsof het apolitek is, maar uiteindelijk gaan wij hier in de Tweede Kamer met ons budgetrecht over het besteden van belastinggeld. Dus wij gaan erover of de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken of dat de Lelylijn wordt aangelegd, bij wijze van spreken. We kunnen het hier apolitek proberen te maken, maar dat is eigenlijk een miskennis van onze eigen positie hierin. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over de beschikbaarheidsvergoeding. Op dit moment wordt 93% vergoed voor de vervoerders. Waar zouden ze de overige 7% vandaan moeten halen volgens de heer Boulakjar?

De heer Boulakjar (D66):

Ik dank de heer Alkaya voor zijn vragen. D66 heeft zich altijd, vanaf het begin, ingezet om die beschikbaarheidsvergoeding te realiseren. Het is heel belangrijk dat het openbaar vervoer op peil blijft. Ik gaf ook in mijn bijdrage aan dat het openbaar vervoer ons mede door deze coronacrisis heeft gebracht. Dus een sterk openbaar vervoer, ook richting de toekomst, is heel belangrijk. De regering heeft goede afspraken gemaakt met de vervoerders en heeft aangegeven voor een deel met transitieplannen te komen. Dus ik ben heel benieuwd – ik kijk ook de Staatssecretaris met een schuin oog aan – hoe het staat met die transitieplannen. Dat is die laatste 6% à 7%, waar de heer Alkaya het over heeft. Wat ons betreft moet dat niet ten koste gaan van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De voorzitter:

Tweede termijn voor de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Nee, het moet niet ten koste gaan van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Maar ik zal vertellen waar het wel vandaan komt, namelijk van de financiële markt. Omdat de regering ervoor kiest om niet alle kosten die gemaakt worden te vergoeden, steken de vervoerders zich op dit moment in de schulden om te kunnen voldoen aan de dienstregelingen, om het openbaar vervoer in Nederland in stand te kunnen houden. Ik kan dus aan de heer Boulakjar vragen of wij vandaag hier in de Tweede Kamer de afspraak kunnen maken dat onze vervoerders, die we straks na deze coronacrisis weer hard nodig gaan hebben, zich niet in de schulden hoeven te steken om nu de dienstregeling overeind te houden. Gaan we gewoon alle schade vergoeden omdat dat in het belang is van de samenleving?

De heer Boulakjar (D66):

Nogmaals dank voor uw vraag, meneer Alkaya. Wij zijn heel blij dat die beschikbaarheidsvergoeding nu voor heel 2021 wordt doorgetrokken. De onderhandelingen daarover zullen straks plaats moeten vinden als de cijfers weer omhooggaan. Ik heb afgelopen week heel veel vervoerders gesproken, ook in het kader van inwerken, en zij zijn inderdaad ook heel

benieuwd naar wat de toekomst gaat brengen. Je ziet nu gelukkig dat de cijfers in het openbaar vervoer groeiende zijn. Ze komen van 10%, zitten nu op 30% en gaan richting 40%. Je hoopt dat we, als iedereen straks gevaccineerd is en we weer een beetje tot een normale samenleving komen, richting de 80%, 90% en 100% gaan. Daarbij zal ook veel afhangen van die transitieplannen en daar ben ik echt heel benieuwd naar. Hoe staat het met die transitieplannen? Ik kijk daarom ook mevrouw Van Veldhoven aan, de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Goed, hartelijk bedankt. Ik roep iedereen op om zo kort mogelijk te zijn in de interrupties, want dan kunnen we meer doen en raken we niet in tijdnoed. Voor de eerste termijn van de heer De Hoop gaan we nu naar de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Snel, duurzaam en betaalbaar openbaar vervoer is van groot belang voor ons land. Het is cruciaal dat het ov zijn maatschappelijke rol ook tijdens en na de coronacrisis kan blijven vervullen. Het kan dus niet zo zijn dat er nu, voor de hopelijk kort resterende duur van de crisis, nodeloos wordt gesneden in dienstregelingen, dat er werknemers op straat belanden en dat de bereikbaarheid afneemt. De ongewijzigde verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding voor 2021 is volgens mij dan ook een logische en goede stap, maar de Partij van de Arbeid vindt het ook zaak om die te verlengen naar 2022, juist om de ambities die wij met z'n allen hebben, te verantwoorden en voor elkaar te krijgen. Kan de Staatssecretaris de ov-bedrijven, maar bovenal ook de reizigers die zij bedienen, geruststellen dat de reguliere dienstregeling in stand blijft en dat de kaartjes niet duurder worden?

Dan het voorkomen van drukke spitsen. De coronacrisis biedt een unieke kans om het herstel van het aantal reisbewegingen te sturen op minder drukke spitsen. Er vindt een verandering plaats in het denken over thuiswerken en de noodzaak om om 07.30 uur 's ochtends in een overvolle trein te zitten. Volgens mij moeten we hier zo goed mogelijk op inspelen. Hoe ziet de Staatssecretaris dit voor zich en vindt zij net als de Partij van de Arbeid dat het Rijk hierin met zijn 120.000 werknemers ook een voorbeeldrol heeft? Hoe kunnen wij zorgen voor een betere verspreiding van reizigers?

Een ander belangrijk punt voor de Partij van de Arbeid is vervoersarmoede. Mijn toekomstbeeld zou zijn dat kinderen ook naar een voetbalvereniging kunnen als hun ouders geen auto hebben, dat mensen met een uitkering gewoon zonder zorgen een trein kunnen pakken naar een sollicitatiegesprek en dat je niet een halve dag aan het reizen bent om van het platteland naar je werk te gaan. En dat mis ik nog een beetje in de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld. Sociale cohesie en ontplooiingskansen worden wel gezien als urgente opgaven, maar vervolgens wordt er in de zogenaamde menukaarten weinig tot geen aandacht aan besteed. Waarom is hier niet naar gekeken? In landen als België en Frankrijk wordt er specifiek beleid gevoerd op het verminderen van vervoersarmoede. Maar in Nederland hebben we nauwelijks zicht op die vervoersarmoede, omdat het niet systematisch wordt bijgehouden. Het CBS heeft in 2019 een indicator ontwikkeld voor het risico. Wat is de status hiervan en bent u als Staatssecretaris bereid om hierover in gesprek te gaan met het CBS?

Dan het Noorden, voorzitter. Het is zaak om te investeren in snel, duurzaam en betaalbaar vervoer door heel Nederland en toch mist het Noorden deze snelle verbinding naar de Randstad. Vanuit Groningen of Leeuwarden naar Rotterdam ben je al tweeënhalf uur onderweg. Dat is ongeveer even snel als naar Parijs. Dat moet volgens mij echt anders. Vorig jaar hebben het CDA en de SP een hele goede motie ingediend over een deltaplan voor het Noorden. Die was van de heer Amhaouch. Vier

provincies zijn daar ook mee gekomen; dat hebben we ontvangen. Ik ben benieuwd naar het vervolg.

Ik moet als Fries ook altijd terugdenken aan de discussie over de Zuiderzeelijn. Die zou gefinancierd worden uit het Fonds Economische Structuurversterking, oftewel de gasbaten vanuit het Noorden. Die lijn kwam er niet. Maar van het geld werden wel de hogesnelheidslijn en de Betuwelijn gefinancierd. Hoeveel van al die miljarden denkt u dat er naar het Noorden is gegaan? 1%. 1%! Het Noorden verdient beter. Het verdient een betere verbinding. Vindt de Staatssecretaris net als de Partij van de Arbeid dat het tijd is om voorbereidingen te treffen om de spoorverbindingen te verwezenlijken, zoals ook in het deltaplan staat? Bent u bereid om samen met de Minister van BZK te kijken naar de integrale samenhang tussen infrastructuur en wonen in het Noorden? Waarom krijgt de Lelylijn geen prominentere plek in het Toekomstbeeld? En bent u bereid om deze aan de investeringen in het Toekomstbeeld 2040 toe te voegen om het netwerk robuust te maken? Want dat is, zo zeg ik tegen de heer Alkaya, iets wat wij in deze commissie wél met elkaar kunnen doen om ervoor te zorgen dat het daar tussen komt. En dat is niet populair. Populair is om vóór een groot debat te zeggen dat er een Elfstedentocht moet komen en een Lelylijn, en dat je dat na de commissie dan toch een stuk vager vertegenwoordigt.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage, meneer De Hoop. Ik zie geen interrupties. Dan gaan we nu over naar het CDA, de heer Geurts.

De heer Geurts (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst een aantal punten die te maken hebben met de coronacrisis en de beschikbaarheidsvergoeding. Het afgelopen jaar hebben de vervoersbedrijven hun inkomsten fors zien inkrimpen als gevolg van de coronapandemie. En dankzij de ruimhartige beschikbaarheidsvergoeding, de zogenaamde BVOV, heeft het openbaar vervoer zich toch grotendeels draaiende weten te houden. Die beschikbaarheidsvergoeding compenseert de misgelopen inkomsten van de vervoersbedrijven echter niet volledig. De getallen en percentages kwamen net al voorbij. De vervoersbedrijven moeten dus zelf ook een deel van het verlies gaan opvangen. Ik heb begrepen dat de vervoerders in het ov op dit moment samen met de rijksoverheid en de lokale overheden aan transitieplannen werken. Die zouden dan de gaten moeten gaan opvullen die zijn ontstaan door de coronacrisis.

Daar heb ik de volgende vragen bij. Kan de Staatssecretaris een algemeen beeld schetsen van deze transitieplannen? Hoe ver staat het ermee? Hoe ziet het eruit als we door onze oogharen heen kijken? Klopt mijn gevoel dat er fors gesneden zal worden in het ov-aanbod? En is het waarschijnlijk dat in veel regio's buslijnen zullen verdwijnen? Ik hoop het niet, maar het is een gevoel dat bij mij de afgelopen periode is ontstaan. Is de Staatssecretaris het met het CDA eens dat het uitgangspunt moet zijn dat het openbaar vervoer beschikbaar blijft voor iedereen en dat dit daarom zo veel mogelijk moet worden voorkomen? En, zo ja, hoe is de Staatssecretaris van plan om dit op korte termijn te gaan doen? Graag een reactie. Daarnaast vraag ik de Staatssecretaris naar de besteding van de BVOV-gelden door de vervoersbedrijven. In de regeling is vastgelegd dat vervoersbedrijven publieke gelden niet mogen aanwenden voor het betalen van dividend aan aandeelhouders. Kan de Staatssecretaris garanderen dat dit ook niet gebeurt? Heeft zij ook zicht op de buitenlandse bedrijven die op de Nederlandse markt actief zijn en publieke gelden hebben ontvangen? In hoeverre kan zij deze bedrijven controleren? Mijn laatste puntje heeft betrekking op de coronacrisis. De onzekerheid leidt er mede toe dat een aantal lokale overheden op aanbestedingen van ov-trajecten slechte of geen biedingen krijgen. In mijn eigen regio – wij

zijn allemaal regionale Kamerleden – doet zich dit bijvoorbeeld voor bij de aanbesteding van de Valleilijn in de Gelderse Vallei. Door de coronacrisis heeft deze aanbesteding géén inschrijvers opgeleverd. Ik vind dat erg zorgelijk. Deze lijn is voor de regio van vitaal belang, maar daar schrijven zich geen aanbieders voor in. Ik weet dat dergelijke kwesties bij meer lokale overheden en in meer regio's spelen. Is de Staatssecretaris op de hoogte van deze problematiek? Is het een optie om een generieke, landelijke maatregel te treffen, waardoor die aanbestedingen in ieder geval totdat de coronacrisis voorbij is, kunnen worden uitgesteld? Ook op dit punt ontvang ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

Dan het Deltaplan voor het Noorden. Vorige week hebben de noordelijke provincies en gemeenten het Deltaplan voor het Noorden gepresenteerd. Ik denk dat het een mooi en kansrijk plan is voor zowel het aanpakken van de woningnood als het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden. Het cruciale onderdeel van deze plannen is de realisatie van een drietal samenhangende investeringen in het spoor: een verbetering van het bestaande spoor, de hoofdlijn, de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Heeft de Staatssecretaris dit plan gelezen, en wat is haar reactie hierop? Eind vorig jaar heeft mijn collega Mustafa Amhaouch de regering verzocht om voor 1 mei van dit jaar in samenwerking met de vier noordelijke provincies met een deltaplan voor het Noorden te komen. Daar is net al aan gerefereerd. Ik neem aan dat ik goed geïnformeerd ben, maar die samenhang heb ik nog niet gezien. Ik vraag me af wanneer we die kunnen verwachten. Dat zou ook een volgende stap kunnen zijn bij datgene waarvoor de PvdA-collega terecht aandacht vroeg.

Dan een laatste puntje, voorzitter. De afgelopen periode hebben het Ministerie van IenW, provincies, metropoolregio's, ProRail en alle vervoerders samengewerkt aan de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040. Dat is een ambitieuze ontwikkelagenda, waarin de toekomstige uitdagingen voor het ov en de oplossingslijnen worden geschetst. Ik maak me wel zorgen over de genoemde bedragen, want er is een duidelijk spanningsveld aan het ontstaan tussen de grote ambities en de oplopende onderhoudskosten. Er zal een steeds groter deel van het budget naar onderhoud moeten. We moeten daarin budgettaire keuzes maken. Afrondend, voorzitter, is mijn concrete vraag: hoe gaat de Staatssecretaris dit aanpakken en welke projecten worden als eerste opgepakt? Hebben we genoeg financiële middelen om in ieder geval de plannen voor de robuuste basisinfrastructuur volledig uit te voeren? Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Geurts. U bent net iets over uw spreektijd heen. Maar goed, we zijn vandaag al soepel. Er is een nieuwe Kamer, en het aantal sprekers valt nog wel mee. We gaan snel over naar de woordvoerder van de ChristenUnie, de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Ik stip in mijn bijdrage even drie thema's aan. Het eerste is de beschikbaarheidsvergoeding. Het tweede is de toegankelijkheid van het ov. Het derde is het Toekomstbeeld OV; ook daar ga ik nog even op in. Allereerst de beschikbaarheidsvergoeding. Mijn voorgangers zeiden het ook al: de coronacrisis hakt er bij het ov heel diep in. Ik ben daarom blij te kunnen beginnen met de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding. Maar ik heb toch wel wat vragen, want is die voldoende? Laat ik als eerste het internationale perspectief erbij pakken. Het lijkt erop dat bijvoorbeeld in Duitsland makkelijker en ruimhartiger steun wordt verleend aan de Deutsche Bahn dan hier aan de NS, want hier loopt de gebruikersvergoeding van NS nog eens volledig door, en dat is in Duitsland weer iets minder. Kortom, is het echt wel genoeg, bijvoorbeeld als je het internationale perspectief erbij pakt?

Is het vanuit het decentrale perspectief voldoende? Immers, niet alleen de frequenties zijn her en der omlaaggebracht; er zijn ook lijnen verdwenen. De vraag is of dat tijdelijk is. Collega Geurts zei het ook al. De financiële gaten die geslagen zijn, zijn erg diep, en de BDU was al geen vetpot. De aanbesteding van de Valleilijn kwam al langs. Ik ben heel benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris.

Dan is het natuurlijk ook nog de vraag hoe snel de reizigers terugkeren. Blijven we met z'n allen de fiets gebruiken, wat des te beter is, of blijven we met z'n allen in de auto zitten, wat des te slechter is? Of reizen we sowieso veel minder omdat we thuis blijven werken? We kennen allemaal de verhalen van grote bedrijven en overheden die van plan zijn om postcorona bijvoorbeeld de ene gebruikelijke thuiswerkdag te verdubbelen. Het CPB schrijft in zijn recente rapport over thuiswerken dat het thuiswerken in Nederland postcorona naar verwachting gemiddeld zal zijn verdubbeld van 3,8 uur per week naar 8 uur. In mobiliteitstermen gaat dat veel betekenen. Mijn vraag is of dit wel voldoende is verdisconteerd in bijvoorbeeld het toekomstbeeld van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Een beroepsgroep die het tijdens de coronacrisis ook zwaar voor de kiezen kreeg, zijn de taxichauffeurs, zowel in het contractvervoer als in de opstapmarkt. Zijn de bestaande generieke regelingen, NOW, Tozo, TONK, TVL et cetera, voldoende of vindt er onwillekeurig een kaalslag plaats waar we postcorona de rekening nog voor gepresenteerd krijgen? Immers, auto's zijn verkocht en tijdelijke contracten zijn niet verlengd. Hoe kijkt de Staatssecretaris hier nou tegen aan en wat zou ze hier nog aan kunnen of moeten doen?

Dan mijn tweede thema: toegankelijkheid openbaar vervoer. Mijn voorganger Stieneke van der Graaf heeft afgelopen jaar een tienpuntenplan ingediend om het ov-systeem veel toegankelijker te maken voor mensen met een beperking, zodat het ov echt zo veel mogelijk beschikbaar komt voor iedereen. Ik kan het gemist hebben, maar is het bestuursakkoord toegankelijk ov al gesloten en gepresenteerd? Het moest volgens de unaniem aangenomen motie afgelopen 1 maart zijn geregeld. Ik zag natuurlijk een briefje daarover. Er is voortgang geboekt, en dat is mooi. Maar ja, de vraag blijft: waar blijft dat akkoord?

Voorzitter. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van der Graaf/Segers inzake toegankelijkheid als minimumeis bij aanbestedingen in het openbaar vervoer? Is dat in elke aanbesteding goed geregeld? Ik begreep bijvoorbeeld dat het nog steeds niet goed gaat met de toiletten in treinen her en der, bijvoorbeeld in Noord-Nederland, wat natuurlijk vervelende gevolgen kan hebben waar ik niet verder over zal uitweiden.

Ten slotte het derde thema: het Toekomstbeeld OV. Mobiliteit kost nou eenmaal niet alleen heel veel geld, maar ook heel veel tijd. Dat weten we, maar het toekomstbeeld bevat wel heel erg veel projecten, mooie projecten, maar ook projecten die we vooralsnog niet kunnen betalen en die opmerkelijk genoeg ook allemaal ... Nou ja, het toekomstbeeld kwam redelijk aan het eind van de kabinetsperiode. Dus ja, het is een mooie agenda voor de nieuwe kabinetsperiode, maar op dit moment is het lastig om te bepalen wat we er nog mee kunnen doen. We hadden net al een mooie discussie over de Lelylijn.

Ik heb toch een aantal vragen voor nu. Hoeveel projecten kunnen we nu uitvoeren met de huidige financiële vooruitzichten? «De basis op orde» lees ik. Wat betekent dat nou precies? Is dat randvoorwaardelijk voor alle projecten of voor enkele? Hoe zit het dan ook hier met de financiering? Ik zie in het toekomstbeeld niet zo veel integratie met andere opgaven.

Collega Boulakjar benadrukte al de relatie met wonen en woningbouw. Hoe worden die opgaven samenhangend opgepakt? Ik ken natuurlijk de BO MIRT-structuur, maar toch, hoe gaat dat nou precies?

Dan over het Mobiliteitsfonds. Is de Minister ... Zit ik qua tijd ... Oké, dan ga ik even door. Dan sla ik wat over.

Ik wil nog een punt maken over het Groeifonds. Dat is natuurlijk een soort noodverband waarmee toch wat projecten kunnen beginnen die anders misschien niet begonnen waren. Ligt er met 50% cofinanciering niet een impliciete claim bij het Ministerie van IenW voor de oude lijn en de Noord/Zuidlijn voor in totaal 2,5 miljard? En wat betekent dat dan bijvoorbeeld voor de aanleg van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn, om de rest van mijn tekst heel kort samen te vatten in één vraag? Tot zover.

De voorzitter:

U zit ruim over uw spreektijd heen. Maar goed, we zijn vandaag soepel, heb ik al gezegd. Een nieuwe Kamer en ik moet ook nog wennen aan alle sprekers. We gaan nu snel door naar de woordvoerder van de Socialistische Partij, de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Te lang geloofden veel mensen erin dat, als je publieke diensten overlaat aan marktpartijen, het dan automatisch goedkoper en beter wordt. Gelukkig komen heel veel mensen daar nu op terug, maar die gedachte heeft wel haar sporen achtergelaten in veel publieke sectoren. Het openbaar vervoer en de taxibranche zijn daar voorbeelden van.

Mede op initiatief van de SP zijn delen van het openbaar vervoer daarvan gevrijwaard gebleven. Stads- en streekvervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag doen niet mee aan verplichte aanbestedingen, maar op veel andere plekken is er nog steeds wel een soort gekunstelde vorm van marktwerking aanwezig, terwijl binnenlandse en buitenlandse staatsbedrijven het openbaar vervoer domineren. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat we niet langer moeten doen alsof hier sprake is van een vrije markt in het openbaar vervoer en dat we er gewoon een publieke dienst van moeten maken? Als je ziet op welk niveau wij hier daarover spreken, op het concrete niveau van lijnen die behouden moeten blijven en dergelijke, is het in de praktijk ook meer een publieke dienst dan een vrije markt. In mijn tijd in de lokale politiek heb ik zelf gezien wat de effecten op een buurt kunnen zijn als openbaar vervoer verschaalt, als het duurder wordt of soms zelfs geheel verdwijnt. Daarom is de SP voor investeren in openbaar vervoer in alle delen van het land, maar ook het goedkoper maken daarvan. Uit de doorrekening van ons verkiezingsprogramma blijkt dat het gratis maken van alle stads- en streekvervoer in heel Nederland voor ouderen, kinderen en mensen met een beperking slechts 200 miljoen per jaar kost. In sommige gemeentes is dit ook al het geval, bijvoorbeeld in Amsterdam, Den Haag, Eindhoven en Hengelo. 200 miljoen euro is ongeveer een kwart van wat er jaarlijks besteed wordt aan nieuw asfalt. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken of dit ook de praktijk kan worden, om serieus te kijken naar het in heel Nederland gratis maken van stads- en streekvervoer voor bepaalde groepen?

Voorzitter. Het gebruik van openbaar vervoer is momenteel vanwege de coronacrisis ongeveer 35%, maar het neemt gelukkig toe. Er worden daardoor grote verliezen geleden. Met een beschikbaarheidsvergoeding van 93% dwingt de regering onze vervoerders om zichzelf in de schulden te steken, om geld te lenen. Dat is toch niet verstandig? Hoe hoog zijn die schulden en zorgen die er niet voor dat het op de lange termijn moeilijker wordt voor de vervoerders om dienstregelingen in stand te houden? Na de coronacrisis hebben wij onze vervoerders weer hard nodig. Onze NS, onze gemeentelijke vervoersbedrijven HTM en RET, het zijn allemaal organisaties die we hard nodig hebben. Is de Staatssecretaris bereid om de vergoeding te verhogen naar 100% en zekerheid te bieden voor 2022, zoals een aantal andere partijen heeft gevraagd? Kan zij ook ingaan op de oproep van vervoerders en reizigers om de fiscale regeling van de reiskosten met het openbaar vervoer als het gaat om werknemers en

werkgevers door te zetten na 1 juli? Die zou anders ophouden en dat lijkt ons geen goede zaak.

Voorzitter. Het is hoopgevend dat vrijwel alle politieke partijen zo positief zijn over de Lelylijn, maar toch zien we deze nog niet staan tussen alle projecten van het Nationaal Groeifonds. Dat is gewoon politiek, want het doortrekken van de Noord/Zuidlijn staat er wel tussen. Je zou er cynisch van kunnen worden als je ziet dat alle partijen het in verkiezingstijd beloven, terwijl er vervolgens niks van terecht komt. Na de verkiezingen blijkt de Randstad toch weer allerlei projecten in het openbaar vervoer toegewezen te krijgen en het Noorden niet. Daar zou je cynisch van kunnen worden, dus laten we dat vermijden. De keuzes over spoorverbindingen worden aan het volgende kabinet gelaten, staat in de brief, maar waarom is de Lelylijn dan niet opgenomen bij de keuzes van het Nationaal Groeifonds?

Voorzitter, tot slot. Uber breidt zich helaas verder uit. Onlangs maakte het bedrijf bekend ook in de regio Arnhem-Nijmegen actief te willen worden. We weten allemaal dat het bedrijf wereldwijd niet alleen maar belastingen ontwijkt, maar ook de sociale zekerheid ondermijnt. Hun groei is oneerlijk en zorgt voor oneerlijke concurrentie. We zouden dat moeten tegenhouden. Wat zijn de plannen van de Staatssecretaris hiervoor? Hoe gaan wij Uber in Nederland tegenhouden?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. Ik zie geen interrupties. Dan gaan we snel verder met de heer Van Baarle van de fractie van DENK.

De heer Van Baarle (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Bij een fatsoenlijke en solidaire samenleving hoort goed openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is alleen echt openbaar als het ook voor iedereen betaalbaar is. Dat is nu helaas niet zo. In het Toekomstbeeld OV 2040 van de Staatssecretaris wordt helaas karig op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer ingegaan, maar er wordt wel gezegd dat het openbaar vervoer betaalbaar zou zijn voor de minder draagkrachtigen. Mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris is: hoe komt u op deze conclusie? Want uit onderzoek bleek dat Nederland in 2019 het duurste ov had van alle EU-landen, 32% duurder dan het Europees gemiddelde en 28% duurder dan onze zuiderburen België. In de afgelopen tien jaar zijn die kosten van het ov steeds hoger geworden. Tussen 2009 en 2019 zijn de tarieven van het ov met 40% gestegen, terwijl de inflatie in die periode slechts 18% bedroeg. Neem nou eens een retourtje Amsterdam-Rotterdam met de trein. Dat kost € 31. Een retourtje Utrecht-Maastricht kost € 50. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of een moeder of vader in de bijstand of iemand met een minimumloon dit zomaar zou kunnen betalen. Het antwoord op die vraag is natuurlijk gewoon nee. Het openbaar vervoer in Nederland is voor heel veel mensen veel te duur. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus hoe zij gaat bewerkstelligen dat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer substantieel gaat verbeteren, met name voor de groepen die het nu niet kunnen betalen. Dat kan door het bevroren van tarieven, door doelgroepenregelingen, zoals gratis ov voor kinderen, ouderen en minima, en door pilots met gratis ov beter te verspreiden door Nederland. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is ook of we wel goed scherp hebben welke mensen in Nederland precies te kampen hebben met vervoersarmoede. Moeten we dat niet beter gaan onderzoeken met elkaar? Moeten we die groepen niet onder de loep krijgen, zodat we daar specifieke maatregelen op kunnen gaan nemen?

Voorzitter. Ik kom bij de taxichauffeurs, die ontzettend hard geraakt zijn door de coronacrisis. Taxichauffeurs moeten soms genoeg nemen met € 20 per dag aan verdiensten. Alle taxichauffeurs die ik in de afgelopen

week heb gesproken – dat zijn er veel – geven aan dat de auto stilstaat, maar dat de vaste lasten gewoon doortikken. Honderden euro's per maand aan verzekeringskosten zonder coulance. Hetzelfde geldt voor de leasekosten: geen coulance. De coulance van leasemaatschappijen was er misschien aan het begin van de lockdown, maar dat was in de praktijk een nieuw verdienmodel. Chauffeurs kregen uitstel van betaling, maar wel in ruil voor extra kosten op de lange termijn. Chauffeurs konden misschien hun auto inleveren, maar dan wel in ruil voor een enorme heffing. Die taxichauffeurs zijn gewoon echt aan hun lot overgelaten. Ik snap dan ook echt oprecht niet hoe de regering erbij komt dat, zoals in meerdere brieven staat, taxichauffeurs coulant behandeld worden door verzekeringsmaatschappijen en leasemaatschappijen. Dat is gewoon echt oprecht niet zo, zeg ik in de richting van de Staatssecretaris. Ik zou haar iets willen vragen, mede op basis van mijn onlangs aangenomen motie. Die taxichauffeurs lijden nog elke dag en ik zou haar oprecht willen vragen: wat gaat u doen om die mensen te helpen en ervoor te zorgen dat die verzekeringsmaatschappijen en die leasemaatschappijen niet blijven innen nu die mensen gewoon niks kunnen verdienen? Wat gaat u doen, Staatssecretaris?

Voorzitter. Buiten de coronacrisis zijn er vele andere problemen op de taximarkt: verzekeraars die de deuren dichtgooien voor taxichauffeurs met exorbitante premies, een ongelijkwaardige markt tussen platforms als Uber en de reguliere opstartmarkt, platforms die de prijs naar beneden drijven waardoor taxichauffeurs soms 60 uur per week moeten werken, gebrek aan handhaving en een niet-haalbare verplichting voor elektrisch taxivervoer. Ik zou aan de Staatssecretaris afrondend de vraag willen stellen of het, gezien de uitdagingen op de taximarkt en de veranderingen op die markt, geen idee is om net zoals de commissie-Roemer heeft gedaan voor de rijkschoolbranche een onafhankelijk onderzoek uit te gaan voeren naar de taxibranche om met elkaar te kijken wat we kunnen doen om die taxichauffeurs, maar ook de consumenten, niet aan hun lot over te laten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Baarle van DENK. We gaan nu door met mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. We kunnen ons ov niet laten afbrokkelen. Voor het klimaat, voor schone lucht en vooral voor de bereikbaarheid van heel Nederland moet openbaar vervoer toegankelijk zijn en blijven voor iedereen. Alle ov-bedrijven hebben het zwaar. Het aantal reizigers is in 2020 enorm omlaaggegaan en is nog steeds lager dan gewoon. Dat was nodig voor het bestrijden van de coronacrisis, maar we moeten kosten wat het kost voorkomen dat we na de coronacrisis nog jarenlang de effecten zullen merken. Want wanneer ov-bedrijven niet worden gecompenseerd, is er een grote kans dat we van de regen in de drup belanden. Mensen moeten worden ontslagen en er is weinig geld voor onderhoud. Dat veroorzaakt heel veel stress bij het personeel dat ontslagen dreigt te worden en mogelijk gaat er veel waardevolle expertise verloren. Ook kan het gebeuren dat buslijnen worden versoerd of verdwijnen. Wie kan garanderen dat die dan weer terugkomen? Dat zorgt ervoor dat mensen moeilijker kunnen reizen en dat het in veel gevallen moeilijker wordt om naar je werk te gaan. Het is al een aantal keren vervoersarmoede genoemd.

Het is ontzettend belangrijk om daar veel oog voor te blijven hebben, want we willen niet dat mensen die al kwetsbaar zijn het meest worden geraakt. We willen ook voorkomen dat we in een negatieve spiraal terechtkomen. Wanneer de reizigersaantallen hopelijk weer gaan oplopen,

kan het misschien deels worden teruggedraaid, maar zoals iedereen weet kost het veel meer tijd en geld om iets op te bouwen dan om het in stand te houden. En we kunnen ook niet al het personeel even parkeren en later weer terugvragen.

Gelukkig is er toegezegd dat er een beschikbaarheidsvergoeding voor heel 2021 komt. Dat is goed, maar net als een aantal andere collega's hier, wil ik graag benadrukken dat er meer zekerheid nodig is, ook voor 2021. De ov-bedrijven en alle mensen die gebruikmaken van het ov zouden er enorm bij gebaat zijn als we heel duidelijk kunnen zeggen: wij gaan ervoor zorgen dat het ov niet achteruitgaat en dat het op peil blijft. We willen juist dat het vooruitgaat, uiteindelijk. We willen niet dat mensen worden ontslagen en we willen niet dat onderhoud en investeringen worden uitgesteld. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen en ons geruststellen? Dan het Toekomstbeeld OV 2040. Dat werd net al even genoemd door een collega. Dat bevat mooie ambities en plannen, waar wij blij mee zijn, maar er wordt ook in geschetst dat er randvoorwaardelijke investeringen nodig zijn om een robuuste infrastructuur neer te zetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderhoud aan en vervanging van het spoor of het creëren van langere perrons. Alleen met die investeringen zou een toekomstbestendig ov-systeem mogelijk zijn. De Staatssecretaris geeft echter aan dat er momenteel geen geld beschikbaar is in het Infrastructuurfonds. Wij vragen ons dan af: hoe kunnen wij al die mooie en goede plannen ten uitvoer brengen als we daar geen geld voor beschikbaar stellen? Hoe kunnen deze goede ideeën echt worden uitgevoerd om te voorkomen dat het openbaar vervoer achteruitgaat?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw bijdrage, mevrouw Bouchallikh. Dan gaan we over naar de laatste spreker van vandaag, de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin mijn bijdrage met de commissie via u te melden dat ik vandaag inval voor de heer Minhas. Hij is normaal gesproken de woordvoerder op dit dossier; hij zit ziek thuis, maar is inmiddels wel herstellende. We hopen hem spoedig weer in ons midden te zien.

Dan mijn bijdrage, voorzitter. De coronacrisis heeft veel impact op het openbaar vervoer. De ov-bedrijven hebben het afgelopen jaar te maken gehad met beperkingen voor reizigers en als gevolg daarvan met een erg lage bezetting. Het is voor de VVD logisch dat de overheid de ov-bedrijven steunt met het beschikbaar houden van het openbaar vervoer, niet in de minste plaats voor iedereen die hiervan afhankelijk is om te kunnen werken in vitale beroepen. Gelukkig is sinds vandaag het dringende advies om het openbaar vervoer alleen voor noodzakelijk reizen te gebruiken, komen te vervallen. Dat is goed nieuws voor alle ov-bedrijven, om een hogere bezetting te halen, de kosten te dekken en de verliezen te beperken.

Dit brengt ons op het eerste punt waar onze fractie graag aandacht voor wil vragen: de plannen die er zijn om reizigersacties op te zetten. De VVD is er voorstander van om het ov weer aantrekkelijker te maken na een zware tijd, maar voorkomen moet worden dat de belastingbetaler opdraait voor de kosten, voor het mislopen van inkomsten door het aanbieden van goedkopere tickets. Want ov-bedrijven kunnen nog steeds aanspraak maken op die beschikbaarheidsvergoeding. Hoe verhouden deze acties zich tot de beschikbaarheidsvergoeding? Dat is de vraag aan de Staatssecretaris. Graag een antwoord daarop.

Het tweede punt gaat over de prognoses voor 2022 en het besluit over de toekenning van de beschikbaarheidsvergoeding. Er is natuurlijk nog steeds onzekerheid over de effecten van de vaccins, het aantal besmet-

tingen en de verdere versoepelingen. Daarbij komt – dat is vandaag al vaker gezegd – dat de bedrijven nog bezig zijn met transitieplannen, plannen voor de toekomst. En toch is besloten, zoals wij begrepen hebben, om voor 1 juli al een besluit te nemen over de toekenning van de beschikbaarheidsvergoeding in 2022. Kunnen we misschien, gezien de onzekerheid van deze plannen, inzetten op een voorlopige beslissing, er in oktober nog eens naar kijken en deze plannen dan opnieuw in de weegschaal van de bedrijven leggen, wanneer we de effecten meer zichtbaar hebben voor deze transitieplannen? Ook daar graag een antwoord van de Staatssecretaris op.

Het derde punt, voorzitter, zijn de incidenten binnen het ov. Vorig jaar waren er minder reizigers, maar zagen we relatief gezien geen afname van het aantal incidenten in het ov. Logisch misschien, doordat er meer gehandhaafd werd op de coronaregels, maar elk incident, van verbale agressie tot fysiek geweld tegen ov-personeel en andere reizigers, is er een te veel. Wat kunnen we doen om ervoor te zorgen dat ov-personeel en reizigers zich veiliger voelen? Wat de VVD betreft moeten we voorkomen dat vervoerders in hun transitieplannen gaan bezuinigen op veiligheid. Anders dreigt zich de situatie voor te doen dat de reiziger het openbaar vervoer steeds vaker links zal laten liggen.

Dan kom ik op het ov-reisverbod. Na de zomer wordt er in Oost-Nederland een pilot gestart om een reisverbod op te leggen voor een ruimer gebied.

De voorzitter:

Mag ik u even onderbreken? Er is een interruptie van de heer Alkaya op het voorgaande, denk ik. Misschien kan hij zijn vraag dus beter nu stellen.

De heer Alkaya (SP):

Begrijp ik nou goed dat de VVD het openbaar vervoer duurder wil houden zodat mensen er minder gebruik van gaan maken en er minder belasting geld heen hoeft voor de beschikbaarheidsvergoeding? Vindt de VVD het problematisch dat openbaar vervoerders nu zeggen: we maken de tickets een beetje goedkoper, zodat mensen weer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer?

De heer Peter de Groot (VVD):

Het punt dat de VVD hier maakt, is dat de beschikbaarheidsvergoeding door ons allemaal, door de maatschappij, wordt opgebracht. De VVD hoopt dat er goede transitieplannen komen, zodat de ov-bedrijven meebewegen, ook in hun kostensfeer, om hun huishouding op orde te hebben en te houden. Wij zeggen: meebewegen. Wij zeggen niet dat ze rücksichtslos moeten snijden, en zeker niet in de veiligheid. Alleen, wat we als VVD niet willen, is dat de beschikbaarheidsvergoeding, die betaald wordt door belastinggeld, ingezet wordt om grote kortingen te geven op tickets, want dan betalen we het uiteindelijk met elkaar.

De voorzitter:

In tweede termijn.

De heer Alkaya (SP):

Dat is natuurlijk een redelijk kortzichtige manier om ernaar te kijken, want op het moment dat er meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat het goedkoper en betaalbaar wordt voor mensen, dan hebben die openbaar vervoerders op een gegeven moment natuurlijk ook minder beschikbaarheidsvergoeding nodig omdat ze meer klandizie hebben, omdat er meer mensen gebruik van gaan maken. Ik ben eigenlijk een beetje verbaasd. De DENK-fractie en de SP-fractie hebben juist net betoogd dat Nederland een van de duurste openbaarvervoernetten van Europa heeft. Wij zijn erop uit om het toegankelijker en goedkoper te maken voor veel mensen, maar de

VVD-fractie geeft juist aan: ja, maar het moet ook weer niet te goedkoop worden, want dan gaat het weer ten koste van belastinggeld. Dus eigenlijk is de bitterharde conclusie van wat de VVD-fractie hier zegt: als je het niet kunt betalen, heb je pech gehad; mobiliteitsarmoede vinden wij als VVD-fractie wel prima, want de belastingbetaler mag er niet voor opdraaien.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Je kunt alles wat de VVD zegt natuurlijk heel mooi framen, maar ik heb het hier over de acties. Ik heb het hier niet over het structureel goedkoper of duurder maken van het ov. Dit gaat gewoon om kortlopende acties om mensen weer terug in de trein te krijgen. Op het moment dat ze er weer in zitten, vervallen die acties en geldt de prijswereld van vandaag. Daar gaat deze vraag aan de Staatssecretaris over: hoe werkt dat mechanisme eigenlijk? Hoe staat dat ten opzichte van de beschikbaarheidsvergoeding? Betalen we het vanuit de beschikbaarheidsvergoeding of is dat misschien geen goed idee? Dat is de simpele vraag die de VVD heeft aan de Staatssecretaris. Dit gaat niet over goedkoper of duurder ov op de lange termijn.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Nee, we hebben twee termijnen afgesproken, dus hier wil ik het bij laten. We doen drie interrupties in twee termijnen.

De heer **Alkaya** (SP):

Mag ik dan mijn derde interruptie doen?

De **voorzitter**:

Uw mag uw derde interruptie wel doen.

De heer **Alkaya** (SP):

Kan ik dan concluderen dat de VVD geen tegenstander is van het structureel goedkoper maken van het openbaar vervoer, maar dat het nu alleen gaat om tijdelijke acties? Dus de opdracht om het openbaar vervoer structureel goedkoper te maken kunnen wij samen, dus met de VVD, aan de Staatssecretaris meegeven?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik vind dat een goede vraag. Wij zijn allereerst benieuwd hoe de transitieplannen van de vervoersbedrijven er überhaupt uitzien. Wat hebben zij nodig? Hoe kijken zij überhaupt zelf naar het jaar 2020? Wat verwachten zij qua reizigersaantallen? Als zij zelf zeggen «we zitten heel snel weer op het niveau waarop we een goed kostendekkend plaatje hebben», dan is het wat de VVD betreft niet per se nodig dat we de prijs van het ov met elkaar gaan verlagen. Maar goed, dat zullen we moeten zien in de transitieplannen. Daar kan ik nu nog geen uitspraken over doen; dat moet blijken.

De **voorzitter**:

Nog een tweede termijn? Nee? De heer Van Baarle heeft nog een interruptie.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik wil toch helderheid krijgen over wat de VVD nou eigenlijk precies vindt. De bijdrage die we met elkaar als belastingbetaler betalen, leidt er nu toe dat we de grootste uitdagingen het hoofd kunnen bieden. Maar mijn vraag gaat over de langere termijn. Als we dan nog uitdagingen hebben ... Ik hoorde net: het is belastinggeld en we moeten daar zuinig mee

omgaan. Als we nog uitdagingen hebben in het openbaar vervoer, is het dan voor de VVD acceptabel dat dat ten koste zou gaan van de reiziger, dat de prijs van de kaartjes verhoogd wordt als die bijdrage er niet meer is? Of zegt de VVD heel duidelijk: een verhoging van de prijskaartjes in het openbaar vervoer mag absoluut niet gebeuren, zelfs niet als de bijdrage van de overheid na verloop van tijd stil komt te vallen, want het openbaar vervoer in Nederland is al duur genoeg? Waar staat de VVD?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik wil geen langspeelplaat zijn, maar de opmerking die we maken, gaat inderdaad over de acties. Wat de VVD betreft houden we het beleid van de afgelopen jaren aan als het gaat over de bekostiging en de uiteindelijke prijzen van het openbaar vervoer.

De **voorzitter**:

Wilt u nog een tweede vraag stellen?

De heer **Van Baarle** (DENK):

Graag, voorzitter. Dat is inderdaad een heel ambtelijk verhaal in reactie op de specifieke acties die nu lopen.

De **voorzitter**:

Kan meneer De Groot zijn microfoon even uitzetten? Dank.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Maar de acties die nu lopen, zijn tijdelijk van aard. De vraag is of de acties die nu lopen, genoeg zijn om er ook in de toekomst voor te zorgen dat vervoersbedrijven de uitdagingen die ze door de coronacrisis hebben opgelopen, het hoofd kunnen bieden. Mijn vraag aan de VVD is: is de VVD bereid om uit te spreken dat hoe dan ook prijzen in het openbaar vervoer als gevolg van de uitdagingen die we nu met elkaar hebben niet mogen stijgen? Dat de kaartjes voor het openbaar vervoer voor de mensen in het land gewoon niet mogen stijgen? Want het is al duur genoeg. Ja of nee?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Meneer Van Baarle snapt natuurlijk dat ik daar geen keiharde uitspraak over ga doen in dit commissiedebat, want we moeten eerst nog maar eens zien hoe de nabije toekomst eruitziet. We moeten eerst nog maar zien hoe de transitieplannen eruitzien. Wat de VVD wel kan zeggen is dat wij er geen voorstander van zijn om lege treinen of lege bussen te laten rijden als dat niet nodig is. Wat ik daarmee bedoel te zeggen is dat wij snappen dat de vervoersbedrijven een opgave hebben om mee te bewegen met de actualiteit en dat wij er ook naar op zoek zijn wat dan wel de oplossingen zijn om het ov betaalbaar te houden vanuit de vervoerders zelf. Daar zullen we zeker kritisch op sturen, maar om nu hier in dit debat aan de VVD een uitspraak te vragen, ja of nee, daar doe ik vandaag niet aan mee.

De **voorzitter**:

Wilt u een tweede interruptie? Want dat wordt uw volgende interruptie als u dat wilt. Of wilt u die bewaren?

De heer **Van Baarle** (DENK):

De heer De Groot geeft aan: u snapt wel dat ik daar nu geen antwoord op kan geven. Nee, dat snap ik helemaal niet. Ik snap helemaal niet waarom u daar geen antwoord op kunt geven. Volgens mij waren verschillende fracties hier er heel duidelijk in wat ze willen, namelijk dat het ov betaalbaar moet blijven, dat het te duur is. Die hebben een toekomstvisie op wat een kaartje in Nederland moet kosten. Ik vraag aan de VVD: waar staat u? U weigert antwoord te geven en u komt met een technocratisch

verhaal. Ik weet dat Mark Rutte wel eens heeft gezegd dat visie een olifant is die het zicht ontnemt, maar ik zou u toch wat visie willen vragen. Bent u er dus voor om uit te spreken dat de prijzen in het openbaar vervoer in de toekomst niet mogen stijgen omdat mensen in Nederland het al lastig genoeg hebben in de crisis?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat ik de heer Van Baarle toch moet teleurstellen in dit commissie-debat. Natuurlijk moeten we zeker over de situatie heen kijken. U gaf net overigens in uw eigen bijdrage ook al aan wat er gebeurd is in de afgelopen tien jaar met de prijzen van het openbaar vervoer. Uiteindelijk is het aan de vervoerders zelf om te komen met oplossingen die werken. Als dat betekent dat ze mee moeten bewegen in omvang, in dienstverlening of in wat dan ook, ja, dan snap ik dat zij dat ook willen. We moeten ook niet vergeten dat we de ruimte moeten geven voor die bedrijven om te investeren, om te blijven investeren, in materieel en in allerlei andere zaken die belangrijk zijn om kwalitatief goed openbaar vervoer aan te bieden. Dat is gewoon de reden waarom ik hier vandaag niet kan zeggen: dat doen we absoluut niet meer. Ik weet niet of we dat wel waar kunnen maken. Dat we ervoor zullen gaan als VVD, dat we daar ook graag aan mee willen werken, is duidelijk. Maar een absolute garantie dat het niet gebeurt, kan ik hier vandaag niet geven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Wilt u nog een vervolgvraag stellen?

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ja, in laatste instantie. De heer De Groot geeft aan dat we dat vooral aan de vervoersbedrijven moeten overlaten. Ik denk dat dat een van de redenen is waarom het ook in de afgelopen tien jaar, waarin die prijzen met 40% zijn gestegen, 40% mis is gegaan. We hebben namelijk te veel losgelaten met elkaar en we hebben hier, in de Tweede Kamer en als regering, te weinig onze positie gebruikt om normerend op de treden en te zeggen wat wij willen, namelijk: wat is een acceptabele prijs voor een openbaarvervoerkaartje? Ik denk – dat is dan de conclusie van het debat – dat daar het ideologische verschil zit tussen de VVD aan de ene kant en DENK aan de andere kant. U bent voor het loslaten en het op zijn beloop laten, wij hebben een duidelijke voorkeur en een ideaal, namelijk een betaalbaar openbaar vervoer voor alle Nederlanders.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik ben het totaal niet met die visie eens van de heer Van Baarle. Wij hebben de afgelopen tien jaar ook gezien, en dat van hieruit gestimuleerd, dat de ov-bedrijven keihard hebben geïnvesteerd in ov, als het gaat om dienstregeling, extra vervoer, capaciteit en veiligheid. Het is natuurlijk wel iets wat we met elkaar in Nederland heel erg nodig hebben, om zo veel in het openbaar vervoer te reizen. Dus ja, of we er heel verschillend naar kijken weet ik niet, maar als het gaat om de vraag of we hier vandaag de prijs van het openbaar vervoer vast kunnen klikken, dan denk ik dat wel. Kan ik vervolgen, voorzitter?

De **voorzitter**:

De ene interruptie lukt de andere uit. De heer De Hoop van de PvdA wil ook nog interrumpen en daarna de heer Grinwis. Ik begin bij de heer De Hoop.

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

Ik kan de verbazing van de heer Van Baarle van DENK en de heer Alkaya van de SP heel goed begrijpen. Wij hebben het in dit debat gehad over vervoersarmoede en over de last die ov-bedrijven het afgelopen jaar

hebben gehad. Heeft de VVD-fractie gesproken met organisaties als OV-NL en met stadsbedrijven die het ov faciliteren? Die hebben aangegeven: wij hebben een à twee jaar nodig om weer op hetzelfde niveau te komen. U zegt net dat we niet met lege bussen moeten willen rijden. De ontwikkeling is nu eenmaal zo dat we langer die steun moeten bieden, want er zijn gewoon lege bussen, de eerstkomende tijden. Het kan toch niet zo zijn dat wij daarin gaan snijden? Het kan toch niet zo zijn dat de VVD dat wel wil doen met collectieve voorzieningen, maar dat het allemaal wél kan op het moment dat we geld geven aan bedrijven? Ik kan me niet voorstellen dat de VVD daar zo onverschillig in staat.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat ik mezelf dan verkeerd heb uitgedrukt over die lege bussen. Ik had het over de situatie als we weer verder zijn en als we uit de coronacrisis zijn. De VVD begrijpt heel goed – dat heb ik in het eerste deel van mijn bijdrage ook gezegd – dat die beschikbaarheidsvergoeding heel erg nodig is in deze tijd, en misschien nog wel langer nodig is na 2021. Ik pleit er hier voor dat we misschien al voor 1 juli goed gaan bekijken wat we gaan doen voor 2022. Ik stel de vraag aan de Staatssecretaris: als we de transitieplannen hebben en als we zicht hebben op hoe 2022 en 2023 eruitzien, laten we dan nog eens kijken wat nodig is. U hoort hier dus de VVD niet zeggen dat hulp niet nodig is en dat in de situatie waarin we nu met elkaar zitten lege treinen, legere treinen en legere bussen een probleem zijn. Maar in de eindsituatie moeten de ov-bedrijven wel gaan meebewegen met de collectieve situatie die we met elkaar hebben.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag van de heer De Hoop.

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

Ja, een korte vervolgvraag. Dan wil ik de heer De Groot en de VVD wel op het hart drukken dat juist die lege bussen rijden op de plekken waar gesneden zal worden. Dat zijn de regio's die al niet genoeg bereikbaar zijn. Daardoor zal vervoersarmoede alleen nog maar toenemen. Dat wil ik de VVD dus echt op het hart drukken. Laten we daar voorzichtig in zijn. Het is het geld op dit moment meer dan waard om al die ov-verbindingen overeind te houden.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik zou de heer De Hoop wel willen uitdagen. Als we voor die keuze staan waar we nu nog niet voor staan, laten we dan ook kijken wat er wel kan als het gaat om het openbaar vervoer. Het gaat immers misschien niet alleen maar om die bus die leeg rijdt, deels leeg rijdt of niet meer rendabel is. Het gaat dan ook over oplossingen die wel werken. Dat kan misschien een belbus of een beltaxi zijn. Het maakt niet uit welke oplossingen er zijn, maar laten we daar dan ook naar kijken. Want het zou toch fijn zijn dat we de gelden die de ov-bedrijven besteden aan openbaar vervoer zo goed mogelijk inzetten. Daar gaat het uiteindelijk om.

De **voorzitter**:

Ten slotte de vervolgvraag van de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Mijn vraag gaat niet over of de VVD structureel nou het goede voor heeft met het openbaar vervoer en of zij wel genoeg doet. Mijn vraag gaat over de toegevoegde waarde van de vraag die de heer De Groot net stelde. De verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding is immers op basis van nacalculatie. Als de verwachting van de heer De Groot dat het ov zich snel kan herstellen uitkomt, dan zal uiteindelijk minder beschikbaarheidsvergoeding worden uitgekeerd dan wanneer het inderdaad nog wat langer

duurt. Dus wat is nou precies de vraag van de heer De Groot aan de Staatssecretaris? Waar is hij naar op zoek?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik kan een heel eenvoudig antwoord geven: zicht op de transitieplannen en daarmee dus zicht op wat er nodig is aan beschikbaarheidsvergoeding.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Oké, maar de heer De Groot wekte ook bij mij de indruk dat hij het zo beperkt mogelijk probeerde te houden: als er dan structureel negatieve gevolgen zijn voor het ov, dan zij dat maar zo; we moeten geen belastingeuro te veel uitgeven. Die laatste zorg, dat je geen belastingeuro te veel wilt uitgeven, zit toch in de heel slimme manier waarop de beschikbaarheidsvergoeding door de Staatssecretaris is verlengd? Daar zit toch geen risico in dat er geld verspild wordt? In die zin snapte ik de vraag dus niet. Als hij wat meer feitelijke informatie wil, dan ben ik daar natuurlijk ook benieuwd naar, maar ik krijg hier graag nog een reactie op.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik denk dat de heer Grinwis het bij het juiste eind heeft. Die slimme manier van omgaan met die beschikbaarheidsvergoeding zit er al in. De VVD wil slimme transitieplannen, zodat de ov-bedrijven erbovenop komen, we goed zicht hebben op hoe zij dat doen en zodat uiteindelijk daarmee natuurlijk niet te veel belastinggeld wordt betaald. Wij willen ook terug naar een goed en volwaardig werkend ov. Daar zijn slimme transitieplannen voor nodig, die we graag bespreken met elkaar.

De **voorzitter**:

Dit lokt dan ook weer een interruptie uit van het CDA. Dat kan natuurlijk niet achterblijven.

De heer **Geurts** (CDA):

Nou, ik was echt van plan om achter te blijven, maar hoe meer antwoorden er komen, hoe moeilijker het voor mij wordt om het te begrijpen. Begrijp ik nou goed dat de VVD zegt: er moeten slimme transitieplannen komen, en als dat tot gevolg heeft dat in dunbevolkte gebieden buslijnen moeten verdwijnen, zijn we daarvoor?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank voor deze vraag, meneer Geurts. Nee, het hangt allemaal met elkaar samen. Wat wij graag zien, is dat de openbaarvervoersector mee gaat bewegen met de situatie. De VVD stelt niet voor dat het ov afgeschaald wordt in allerlei regio's, op welke manier dan ook. Maar als in een transitieplan staat dat een bepaalde lijn of een bepaalde dienst niet meer rendabel is, dan moeten we samen kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat er wel ov beschikbaar blijft in die regio. Dat gaf ik ook al aan in antwoord op de vraag van de heer De Hoop. En daarna volgt de vraag: wat kost dat dan? Het gaat dus om de volgorde der dingen. Het gaat om goede transitieplannen waar innovatie in zit, waarbij we er goed naar kijken hoe wij dat ov goed kunnen blijven bedienen. Daar staat de VVD voor.

De heer **Geurts** (CDA):

Dan begin ik het toch wel goed samen te vatten. Dat deed ik ook al in mijn eerste vraag. En dan slaat de schrik mij toch wel om het hart, want in de regio en op het platteland hebben we echt alle vervoersbewegingen nodig om dat ook in de benen te houden. Het kan niet zo zijn dat door de coronacrisis buslijnen die het al wat moeilijker hadden, nu in één keer verdwijnen als daar totaal geen alternatief tegenover staat van een deelauto, een deeltaxi, taxi's die door vrijwilligers worden bemand of

weet ik wat je allemaal nog kunt bedenken. Maar het kan niet zo zijn dat de deur van de bus al dichtgaat, dat er een periode helemaal niks gebeurt en dat er dan pas gekeken zal worden hoe we dat gebied nog bereikbaar kunnen maken. Als dit echt de inzet van de VVD is, als zij de tegenstellingen tussen het platteland en het stedelijk gebied op die manier wil creëren, dan moet de VVD op deze lijn doorgaan. Ik ben echt geschrokken.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik snap de schrik van de heer Geurts niet zo, want volgens mij zeggen we hetzelfde. Alleen, waar de VVD wel voor gaat, is dat die transitieplannen heel helder zijn over hoe dat pad eruitziet. Wij zeggen helemaal niet dat een lege bus weg moet en dat er dan niks voor in de plaats komt. Nee, voordat die lege bus weggaat, komt er een oplossing. Dat is wat ik in mijn bijdrage zeg. Dus in die zin zitten wij op dezelfde lijn als wat de heer Geurts daarover aangeeft.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de heer De Groot zijn betoog. Hij heeft nog ongeveer een minuut.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter. Ik zal het verder kort houden. Ik was al begonnen over de pilots met de reisverboden. De VVD is blij dat deze pilots nu echt gaan starten. Reizigers die zich ernstig misdragen in het ov, horen daar niet thuis. Er wordt maar gesproken over een tweetal lijnen. Waarom is de pilot niet breder getrokken? Wat de VVD betreft zijn twee lijnen erg weinig. Zijn er inmiddels meer vervoerders die interesse hebben in een dergelijke pilot? Wanneer kan de Kamer de resultaten van deze pilot in Oost-Nederland verwachten?

Ten slotte vraag ik naar de stand van zaken met betrekking tot een tweetal moties. Dat betreft allereerst de motie-Van der Graaf/Ziengs over het plan voor de korte termijn om de verbinding naar Noord-Nederland per bestaand spoor te versnellen. Kan de Staatssecretaris daar al iets meer over zeggen? Voorts noem ik de motie-Dijkstra over de verbinding Amsterdam-Groningen-Scandinavië, met eventueel een toevoeging van Hamburg.

Voorzitter. Dat was het. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dit was de laatste spreker namens de Kamer. Voordat we verdergaan met de eerste termijn van de Staatssecretaris, gaan we even schorsen. Ik hoor dat de Staatssecretaris een kwartiertje schorsing wil. Dan gaan we om 15.50 uur verder.

De vergadering wordt van 15.33 uur tot 15.57 uur geschorst.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris is inmiddels gearriveerd. We danken haar voor de gelegenheid om even met elkaar bij te praten. Dat is dan gelukt. Wij gaan nu beginnen met de eerste termijn van de kant van de Staatssecretaris. Ik geef haar het woord.

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

Voorzitter. Het is heel mooi om hier weer terug te zijn. Ik zie een aantal hele bekende gezichten, soms uit mijn eigen periode als Kamerlid, maar ook een aantal hele nieuwe gezichten. Eén ding bindt ons allemaal: een passie voor het openbaar vervoer. Ik vond het prachtig om dat in uw aller inbreng te horen. We hebben ook ontzettend veel te doen. Eén ding dat inderdaad niet wijzigt, is dat na zo'n eerste termijn altijd weer blijkt dat er

meer vragen te beantwoorden zijn dan qua voorbereidingstijd was ingeschat. Het is ook nu weer een heel pakketje.

Voorzitter. Ik heb mijn spreektekst ingedeeld in een paar blokjes. Dan weet u wanneer ik ongeveer welke vragen ga beantwoorden. Ik wilde eigenlijk starten met een korte algemene inleiding. Vervolgens kom ik bij BVOV en transitie, waar veel vragen over zijn gesteld. Ook zijn er een heel aantal vragen gesteld over het Toekomstbeeld OV 2040. Tot slot een aantal kleinere zaken die ik wil samenvoegen in het blokje overig. Daar zitten bijvoorbeeld sociale veiligheid, toegankelijkheid en, zeker ook, taxi in.

De voorzitter:

Dat is dan helder voor ons. Ook wil ik even afspreken dat wij vier interrupties mogen plegen. Een vervolgvraag geldt ook als interruptie. Wij kunnen dus viermaal een vraag stellen. Ik stel vast dat dat akkoord is.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De gemene deler in uw verschillende inbrengen is uw hart voor het ov. Ook hoorde ik bij velen van u de wens om daar extra geld voor uit te geven. Of het nou gaat over een lijn naar Hamburg of vervoersarmoede: ik hoop dat uiteraard van harte na de formatie terug te zien in de budgetten, want u refereerde er zelf aan dat u het budgetrecht heeft en er samen voor kunt zorgen dat er voldoende geld is voor alle mooie ideeën en plannen die er zijn. Maar zelfs wanneer er, zoals in de afgelopen periode, extra geld bij komt voor het openbaar vervoer – het kabinet trok zo’n 2 miljard extra uit voor infrastructuur – dan nog zullen er keuzes nodig blijven. Want de opgaven zijn echt heel groot en de lijst met wensen is zo mogelijk nog langer. Die dingen bij elkaar brengen zal ook in de komende jaren een kwestie zijn van het soms maken van keuzes. Daarom is het heel goed dat we hier het debat voeren, zodat we met elkaar eerlijk zijn over de keuzes die er te maken zijn. Dan begrijpen mensen ook waarom sommige dingen, ondanks dat ze zeer gewild zijn, misschien nog niet meteen kunnen en waarom er soms prioriteit aan bepaalde zaken wordt gegeven. Het is onderdeel van ons werk en onze verantwoordelijkheid om dat uit te leggen.

Voorzitter. Gelet op de uitdagingen van de afgelopen periode maar ook voor de komende periode zijn er twee belangrijke zaken. Allereerst alle complimenten aan de medewerkers in het ov. Zij, maar ook uw Kamer, hebben er echt keihard voor gewerkt om het ov in de coronaperiode in de lucht te houden. Dat hebben we met elkaar gedaan gedurende het afgelopen jaar met een zeer grote terugval in reizigers. Ook hiervoor geldt het budgetrecht van de Kamer, en zij heeft dat geld ook beschikbaar gesteld. Zonder dat extra geld hadden we het niet kunnen doen. Dat is belangrijk voor de mensen die werken in de cruciale sectoren en anderzijds zorgt het ervoor dat het openbaar vervoer straks geen bottleneck is bij het heropenen van onze maatschappij. Ook is het ontzettend belangrijk gelet op de grote groei van het aantal reizigers dat we ook in de toekomst verwachten. Als ik mijn beleid van de afgelopen jaren in de context van corona moet samenvatten, dan is het steeds een kwestie geweest van «penny wise, pound foolish»-oplossingen: niet nu iets schrappen waardoor je een klein beetje geld bespaart, waarmee je de problemen voor de toekomst veel groter maakt. We moeten het openbaar vervoer, die ontzettend belangrijke publieke sector, door deze dip heen halen.

Op 9 april heb ik uw Kamer geïnformeerd over het verlengen van de beschikbaarheidsvergoeding aan de ov-bedrijven voor heel 2021. We komen daar later nog over te spreken, maar daarbij gaat het er natuurlijk om dat we ons zorgvuldig opgebouwde ov-stelsel op peil willen houden. We helpen de ov-bedrijven door deze moeilijke tijd heen en willen ook perspectief bieden. Het is ook een sector waarin we dat perspectief echt met enig vooruitzicht nodig hebben, omdat het een sector is waarin

dienstregelingen, roosters, materieel, personeel, al die zaken, veel tijd vragen. We moeten dus ook echt tijdig beslissen om hun voldoende duidelijkheid te kunnen geven. «Op peil» wil niet zeggen dat er niet een keer een spitsbus af kon, maar wel dat we ervoor hebben gezorgd dat er geen echt structurele verschraving van het openbaar vervoer plaatsvond. De heer Geurts had zorgen over het landelijk gebied. Daar is het soms al heel schraal. Als je dan de laatste bus ook nog weghaalt, valt het openbaar vervoer eigenlijk de facto helemaal weg, omdat het dan geen betrouwbare factor meer is, geen betrouwbare vervoersmodaliteit waarmee je rekening gaat houden in je dagelijkse vervoer. Het is ontzettend belangrijk dat we dat hebben kunnen doen.

Er is ook perspectief, want sinds vandaag is het reisadvies van het ov alleen voor noodzakelijke reizen eraf gehaald. Dat biedt weer meer ruimte voor mensen om gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer. In het openbaar vervoer is het houden van 1,5 meter afstand niet verplicht. Daarom was het ook de eerste sector waarin het mondkapje gebruikt kon worden. Ik zeg het vandaag toch nog maar graag een keer: alle stoelen mogen bezet worden. Er mag dus iemand naast je komen zitten in de trein. Dat mag allemaal.

Het KiM verwacht dat het drukteniveau over twee tot vijf jaar weer op het niveau zit van 2019, vóór de corona-uitbraak. Die tijdstermijn heeft alles te maken met de vraag of we snel of minder snel terug groeien. Daarna neemt het gebruik, op basis van de verwachtingen uit de integrale mobiliteitsanalyse die uw Kamer binnenkort ontvangt, weer met tientallen procenten toe. Vóór de coronacrisis zat ik hier met uw voorgangers regelmatig in discussies over hoe we toch de enorme reizigersgroei opgevangen krijgen. Die ontwikkelingen zien we nu door de ooggharen alweer aankomen. Laten we dus ook deze tijd benutten om te proberen het openbaarvervoerssysteem – het klinkt raar om dat te zeggen over een trein, maar deze sector is toch een soort olietanker – weer bij te sturen. Want dat heb je niet zomaar gedaan; niet als je te veel hebt, maar ook niet als je te weinig hebt.

We kijken onder andere naar de economie, de ontwikkeling van de demografie en de beoogde realisatie van nieuwe woningen, waaraan de heer Boulakjar terecht refereerde. We hopen dat er een stevige groei van de woningbouw aankomt, waar ook een stevige groei van de bevolking bij zit. Dat betekent wat voor alle vervoersmodaliteiten. Dat zal veel betekenen voor de weg. Het zal ook veel moeten betekenen voor de fiets en het openbaar vervoer, als we dat allemaal willen opvangen. Dit gaat allemaal niet vanzelf goed in de periode tussen nu en dan. Daarom werken we samen met de openbaarvervoerspartijen al aan een regeling voor 2022. We doen dat steeds vanuit een soort vangnetprincipe. We willen niet onnodig te veel geld van de belastingbetaler erin stoppen, maar ook niet te weinig, want daardoor zou je weer in een situatie van penny wise, pound foolish terecht komen. Het gesprek over de balans daarin voeren we in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Daarin spreek ik met alle partijen over wat er nodig is. Dat gaat onder andere om de decentrale partijen – de decentrale overheden, zoals de provincies, en de decentrale vervoerders – maar ook de NS. Ik verwacht uw Kamer voor de zomer van 2021 daarover nader te kunnen informeren.

Voor de lange termijn werken we ook nog samen met elkaar in de context van het Toekomstbeeld OV 2040. Wat er over de coronacrisis heen nog meer nodig is, de grote uitdagingen die we voor ons zien en de projecten die daarbij horen, staan in het Toekomstbeeld OV. Ik zal verschillende specifieke vragen die u daarover heeft gesteld beantwoorden in de blokjes, maar dit was even een schets.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

De Staatssecretaris laat met deze schets eigenlijk zien dat we structureel enorme capaciteitsproblemen hebben in het ov-systeem. Dat zijn er veel meer, en ze zijn veel omvangrijker, dan in het wegsysteem, waar je met beprijzing een heel groot deel van de capaciteitsproblemen kunt oplossen. In hoeverre hebben de inzichten over de grenzen van de capaciteit impact op de besluitvorming, dus bij de voorbereiding op besluiten die de komende jaren op de rol staan over het aanwenden van geld of het uitbreiden van het geld in het Mobiliteitsfonds?

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

Een grote ommezwaai die we in het afgelopen jaar hebben gemaakt, is dat we zijn gegaan van een Infrastructuurfonds met aparte potjes voor wegen, spoor en vaarwegen – daarin was er geen potje voor de fiets, zeg ik er toch ook maar bij als Staatssecretaris ook een beetje voor de fiets – naar een Mobiliteitsfonds. We hebben met elkaar geconstateerd dat je niet altijd kunt redeneren vanuit de modaliteit, maar dat je eigenlijk naar het vervoervraagstuk moet kijken. Elk vervoervraagstuk vraagt soms echt om een andere oplossing, bijvoorbeeld omdat je midden in de Randstof of juist in een meer landelijke regio zit. Je wilt ook dat je niet langer redeneert vanuit «hoeveel geld heb ik voor spoor, voor wegen of voor vaarwegen?» wanneer je eigenlijk een fietsoplossing wilt, maar ook niet vanuit «het geld voor de vaarwegen is op, dus deze grote problemen met bijvoorbeeld bruggen kunnen niet worden aangepakt» wanneer zich daar heel nadrukkelijk een probleem voordoet.

We hebben dus met elkaar gekozen voor de omvorming naar een Mobiliteitsfonds. Dat betekent dat we straks op basis van de behoefte zullen gaan prioriteren en dan zullen kijken welke vervoersmodaliteiten voor de beste oplossing zorgen. Dat zal vaak een combinatie zijn van verschillende modaliteiten. Dan zijn we wat dat betreft niet langer beperkt door de budgetten die aan specifieke wegen, spoor- of vaarwegen zijn toegewezen.

De **voorzitter**:

We zijn nog in het blokje algemeen. Zou ik de Staatssecretaris mogen vragen om even een seintje te geven als we het blokje hebben afgerond? Wilt u nog een vervolgvraag stellen, meneer Grinwis?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank aan de Staatssecretaris, dit is helder. De enige vervolgvraag die ik eigenlijk nog heb – misschien is die wat politiek, maar ja, we zitten hier in een politiek debat – is: welke rol speelt beprijzing in die overweging? Want uiteindelijk is het vaak een samenhangende oplossing en moet je niet denken in één modaliteit, maar in een combinatie. Je moet ook woningbouw een beetje concentreren, et cetera. Maar uiteindelijk is het ook een samenhang tussen verschillende manieren van infrastructuur aanleggen, beprizen en ruimtelijke ordening. Het is toch een samenspel. Hoe speelt dat een rol in de besluitvorming en in de uiteindelijke uitvoering van het Toekomstbeeld OV?

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

De heer Grinwis zegt terecht dat uiteindelijk allerlei factoren van invloed zijn op de analyse van waar je je mobiliteitsgeld in moet steken. We hebben de jaarlijkse gesprekken over de besteding van het budget. Die voeren we ook in de context van wat we dan de «MIRT-gesprekken» noemen. Daar zijn ruimte en transport ook heel nadrukkelijk aan elkaar verbonden. Er worden voor alle regio's gebiedsagenda's opgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met niet alleen woningbouw en mobiliteit, maar ook met bijvoorbeeld klimaatadaptatie. Op die manier wordt gekeken wat de integrale opgave is die we in deze regio hebben.

Als we veel gaan bijbouwen, moeten er ook transportmogelijkheden bij, want mensen willen graag een huis, maar ze willen er ook graag kunnen komen en er weer weg kunnen. Dus je bent er niet met een huis alleen. De vraag naar beprijzing is er natuurlijk een die heel erg bepalend kan zijn voor de mate waarin er vraag is naar een bepaalde mobiliteit. Echter, die politieke beslissing nemen we niet vanuit het mobiliteitsdebat, maar het is wel een politieke beslissing die heel erg nadrukkelijk invloed heeft op de keuzes die er de komende jaren gemaakt kunnen worden. Dan zou ik nu naar het eerste blokje gaan. Dat gaat over BVOV en transitie.

De voorzitter:

Ja, maar zo te zien heeft de heer Alkaya een vraag die aansluit bij het voorgaande.

De heer Alkaya (SP):

Ja, en ook een beetje ter voorbereiding op het volgende blok van de Staatssecretaris, want ik begrijp het nog niet helemaal. Zij geeft aan op zoek te zijn naar een balans, maar die beschikbaarheidsvergoeding is toch juist zo vormgegeven dat die meeademt? Die zoekt vanzelf naar een balans. Dus wat is dan de zoektocht waar zij nu mee bezig is en waarvoor ze ons warm probeert te maken door te zeggen dat we er voor de zomer meer informatie over krijgen? Want juist een aantal van die steunmaatregelen zijn zo vormgegeven – dat hebben wij als Socialistische Partij gesteund – dat ze meeademen met de behoefte. Dus wat is die zoektocht precies?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is een heel terechte vraag. We hebben inderdaad de beschikbaarheidsvergoeding. Die gold voor vorig jaar en die geldt voor dit jaar, tot het einde van 2021, als de Kamer met de begroting instemt. Die ademt mee. Daar zit een percentage in van 93% of 95% om recht te doen aan de verschillende financiële uitgangspunten van verschillende bedrijven, waarbij er dus wordt gekeken wat zo'n bedrijf nodig heeft. Als het 95% nodig heeft om die dienstverlening op peil te kunnen houden, dan kan het aanspraak maken op 95%. Wanneer die dienstverlening op peil kan worden gehouden met die 93%, vanuit het zorgvuldig omgaan met belastinggeld, hebben we gezegd: dan is er die 93%.

Maar dat betekent dus dat je van elke euro die je als bedrijf uitgeeft maar 93 of 95 cent terugkrijgt. Als je meer reizigers krijgt, krijg je niet al die inkomsten zelf. Dus voor één jaar hebben we aan de ov-bedrijven, net als aan eigenlijk alle getroffen partijen in de coronacrisis, gevraagd om een eigen bijdrage te leveren. Echter, gezien de situatie en de marges in de ov-sector, zagen we dat het eigenlijk niet reëel was om het jaar daarna op dezelfde manier weer dezelfde bijdrage te vragen aan deze ov-partijen, gezien het feit dat we de dienstverlening op peil wilden houden. Toen is er gezegd: we bieden hun de mogelijkheid om te zoeken naar efficiencymaatregelen. Nogmaals, dat gaat dus niet verder dan die 5% tot 7%, maar dat mogen ze dan gebruiken om zelf op maximaal break-even uit te komen. Dus ze mogen geen winst maken, want ze krijgen een grote mate van belastinggeld. Er wordt ook op gecontroleerd – dat is een van de vragen in de accountantsverklaring – of er geen dividenduitkering plaatsvindt. Maar je mag wel geld besparen, bijvoorbeeld door het schrappen van een spitsrein die nu niet nodig is, en zo die laatste vijf tot zeven cent per euro inlopen. Voor 2022 willen we opnieuw kijken hoe je zorgt dat er aan de ene kant een vangnet is, maar dat er aan de andere kant ook een prikkel wordt ingebouwd die het voor bedrijven laat lonen om steeds meer op eigen benen te gaan staan. Dat doen we steeds vanuit het beeld dat het een optelsom is van het rijksvangnet, de positie van decentrale overheden, die natuurlijk ook een belangrijke speler zijn in

dezen, en wat de vervoersbedrijven zelf kunnen doen. Zo komen we tot een pakket dat hen voor volgend jaar moet helpen om steeds meer op eigen benen te staan en de steun vanuit belastinggeld steeds meer af te bouwen, maar het moet ook gepaard gaan met een terugkeer van de reizigers. Dan past dus het instrument waarbij alle reizigersinkomsten terugvloeien naar de Staat, niet meer zo naadloos als dat voor het eerste jaar paste.

Dat is de zoektocht waarin we zitten richting de zomer. We hebben heel constructieve gesprekken met alle partijen daarover. De transitieplannen, waarin ze zelf aangeven wat ze wel of niet denken te kunnen met het op peil houden van hun dienstverlening, spelen daarin ook een belangrijke rol. We verkennen met elkaar: hoe komen we slim door deze crisis heen?

De voorzitter:

De Kamer krijgt dus voor de zomer een brief hierover van de Staatssecretaris. Heeft u een vervolgvraag, meneer Alkaya? Nee? De Staatssecretaris vervolgt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik denk dat ik misschien ook al een deel van de andere vragen in het blokje BVOV en transitieplannen heb beantwoord, maar ik zal even netjes door alle blaadjes heen gaan om te kijken. De introductie heb ik in belangrijke mate gedaan. Misschien is ook nog heel erg belangrijk dat we alles wat wij doen, steeds moeten doen binnen een context van Europese staatssteun. Die stelt ook nog weer bepaalde voorwaarden en grenzen aan wat we mogen en kunnen doen. Zo is een van de grenzen dat het instrument dat we nu hebben ingezet, maximaal tot najaar 2022 op deze manier gebruikt mag worden. We moeten dus, ook vanuit de Europese regelgeving daartoe gedwongen, nadenken over een opvolger. Maar nogmaals, we doen dat in goed en constructief overleg met de vervoerders zelf. We houden daarbij rekening met de verschillen. Sommige bedrijven, bijvoorbeeld in de regio, hebben een provincie die de opbrengstverantwoordelijkheid heeft overgenomen, maar andere zijn zeer afhankelijk van toeristen en hebben weer een hele andere verdeling tussen infra en materieel. Kortom, we proberen met al die zaken rekening te houden.

Ik verwacht dus voor 1 juli nadere afspraken te maken met de sector over de transitie. De transitieplannen vormen daarvoor input. Dat was een vraag van de heer Geurts, maar ook van de VVD en van D66; eigenlijk heeft u daar bijna allemaal naar gevraagd. We zullen u voor de zomer daarover informeren, langs de lijnen die ik net schetste. Ik zeg dan ook maar even dat we natuurlijk nooit vanuit het Rijk kunnen garanderen dat er nooit ergens één buslijn geschrapt wordt. Dat is altijd een afweging in de regionale concessies, tussen de regionale concessieverlener en de regionale concessienemer. Als dat een normaal onderdeel is van een normaal proces, dan is dat prima. Dat is ook een afweging in de lokale verantwoordelijkheid. Maar het moet niet zo zijn dat we een verschraving krijgen vanwege de coronacrisis. Daarover ben ik met de vervoerpartijen in gesprek, waarbij we ook kijken naar 2022.

Er is gevraagd of het niet duurder wordt. Vanuit de BVOV zou er in principe geen prikkel moeten zijn om de kaartjes duurder te maken vanwege de coronacrisis. Dat is afgelopen anderhalf jaar ook niet gebeurd.

Zijn we bereid om hem te verlengen? We zijn in gesprek, maar we zoeken eigenlijk ook naar een verbetering, gezien het feit dat we naar een nieuwe fase gaan. We willen een vangnet dat aansluit bij de nieuwe fase.

Over de dividenduitbetalingen was er een vraag van het CDA. Uiteindelijk wordt de BVOV op basis van nacalculatie gedaan. Volgens mij was het de heer Grinwis die daaraan refereerde. Er wordt ook een accountantsver-

klaring gevraagd. Daarbij wordt dus ook gecontroleerd of er geen dividenduitbetaling heeft plaatsgevonden.

Dan was er een vraag van de heer Alkaya over de fiscale regeling voor de onbelaste reiskostenvergoeding. Die is door de Staatssecretaris van Financiën een aantal malen verlengd. Ik ben met mijn collega in overleg over hoe we omgaan met deze regeling na 1 juli, in het perspectief dat er vanaf de zomer hopelijk weer meer reizigers en ook meer zakelijke reizigers in het ov terugkeren. Ook hier houden we de vinger in de pols. We zijn daarover in overleg.

De rol van marktwerking is, denk ik, een zeer politieke discussie, waar partijen heel verschillend over denken. Wat ik in ieder geval heel erg mooi vind om te zien, is dat dat we nu in deze coronacrisis, of je nou een partij bent die is inbesteed, een partij vanuit het buitenland die een mooie concessie heeft verworven op de Nederlandse markt of een staatsbedrijf, vooral met elkaar bezig zijn om dat openbaar vervoer op peil te houden. Over de toekomst van het hoofdrailnet gaan we nog uitgebreid met elkaar spreken in het commissiedebat Spoor. Ik heb het voorstel aan de Tweede Kamer gedaan om voor de volgende periode de hoofdrailnetconcessie weer te gunnen aan de NS.

De heer De Groot vroeg of de besluitvorming in oktober kan in plaats van in juli. Ik gaf net een beetje aan dat het een olietanker is. Het is dus echt belangrijk dat we voor de zomer die duidelijkheid bieden. Er was ook nog een vraag over de kaartjes of de prijsstunt. We hebben er natuurlijk allemaal belang bij dat de reizigers terugkomen in het openbaar vervoer. Wanneer ik dit soort dingen met de partijen bespreek, is mijn inzet dat het onder de streep iets oplevert of er in ieder geval niet ten koste van gaat. Maar we zitten natuurlijk in een transitiefase waarin we er ook met elkaar voor willen zorgen dat mensen terugkomen naar het ov. Ik heb ook begrip voor de balans die de heer De Groot daarin vraagt, dus de inzet is dat het onder de streep een verbetering oplevert.

De heer Alkaya vroeg nog naar de 100%-vergoeding. Ik heb aangegeven waarom we daarop uit zijn gekomen en hoe we zorgen dat een break-even mogelijk is, want je kunt natuurlijk niet eindeloos van bedrijven vragen om maar een eigen bijdrage te leveren. Helaas hebben we eigenlijk alle partijen in deze coronacrisis moeten vragen om ook een bijdrage te doen. De aanbesteding op de Valleilijn. Heel terecht. Daar hebben we zeker aandacht voor. De aanbestedingen lopen natuurlijk periodiek af en al die jaren geleden was natuurlijk niet voorzien dat we nu midden in een coronacrisis zouden zitten. Tegelijkertijd wil je ook voorkomen dat alle concessies tegelijkertijd weer op de markt komen. Dat is een gesprek, zo zeg ik nadrukkelijk, dat we niet met de bedrijven voeren, maar wel met de decentrale overheden. We kunnen natuurlijk geen afspraken gaan maken met bedrijven over aanbestedingen, maar we spreken daar zeker over. Het CROW voert hier een onderzoek naar uit en zal komen met een handreiking voor concessieverleners. Dat gaan we binnenkort weer verder met elkaar bespreken. De problematiek staat dus zeker op de agenda en er wordt met elkaar in goede harmonie tussen Rijk en regio aan gewerkt. Dan het verzoek van de heer Alkaya om het ov gratis te maken. Dat valt misschien een beetje buiten de BVOV, maar meer in algemene zin. Dat schijnt 200 miljoen te kosten voor doelgroepen in het stad- en streekvervoer. De tariefbevoegdheid voor het stad- en streekvervoer ligt bij de decentrale overheden. Die zouden daarover kunnen besluiten. Het is niet aan mij om in te grijpen in die decentrale bevoegdheid. Ik begon mijn introductie met dat er heel veel dingen zijn die we graag met elkaar zouden willen. Dat blijkt soms ook het maken van keuzes in schaarste te zijn. Daaraan gelinkt misschien: ik denk dat die vraag voortkwam uit een zorg over vervoersarmoede. Dat is een vraag en ook een punt dat door een aantal van u is gemaakt. De heer De Hoop refereerde daaraan, maar ook anderen.

Een aantal van u zei in uw inbreng dat we concrete maatregelen zouden kunnen nemen, maar een aantal van u zei ook dat het eigenlijk goed zou zijn om het eerst goed in beeld te krijgen. Ik denk dat dat inderdaad de goede volgorde is en dat het ook echt van belang is om het eens goed in beeld te krijgen. We hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek gevraagd om een indicator voor vervoersarmoede te ontwikkelen en die komt aan het eind van dit jaar. Ik zou eigenlijk willen voorstellen om dat werk af te wachten, want dan hebben we ook de feiten op een rij. Dan kunnen we het met elkaar bekijken. Misschien is vervoersarmoede specifiek soms echt een sleutel tot het oplossen van de bredere armoedeproblematiek. Dat is waar de heer De Hoop aan refereerde in zijn voorbeeld: wat nou als je met de trein naar een sollicitatiegesprek zou moeten? Dat zou een sleutel kunnen zijn tot een uitweg uit die armoede. Misschien is het breder. Ik denk dat het goed is om dat met elkaar te bespreken en die feiten te benutten, misschien ook in de context van andere debatten. Een reactie op die onderzoeken zullen we zeker met de Kamer delen, eventueel samen met andere bewindspersonen die daarvoor relevant zijn. Dit was het einde van mijn blokje BVOV, transitie en vervoersarmoede.

De voorzitter:

Ik had al een interruptie van meneer Grinwis staan. We gaan even iedereen langs om te kijken of er interrupties zijn. Eerst de heer Grinwis, die aan mijn linkerkant zit.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Even over de Valleilijn. Zegt de Staatssecretaris met haar antwoord: ik als stelselverantwoordelijke zal er in ieder geval op toezien dat er geen gat valt? De concessie wordt dus verlengd met een noodconcessie. Zegt zij: als het onverhoopt langer duurt dan die twee jaar waarin die noodconcessie voor de Valleilijn loopt, zal ik er in ieder geval op toezien dat er geen gat valt en dat de treinen niet in één keer stoppen met rijden daar? Is dat wat de Staatssecretaris zojuist eigenlijk zei?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Met het risico dat ik mijzelf een bevoegdheid toe-eigen die ik niet heb: het moet wel de intentie zijn om dat echt niet te laten gebeuren. Ik denk dat we daarvoor alles op alles moeten zetten met elkaar, ieder vanuit zijn eigen formele bevoegdheid. Het kan natuurlijk niet waar zijn dat de Valleilijn er in een keer niet meer zou zijn, dus laten we vooral alle opties die eventueel nodig zijn om dat te voorkomen, echt tijdig bespreken. Dat zal ik ook zeker doen.

De voorzitter:

Ik zie dat meneer Grinwis tevreden is met het antwoord. Dan ga ik even verder. O, meneer Geurts heeft daarop nog een vervolgvraag.

De heer Geurts (CDA):

Ik heb eigenlijk nog twee vragen over dit blokje, maar zeker ook hierover. Die noodconcessie duurt twee jaar, dus tot augustus volgend jaar, zo heb ik snel uitgerekend. Is het dan toch niet verstandig om nu al een proces in gang te zetten, zodat je een vangnet hebt – ik noem het een generieke landelijke maatregel – voor «als-dan»? Als daar wetgeving voor nodig is, duurt dat ook geruime tijd. We moeten er niet volgend jaar rond de zomer achter komen dat we nog geen vangnet hebben geregeld. De concrete vraag is dus of de Staatssecretaris niet nu alvast met een noodmaatregel, noodwetgeving of weet ik wat aan de slag moet om dat niet te laten gebeuren.

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

Dan zou ik bijna aan de heer Geurts vragen aan welke specifieke landelijke noodmaatregel hij dan zou denken. Ik snap dat de essentie van zijn vraag is: laten we zorgen dat we niet, op het moment dat we erachter komen dat dit niet werkt, te laat zijn met het voorbereiden van een plan B, als dat noodzakelijk zou zijn. In die zin neem ik de handschoen graag op. Dat zijn ook de gesprekken die we voeren in het NOVB: hoe zorgen we er bijvoorbeeld voor dat we een beetje meer spreiding van alle verschillende concessies krijgen? Want nu hebben we het over de Valleilijn, maar er komen verschillende concessies aan, en je wilt nergens in Nederland dat er een gat valt. Als we daarbij met elkaar moeten nadenken over wat voor soort plan B we moeten ontwikkelen en welke wetgeving er eventueel nog voor nodig is, dan gaan we daar tijdig mee starten; daar gaan we absoluut naar kijken. Ik zeg het nu even uit mijn hoofd, want ik voer niet al die gesprekken persoonlijk, maar het is echt de insteek om met elkaar voor een oplossing te zorgen. Daar zijn we volop mee aan de slag. Ik zie dit als een onderstreping van de urgentie en ik zie de bereidheid van de heer Geurts om, mocht er iets voor nodig zijn in termen van wetgeving, daar als Kamer snel mee aan de slag te gaan, dus dank daarvoor.

De **voorzitter**:

De heer Geurts, voor zijn tweede vraag.

De heer **Geurts** (CDA):

Dank. Ik heb nog een andere vraag bij dit blokje. De Staatssecretaris gaf aan dat er allerlei partijen betrokken zijn bij het beoordelen van de transitieplannen, maar ik miste een hele belangrijke: de reizigersvereniging Rover. Wordt zij ook betrokken bij de transitieplannen, zodat zij kan kijken wat het voor de reizigers voor consequenties heeft?

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

We hebben het hier wel over een getrapte verantwoordelijkheid. De decentrale overheden zijn zelf de concessieverleners voor de regionale concessie, dus als zij daarin wijzigingen aanbrengen, dan is er natuurlijk ook altijd een gesprek met de reizigersorganisatie. We doen dat zelf ook voor de NS, wanneer het daarover gaat, maar in algemene zin doen we dit natuurlijk allemaal voor de reiziger. Ik vind het dus heel belangrijk om de reizigersorganisatie er goed bij te betrekken. Dat zal soms misschien keuzes vragen, maar ook dan is het belangrijk om dat goed met de reizigers te bespreken. We zullen Rover er dus zeker bij betrekken.

De **voorzitter**:

Ik ga eerst naar mijn rechterzijde, en dan kom ik uiteindelijk bij u, meneer De Hoop. Nu eerst de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dit is toch wel het belangrijkste punt van dit debat: de beschikbaarheidsvergoeding, waarin blijkbaar een efficiëntieprikkel zit. Dat is de gedachte achter die 5% tot 7% die de vervoerders zelf moeten inbrengen, dat is de reden dat die beschikbaarheidsvergoeding geen 100% is. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: waar moet dat idealiter vandaan komen? Wat is het doel daarachter? Zij begon haar toespraak met complimenten aan de medewerkers in het openbaar vervoer, maar is het dan de bedoeling dat er medewerkers ontslagen worden? Verschraling mag ook niet plaatsvinden. Heeft de Staatssecretaris zicht op wat er nu in de praktijk gebeurt? Volgens mij moeten de vervoerders zich nu in de schulden steken. Waar moet die 5% tot 7% idealiter vandaan komen? Wat is het doel daarvan?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij hebben we dat in eerdere debatten als randvoorwaarde aangegeven. Daarbij heb ik ook aangegeven dat het personeel in het openbaar vervoer het echte kapitaal is, kapitaal dat we de komende jaren keihard nodig gaan hebben. Ik denk dat we eerder een risico lopen op een gebrek aan personeel dan op een overschot aan personeel in het openbaar vervoer. Dat ov-personeel is dus belangrijk kapitaal. Je ziet ook dat er de afgelopen tijd geen grootschalige ontslagen zijn geweest. We hebben er met de BVOV echt voor gezorgd dat we het openbaar vervoer als systeem in de lucht hebben gehouden. Dat is ook de inzet geweest. Als je kijkt naar het openbaar vervoer in Nederland – misschien heeft u de plaatjes voorbij zien komen – dan zie je een patroon met een hele steile piek in de ochtend, een heel diep dal gedurende de dag en dan weer een vrij steile piek in de middag. Daardoor zetten we capaciteit, mensen en middelen in op die pieken die eigenlijk relatief inefficiënt zijn, omdat je ze de rest van de dag minder gebruikt. Het inzetten van een extra spitstrein is relatief duur, maar was echt noodzakelijk, gezien de grote hoeveelheden reizigers die er waren. Als je zo'n spitstrein niet laat rijden, is dat een efficiëncymaatregel, maar dat betekent niet dat je meteen zonder de machinist kunt. Op die manier hebben we de openbaarvervoerbedrijven juist zelf de mogelijkheid gegeven om te kijken ... We hebben met hen natuurlijk ook het gesprek gehad over: hoe zorgen we ervoor dat zij een reëel perspectief hebben op het kunnen verdienen? Dit is het soort maatregelen waar zij mee gekomen zijn. Maar nogmaals, we willen hier niet penny wise, pound foolish zijn. Ik heb grote waardering voor het NS-personeel en het personeel van alle bus-, metro-, tram- en de regionale vervoerders. Ze hebben echt keihard gewerkt, soms in moeilijke omstandigheden. Daar komen we straks ook nog te spreken. Ook wat mij betreft zetten we dit zo door. Verder is het aan de individuele concessieverlener en bedrijven om te kijken: waar zit voor mij een mogelijkheid om dat goed in te vullen?

De voorzitter:

De heer Alkaya, een tweede vervolgvraag.

De heer Alkaya (SP):

Het is dus aan de vervoerder, concludeert de Staatssecretaris. Zij geeft een aantal voorbeelden, maar ze geeft ook aan dat er geen of weinig gedwongen ontslagen zijn gevallen. Dat is natuurlijk goed; dat vinden wij ook goed. Er heeft ook geen verschraving plaatsgevonden, in ieder geval in het treinnet. Bij de busvervoerders krijgen we wel signalen dat lijnen verdwijnen, maar in het treinnet zijn er geen trajecten verdwenen. Dan is toch de enige conclusie dat die vervoerders schulden aan het maken zijn? Die vraag heeft de Staatssecretaris nog steeds niet beantwoord. Heeft zij er zicht op dat onze vervoerders, die we straks weer nodig hebben, nu noodgedwongen zichzelf in de schulden aan het steken zijn omdat de vergoeding niet alles dekt? Wat zijn daar de consequenties van?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Een terechte vraag. Het eerste jaar hebben we de partijen zelf ook om een bijdrage gevraagd, want toen was die 93% tot 95% gewoon datgene wat ze konden krijgen en konden ze niet verdienen. Dat is precies waarom we de regeling na het eerste jaar hebben veranderd en de vervoerbedrijven de mogelijkheid hebben geboden om die laatste 5% tot 7% wel in te verdienen en te voorkomen dat dat tot extra schulden zou leiden. Dus ja, we hebben ook van de vervoerbedrijven, net zoals eigenlijk van iedereen die een economische activiteit uitvoert in Nederland, in het eerste jaar om een eigen bijdrage gevraagd. Dat is iets wat je op de langere termijn weer moet kunnen terugverdienen. Daarom hebben we dat beperkt tot een jaar en afgelopen jaar voor 2021 juist de mogelijkheid

geboden om de break-even te bereiken, omdat we willen voorkomen dat dat leidt tot onhoudbare schulden en dergelijke. Dat zou weer de hele systematiek en de stabiliteit van het ov-systeem, dat we nu juist in de lucht willen houden, kunnen bedreigen, en dat wilden we niet.

De voorzitter:

Dan een derde interruptie van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Kunnen we dan met de Staatssecretaris afspreken dat er voor de transitieplannen die nu gemaakt worden in ieder geval drie randvoorwaarden zijn? Of durft ze dat niet klip-en-klaar te zeggen? Die drie randvoorwaarden zijn: geen massaontslagen, geen verschraling en ook geen toename van de schulden bij de vervoerders. Kunnen we die drie dingen uitsluiten? Want die zouden inderdaad een florerende toekomst voor het openbaar vervoer kunnen belemmeren. Zeggen we hier in de Tweede Kamer over die drie dingen: dat gaan we met elkaar voorkomen en dat zien we dan graag tegemoet in de transitieplannen?

De voorzitter:

Uw vraag is helder en dit was ook uw laatste interruptie.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kan geen 100% garantie geven, maar het is zeker mijn inzet op alle drie die lijnen. Ik denk dat u dat straks gewoon kunt zien, wanneer we met de transitieplannen komen. Het is mij echt ernst. Ik wil het openbaar vervoer als systeem in de lucht houden voor de langere termijn. Dan ga ik dus niet voor penny wise, pound foolish. Dan ga ik niet nu op korte termijn iets afbreken wat daarna met heel veel geld terug moet komen. We zullen het openbaar vervoer hard nodig hebben, dus het is zeker mijn inzet om te voorkomen dat er massaontslagen, grote verschraling of enorme schuldenlasten door dit laatste jaar, door die regeling voor 2022, bij de bedrijven terechtkomen.

Het is iets anders als je het hebt over de schuld die wij als Nederland aangaan in deze coronacrisis. Dat doen we met de volle overtuiging dat dat het beste is voor Nederland. We nemen een aantal jaren om dat terug te betalen, maar dan zien we ook het perspectief in onze economische activiteiten dat we dat een aantal jaren zullen kunnen dragen met elkaar. Dat maakt natuurlijk deel uit van het perspectief, ook voor het openbaar vervoer. Dat zal het kader zijn voor de afspraken die we maken over het openbaar vervoer.

De voorzitter:

Dan gaan we nu naar de heer Van Baarle van DENK voor zijn vervolgvraag.

De heer Van Baarle (DENK):

Een vraag over het punt vervoersarmoede. Ik heb net in mijn bijdrage de voorbeelden genoemd van prijzen in het openbaar vervoer die voor heel veel mensen in het land gewoon onbetaalbaar zijn. De Staatssecretaris geeft aan dat er aan het einde van het jaar een onderzoek naar vervoersarmoede komt. Wat behelst dat onderzoek precies? Wat krijgen we uit dat onderzoek? De Staatssecretaris geeft aan: het is een indicator. Als we lang moeten wachten op slechts een indicator, wat weten we dan waar we iets mee kunnen? Als we een toekomstvisie 2040 hebben en nog geen goed beeld van vervoersarmoede hebben, missen we dan niet iets, namelijk op het punt van betaalbaarheid in die toekomstvisie?

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

Over het Toekomstbeeld OV en de vervoersarmoede heb ik nog een vraag in mijn mapje zitten. Daar kom ik zo meteen nog even specifiek op. Wat weten we in het najaar? Dan hebben we denk ik een beter beeld van hoe groot de vervoersarmoede is, waar die zich concentreert en hoe vervoersarmoede eruitziet. Vervoersarmoede gaat natuurlijk heel vaak gepaard met een bredere armoedeproblematiek. Een kaartje heeft een bepaalde prijs. Het is afhankelijk van je bredere inkomensituatie of dat wel of niet leidt tot vervoersarmoede. Er zijn verschillende knoppen waaraan je kunt draaien. Je kunt het kaartje goedkoper maken, of je zorgt ervoor dat mensen minder in een armoedesituatie terecht komen. Dat kunnen beide manieren zijn om een armoedeval te voorkomen. Maar volgens mij is dat ongeveer waarnaar we uitkijken in het najaar. Nogmaals, op basis van die reactie denk ik dat het goed is om het gesprek aan te gaan met de collega-bewindspersonen en om gezamenlijk met een reactie hierop te komen.

De **voorzitter**:

Geen vervolgvraag van de heer Van Baarle? Nee. Goed. Ik zie dat de heer De Groot ook een vervolgvraag wil stellen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb nog een vraag aan de Staatssecretaris. Ik hoorde haar zojuist zeggen dat het aanbod van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld als we woningen bijbouwen, ook vooral de vraag moet volgen, dat er geen verschraving mag optreden en dat we mogelijk anders in een situatie komen dat het maken van keuzes onvermijdelijk is. Dat is eigenlijk ook wel hoe we er als VVD tegen aankijken. Vandaar ook die vraag over van 1 juli naar 1 oktober. Ook die transitieplannen kunnen zomaar een soort van olietanker zijn en nog niet gebaseerd zijn op de juiste informatie. 1 juli is heel snel, een week of zes, zeven. Als dan de onvermijdelijke keus is om de regiobussen te schrappen, moet er dan niet genoeg tijd zijn om aan innovaties te werken? Stel dat vervoersbedrijven rekenen op te veel vergoeding. Dat zou ook zomaar kunnen in deze situatie, omdat er nog een hoop onzekerheid is. Is er dan niet een soort tweede ijkmoment nodig, zodat er voldoende tijd is om met elkaar op het juiste pad te geraken? Daar gaat die vraag eigenlijk over, dus niet zozeer over of die beschikbaarheidsvergoeding er volgend jaar zal zijn, maar vooral over of die efficiënt afgestemd is.

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

We hebben de huidige regeling zo ingericht dat die automatisch meeweegt met de mate waarin de reizigers aantallen zich ontwikkelen. Dat element zou ik eigenlijk willen vasthouden. Maar ik wil er iets aan toevoegen wat de mogelijkheid biedt om steeds meer op eigen benen te staan. Dat is nog een beetje de zoektocht. Maar voor de zomer komen we in ieder geval met een voortgangsbrief. De Kamer kan natuurlijk altijd in meerderheid besluiten dat het nog niet rijp genoeg is om er een besluit over te nemen. Maar ik denk dat we het moeten zoeken in die combinatie. Juist doordat we het instrument hebben ingericht zoals we het hebben ingericht, heeft het wel of niet krijgen van een tweede of een derde golf – of stel dat mensen ineens massaal in de trein zouden stappen rondom een bepaalde feestelijke dag – geen effect gehad op de basisafpraak, namelijk: we betalen wat er nodig is, volgens de maatstaf die we reëel vinden en met elkaar hebben afgesproken. Het lijkt me nuttig om dat element te behouden. Dat voorkomt ook dat je eerst absolute zekerheid vraagt voordat je je regeling kunt inrichten. Die absolute zekerheid heb je pas achteraf. Daarom keren we ook uit op basis van nacalculatie.

De voorzitter:

Dan gaan we nog heel even terug naar de andere kant van de tafel, naar de heer De Hoop van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Het gaat om een verduidelijking van de vraag van de heer Van Baarle over de vervoersarmoede. Als ik het goed begrijp, krijgen we in het najaar een monitor vanuit het CBS en het PBL. Wordt concreet per regio in kaart gebracht welke vervoersarmoede daar speelt? Want ik kan me voorstellen dat er grote verschillen zijn per regio. Krijgen we in het najaar echt een goed beeld van die vervoersarmoede door het hele land?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

U zult misschien begrijpen dat ik niet de exacte uitwerking van elke indicator van het CBS uit mijn hoofd weet. Laat ik kijken of ik er in de tweede termijn nog iets meer informatie over kan geven, of dat ik u anders schriftelijk nog wat nader informeer over waar het CBS en het PBL in het najaar mee komen. Want ik snap heel goed waarom u die vraag stelt. Ik deel met u dat die regionale spreiding best weleens een belangrijk onderdeel kan zijn van het totale beeld van die vervoersarmoede. Dan is het belangrijk om te weten wat daarvan in kaart wordt gebracht. Ik zorg dat u daarover nog nader wordt geïnformeerd.

De voorzitter:

Alvast bedankt daarvoor. Als ik het goed heb, gaan we nu over naar het derde blokje, het Toekomstbeeld OV. O, meneer Boulakjar, heb ik u over het hoofd gezien? Wilt u ook nog op het vorige punt terugkomen?

De heer Boulakjar (D66):

Ja, op het kopje beschikbaarheidsvergoeding. De Staatssecretaris stipte de Europese aanbestedingsregels heel kort aan: de verplichting van een staatssteunmelding na 31-12-2021. Kan de Staatssecretaris nog kort ingaan op hoe die gesprekken lopen? Wat kunnen we daarvan verwachten?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben uitgebreide gesprekken gevoerd met de Europese Commissie over de vormgeving van de beschikbaarheidsvergoeding. Die gesprekken zijn afgerond. Uiteindelijk hebben die gesprekken geleid tot een beschikbaarheidsvergoeding over 2020 die bestond uit twee delen, namelijk een staatssteunmelding, die ook is afgerond, en daarnaast een noodconcessie, die is ingegaan vanaf het najaar. Die noodconcessie mag volgens de Europese regels maximaal twee jaar gelden. Dat is waarom dit instrument in die vorm voor die periode maximaal kan worden benut. Ondertussen bespreken we dit en beraden we ons, en bekijken we hoe we het vorm zouden kunnen geven als er daarna toch nog iets nodig zou zijn. Dat doen we uiteraard steeds binnen de regels die daar in Europa voor gelden. Als dat betekent dat we opnieuw het gesprek aan zouden moeten gaan met de Commissie, afhankelijk van de vorm die we denken nodig te hebben, zullen we dat zeker tijdig doen. De ervaring van 2020 leerde namelijk dat dat toch nog wel enige tijd in beslag neemt.

De voorzitter:

Dank u voor het antwoord. Dan gaan we nu naar het derde blokje. Dat gaat over het Toekomstbeeld OV, als ik het goed heb. Klopt dat? Oké. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat klopt, voorzitter. Dat Toekomstbeeld hebben we met decentrale bestuurders, ProRail en de vervoerders opgesteld. Het is een wervend en

uitdagend perspectief voor het openbaar vervoer. Uit de ontwikkelagenda spreekt duidelijk dat er ondanks de fase waarin we nu zitten, met lagere vervoersaantallen, op de middellange en lange termijn – ik schetste u dat al – gewoon sprake zal zijn van een grote groei. Die grote groei creëert ook een aantal brede en complexe opgaven voor het openbaar vervoer. Daar komt ook echt nog een heel fors financieringsplaatje bij kijken. Een aantal van u heeft daar ook naar gevraagd. Het antwoord daarop is: ja, daar hangen nog flinke financieringsvragen aan die we nog niet hebben ingevuld.

Toch hebben wij met alle partijen gedacht: we kunnen zeggen «dit is het geld dat we nu hebben, dus we stoppen met denken», maar laten we dat nou niet doen; laten we, wetende dat we de financiering echt nog niet op orde hebben en dat er later dus nog besluitvorming zal moeten plaatsvinden over de vraag welke projecten in welk tempo op welk moment, in ieder geval in kaart brengen wat de behoefte is, waarom die er is, waar die uit voortkomt en in welke menukaarten je die kunt samenvatten. Daarom zijn we inderdaad gekomen tot een basismenukaart. Daarnaast zijn er nog een aantal andere menukaarten, waarbij je, afhankelijk van waar een kabinet – het gaat niet alleen om het volgende kabinet, maar om de volgende kabinetten – de nadruk op zou willen leggen, een menukaart hebt met dingen waar je uit kunt kiezen. Daarbij weet je dan wat de opbrengsten zijn, maar ook wat het financiële plaatje is dat daarbij hoort. Dat is dus eigenlijk precies waarom het Toekomstbeeld OV zo veel plannen bevat. Dat is omdat we hebben gedacht: we hebben op dit moment niet overal geld voor, maar we vinden wel dat die plannen moeten worden uitgewerkt en dat het beeld er moet zijn van waar je voor zou kunnen kiezen.

Gezien het steeds drukkere spoornetwerk is ook duidelijk dat er complexe opgaven liggen. Die hangen ook echt samen met de woningbouw en de economische ontwikkeling. De ontwikkelagenda geeft dus ook inzicht in die samenhang. Sommige projecten – daarvan wordt dan gezegd: het is een project in de Randstad – zijn eigenlijk een soort draaischijf om capaciteit op allerlei lijnen door heel Nederland vrij te maken. De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV geeft daar ook inzicht in. Ik denk dat het belangrijk is om met elkaar op die manier te zien welke projecten eigenlijk wat doen. Dat zal nog veel nieuwe keuzes vragen. Ik zal niet alle teksten helemaal oplezen, maar dan heeft u een beetje een beeld. Waarom is de Lelylijn niet opgenomen in het Groeifonds? Ik denk dat daarbij een paar dingen belangrijk zijn. Het kabinet heeft voorgesteld – de Kamer heeft dat ook zo besloten – om het Groeifonds echt bij een onafhankelijke commissie te beleggen, omdat de wens van zowel kabinet als Kamer was om niet opnieuw in de systematiek van het FES terecht te komen, waarbij er uiteindelijk sprake was van politieke besluitvorming. Er zijn dus allerlei projecten aangeleverd. Cora van Nieuwenhuizen en ik hebben de projecten op het gebied van infrastructuur waar interesse voor was allemaal doorgezet naar de commissie die de beoordeling heeft gedaan. Die commissie heeft geoordeeld dat de Lelylijn op dit moment niet in de eerste tranche gefinancierd wordt. Dat is geen politieke beslissing geweest van wie dan ook; het is echt een beoordeling geweest van de commissie. Daarmee hebben ze gezegd: na nadere uitwerking kan het wellicht op een later moment, maar op dit moment komt het niet voor de financiering in aanmerking.

De twee projecten waaraan wel deelfinanciering is toegekend, zijn ook maar deelprojecten van de projecten die waren ingediend. Zelfs binnen de projecten is de commissie dus heel scherp geweest, en zelfs binnen de projecten wordt nu eigenlijk maar de helft op tafel gelegd. Dat betekent ook – ik zeg het maar even heel simpel – dat het op dit moment echt nog een uitdaging zal zijn om voldoende financiering te vinden om die hele belangrijke projecten, waarvan de commissie zegt «als je kijkt naar het

groeivermogen van heel Nederland, zijn dit de twee brokken waar je het eerst mee aan de slag zou moeten gaan», gefinancierd te krijgen. Waarom is dat zo'n uitdaging? Dat komt doordat we een gigantische opgave hebben voor beheer, onderhoud en vervanging. Belangrijke delen van onze infrastructuur zijn ongeveer tegelijkertijd aangelegd en komen ook allemaal ongeveer tegelijkertijd in een soort pensioengerechtigde leeftijd. Nu verouderen we allemaal een beetje in ons eigen tempo, maar desalniettemin zien we toch echt een enorme opgave die ook een enorm beslag legt op de structurele middelen die naar de toekomst toe beschikbaar zijn. Dat maakt het financieren van grote nieuwe projecten ontzettend complex. U vindt mij helemaal aan uw kant als u zegt dat u een groot hart heeft voor de Lelylijn, want we praten al een tijdje over zo'n snelle verbinding naar het noorden. Ik denk dat er niemand in deze Kamer is die dat niet graag zou willen, maar het is wel een project waarin er volgens de commissie nog een paar uitwerkingsslagen nodig zijn om het goed te kunnen beoordelen.

Het lijkt me ook heel belangrijk dat dat huiswerk wordt gedaan. Er zal ook gewoon boter bij de vis moeten komen in een formatie als het gaat om extra financiering van infrastructuur, anders is zo'n groot project niet te financieren. Dat zijn omstandigheden waarmee we allemaal te maken hebben. Niemand van u heeft een portemonnee met 5 miljard erin die hij vandaag op tafel kan leggen. Zolang dat niet zo is, zullen we met elkaar moeten doen wat wél kan. Dat zit 'm in de uitwerking. Met name de samenhang met de woningbouw is een echt heel belangrijk onderdeel van de uitwerking die hier moet worden gedaan en een belangrijk onderdeel van de businesscase.

De voorzitter:

Zou ik mogen vragen wat de naam is van die commissie, voor alle mensen die thuis kijken en misschien ook voor de nieuwelingen op dit terrein?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is de commissie die het Groeifonds heeft beoordeeld, de commissie-Dijsselbloem.

De voorzitter:

Is dit al het einde van het blokje? Nee? Zullen we dan afspreken dat we de vragen even bewaren tot het einde van het blokje?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan was er nog een vraag, misschien de vraag die de heer De Hoop nog wilde stellen: zou het geen onderdeel moeten zijn van een robuuste basis? Het maakt geen onderdeel uit van een robuuste basis in het Toekomstbeeld OV, want het is een bouwsteen die je los kunt beschouwen ten opzichte van andere ontwikkelingen in het netwerk. Dat onderscheid zegt dus niks over bestuurlijke of politieke prioriteiten of over het belang dat je eraan kunt geven, maar geeft echt aan welke investeringen randvoorwaardelijk zijn voor allerlei andere dingen en die je eigenlijk altijd sowieso nodig hebt, en wat de meer losse elementen zijn die je daaraan kunt toevoegen. In de politieke prioritering kunnen er dus nog allemaal keuzes worden gemaakt, maar we vonden het ook van belang om aan te geven wat er nodig is voor die robuuste basis. Dat specifieke kenmerk geldt niet voor de Lelylijn.

Dan de vraag van de heer De Groot over de bestaande verbindingen naar Noord-Nederland. Ook die onderzoeken worden uitgevoerd, dus los van de nieuwe lijn. Hoe kun je via bestaande lijnen versnellen? Dat bestaat eigenlijk uit twee delen. Je hebt als het ware het gedeelte van de stedenring. Als je daar flink op versnelt, dan versnel je ook een deel van de verbinding van het noorden naar de Randstad. Daarnaast is er het stuk

vanaf de stedenring, vanaf Zwolle. Die onderzoeken worden uitgevoerd en de resultaten ervan zullen in de periode naar het BO MIRT van het najaar met de regio worden besproken. Dat is nog niet meteen de lijn naar Hamburg, zeg ik er maar even bij. Het is echt binnen Nederland. Dan corona, de ambities van het Toekomstbeeld OV en het thuiswerken. De structurele effecten van COVID-19 op mobiliteit zijn nog onduidelijk, maar voor de langetermijnprognoses hebben we natuurlijk verschillende scenario's. Door de oogharen heen zeggen de planbureaus dat de WLO-scenario's voldoende bandbreedte geven om rekening te houden met de onzekerheid van COVID-19. De onzekerheid van COVID-19 is dus kleiner dan de bandbreedte die de planbureaus hanteren. Volgens hen valt dat daarbinnen. Mijn beeld is dan ook dat de ambities uit het Toekomstbeeld nog steeds staan en dat het belangrijk is om rekening te houden met die scenario's.

De heer Geurts en de heer Grinwis refereerden aan zorgen over het budget. Is er genoeg budget om alles te financieren wat we eigenlijk zouden moeten doen? Het antwoord is: op dit moment niet. Een formatie is ook altijd weer een moment waarop we met elkaar keuzes maken en kunnen kijken. Ook dan zal niet alles kunnen, maar op dit moment – het is ook goed om daar eerlijk over te zijn – is dat budget er niet, terwijl we wel echt hele grote opgaven hebben, zeker in relatie tot de woningbouw. Dan was er nog de vraag van de heer De Hoop over de specifieke menukaart vervoerarmoede. Nee, dat zit er dus niet in, maar die indicator komt er. Ik heb u net aangegeven dat ik u daar nog nader over zal informeren. Er is wel degelijk aandacht voor verbindingen in de verschillende regio's, dus we hebben heel nadrukkelijk oog voor het verschil tussen de Randstad en de regio en voor de verschillende eisen die dat stelt en de verschillende opties die dat vergt voor een goed ov. Dat waren denk ik de antwoorden op de vragen. Een paar vragen overlappen wat.

De voorzitter:

Oké. Dan gaan we nu even het rondje langs de commissieleden doen voor vragen over het blokje over het Toekomstbeeld OV. Om helemaal eerlijk te zijn, begin ik nu aan de rechterzijde, bij de heer De Groot. Die heeft geen vragen. Anderen ook niet. Ik zie dat de heer Geurts een vraag wil stellen.

De heer Geurts (CDA):

Ik kom nog even terug op de Lelylijn. Er is een motie ingediend door het CDA, D66 en de VVD, zeg ik uit mijn hoofd. Daarin wordt gevraagd om een integraal plan vóór 1 mei. Ik heb heel nadrukkelijk gevraagd hoe het daar nu mee staat. Ik hoorde net het verhaal rondom het Groeifonds. Daarbij bekwam mij het gevoel dat er daarvoor wel een voldragen en volledig plan ingeleverd moet worden, en dat dat er nog niet helemaal is voor de Lelylijn. Dat snap ik, maar hoe komen we zo snel mogelijk wél tot een gedragen plan? En hoe kan het bij wijze van spreken voor dat Groeifonds in aanmerking komen, of anderszins?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ken niet mijn beoordeling van iedere motie volledig uit mijn hoofd, maar als ik het goed heb, heb ik bij deze motie aangegeven dat we ermee aan de slag zouden gaan, maar heb ik er ook al de winstwaarschuwing bij gegeven dat het voor 1 mei waarschijnlijk niet zou lukken. Datzelfde gold overigens voor het bestuursakkoord, moet ik eerlijkheidshalve aangeven. Dus er wordt aan gewerkt. Ik kan even kijken of we hierover in de tweede termijn nog iets specifieker kunnen zijn. Wanneer hopen we toch met zo'n plan te komen, of desnoods met contouren van zo'n plan? Of, wanneer kunnen we komen met een reactie op het deltaplan dat natuurlijk is opgesteld? Op die manier krijgt de heer Geurts iets meer houvast.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft ook een vraag.

De heer De Hoop (PvdA):

Het is eigenlijk een vervolgvraag op de vraag van de heer Geurts. Ik snap, nadat ik de argumenten van de Staatssecretaris heb gehoord, dat een plan voor de Lelylijn nog niet bij de robuuste plannen staat. Maar mijn zorg is dat de plannen voor de Lelylijn ondersneeuwen in het MIRT. Dit is wel echt een plan dat politiek breed wordt gedragen en dat ook samenhangt met de woningnood. Daarom stelde ik de vraag hoe de Staatssecretaris dit gaat oppakken met de Minister van BZK. Hoe wordt dat dus misschien los gezien van puur infrastructuur? En wat zijn de vervolgstappen daarin? Ik snap het antwoord van de Staatssecretaris, maar het blijft voor mij als Kamerlid nu best wel een beetje vraag. Ik ben dus gewoon benieuwd naar die vervolgstappen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Veel dank, ook voor uw begrip. Ik denk dat ik hier ook gerust kan stellen dat de kans op ondersneeuwen vrij gering is, juist omdat de Lelylijn zo veel politieke aandacht krijgt. Ik kan me zomaar voorstellen dat er geen debat over het spoor of het ov voorbij zal gaan waarin er hierover niet gesproken zal worden, en terecht, gezien ook de aandacht die de Lelylijn heeft gekregen. Uw concrete vraag was eigenlijk: wat zijn nou de volgende concrete stappen? De commissie-Dijsselbloem heeft eigenlijk aanbevolen om tot een verdere uitwerking te komen. Het lijkt mij goed om, in eerste instantie met de regio's, maar daarnaast ook samen met het Ministerie van BZK, te zorgen voor een verdere uitwerking van die plannen, conform het advies van de heer Dijsselbloem. De samenwerking met BZK is zeker nodig omdat de woningbouw eigenlijk zo'n belangrijke drager en zo'n belangrijk uit te werken element is. Ik zal dus met de Minister van BZK en de regio contact opnemen om te kijken hoe we dat verder concreet vorm gaan geven.

De voorzitter:

De heer De Hoop heeft een vervolgvraag.

De heer De Hoop (PvdA):

Nou, het is geen vervolgvraag op dit punt. Dus als de heer Grinwis hier wel een vraag over heeft, dan mag hij van mij wel vóór mij zijn vraag stellen.

De voorzitter:

Heel verstandig. Meneer Grinwis heeft het woord.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, ik wil nog even op dit punt doorgaan. Als het gaat volgens de gebruikelijke MKBA-systematieken, is het risico gewoon groot dat de Lelylijn uiteindelijk over de rand valt. Het risico is dan dat we tijdens de komende kabinetsperiode heel veel hierover gaan praten, maar dat er vanwege de financiële kaders ook tijdens de komende kabinetsperiode geen echte MIRT-verkenning en zeker geen planuitwerking komt, laat staan dat er een schop de grond in gaat. Dat Groeifonds is in die zin een risico, want als inderdaad 50% van de financiering van delen van projecten nu min of meer worden gereserveerd, betekent dat dat er impliciet een claim ligt, onder andere bij IenW, om de andere 50% deels te financieren. Met andere woorden: door ieder project dat Dijsselbloem en zijn kornuiten nu toewijzen, wordt de Lelylijn naar achteren gedrukt. Met andere woorden, er is echt een enorme noodzaak om nu in de formatie of anderszins politiek helderheid te bieden via het Mobiliteitsfonds Spoor, en

zicht te bieden op financiering van een Lelylijn. Onderschrijft de Staatssecretaris deze redenering?

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

Je kunt natuurlijk nooit vooruitlopen op wat volgende kabinetten gaan doen. En de partij van de heer Grinwis is een van de partijen die natuurlijk zouden kunnen bijdragen aan dit soort gesprekken, en ook aan de verankering van wat hij belangrijk vindt. En dat geldt ook voor een aantal van de andere partijen die hier hebben benadrukt hoezeer zij hechten aan dit project. Je zou zeggen: juist ... Binnen het Mobiliteitsfonds hanteren we inderdaad een systematiek van MKBA, maar er kan ook altijd besloten worden dat er los van de gebruikelijke systematiek zo'n belang wordt gehecht aan een bepaalde lijn dat daarover een specifieke afspraak wordt gemaakt in het regeerakkoord. Ik denk even aan Weert-Hamont. Die werd benoemd in het afgelopen regeerakkoord en was wellicht op basis van de MKBA niet als eerste naar boven komen drijven. Ik kan daar niet op vooruitlopen, maar die mogelijkheid is er natuurlijk altijd. Verder heeft de heer Grinwis er natuurlijk gelijk in dat elke euro die wordt gekoppeld aan een project niet meer aan iets anders kan worden uitgegeven. Dat is ook een realiteit waar we met elkaar mee te maken hebben.

De **voorzitter:**

Oké, we hebben weer wat geleerd: je kunt geld maar één keer uitgeven. Dat heb ik eerder gehoord. Ik ben bang dat u door uw interrupties heen bent, meneer Grinwis, ook de aanvullende. Ik denk dat het antwoord helder was en het ligt kennelijk op de formatietafel. De heer De Hoop had ook nog een interruptie.

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

Ja, ik gaf meneer Grinwis even voorrang. Ik had een punt dat nog niet benoemd is en waar de Staatssecretaris het wel kort over had bij de drukte in de spits. Ik vroeg de Staatssecretaris wat voor voorbeeldrol het Rijk hier gaat innemen in de toekomst. Komt die nog? Oké. Dank.

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

Ik zou bijna willen zeggen: dan begin ik even met de vraag van de heer De Hoop. Die zit ergens in mijn mapje, dus ik kom erop terug. Deze herinnering aan het feit dat deze vraag er nog lag wordt vast niet als interruptie geteld, wat daar had u gelijk in.

Ik begin even bij sociale veiligheid. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. De afgelopen jaren – ik heb het vandaag al een paar keer gezegd, maar ik zeg het gewoon nog een keer omdat ik het echt meen – hebben we veel gevraagd van het personeel in het openbaar vervoer. Het was de eerste sector waar de mondkapjes werden ingevoerd. Dat heeft zeker in het begin – we hebben dat goed gemonitord – echt wel extra druk gegeven op de relatie tussen ov-personeel en reizigers. We hebben bij het nadenken over hoe we om zouden gaan met het gebruikmaken van het openbaar vervoer steeds heel erg de werkbaarheid voor het personeel als uitgangspunt genomen voor de gesprekken. Het moest voor iedereen werkbaar zijn. In het bijzonder voor het personeel, daarna voor de reiziger en daarna kwamen wij als bestuurders. Dat was de volgorde, zal ik maar zeggen.

Veiligheidsbeleving en veiligheid in concrete zin van reizigers en personeel zijn gewoon ongelooflijk belangrijk. Laat ik helder zijn. Ik ben altijd blij als we in een Kamerdebat weer een keer de gelegenheid hebben om met elkaar klip-en-klaar te zeggen dat agressie tegen ov-personeel echt not done is. We moeten niet onderschatten hoe belangrijk het is dat wij dat als het gebeurt, veroordelen met elkaar. Daarmee kunnen we niet elk incident voorkomen, maar we kunnen wel tegen het personeel zeggen:

we staan achter jullie en we vinden dat het echt niet kan. Deze mensen werken voor ons allemaal en hebben recht op een veilige werkomgeving. De vraag van de heer Boulakjar was hoe het staat met de aangiftebereidheid van het personeel. Vervoerders – daar spreek ik heel regelmatig mee over dit onderwerp – voeren een actief beleid op het melden en het doen van aangifte bij incidenten. In principe wordt bij geweld altijd aangifte gedaan, maar de medewerker moet dat natuurlijk wel zelf willen. De NS geeft aan dat bij A-incidenten – dat zijn incidenten die vallen onder het strafrecht, zoals mishandeling, bedreiging of diefstal – in 95% van de gevallen aangifte wordt gedaan. Er is nazorg. Die wordt op verschillende manieren ingevuld, zoals aangifte doen op kantoor in plaats van bij de politie, recht op juridische bijstand, begeleiding tijdens het proces van aangifte tot en met de strafzaak en het verhalen van schade. In kader van het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV werken partijen ook goed met elkaar samen. Daar zorgen we ook dat we goed met elkaar de vinger aan de pols houden over wat er nodig is. Dat is een vraag van de heer De Groot en ook van de heer Boulakjar. We blijven het landelijk en per regio goed volgen. We hebben wekelijks een overleg met de vervoerders waarin we de vinger aan de pols houden. Dat in algemene zin.

Dan de specifieke vraag van de heer De Groot over de pilot, of die niet breder kan worden getrokken. De vervoerders hebben al besloten tot twee lijnen, om de betrokkenheid van alle vier de vervoerders werkzaam in de regio oost te borgen. Door de vervoerders wordt nu ook gekeken of de pilot nog wat breder kan worden getrokken. Afhankelijk van de resultaten van deze pilot kan ik me voorstellen dat ook andere regio's interesse hebben. Ik houd uw Kamer op de hoogte van de stand van zaken.

Dan toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dat is ook ongelooflijk belangrijk. We hebben een langjarige agenda waarin we stap voor stap met elkaar steeds verder werken. De heer Grinwis vroeg naar het bestuursakkoord. We hadden het graag uiterlijk 1 maart gehad, maar het is een bestuursakkoord, dus we zijn ook afhankelijk van andere bestuurders. We zijn in gesprek met decentrale ov-autoriteiten en vervoerders en met de vertegenwoordiger van mensen met een beperking. Er zijn bepaalde onderdelen die nadere bespreking behoeven, dus ik kan u helaas nog niet informeren over de datum waarop we het akkoord verwachten, maar er wordt met hart – om het zo te zeggen – aan gewerkt. Dat weet de heer Grinwis ook.

Een van de punten waar de heer Grinwis specifiek naar vroeg, waren de minimumeisen in de aanbesteding. De nu geldende minimumeisen worden in de aanbesteding meegenomen. De heer Grinwis vroeg specifiek naar toiletten; die vind ik ook belangrijk. Op dit moment is een toilet in de trein niet in alle concessies verplicht, maar in de gesprekken met de decentrale overheden en vervoerders die moeten leiden tot een bestuursakkoord spreken we dus ook over de mogelijkheid voor wél een verplichting. U kunt zich voorstellen dat dit een van de punten is waarover de gesprekken nog lopen en die ik echt van belang vind. Zelf heb ik in de huidige, lopende concessie met de NS al afgesproken dat de NS alleen nog treinen aankoopt met een toilet erin.

Dan de taxibranche. Hierover zijn een aantal vragen gesteld.

De voorzitter:

De heer Boulakjar heeft een vraag over het voorgaande. Het is misschien handig om die nu even te doen.

De heer Boulakjar (D66):

Correct. Ik heb een vraag over het punt sociale veiligheid. Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris weer even uitspreekt dat geweld tegen mensen die ons veilig van a naar b brengen echt not done is, om met haar woorden te spreken. Volgens mij had de Staatssecretaris het over het NS-personeel,

maar onder het metropersoneel is het socialeveiligheidsgevoel dramatisch gedaald. Had u het daar ook over?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Absoluut. Wanneer ik het heb over ov-personeel, heb ik het over al het ov-personeel. Het was mij ook opgevallen dat dit jaar inderdaad met name in de metro het veiligheidsgevoel sterker gedaald is dan in andere sectoren. Nu laat dit jaar zich natuurlijk lastig vergelijken met andere jaren, omdat ook heel specifieke zorgen rondom corona een rol speelden. Ik kan me voorstellen dat die zorgen in de metro, die per definitie grotendeels binnen is, anders zijn dan bij een deel van het andere personeel. Maar het is absoluut een aandachtspunt en zeker ook iets waar we wekelijks met de vervoerders over spreken om te kijken hoe we met elkaar kunnen zorgen voor betere sociale veiligheid.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. We waren bij het onderwerp taxi.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Precies. De taxibranche. We zien allemaal dat de taximarkt in onzekere tijden leeft. Als gevolg van de coronacrisis is de vraag naar taxi's sterk teruggelopen, waardoor er sprake is van derving van inkomsten. De generieke steunmaatregelen als Tozo, TVL en TONK, waar ook taxiondernemers gebruik van kunnen maken, bieden hierbij soelaas. Maar ik hoor ook in het debat vandaag een aantal vragen. Ik kan niet van al die signalen beoordelen of deze waar of niet waar zijn.

Ik ben laatst zelf een keer mee geweest op inspectie met de ILT. Dan zie je aan de ene kant wat de inspecteurs doen, maar je spreekt ook met een aantal taxiondernemers. Je ziet ook hun zorgen en de soms lange dagen die zij moeten maken voor weinig klanten. Kortom, ik zie ook wel dat het een groep soms kwetsbare ondernemers is. Dat wil niet zeggen dat ik meteen zelf alle instrumenten in handen heb om dat op te lossen, maar ik vond dat DENK een goede suggestie deed. DENK vroeg of we eens een foto kunnen maken van hoe de taximarkt uit deze coronacrisis is gekomen, gezien de specifieke regelingen, in welke mate taxichauffeurs daar wel of niet gebruik van hebben kunnen maken en hoe ze ervoor staan.

Recent was er een onderzoek van ABN AMRO, dat best wel een heftig beeld schetste van het effect van de coronacrisis op de taximarkt, de verschillende constructies die al dan niet zijn aangewend, die er zijn of die er naar de toekomst toe zijn. Daarbij neem ik de verschillende vragen van de heer Grinwis mee, net als de vragen van met name de heren Van Baarle en Alkaya over de positie van Uber. Politiek verschillen we daar voor een deel misschien van mening, maar ik denk wel dat het best eens goed zou zijn om een onafhankelijke foto te krijgen van hoe de taxiondernemers uit de coronacrisis zijn gekomen. Ik wil voorstellen dat ik spreek met een aantal collega's die ook een deel van deze marktproblematiek in handen hebben om te kijken of we gezamenlijk tot de contouren van een soort onderzoek zouden kunnen komen. Ik stel voor dat ik de Kamer daarover informeer, zodat u kennis kunt nemen van de manier waarop we dat onderzoek zouden willen uitvoeren. Dat zou ik wellicht nog voor de zomer kunnen doen, of laat ik het houden op rond de zomer. Dan is het wellicht net nadat u terug bent van het zomerreces. Maar dan kunnen we dat in ieder geval in het najaar op tafel hebben met elkaar. Dan heb ik het over de contouren, want dan moet het onderzoek nog gedaan worden.

De voorzitter:

Ik zie dat dit gelijk leidt tot een vraag bij de heer Van Baarle. Gaat uw gang, meneer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik ben heel erg blij met de bereidheid die de Staatssecretaris toont om dit op te pakken. Ik denk dat dit heel nuttig kan zijn, omdat we inderdaad in dit huis veel debatten hebben gevoerd over waar we met de taxi naartoe moeten en omdat we veel gewisseld hebben over de problemen. Zo'n onafhankelijk onderzoek, zo'n blik op wat er gebeurt, kan ons wellicht verder brengen in die discussie. Ik denk dus dat dat heel goed is. Ik ben ook blij dat we hier dan de contouren krijgen, zodat we daar wellicht nog over van gedachten kunnen wisselen. Dit laat onverlet dat er op dit moment wel hele urgente problemen zijn in de taxibranche met het kunnen rondkomen. De Staatssecretaris geeft aan niet te kunnen beoordelen of die signalen waar zijn. Dat begrijp ik vanuit haar positie, maar met mijn hand op het hart kan ik zeggen: ze zijn echt waar. Kijk naar wat er op dit moment gebeurt met die taxichauffeurs, die de verzekering van honderden euro's moeten blijven betalen en die het leasecontract gewoon moeten blijven betalen. Als je meer dan 50% omzetverlies hebt en je slechts € 20 per dag verdient, kan je dat gewoon niet betalen, zelfs niet met de steunmaatregelen waar heel veel mensen geen recht op hebben. Dus nogmaals mijn rappel in de richting van de Staatssecretaris: die taxichauffeurs hebben nú hulp nodig.

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

Mijn reflectie was zeker niet bedoeld om te zeggen: de signalen zijn niet waar. Zo was dat echt niet bedoeld. Ik hoor ook dat de heer Van Baarle het niet zo opneemt, maar ik vind het toch belangrijk om te benadrukken. Ik kan me ook echt voorstellen dat er hele schrijnende situaties zijn bij deze ondernemers. Dat komt helaas door deze coronacrisis, niet alleen in deze sector maar ook in andere sectoren. Dan proberen we ook het gesprek aan te gaan. Dan is niet voor alles een oplossing te vinden, ook niet per se altijd vanuit mijn ministerie, maar het is wel belangrijk om daar een goed beeld van te krijgen. Dus waar dat beeld nog onvoldoende bekend zou zijn, zou ik zeggen: lever de informatie ook aan. Dan zal ik ook kijken of wij op de een of andere manier dat perspectief hebben, of een collega dat wellicht heeft of dat we dat niet kunnen bieden. We moeten er ook eerlijk over zijn dat we niet voor iedereen alle problemen meteen kunnen oplossen. Maar ik vind het in ieder geval belangrijk dat er een luisterend oor is en dat de informatie vanuit de sector ook doordringt tot het ministerie, zodat we ook met elkaar kunnen kijken of we er toch iets aan zouden moeten of kunnen doen. Dus als u die informatie in ieder geval wilt doorsturen, dan kijken we daar naast het onderzoek in ieder geval naar.

De **voorzitter**:

Is dat voor meneer Van Baarle voldoende?

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik dank de Staatssecretaris voor haar bereidheid om een luisterend oor te bieden, maar het punt is als volgt. Ik heb in mijn korte periode als Kamerlid al eerder debatten gehad waarin er de bereidheid was om een luisterend oor te bieden. De regering heeft in veel brieven geschreven: ons beeld is dat er coulant wordt betracht in de richting van taxichauffeurs. Ik heb in de afgelopen week met heel veel taxichauffeurs gesproken; ik heb ze opgezocht. Geen enkele van hen gaf aan: de verzekeraar was coulant. Geen enkele gaf aan: de leasemaatschappij was coulant. Sterker nog, de taxichauffeurs gaven aan: ze waren misschien coulant in het begin van de lockdown, maar ik moest er extra voor betalen. Dus die signalen overhandig ik u nu namens heel veel taxichauffeurs en ik zou aan u willen vragen wat eraan schort als blijkbaar bij de regering het beeld bestaat dat het allemaal goed gaat en dat de sector heel coulant is voor de taxichauffeurs. In de praktijk is zich namelijk een

stille ramp aan het ontpoppen, met mensen die gewoon lijden. Wat kunt u zelf doen als bewindsvrouw om die mensen te helpen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zeg nooit dingen die ik niet waar kan maken. Ik kan u nu dus niet beloven dat ik een regeling ga aanpassen of zo. Die regelingen vallen niet binnen mijn portefeuille. Dat kan ik dus niet doen. Wat ik wel kan doen is, is het volgende. Vanwege het feit dat u het nu in dit debat signaleert, kan ik u vragen om wat meer concrete informatie aan mij te geven. Want alleen als we de situatie concreter kunnen maken, kunnen we partijen daar ook concreet op aanspreken of concreet het gesprek met hen daarover aangaan. Daar nodig ik u eigenlijk toe uit. Ik hoor dit dus heel graag van u. Het is heel goed dat u met zoveel mensen heeft gesproken. Wellicht is het dus nog concreter te maken voor ons, zodat wij ook een concrete basis hebben om het gesprek over aan te gaan, want dat vind ik belangrijk. Dat bedoel ik eigenlijk met «gehoord worden». Dat kunnen we hier nu niet met naam en toenaam over tafel laten gaan. Daar is dit ook niet de plek voor. Maar ik ontvang graag die concrete informatie – ik zou bijna willen zeggen: met namen en toenames – want dan kunnen wij die weer benutten voor onze gesprekken.

De voorzitter:

De uitnodiging staat: concrete informatie is welkom bij de Staatssecretaris en daar gaat zij vervolgens iets mee doen. Dus ik nodig alle commissieleden uit om dat te melden. De Staatssecretaris kan verder met haar betoog?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. Ik kom toe aan de spreiding. Als we het hebben over de grote drukte die we weer verwachten en de langetermijnopgave – dat is bijna een beetje contra-intuïtief als we nu kijken naar de drukte in het openbaar vervoer – dan gaat mijden en spreiden echt ontzettend belangrijk zijn. «Mijden» wil zeggen: als het om een korte afstand gaat, stap dan niet in de auto, de bus of de tram, als dat kan. Voor mensen met een beperking geldt dat natuurlijk niet. Maar als je de fiets kunt pakken, pak dan lekker de fiets. Dat houdt die enorme groei in mobiliteit op alle modaliteiten binnen de perken. Dat is dus ontzettend belangrijk.

Daarnaast is er veel capaciteit in het openbaar vervoer in de daluren. Dan is er echt alle ruimte. Dus laten we met elkaar kijken hoe we die ruimte beter kunnen benutten. Daarover spreken de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik samen met werkgevers en onderwijspartijen. Dat doen we nadrukkelijk niet alleen met de onderwijspartijen, maar ook met andere partijen. Ik vind dat we wat dat betreft als overheid ook moeten kijken naar wat wij kunnen doen om het aantrekkelijk te maken voor mensen om van de daluren gebruik te maken. We zijn dus langs al die lijnen in gesprek en we kijken hoe we daar met elkaar voor kunnen zorgen. We hebben hier echt samen iets te winnen. Het is ook prettiger om in een trein te zitten op een moment waarop je niet als haringen in een ton op een balkonnetje moet staan, maar gewoon lekker kunt zitten in een fijne zetel met goed aangesloten wifi. Dus korthedshalve: daar werken we aan.

Ik zal even kijken of ik daar nog een specifiek element bij kan noemen. De heer Boulakjar vroeg naar de zeven MaaS-pilots. Die staan klaar voor lancering en zijn gericht op alle reizigers. Ik vond de suggestie om te kijken of een specifieke pilot voor studenten interessant zou kunnen zijn, heel interessant. Ik ben bereid om te kijken of studenten goed worden bediend of dat we misschien voor hen een aparte pilot in het oog zouden kunnen hebben.

De heer Boulakjar vroeg ook nog naar het nieuwe betalen in het ov, de nieuwe systematiek die het allemaal nog makkelijker gaat maken. De

proef in Lelystad heeft geen einddatum. Na de proefperiode blijft in- en uitchecken met een betaalpas of creditcard mogelijk. In Lelystad is het een kleinschalige proef, want de dienstverlening is nog in ontwikkeling. Zo kan er bijvoorbeeld nu nog niet met korting of een abonnement gereisd worden en dat willen we straks natuurlijk allemaal wel. De proef wordt gebruikt om deze manier van reizen en afrekenen te testen en uit te breiden met meer serviceonderdelen. Ik zal uw Kamer vervolgens informeren over de ervaringen met deze proef en de verdere landelijke uitrol.

Voorzitter, als het goed is, heb ik daarmee hopelijk de vragen van de leden in de eerste termijn beantwoord.

De voorzitter:

Oké. Ik kijk heel even rond. Ik zie dat er nog een vergeten vraag is. De heer Boulakjar.

De heer Boulakjar (D66):

De Staatssecretaris heeft het een en ander gezegd over de hyperspits, maar ik had ook gevraagd of de overheid daar niet het goede voorbeeld in kan geven, in de gesprekken met het bedrijfsleven en andere instellingen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb geprobeerd om dat mee te nemen in de algemene beantwoording. Ook de mensen bij de overheid werken nu al een jaar vrijwel alleen maar thuis. Zij vinden het ook heel fijn om af en toe weer naar kantoor te komen. We zullen aan de ene kant de voordelen van het thuiswerken proberen te behouden, maar tegelijkertijd zullen we als overheid ook zeker moeten kijken hoe we het aantrekkelijk kunnen maken om op andere momenten te reizen. Ik denk dat dat vooral via de lijn van aantrekkelijkheid zal gaan, maar daarin hebben we ook echt veel te winnen met elkaar. Het is dus terecht dat u daar aandacht voor vraagt.

De voorzitter:

Oké. Ik zie dat de heer De Groot nog een vergeten vraag heeft.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik loop het risico dat we het daar volgende maand in het commissiedebat Spoor ook over hebben, maar ik had gevraagd naar de stand van zaken van de motie-Dijkstra: Amsterdam, Groningen, Scandinavië en Hamburg. Kan de Staatssecretaris een update geven of wellicht aangeven wanneer die informatie komt?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Laat ik zorgen dat ik die vraag meeneem in de beantwoording in het commissiedebat Spoor, want dat weet ik zo niet uit mijn hoofd. Het past inderdaad ook meer in dat debat of anders in het commissiedebat over het MIRT, want het is eigenlijk een vraag naar een van de investeringsprojecten. We zullen ervoor zorgen dat we in die context de informatie bij ons hebben.

De voorzitter:

Oké. Dan stel ik vast dat we nog tijd hebben voor een korte tweede termijn. Ik stel voor dat eenieder één minuut heeft, maar geen interrupties. De Staatssecretaris kan de vragen dan nog beantwoorden. We beginnen bij ... Het eerlijkste is als we beginnen bij de heer De Groot en we dan zo de rij af gaan. Eén minuut.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank, voorzitter. Ik ga geen gebruikmaken van die ene minuut. Mijn korte reactie is: dank voor de antwoorden van de Staatssecretaris. Wat betreft

het punt van voor 1 juli of voor 1 oktober: wij wachten de informatie met grote belangstelling af om te zien hoe de transitieplannen beoordeeld zijn en wat dat betekent voor de beschikbaarheidsvergoeding. Dank daarvoor.

De voorzitter:

Dank u wel. Eén minuut is ook niet het streven, maar een uiterste termijn. Hoe korter, hoe beter, uiteraard. Mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dan ga ik u ook blij maken, want ik ga het ook kort houden. Wat ik hier bevestigd heb gekregen, is hoe belangrijk het is dat we oog blijven houden voor structurele investeringen in het openbaar vervoer. In alle plannen die we aan het ontwikkelen zijn, moeten we daarnaar blijven kijken. Dat geldt ook voor de gesprekken die we hierover voeren. We moeten niet verdwaald raken in de details. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Voorzitter. Allereerst natuurlijk dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik concludeer het volgende uit het debat. Ik ben blij dat er op dit moment een onderzoek loopt naar vervoersarmoede. Ik zie ook uit naar de wat nadere beantwoording in tweede termijn over wat dat onderzoek behelst. Dat is voor ons een belangrijk thema. De uitgestoken hand van de Staatssecretaris met betrekking tot de taxibranche neem ik in die zin aan dat wij die signalen graag overbrengen. Aan de andere kant doet het me wel pijn dat het zo lang duurt voordat er iets gebeurt voor die mensen. Ik weet ook niet hoe het procedureel gaat, of ik dat later nog zou kunnen doen, maar ik overweeg wel om op een later moment wellicht een tweeminutendebat aan te vragen om nog een motie te kunnen indienen, mocht ik het gevoel hebben dat er voor die mensen gewoon te weinig gebeurt. Want dat doet mij enorm veel zeer.

De voorzitter:

Nou, er is nu gelegenheid om een VAO aan te vragen. Dan kunt u moties indienen. Maar de Staatssecretaris heeft natuurlijk ook aangeboden om uw informatie in ontvangst te nemen en dan, zo neem ik aan, voor een snelle reactie daarop te zorgen. Als dat via de griffie kan lopen, kunnen we allemaal lezen wat daaruit komt. Misschien is dat nog het snelste, maar dat is aan u om te overwegen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Het is natuurlijk afhankelijk van wat er uit de samenwerking met de Staatssecretaris komt. Laat ik dus zeggen dat ik nu niet per definitie een VAO wil aanvragen, omdat er een uitgestoken hand van de Staatssecretaris ligt.

De voorzitter:

Ik hoor net ook dat het misschien verstandig zou zijn om dat wel te doen en het in te trekken als de beantwoording naar uw zin is. Dat kunt u dus ook nog overwegen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik weet niet hoe het procedureel gaat. Is het überhaupt mogelijk om op een later moment nog een VAO aan te vragen?

De voorzitter:

Dat is niet gebruikelijk, dus vandaar. Misschien zijn er sowieso ook nog anderen die een VAO willen aanvragen op andere terreinen. Ik laat het aan u ter overweging.

De heer Van Baarle (DENK):

Laat ik het dan nu in die zin aanvragen, maar dan wil ik niet dat de Staatssecretaris dat zo interpreteert dat ik het als een zwaard van Damocles boven dit proces laat hangen. Mocht er iets vruchtbaars uit komen, waar ik van uitga, dan trekken we 'm in.

De voorzitter:

Dat is een prima drukmiddel, lijkt me. Hartelijk bedankt. Dan nu de heer Alkaya voor zijn minuut.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. We kunnen veel tegemoet zien, bijvoorbeeld informatie over de transitieplannen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris voor zichzelf een inspanningsverplichting heeft uitgesproken om in ieder geval te zorgen voor geen hogere schulden voor de vervoerders, geen ontslagen en geen verschraving van het openbaar vervoer. Dat lijkt me een goede inspanningsverplichting, maar het resultaat moeten we natuurlijk nog zien. Daar kijk ik naar uit.

Tot slot wel nog een observatie over de Lelylijn en de projecten. Die discussie voeren wij in de commissie Financiën ook en die gaat ook in de commissie Economische Zaken gevoerd worden, maar je ziet hier al de dynamiek. Er wordt gezegd: daar heeft de commissie-Dijsselbloem in al haar wijsheid naar gekeken, dus daar gaan wij niet meer over, want dan maken we het al te politiek. Maar het gaat hier over heel veel geld. Het is politiek. De wijsheid van Dijsselbloem zal heel groot zijn. Daar kunnen ze in Griekenland waarschijnlijk over meepraten. Maar daarmee is het voor mij nog niet afgedaan. Hier is het laatste woord dus nog niet over gezegd.

De voorzitter:

Hartelijk dank, meneer Alkaya. Dan gaan we verder met de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Om daar maar gelijk op door te gaan: hoe je dit ook ziet, of het nou heel politiek is, technocratisch of anderszins, er is een voorstel gedaan voor een reservering voor 50% van de investeringskosten. Die andere 50% moet dus ergens vandaan komen. De provincies en de metropoolregio's hebben het niet in de achterzak. Van de BDU hou je over het algemeen niet veel geld over. Vroeg of laat staan ze dus bij de Staatssecretaris op de stoep voor de andere 50% en misschien ook wel voor de rest van het project. Kortom, dit is hartstikke politiek. Het is prachtig dat er geld naar ov-projecten gaat. Dat willen we hier volgens mij allemaal, en meer, want er is veel nodig en er zijn veel capaciteitsproblemen. Maar als die euro's weg zijn, inclusief een impliciete claim op toekomstige middelen bij de Staatssecretaris of het departement, dan blijft er minder over voor andere projecten. Het is dus hartstikke politiek; een dikke streep eronder. Wat mij betreft is dit debat vanmiddag ook gewoon een dikke streep onder de noodzaak om extra te gaan investeren. Mijn minuut is op, geloof ik. Dan dank ik de Staatssecretaris nog voor haar antwoorden. Ik heb nog één vraagje. Ik had wel de Nedersaksenlijn en de Lelylijn genoemd, maar niet de trein naar Zeeland. Het viel me op in de toekomstagenda dat het relatief goedkoop is om de verbinding tussen Zeeland en Zuid-Holland en die tussen Brabant en Zuid-Holland te optimaliseren. Zou de Staatssecretaris dat snel ter hand kunnen nemen?

Tot zover.

De voorzitter:

Ik heb die vraag volgens mij niet helemaal gehoord in uw eerste termijn, maar goed. Volgens mij schoot die u net te binnen. Maar de vraag ligt er nu. Meneer Geurts, uw minuut gaat nu in.

De heer Geurts (CDA):

Dank; ik hoop niet dat het de laatste is. Dank voor de antwoorden. Ook gezien de vragen lijkt er geen tijd voor een demissionaire status van het kabinet, heb ik vanmiddag ook nog geobserveerd. Maar goed, laat ik maar nogmaals benadrukken dat goede voorzieningen op het platteland en bereikbaarheid van het platteland broodnodig zijn. Tegen alle partijen die nu met transitieplannen bezig zijn, zeg ik dus: niks schrappen als er geen goed alternatief is en ook geen verdere verschraling naar aanleiding van de coronacrisis.

Ik ben nog heel nieuwsgierig naar het antwoord in de tweede termijn naar aanleiding van mijn vraag over de Lelylaan en de samenhang om de Lelylaan ook op dat punt weer een stap verder te brengen.

Tot zover, voorzitter, ruim binnen de tijd.

De voorzitter:

Ja, hartelijk dank daarvoor. Meneer De Hoop is aan de beurt.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Allereerst ben ik blij met de handschoen die opgepakt wordt op het punt van de verkeersarmoede. Ik kijk erg uit naar de resultaten van het CBS en ik ben ook blij dat de Staatssecretaris wil kijken of daarbij ook naar regionale componenten wordt gekeken.

De Lelylaan is ook voor de Partij van de Arbeid echt nog een hele grote zorg. Vandaag is echt weer naar boven gekomen dat bijna elke politieke partij in ieder geval zeker vindt dat er doorgepakt moet worden. Ik hoop en verwacht dat we ruim voordat de formatie van start gaat, toch wel echt een reactie hebben van de Staatssecretaris en ook van de Minister van BZK over het Deltaplan en de bouwstenen.

Daarnaast wil ik nog wel één punt maken over de rol van het Rijk en de spreiding bij de spits. Ik vind dat door de Staatssecretaris nog niet helemaal helder is gezegd wat de rol van de overheid daarin gaat zijn en hoe zij die verantwoordelijkheid gaat invullen. Dat vind ik heel belangrijk, ook richting al die vervoerders die hier ook een grote opdracht in hebben. Dus graag daar nog wat meer helderheid over.

De voorzitter:

Ook u blijft binnen de minuut. Keurig, meneer De Hoop. Hartelijk bedankt. Als laatste namens de Kamer is de heer Bouchallikh aan het woord.

De heer Boulakjar (D66):

Boulakjar, meneer de voorzitter. Drie keer is trakteren, hè?

De voorzitter:

Excuus. Mijn naam wordt gelukkig ook heel vaak verkeerd uitgesproken. Ik weet dus hoe het voelt.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Bent u daarbij ook ooit ineens verbonden met iemand?

De heer Boulakjar (D66):

Dank u, voorzitter. Het is u vergeven. Dank allereerst aan de Staatssecretaris voor haar uitgebreide reactie. Dank ook aan de commissie voor een leuk commissiedebat. Er gaan er vast nog vele volgen.

Het is goed dat de Staatssecretaris het punt van de sociale veiligheid oppakt en dat daar ferme aandacht voor is. Ik ben blij dat mijn suggestie is overgenomen om de studenten mee te nemen in die pilot. Ik kijk daar reikhalzend naar uit en ik hoor daar later graag meer over.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank, heer Boulaktar; ik geloof dat ik het zo goed zeg.

De heer **Boulakjar** (D66):

U kunt gaan trakteren, want het is Boulakjar.

De **voorzitter**:

Boulakjar, ja. Sorry, ik ga erop oefenen; dat beloof ik u. Dit was de ronde van de Kamer. Ik geef de Staatssecretaris nu het woord. Er zijn nog een paar vragen gesteld, maar gelukkig niet zo veel. Ik vraag u om naar de klok te kijken en het zo snel mogelijk te doen. Dank u.

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

Hartelijk dank. Dank ook aan de leden voor de vragen in de tweede termijn.

De heer De Groot zegt dat hij de brief afwacht. Heel goed; daar gaan we zeker mee komen. Net als mevrouw Bouchallikh onderstreept hij het belang van de structurele investering in het openbaar vervoer. Absoluut; ik denk dat we dat hier vandaag met elkaar weer hebben geconstateerd. De lange termijn vraagt ons echt om nog veel inspanningen. Hij is blij met het onderzoek naar de vervoersarmoede. Ik heb inderdaad nog iets meer informatie over wat er gedaan gaat worden; dat zeg ik ook tegen de heer De Hoop. Het PBL zal een beeld geven van de factoren die van invloed zijn op of een risico vormen voor vervoersarmoede en belemmeringen om aan maatschappelijke activiteiten deel te nemen. Daarbij zal ook geprobeerd worden om een beeld van de regionale spreiding daarvan te geven. Dat is de informatie die ik daar vandaag over kan geven.

De heer Alkaya zei terecht dat het laatste woord over de Lelylaan nog niet is gezegd. Dat deel ik helemaal met hem.

Met de heer Van Baarle heb ik afgesproken dat hij mij nog bepaalde informatie geeft. Dank ook. De manier waarop hij dacht, vind ik heel constructief: zo'n tweeminutendebat gaat hij alleen doen als dat nodig is. Dat is mooi.

De heer Grinwis merkte volgens mij terecht op dat je met 50% het hele proces nog niet gefinancierd hebt en dat er dan dus nog een vraag ligt. Er ligt overigens natuurlijk ook een vraag bij de regionale overheden. Die zijn zich daar ook van bewust.

Wat de trein naar Zeeland betreft: in het pakket Wind in de Zeilen zijn hier afspraken over gemaakt. Daarbij kijken we ook naar de bereikbaarheid.

Over verdere, meer specifieke vragen daarover zou ik zeggen dat we elkaar binnenkort weer spreken in het commissiedebat Spoor. Daar kunnen we dit volgens mij dus nog verder met elkaar bespreken.

De heer Geurts vroeg nog: wanneer horen we wat meer over de motie-Amhaouch? Ik lees hier dat ik destijds inderdaad heb gezegd dat 1 mei mij wat optimistisch leek, omdat we daarbij ook heel veel partijen hebben betrokken – regionale partijen, EZK, BZK, lenW – maar we hopen u nog voor de zomer met een MIRT-brief te informeren over de hoofdcontouren. We streven eigenlijk naar een compleet plaatje bij het BO MIRT in het najaar. Dat zal niet helemaal voor de start van de formatie zijn, zeg ik tegen de heer De Hoop. Laten we hopen dat die voor die tijd echt gestart is en wellicht ook al afgerond, maar dat is in ieder geval het tijdspad dat we nu voor ogen hebben om gewoon concrete stappen te gaan nemen met de uitwerkingsvragen die daar leven.

Welke rol kan het Rijk zelf spelen in spreiding? We komen ook nog met een brief naar de Kamer over mijden en spreiden. Dat gaat breed over alle modaliteiten en ook over de gesprekken die we hebben met werkgevers en onderwijsinstellingen. Daarbij kijken we natuurlijk welke rol de overheid daarin kan spelen. Ik denk dus dat daarin meer informatie zal staan.

De heer Boulakjar dankt de commissie voor het leuke debat. Dat doe ik ook. Hij constateert ook dat we elkaar vast nog regelmatig zullen spreken. Ik kan constateren dat dat al binnenkort is, in het commissiedebat Spoor, waarbij we met elkaar weer op een heel aantal andere vraagstukken zullen ingaan.

Voorzitter, hartelijk dank. Ik hoop dat ik hiermee de vragen heb beantwoord.

De voorzitter:

Dank u voor de vlotte beantwoording in de tweede termijn. Ik zie nog wel een paar vingers omhoog. Ik begin bij de heer De Hoop. Had u nog een vergeten vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, een vraag of opmerking. Het gaat meer over de laatste zin van de Staatssecretaris. Ze zei: we gaan met een brief komen over mijden en spreiden en daarbij gaan we ook kijken naar wat de rol van de overheid is. Wat mij en de Partij van de Arbeid betreft zou ik het liever omdraaien en gaan we eerst kijken wat de rol van de overheid is, ook als verantwoorde-lijke en als goed voorbeeld, en gaan we daarbij kijken wat de rollen zijn van de werkgevers en de scholen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, maar wij zijn tegelijkertijd zelf ook een belangrijke werkgever. Ook de mensen die bij de overheid werken, willen graag gebruik blijven maken van de voordelen van het thuiswerken, maar daar hebben we natuurlijk ook allerlei gesprekken mee. Ze willen ook graag weer naar kantoor. Nogmaals, ik gaf al aan dat ik denk dat we er met elkaar heel veel bij te winnen hebben door het aantrekkelijk te maken. Ik denk dat we daarvoor in alle sectoren moeten kijken. Dat zal misschien ook iets betekenen voor de manier waarop het openbaar vervoer wordt aangeboden. Volgens mij moeten we in die hele mix samen kijken. Het is ook niet alleen ov, maar ook de weg. In al die vervoersmodaliteiten zien we dat er op de lange termijn echt een grote opdruk is en dat het echt spannend gaat worden of we al die vervoersvragen zullen kunnen accommoderen. We zijn dus met elkaar in gesprek over hoe we dat kunnen doen. Daarbij kijken we natuurlijk ook heel erg goed wat de werknemers nodig hebben om hun werk goed te kunnen verrichten. Dat is dus ook een belangrijk onderdeel van de gesprekken, ook binnen de overheid.

De voorzitter:

Goed, dan danken wij de Staatssecretaris. Het is bijna 17.30 uur. Ik zie verder geen mensen die nog een vraag hebben. Ik ga nu dus de toezeggingen voorlezen die in dit debat gedaan zijn.

- De Kamer zal voor de zomer van 2021 worden geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad over de transitie en transitieplannen ov in 2022.
- Eind van het jaar ontvangt de Kamer een reactie op de onderzoeken van het CBS en het PBL over vervoersarmoede die in het najaar worden gepubliceerd.
- De Staatssecretaris zal in een volgende voortgangsbrief de Kamer informeren over de stand van zaken van de pilots met ov-reisverboden en eventuele uitbreiding van de pilots.

- Rond de zomer zal de Staatssecretaris de contouren van een onafhankelijk onderzoek naar de taxibranche en corona naar de Kamer sturen. Bij de opzet zullen de vragen van de leden over de taxibranche worden meegenomen, waaronder de vraag over de positie van Uber.
- De Staatssecretaris zal voor het commissiedebat Spoor of MIRT de Kamer op de hoogte stellen van de stand van zaken van de motie-Dijkstra over de spoorlijn Amsterdam-Groningen-Scandinavië en de mogelijke toevoeging van Hamburg.
- De Kamer zal voor het commissiedebat MIRT een brief ontvangen waarin de hoofdcontouren zullen staan voor de uitwerking van de motie-Amhaouch; dat is een toezegging aan de heer Geurts.
- De Kamer ontvangt een brief over het mijden en spreiden en de rol van de overheid; dat was een vraag van de heer De Hoop.
- Het lid Van Baarle van DENK heeft op voorhand een tweeminutendebat aangevraagd. Hij overweegt die aanvraag nog in te trekken als de beantwoording door de Staatssecretaris over de taxibranche tijdig en volledig is.

We zijn aan het einde gekomen van dit overleg. Ik dank de Staatssecretaris voor het uitvoerig beantwoorden. Ik dank de overige commissieleden voor het aanwezig zijn en de goede vragen die gesteld zijn.

Sluiting 17.28 uur.