

23645

Openbaar vervoer

Nr. 827

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 juli 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 april 2024 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2023 inzake verkenners voor herstart cao-onderhandelingen streekvervoer (Kamerstuk 23645, nr. 800);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 april 2023 inzake gesprekken met ov-sector naar aanleiding van NOVB-conferentie (Kamerstuk 23645, nr. 801);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake opvolging midterm review vervoerconcessies Friese Waddenveren (Kamerstuk 23645, nr. 802);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2023 inzake volgende stap OVpay (Kamerstuk 23645, nr. 803);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2023 inzake instemmingsverzoek aanpassing dienstregelingen Ameland en Schiermonnikoog (Kamerstuk 29984, nr. 1111);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 juni 2023 inzake voortgang uitvoering Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV (Kamerstuk 23645, nr. 806);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2023 inzake instemming nieuwe dienstregeling Ameland van 8 september tot en met 31 december 2023 (Kamerstuk 31409, nr. 416);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 augustus 2023 inzake definitief rapport MARIN over dimensionering vaargeul Holwerd-Ameland (Kamerstuk 31409, nr. 414);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juli 2023 inzake uitkomsten van een bestuurlijk overleg over de inperking van de veerdiensten naar Ameland (Kamerstuk 31409, nr. 410);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juli 2023 inzake toename incidenten en afname veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer (Kamerstuk 28642, nr. 110);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2023 inzake vervoerplannen 2024 Waddenveren (Kamerstuk 23645, nr. 807);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 oktober 2023 inzake onderzoek Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM): Waar is de ov-reiziger gebleven? (Kamerstuk 23645, nr. 808);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2023 inzake definitief rapport Damen: Duurzame Waddenveren (Kamerstuk 23645, nr. 809);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2023 inzake onderzoek over doorrekening kosten Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV (Kamerstuk 23645, nr. 812);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake evaluatie dienstregeling Ameland en voortgang nieuwe concessie(s) Waddenveren (Kamerstuk 23645, nr. 815);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 januari 2024 inzake reactie op moties over onderzoeken wettelijke belemmeringen oprichting provinciale vervoersbedrijven en motie over het in kaart brengen van mogelijkheden voor meer grip concessie(kosten) (Kamerstuk 23645, nr. 816);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2024 inzake uitkomsten Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel (Kamerstuk 23645, nr. 817);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 maart 2024 inzake evaluatie taxiwetgeving Wet personenvervoer 2000 (Kamerstuk 31521, nr. 137);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2024 inzake stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen openbaar vervoer en taxi (Kamerstuk 23645, nr. 819).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Boutkan

Griffier: Wiendels

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: El Abassi, Bamenga, Boutkan, Olger van Dijk, Heutink, De Hoop en Veltman,

en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.16 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag, dames en heren. Welkom bij het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi. Links van mij ziet u de commissieleden zitten: de heer Heutink van de PVV, de heer De Hoop van de GroenLinks-Partij van de Arbeid, mevrouw Veltman van de VVD, de heer Olger van Dijk van NSC en de heer Bamenga van D66. Rechts van mij ziet u de staatssecretaris met haar ambtelijke ondersteuning. Ik heet u allen hartelijk welkom en dat geldt uiteraard ook voor de mensen die thuis voor de buis mee zitten te kijken. Nogmaals, welkom.

Dit overleg staat gepland van 14.15 uur tot 17.15 uur. Er is voor deze commissiebehandeling dus drie uur uitgetrokken. Ik stel drie interrupties voor en na de eerste ronde volgt dan zoals gebruikelijk de beantwoording door de staatssecretaris, die het, denk ik, in blokjes zal opknippen. We gaan zien hoe dat gaat en of daarin alle vragen worden beantwoord et cetera, et cetera.

Er staan voldoende onderwerpen op de agenda en de tijd is beperkt, dus laat ik maar gelijk aftrappen met de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De PVV luidt de noodklok over de veiligheid in het openbaar vervoer. Bijna dagelijks worden we geconfronteerd met nieuwsberichten over in elkaar geslagen conducteurs, vernielde treinen of risicolijnen die door de gewone Nederlander worden vermeden. Het is op sommige trajecten in Nederland zo ernstig dat er ter preventie politieagenten meereizen om de reiziger te beschermen tegen het tuig in het ov. Dit is voor de PVV compleet

onacceptabel. Het wordt tijd dat de regering keihard gaat ingrijpen, zodat de reiziger niet doodsbang een trein, een bus of een tram in hoeft te stappen.

Voorzitter. Alleen al in de treinen van de NS zagen we vorig jaar 1.042 geweldsincidenten en die trend zet zich ook in 2024 gestaag door. Ook afgelopen weekend was het weer goed mis in een van de NS-treinen. Zaterdagavond omstreeks halfelf 's avonds is een hoofdconductrice naar het ziekenhuis afgevoerd met letsel op meerdere plaatsen. Alleen maar omdat zij haar werkzaamheden uitvoerde, werd zij door een groep jongeren van de trap geduwd, geschopt en geslagen. En nu zit zij thuis met haar arm in het gips.

Voorzitter. Zoals eerder door de PVV aangegeven zijn dit soort incidenten spijtig genoeg aan de orde van de dag en het wordt dan ook echt tijd dat we het tij gaan keren. We snappen dan ook volkomen dat de NS komende zaterdag om halfelf de treinen drie minuten stil laat staan om solidair te zijn met het slachtoffer van afgelopen zaterdag. En het is ook goed dat andere vervoerders zich hierbij aansluiten.

Echter, voorzitter, het doet de PVV ook pijn om te moeten aanschouwen dat de NS blijkbaar beperkt is tot enkel dit soort symbolische daden. Dit lost namelijk helemaal niets op. Reizigers en het spoorpersoneel hebben hier, behalve het goede en duidelijke signaal, helemaal niets aan. Waar zijn de juiste instrumenten om daadkrachtig te kunnen optreden, zo vragen we de staatssecretaris. Hoelang laten we dit nog gebeuren?

Voorzitter. Dit kan zo niet langer en het is goed om te zien dat NS is gestart met een proef waarbij 120 hoofdconducteurs en servicemedewerkers bodycams gaan dragen. Hoewel wij een dergelijke proef als een vooruitgang zien, vinden we het nog steeds niet genoeg. Omwille van de ernst van de toenemende incidentenregen is het wat ons betreft klaar met proberen en is het nu eens tijd voor keiharde maatregelen. Wij willen dat iedere NS-medewerker zich veilig voelt en derhalve verwachten wij van het kabinet dat het zich gaat inspannen om direct, dus per direct, iedere NS-medewerker te voorzien van een bodycam. De tijd van experimenteren is écht afgelopen.

Voorzitter. Bovendien zouden wij ook graag zien dat de huidige medewerkers Veiligheid en Service meer instrumenten ter hand worden gesteld om in te kunnen grijpen bij incidenten, nog meer dan ze nu al hebben. We vragen aan de staatssecretaris wat de mogelijkheden zijn voor nog meer bevoegdheden, bevoegdheden waarmee ze het personeel en de reizigers kunnen beschermen en de veiligheidssituatie in de trein en op het station kunnen verbeteren.

Voorzitter, tot slot. De belangrijkste verandering die we noodzakelijk achten, is het herstellen van de boa-status van de conducteurs. Ze moeten in staat zijn om zichzelf te verdedigen. Ze zijn niet alleen gastheer op de trein, maar ze moeten ook gewoon voldoende bevoegdheden krijgen, bijvoorbeeld om een proces-verbaal uit te schrijven of om een identiteit te controleren.

Wachten op de politie duurt gewoonweg veel en veel te lang. We verzoeken de regering dan ook om dit bij NS aan te kaarten en om de NS te dwingen dit te doen, want dit is echt wat er moet gebeuren.

Afrondend, voorzitter. Genoeg is genoeg. Het moet écht afgelopen zijn met het tuig in ons ov. We zijn er echt hélemaal klaar mee. Kun je je niet gedragen, dan heb je helemaal niets te zoeken in ons openbaar vervoer. En wat ons betreft krijgt iedereen die zich misdraagt voor de rest van zijn leven een verbod voor het ov.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, meneer Heutink. Ik geef het woord aan de heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. We hebben maar vier minuten. Ik wil best veel bespreken en ik begin daarom gelijk maar met het punt waar de heer Heutink ook veel aandacht voor heeft gevraagd: de veiligheid in het ov.

Elke dag zetten vele duizenden medewerkers zich in om ons openbaar vervoer rijdende te houden, maar helaas zijn er vrijwel iedere dag ernstige incidenten van verbaal en fysiek geweld. In 2023 waren er alleen al bij de NS 1.042 incidenten. In het weekend werden we opgeschrikt door het brute geweld tegen een conducteur in de trein tussen Delft en Den Haag. De maat is vol voor veel medewerkers in het ov en dat is heel erg begrijpelijk. Komende zaterdag zullen vrijwel alle bussen, treinen, trams en metro's drie minuten stilstaan uit protest tegen dit toenemende geweld.

De nood bij medewerkers, vakbonden en ov-bedrijven is hoog. Ze vragen al geruime tijd om concrete maatregelen en ondanks dat Kamer en kabinet het erover eens zijn dat het geweld moet stoppen, lukt het niet om voldoende concrete maatregelen te nemen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wanneer de extra maatregelen worden genomen en wat zij concreet kan doen om tegemoet te komen aan de voorstellen van de vakbonden en de ov-bedrijven. Hoe gaan de belemmeringen, die er blijkbaar nog zijn, weggenomen worden? Daarnaast zou ik willen vragen of de staatssecretaris kan kijken naar een integrale aanpak, dus niet alleen van de problemen bij de NS, maar ook bij het regionale vervoer.

Voorzitter. Een belangrijk punt voor GroenLinks-Partij van de Arbeid is het internationale treinvervoer. Vandaag verscheen er in opdracht van de Europese Raad een rapport door Enrico Letta, de oud-premier van Italië, over de Europese interne markt. Een van de grote frustraties in het rapport gaat

over de onmogelijkheid om per trein tussen de Europese hoofdsteden te reizen. De trein is veel te veel binnen de nationale grenzen gebleven, een grote frustratie die niet alleen breed in de Kamer leeft, maar ook in de samenleving.

Wij vragen bijvoorbeeld al geruime tijd concreet om stevigere actie om het nu eindelijk eenvoudig te maken om internationale treinkaartjes te boeken. De reizigers vragen erom. De Europese Commissie wil het. Deze staatssecretaris zegt dat ze het wil. De Kamer heeft het afgelopen jaar een motie hierover, die ik met vele collega's heb ingediend, unaniem aangenomen. En toch gebeurt er amper wat. De tijd van praten en goede bedoelingen is wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft voorbij. Er moeten concrete stappen worden gezet. Ik zou daarom dus graag de toezegging van de staatssecretaris krijgen dat zij zich in Europees verband inzet voor een harde deadline voor de beschikbaarheid van een EU-breed ticketsysteem.

Voorzitter. Het is bekend dat voor GroenLinks-Partij van de Arbeid ov een publieke voorziening en een basisrecht is en dat er wat ons betreft meer geld naar het ov zou moeten gaan om te investeren in meer en betaalbaar ov. Dat debat voeren we in deze commissie vaak. Toen ik deze week de Voorjaarsnota las, schrok ik daarom toch van twee zaken. Allereerst lijkt er minder geld beschikbaar te zijn voor de aanleg van de Lelylijn. Daar is 46 miljoen weggehaald. De Kamer heeft twee amendementen aangenomen om de knelpunten bij Meppel en Ede-Wageningen op te lossen. Daar ben ik blij mee, maar dat het geld hiervoor bij een ander ov-project wordt weggehaald, is echt iets wat GroenLinks-Partij van de Arbeid niet wil. En wij willen zeker niet dat er geld wordt weggehaald bij de Lelylijn, een lijn waar de Kamer zich zo hard voor heeft gemaakt. Dus graag uitleg van de staatssecretaris.

Daarnaast is er nog steeds geen oplossing voor de tekorten die dreigen bij de ov-studentenkaart. Kan de staatssecretaris toelichten hoe dit precies zit en toezeggen dat deze tekorten volgend jaar niet zullen leiden tot het afschalen van het ov?

Voorzitter, tot slot nog twee punten. De eerste gaat over de taxibranche. Wij krijgen diverse zorgelijke signalen over het feit dat taxiplatforms als Uber en Bolt op een oneerlijke manier, onder andere met slechte arbeidsvoorwaarden, de reguliere taxibedrijven en hun chauffeurs van de markt duwen. We horen dat lacunes in de Wet personenvervoer 2000 deze oneerlijke concurrentie versterken. Graag hoor ik van de staatssecretaris of zij bereid is om samen met de vakbonden te kijken wat hieraan gedaan kan worden. Dat is niet alleen voor chauffeurs belangrijk, maar ook voor de klant, want die moet kunnen rekenen op betrouwbaar taxivervoer.

Mijn laatste punt, voorzitter. Er zitten een aantal mensen uit Terschelling op de publieke tribune. Welkom! Zij zitten daar met een reden, want zij maken zich zorgen over de bereikbaarheid en de Waddenveren. Is de staatssecretaris het met mij eens dat de bereikbaarheid van Terschelling belangrijk is en dat de inwoners inspraak zouden moeten hebben? Kan er

verder gekeken worden naar een vorm van ov voor het Waddenvervoer naar Terschelling en de andere Waddeneilanden?

Dank.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook. U krijgt nog wat extra spreektijd, want u heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik hoor wat verontwaardiging bij collega De Hoop over de Lelylijn en het punt dat daar wat geld is afgesnoept. Maar meneer De Hoop weet ook dat die 3 miljard voor de Lelylijn nu ligt te verstoffen op de plank; feitelijk is het geld wel beschikbaar gemaakt, maar er moet toch nog bijna 9 miljard bij, als het niet meer is. Wat had de regering dan moeten doen: dit geld nog langer laten verstoffen op de plank?

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

Twee dingen. De heer Heutink zegt dat die 3 miljard ligt te verstoffen. Maar die 3 miljard is voor deze Kamercommissie heel veel waard geweest, omdat die onze inzet voor de Lelylijn duidelijk maakt. Wij hebben met elkaar gezegd dat we dat project ontzettend waardevol en belangrijk vinden. Dat is één. Twee is dat de amendementen die aangenomen zijn voor Meppel en Ede-Wageningen, gewoon een andere dekking hadden. Dus ik vind het onbegrijpelijk dat er wordt afgeweken van die dekking, zeker als het gaat om de Lelylijn.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel; zo te zien voldoet het antwoord. Dan ga ik snel door naar mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Afgelopen weekend was het weer raak. Een groep jongeren mishandelde een conducteur van de NS; het werd net al aangehaald. We mogen dit niet accepteren, maar het geweld in de trein neemt toe en dit was een triest dieptepunt. De VVD staat op het standpunt dat mensen die geweld gebruiken tegen mensen met een publieke taak, dus ook ov-personeel, machinisten, controleurs, conducteurs, niet weg mogen

komen met een taakstraf, maar altijd een gevangenisstraf dienen te krijgen. Dit geeft een stevig signaal af naar de samenleving en naar het personeel: als je aan mij komt, ga je de cel in.

Op eerdere vragen over geweldsincidenten in het ov zei de staatssecretaris dat zij dit standpunt zag als een aanmoediging voor het lopende actieprogramma. Dat klinkt prachtig, maar kijkend naar de incidenten en naar het dieptepunt van dit weekend duurt het simpelweg te lang voordat we resultaten kunnen zien. Zo zei de staatssecretaris de vorige keer dat zij verwachtte dat de identiteitscheck door boa's over drie jaar geregeld is. Drie jaar is gewoon echt te lang. Ik vraag de staatssecretaris met klem om dit sneller te regelen. Ik heb er echt begrip voor dat het complex is, maar ik zou willen dat de staatssecretaris haar stelselverantwoordelijkheid nadrukkelijker pakt. We kunnen werkelijk geen genoeg nemen met dit soort termijnen. Kan de staatssecretaris toezeggen dit binnen een jaar -- dat is al heel lang -- te regelen en alvast pilots te organiseren in andere gemeenten?

Ik vraag de staatssecretaris ook om alsnog door te pakken op het algemeen reisverbod voor overlastgevers, zodat bij een reisverbod bij de ene vervoerder, de dader niet naar een andere vervoerder kan hopen. Zeker in de regio speelt dit. De eerste aanzet uit de Kamer voor dit verbod dateert van vijf jaar geleden, maar het is nog steeds niet geregeld. Het is ook een kwestie van willen, niet van kunnen. Ook hierbij de vraag om dit binnen een jaar te regelen.

Voorzitter. Een doorn in het oog is dat 97% van de boetes die worden uitgedeeld aan mensen die op een adres van het COA verblijven, uiteindelijk niet wordt betaald. Dit betreft duizenden boetes. De handhaving heeft dus geen effect en dat is het laatste wat we willen. Ook bewoners van een azc moeten gewoon hun boete betalen. Wat doet de staatssecretaris om hier een einde aan te maken?

Voorzitter. Telkens vragen we in deze commissie aandacht voor het verbeteren van het ov. De wijze waarop de VVD daarnaar kijkt, gaat over hoe we dat slim en efficiënt kunnen doen met de schaarse middelen die we hebben. Terwijl we tijdens de spits te volle treinen hebben, kennen veel trajecten op andere momenten van de dag een heel lage bezettingsgraad. Die lege treinen kunnen beter bezet worden, iets wat opbrengst betekent voor de NS en dus een verhoging van de prijs van treinkaartjes kan voorkomen.

De NS heeft een afdeling met veel mensen die bezig zijn met kaartverkoop. Maar er zijn ook andere partijen, in iedere geval in de zakelijke markt, gespecialiseerd in ticketing, die dit kunnen doen en die aantoonbaar veel reizigers het openbaar vervoer in weten te krijgen. Vergelijk het met reisbureaus of ticketsites. In de HRN-concessies is niet opgenomen dat de NS zelf voor de verkoop van treinkaartjes of abonnementen moet zorgen. Wil de staatssecretaris onderzoeken of de NS analoog aan bijvoorbeeld

vliegmaatschappijen en reisbureaus, haar ticketverkoop geheel of gedeeltelijk op dezelfde manier zou kunnen organiseren?

Tot slot, voorzitter. Op de agenda staan ook de Waddenveren. Het belang van het borgen van de inspraak van de eilanders ten behoeve van henzelf en van het toerisme waar ze van afhankelijk zijn op de Waddenveren en straks bij de nieuwe concessie is groot, zodat er ook met inbreng van de eilanders gestuurd kan worden op de inhoud van de concessie: de kwaliteit, de frequentie en de continuïteit van de veren, en de prijs van de kaartjes. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe zij ervoor kan zorgen dat dit goed wordt meegenomen en vastgelegd bij alle volgende stappen die gezet worden met betrekking tot de Waddenveren en de concessies.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u ook, mevrouw Veltman. Dan geef ik nu het woord aan de heer Olger van Dijk van ... Dat wilde ik gaan doen, maar de heer De Hoop heeft een interruptie voor mevrouw Veltman.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik begrijp gewoon niet zo goed wat het voorstel van de VVD is over de ticketing bij NS. U wilt die losknippen, zodat NS zelf niet gaat over hoe ze de ticketing organiseert, maar dat bij een andere marktpartij wordt neergelegd. Hoe moet ik dit voorstel zien? Misschien heb ik het niet goed begrepen, maar dan graag duidelijkheid.

Mevrouw Veltman (VVD):

Wat ik heb begrepen en wat dus nu zo is, is dat er partijen zijn die heel goed kaartjes en ook arrangementen van kaartjes en van vervoersmodaliteiten kunnen aanbieden. Dan kan bijvoorbeeld een werkgever zeggen: mijn medewerker krijgt twee dagen een treinabonnement, een dag een deelauto en een fiets van de zaak. Zo'n soort arrangement wordt dan afgesproken tussen partijen die daar goed in zijn, die precies weten hoe ze het beste kunnen bieden, en een werkgever. Daarmee lukt het die partijen ook om mensen de trein in te krijgen en volgens mij willen we dat allemaal. Op die manier kijken naar hoe de NS is georganiseerd en tickets verkoopt en naar de markt in z'n totaliteit, misschien gecombineerd met uitjes maar ook voor de zakelijke markt -- dan bedoel ik de afspraken met werkgevers zoals ik die net als voorbeeld noemde -- is volgens mij dé manier waarop we naar het spoor en naar de NS willen kijken. Dit juist om verbeteringen voor de reiziger mogelijk te maken. Als je het efficiënter doet -- ik denk dus dat het efficiënter

kan -- zul je uiteindelijk ook gedeeltelijk kunnen voorkomen dat een prijsverhoging van de kaartjes voorhanden ligt.

De **voorzitter**:

Efficiënt in deze vergadering is ook dat een interruptie een korte, bondige vraag is waarop een kort antwoord komt. Dat is ook efficiënt.

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

Ik had het idee dat mijn vraag vrij kort was. Ik zal het nog een keer proberen. Betekent wat mevrouw Veltman zegt dat de ticketbevoegdheid, die nu bij NS ligt, in de toekomst bij een andere partij zal liggen? Uiteindelijk is de ticketbevoegdheid aan NS. Ik heb eerder weleens voorgesteld dat je die bevoegdheid bijvoorbeeld bij het ministerie zou willen neerleggen, want dan heb je zelf sturing op de prijs van kaartjes en kun je daar politieke afwegingen in maken. Maar als ik het goed begrijp, stelt de VVD voor dat je die ticketbevoegdheid bij een zakelijke partij kunt neerleggen. Daar hebben we het dan over.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, ik stel voor om het verkopen van kaartjes wat breder te zien dan het alleen maar door de NS te laten doen. Ik weet niet of dat de bevoegdheid is, maar het kan misschien aanvullend. Kijk daar eens wat opener naar, want er zijn andere partijen die het ook zouden kunnen doen. Ja, dat denk ik wel. Ik denk dan aan bepaalde ticketsites of bookingsites waar je nu voor andere dingen je ticket kunt kopen. Als ik naar Rome wil vliegen, google ik "ticket Rome" en dan krijg ik een site waarop ik dat ticket kan boeken. Ik denk dat dat ook iets zou kunnen betekenen, zeker als het gebeurt door een gespecialiseerde organisatie die heel goed weet hoe je zo mensen kunt bereiken.

De **voorzitter**:

U wilt uw laatste interruptie aan mevrouw Veltman wijden?

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

Zeker, want ik vind het leuk om hier een beetje een ideologisch debat van te maken. Wat betreft internationaal vervoer ben ik het eens met mevrouw Veltman. Dat zou veel toegankelijker moeten worden; je zou net zo makkelijk een treinticket moeten kunnen krijgen als een vliegticket. Maar volgens mij is

het wel zo dat in de concessie de ticketbevoegdheid bij de NS is gelegd. Als je die daarvan lostrekt, betekent dat ook iets voor de bedrijfsvoering van de NS. Ik zit dus een beetje te zoeken hoe je het voorstel van mevrouw Veltman vorm kunt geven zonder dat je aan die concessie zit.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat ik heb begrepen, is dat in de concessie niet de verplichting is vastgelegd dat de NS ook haar eigen verkoop van tickets doet. Dat betekent dat je daar wat ruimer naar zou moeten kunnen kijken, op een manier die zo efficiënt is dat het efficiënter wordt en het uiteindelijk ook beter is voor de reiziger.

De **voorzitter**:

Het valt nog mee dat u meneer De Hoop niet heeft gevraagd of hij ook heeft gegoogeld om met de trein naar Rome te gaan. Maar dat viel nog mee, die vraag. Voordat ik naar de heer Olger van Dijk ga, heet ik de heer El Abassi van DENK hartelijk welkom in deze vergadering. We gaan nu naar de heer Olger van Dijk toe.

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

Dank, voorzitter. Voorgaande sprekers zijn erover begonnen en ook ik wil er niet omheen: afgelopen weekend was het helaas weer raak. Een hoofdconductrice van NS is ernstig mishandeld. Toenemende agressie, ook tegen hulp- en dienstverleners is een breder maatschappelijk probleem, maar dit mag nooit normaal worden. Daarin hebben wij als politiek ook een rol. Laat duidelijk zijn: je blijft af van onze hulpverleners, onze dienstverleners en onze conducteurs.

Voorzitter. Maar liefst 80% van de NS-medewerkers heeft weleens te maken met agressie. De personeelskrapte in de ov-sector neemt nu al toe en er is veel ziekteverzuim. Ziet de staatssecretaris een relatie tussen dit ziekteverzuim en deze regelmatig onveilige werkomgeving? Neemt de belangstelling voor werken bij de NS en andere ov-bedrijven daardoor af?

Voorzitter. In de ook door mij ondertekende motie-Veltman is gevraagd een aanvalsplan sociale veiligheid op te stellen. De staatssecretaris zegt door te gaan met het actieprogramma. Mijn eerste vraag aan haar is dan ook: naar welke aanvullende afspraken wordt gekeken? Kan bijvoorbeeld worden gestimuleerd dat op meer plekken vliegende brigades worden ingezet zoals de succesvolle vliegende brigades van Arriva op de Vechtdallijnen? Wat zijn de eerste resultaten van de bodycamproef? Er werd al naar gevraagd. Wordt ingezet op een brede introductie daarvan?

Dan het ov-verbod voor veelplegers. Kan de staatssecretaris aangeven hoe vaak dit is ingezet? En wat is nou precies de definitie van "veelpleger"? Komen de verantwoordelijken voor een ernstige mishandeling zoals die dit weekend plaatsvond, ook in aanmerking voor een ov-verbod? Wellicht zou het bij dit soort ernstige mishandelingen "one out, all out" moeten zijn. Wanneer is nu de toegang tot het rijbewijsregister geregeld, zodat NS makkelijker zelf de identiteit van overlastgevende reizigers kan controleren?

Voorzitter. Nieuw Sociaal Contract is blij met de extra 300 miljoen euro die structureel in het regionaal openbaar vervoer wordt gestoken. De prijzen voor kaartjes blijven dit jaar gelijk. Dat is een opsteker voor veel Nederlanders die op het openbaar vervoer zijn aangewezen. Het extra geld voor een daadwerkelijke verbetering is inmiddels verdeeld, maar kan de staatssecretaris ook aangeven wanneer Nederlanders daar iets van gaan merken? Het geld is er nu, maar rijden er al meer bussen en zijn er al meer haltes tussen woonkernen op het platteland? Is er op korte termijn een overzicht te geven waaruit blijkt wat elke ontvanger concreet met dat geld realiseert?

Voorzitter. Dan de openbare aanbesteding van de Waddenveren. Afgelopen vrijdag uitten raadsleden in de Leeuwarder Courant hun zorgen over het participatieproces. De gemeenteraad van Terschelling wil zelfs een pauze. De raad vreest voor een concessie met minimale eisen tegen de laagst mogelijke kosten en voelt zich er onvoldoende bij betrokken. Kan de staatssecretaris een reactie geven op deze zorg? Is zij bereid om met de diverse eilandvertegenwoordigers in gesprek te gaan? Kan zij daarnaast aangeven of in de nota van uitgangspunten ook aspecten van brede welvaart worden meegewogen, zoals leefbaarheid? Is de afstemming met gebruikers ook tijdens de concessie voor het varen vanaf 2029 voldoende geborgd?

Voorzitter. Tot slot de introductie van OVpay per 1 januari als opvolger van de ov-chipkaart. Kan de staatssecretaris aangeven of alles volgens planning verloopt? NSC ziet meerwaarde in het systeem, maar maakt zich zorgen over mensen die niet de digitale vaardigheden hebben om een OVpay-account aan te maken en de juiste abonnementen daaraan te koppelen. Kan de staatssecretaris aangeven of de fysieke ov-pas makkelijk is aan te vragen? Kan een oudere dat bijvoorbeeld op een station doen? Zijn daar kosten aan verbonden? En wat vindt zij van het idee om het mogelijk te maken om de ov-chipkaart gratis in te wisselen voor een ov-pas met bijbehorend geïnstalleerd OVpay-account, zodat ook de oudere reiziger op 1 januari 2025 zorgeloos de trein in kan stappen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, meneer Van Dijk. Dan ga ik naar de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Afgelopen zaterdag is een NS-conducteur geschopt, geslagen en met grof geweld van de trap geduwd. In het afgelopen jaar is het meer dan 1.000 keer voorgekomen dat een NS'er te maken heeft gekregen met agressie in de vorm van slaan, schoppen, spugen of ernstige bedreigingen. Dat is nog eens 8% meer dan in het jaar daarvoor. Dit misselijkmakend en walgelijk gedrag moeten we zo snel mogelijk aanpakken. De meeste agressie treedt op zodra de identiteit van een zwartrijder of overlastgever niet vastgesteld kan worden. Hoe sneller de NS weet wie zij voor zich hebben, hoe kleiner de kans op escalatie, zo laat de NS ons weten. Alleen door een effectief lik-op-stukbeleid en dossieropbouw kunnen we het ov weer veilig maken voor zowel het personeel van NS als de reizigers. Waarom moet het dan nog drie jaar duren, vraag ik aan de staatssecretaris, voordat NS-boa's toegang krijgen tot het rijbewijsregister? Is zij bereid om hieraan topprioriteit te geven? Welk handelingsperspectief kan de staatssecretaris de NS-boa's nu al bieden?

Geweld tegen hulpverleners en mensen met een publieke functie moet worden gestopt. Daarom is op initiatief van D66 een manifest tegen agressie en geweld opgesteld. Dat deden wij samen met de VVD, het CDA, GroenLinks-PvdA, SP, ChristenUnie, JA21, DENK, SGP en BBB. FNV Spoor en diverse andere organisaties deden er ook aan mee. Op basis van dit manifest is bijna Kamerbreed een motie aangenomen die ertoe oproept een samenwerkingsverband op te richten waar werknemers en werkgevers in alle beroepsgroepen die een publieke taak hebben en onder druk staan, terecht kunnen voor advies, hulp bij aangifte en weerbaarheidstrainingen. Tot op de dag van vandaag hebben we nog niets gehoord over de opvolging van deze motie. Waarom is door het kabinet tot op heden geen actie ondernomen? Wanneer krijgt deze motie opvolging?

Voorzitter. Een randvoorwaarde voor het nemen van de bus of taxi is dat iedereen er zich veilig en geaccepteerd voelt. Ook binnen de taxiwereld gaat dit nog te vaak fout. Er zijn talloze voorbeelden waaruit blijkt dat mensen uit de queergemeenschap of mensen met een blindengeleidehond door een taxi geweigerd worden. Dat is natuurlijk onacceptabel. Hoewel we met enige regelmaat lezen dat iemand op discriminerende gronden een rit wordt geweigerd, worden hierover geen landelijke cijfers bijgehouden. Waarom wordt dit niet bijgehouden? Ik vraag het graag aan de staatssecretaris. Is zij bereid om dit voortaan wel landelijk bij te houden? Waar kunnen mensen terecht als zij te maken krijgen met discriminatie in de taxibranche of met andersoortige misstanden?

Voorzitter. Naast de veiligheid in het ov of in een taxi wil ik het nog hebben over de toekomst van het ov. Vorig jaar hebben D66 en de VVD tijdens de begrotingsbehandeling 2 miljoen euro vrijgemaakt voor een pilot met de BRT. Dat geld is ervoor bedoeld comfortabele bussen in een hoge frequentie, en

waar dat kan op een vluchtstrook, te laten rijden tussen de steden en dorpen. Inmiddels zijn voor het uitrollen van de BRT twee pilotprojecten aangewezen, namelijk bij Meierij in Brabant en bij Haarlem, Schiphol, Amsterdam. Is inmiddels duidelijk hoeveel de verdere uitrol van deze pilots precies gaat kosten? Is er inmiddels een financiële verdeling gemaakt tussen rijksoverheid en lokale overheden? Is de staatssecretaris bereid om op basis van vertrek- en bestemmingsdata in kaart te brengen tussen welke locaties een BRT-systeem de potentie heeft aan de vervoersvraag te voldoen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, meneer Bamenga. Ik geef nu het woord aan de heer El Abassi van DENK.

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

Voorzitter, dank. Ik was nog even snel aan het pennen, want ik heb al een aantal dingen langs horen komen waarbij ik mij zou kunnen aansluiten. In het bijzonder is een aantal keren, terecht, de aandacht uitgegaan naar de conducteur die is mishandeld. Ik heb stevige woorden gehoord, ook over een veroordeling en zelfs over een gevangenisstraf die daaraan gekoppeld moet worden. Laatst hebben we nog een debat gevoerd over gevangenen; het blijkt dat er een tekort is aan gevangenen. Ik ben dus benieuwd hoe we daar invulling aan gaan geven. Maar ik wil dat het niet bij woorden blijft. Het zijn namelijk vaak dezelfde partijen die aan het bezuinigen zijn op het openbaar vervoer en aan het bezuinigen zijn op gevangenen. Ik hoop dus dat er iets langskomt wat ik kan steunen als het gaat ... Sorry, voorzitter, ik dacht dat iemand mij wilde interrumpen. Dus dat even wat betreft de conducteur.

De **voorzitter**:

U heeft een glazen bol! U heeft gewoon een vooruitziende blik, meneer El Abassi, want de heer Olger van Dijk stak zijn hand op en de heer Hidde Heutink stak ook zijn hand op. De heer Heutink was iets eerder dan de heer Van Dijk. Meneer Heutink, gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Het zijn niet de partijen waar meneer El Abassi op doelt die aan het bezuinigen zijn geslagen. Het is ook de NS zelf geweest die heeft bezuinigd. Ik zit even te kijken in het verslag van het gerechtshof Amsterdam. Onder

andere de ondernemingsraad heeft een geschil met NS over het afschalen van de boa-bevoegdheid voor hoofdconducteurs. Dat gebeurde naar aanleiding van een bezuiniging van 5,7 miljoen. Dat was een centenkwestie. Wat vindt meneer El Abassi daar nou precies van? Want dat is toch bij uitstek een bezuiniging die we gewoon vandaag kunnen terugdraaien als we dat vragen aan de staatssecretaris?

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

Ik had allereerst de koppeling gemaakt met het gevangenisdebat dat we hebben gehad. Het was dus wellicht in eerste instantie gericht aan andere partijen. Maar ook hierbij wil ik zeggen dat je die niet van elkaar kunt loskoppelen. Aan de ene kant zeggen we "er gaat geen cent naar de NS", maar tegelijkertijd verwachten we van hen dat zij de veiligheid waarborgen. Dat kost natuurlijk geld. We moeten dus vanuit hier, vanuit de politiek, de opdracht meegeven, maar ik ben bang dat daar ook een potje geld bij hoort.

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

Ik hoor de heer El Abassi zich wel aansluiten bij voorgaande sprekers, maar vervolgens neemt hij vooral afstand van een aantal concrete zaken die zijn genoemd. Ik ga ervan uit dat de heer El Abassi de oproep die ik zelf heb gedaan namens de politiek van harte ondersteunt: we moeten hier paal en perk aan stellen en dat moeten we uitspreken. Maar mijn vraag is vooral wat de fractie van DENK dan wil doen om dit probleem te lijf te gaan. Welke concrete maatregelen ziet hij voor zich?

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

Voor zover ik weet heb ik niks weersproken of heb ik opdracht gegeven om iets niet te doen. Ik hoor juist heel mooie ideeën en die steun ik van harte, van alle kanten. Maar ik zeg: voeg de daad bij het woord. Houd het niet bij woorden. Veiligheid kost ook geld; dat weten we allemaal. Dan moeten we ook bereid zijn om daar de portemonnee voor te trekken.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij hebben we net alle sprekers scherp horen zeggen dat we daden nodig hebben. Dus zeggen dat dat niet zo is, lijkt mij een beetje een scheve tegenstelling. Ik heb wel een vraag over wat u zei over het gevangeniswezen. Daar zijn in de Kamer debatten over gevoerd. Het lijkt een beetje alsof de heer El Abassi zegt: laten we dan maar geen gevangenisstraffen opleggen in het geval van geweld. Is dat wat er bedoeld wordt?

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

Volgens mij zeg ik het tegenovergestelde. Uw collega Ellian gaf aan: we hebben niet altijd goed beleid gevoerd voor de gevangenen; achteraf gezien hebben we misschien te veel bezuinigd. Dat vatte ik in ieder geval op als een bekentenis. Nogmaals, dat is mijn interpretatie van het debat. Dan vraag je aan de ene kant om veel zwaarder en vaker te straffen, maar aan de andere kant bezuinigen we op het gevangeniswezen. Die kromme redenering wil ik toch even rechtzetten. Dus nogmaals, ik hoop dat er iets langskomt in de vorm van een motie of wat dan ook. Dan steun ik die van harte om onze conducteurs veilig te stellen, maar ik zou ook gewoon willen dat het niet alleen bij woorden blijft, maar dat er ook, nogmaals, daden tegenover staan. Daar hoort ook een potje geld bij.

De **voorzitter**:

Een tweede interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor "bezuinigingen in het gevangeniswezen", maar het is wel duidelijk dat ondanks de personeelskrapte en de problemen die er nu zijn in het gevangeniswezen, er niet wordt afgezien van gevangenisstraffen die te maken hebben met geweldsmisdrijven. Dus in dit geval zou dat ook niet zo zijn. Wat ik heb aangegeven ten aanzien van gevangenisstraf, is dat we ons in ieder geval niet moeten beperken tot een taakstraf als het gaat over geweld, zeker tegen hulpverleners en mensen in publieke dienst. Dus dat vooropgesteld. Ik wil toch wel duidelijk maken dat het daarover gaat. Als de heer El Abassi vraagt wat ik er concreet aan ga doen, verwijs ik graag naar het wetsvoorstel dat de VVD hierover in 2022 heeft ingediend. Dat heeft het nog niet gehaald, maar daar is het laatste woord nog niet over gezegd. U kunt ervan op aan dat we het opnieuw zullen proberen.

De **voorzitter**:

Ik heb geen vraag gehoord, meneer El Abassi ...

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

Ik wil toch ingaan op die laatste opmerking.

De **voorzitter**:

... dus gaat u verder met uw betoog.

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

Goed, laat ik dat vooral doen.

Voorzitter. Dan wil ik namens DENK in dit debat twee andere urgente kwesties aan de orde stellen. Allereerst wil ik het hebben over de knellende situatie in de taxibranche. Wij constateren namelijk met veel zorg dat ervaren taxichauffeurs in toenemende mate de markt verlaten. Dit verlies aan ervaren krachten vormt een directe bedreiging voor het niveau en de stabiliteit van de taxidiensten, wat weer een belangrijke rol speelt in het aanbod van een diverse mobiliteit binnen ons land.

De oorzaak van deze zorgwekkende trend ligt in de diverse en soms tegenstrijdige duurzaamheidseisen die aan deze sector worden opgelegd. Zo worden er in gemeenten zero-emissiezones ingevoerd. Het frappante is dat er in deze gemeenten sprake is van netcongestie en een tekort aan laadinfra. Het aanbod aan elektriciteit is dus kleiner dan de vraag. En wat zeggen de gemeenten tegen deze taxi's: "Het is goed dat u mindermobiele personen en ouderen vervoert, maar we willen dat u dit doet op elektriciteit. En o ja, we hebben niet voldoende elektriciteit. Succes!" Dit is geen prank. Dit is echt waar. We slaan door. Is het niet eerlijker om tegen die taxichauffeurs te zeggen dat ze gewoon moeten stoppen, dat ze moeten kijken naar alternatieven om mensen te vervoeren, bijvoorbeeld met een bakfiets? Kan de minister met een plan komen om deze problemen te voorkomen? Kan de minister in gesprek gaan met deze gemeenten om te voorkomen dat taxi's en anderen met een elektrische auto tegen dit soort problemen aanlopen? Het is niet vreemd dat chauffeurs er steeds vaker voor kiezen om deze markt te verlaten. Kan de minister in gesprek gaan met vertegenwoordigers van de taxibranche om te werken aan de verschillende problemen die zij bij ons hebben aangekaart?

Voorzitter. Wij hebben als overheid de plicht om kritisch te kijken naar de vervoersbedrijven waarmee we zaken doen. Het is terecht verboden om zaken te doen met bedrijven die betrokken zijn bij oorlogsmisdaden. Van de NS, het GVB, de provincie Utrecht en de gemeente Amsterdam is bekend dat ze zaken doen met CAF. CAF is betrokken bij de uitbreiding van Jerusalem Light Rail. Jerusalem Light Rail faciliteert het vervoer van en naar de illegale nederzettingen op de Westelijke Jordaanoever. De uitbreiding van Jerusalem Light Rail draagt bij aan de onteigening van Palestijns grondgebied en de verdrijving van Palestijnse inwoners en is daarmee in strijd met internationaal recht.

Een ander voorbeeld is EBS. EBS is een dochterbedrijf van het Israëliëse Egged, dat onder meer busdiensten verzorgt tussen Israël en kolonies in

bezet gebied. EBS is opgenomen in de VN-database van foute bedrijven: de zwarte lijst. Desondanks is EBS, door onder meer Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de provincie Utrecht, toegelaten tot aanbestedingen. Niet alleen hebben overheden een plicht en een verantwoordelijkheid om schending van mensenrechten tegen te gaan, in zee gaan met een besmet bedrijf zorgt er ook voor dat burgers onbewust tegen hun wil bijdragen aan schendingen van mensenrechten door te reizen. Voor reizigers die wel bewust zijn en weigeren bij te dragen aan schendingen van mensenrechten, is er gewoon geen busvervoer. Is de minister het met mij eens dat we geen zaken mogen doen met bedrijven die bijdragen aan het schenden van mensenrechten? Is de minister bereid in gesprek te gaan met alle partners die samenwerken met CAF of EBS en hen erop te wijzen dat ...

De **voorzitter**:

Meneer El Abassi, u bent door uw vier minuten heen.

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

... de overeenkomst beëindigt dient te worden?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Geweldig. Dank u wel. Dan heeft de heer Bamenga een interruptie voor u.

De heer **Bamenga** (D66):

Het is meer een verduidelijkende vraag, hoor. Meneer El Abassi had het over de vervoerders- en de taxibranche. Hij zei dat zij moeten voldoen aan bepaalde vereisten. Ik wil even weten wat het standpunt van DENK hierin is. Hekelt DENK de maatregelen die genomen worden ten aanzien van duurzaam vervoer? Of gaat het er veel meer om dat de bijbehorende infrastructuur die daarvoor nodig is, in bepaalde gebieden niet op peil is?

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

Dat laatste. Ik vind dat ook de juiste volgorde. Zorg eerst voor een juiste infrastructuur. Zorg ervoor dat mensen hun auto kunnen opladen. Ga daarna kijken wat er gedaan kan worden. Dat moet niet andersom gebeuren.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording. Ik zie geen andere interrupties. Ik kijk naar de staatssecretaris. Hoeveel tijd heeft zij nodig? Twintig minuten met lopen erbij, hoor ik. Dan schors ik de vergadering tot 15.15 uur.

De vergadering wordt van 14.54 uur tot 15.19 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik aan de beantwoording begin, zou ik graag de blokjes even toelichten. Het eerste blokje gaat over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Daarna heb ik een blokje over de Waddenveren en een blokje taxi. Dan waren er nog best wel veel vragen in de categorie overig. Mochten er vragen niet terugkomen, dan zou het heel goed kunnen dat ze in dat blokje zitten.

Het openbaar vervoer is van onschatbare waarde voor onze samenleving. Voor veel mensen is het de manier om van werk naar huis te komen. Voor anderen is het een belangrijk middel om volwaardig mee te kunnen doen in de samenleving. Samen met onze partners werken we hard aan goeie bereikbaarheid en betaalbaarheid van het ov, voor nu en in de toekomst. Ik ben ook erg blij met de betrokkenheid bij de ov-sector van iedereen. Die wordt ook weer door de mensen op de publieke tribune weergegeven. Het is fijn dat er veel aanwezigen zijn. Net als een aantal van de Kamerleden heb ik vanmiddag nog gesproken met een vertegenwoordiging van bewoners van de Waddeneilanden. Daar komen we zo ook nog over te spreken.

Ik zie verschillende uitdagingen voor ons openbaar vervoer. Een uitdaging is bijvoorbeeld om ons ov beter toegankelijk en veiliger voor de reiziger te maken. Sociaal veilig openbaar vervoer is een randvoorwaarde voor goed en aantrekkelijk openbaar vervoer. Iedereen moet veilig kunnen reizen en werken in het openbaar vervoer. Het afgelopen weekend heeft er op het station Den Haag Hollands Spoor een heftig incident met een conductrice van NS plaatsgevonden. Ik vind het echt schandalig dat mensen met een publieke taak, zoals het ov-personeel, daarmee te maken krijgen tijdens het werk, terwijl ze zich dagelijks inzetten om het ov voor ons allemaal veilig, aangenaam en betrouwbaar te houden. Ik steun de aangekondigde actie van NS en andere vervoerders om het ov drie minuten stil te zetten, om zo aandacht te vragen voor het probleem, ook van harte. Het gaat niet alleen om aandacht van de politiek, maar om aandacht van de hele samenleving.

Daarmee wordt een duidelijk signaal afgegeven dat hufferigheid, agressie en vandalisme in het openbaar vervoer niet geaccepteerd worden.

Ons ov staat midden in de samenleving. De problemen waar de openbaarvervoersector mee geconfronteerd wordt, zijn de problemen waar de hele maatschappij mee geconfronteerd wordt. Het ov ervaart bijvoorbeeld toegenomen overlast van dak- en thuislozen, van verwarde mensen en, op enkele plekken, ook van kleine groepen overlast gevende asielzoekers. Het openbaar vervoer wordt ook geconfronteerd met een algemene verharding van de samenleving. In de vele gesprekken die ik met de sector voer, hoor ik vaak hetzelfde. Sinds corona is er minder ontzag voor publieke dienstverleners die in uniform lopen en lijken reizigers ook een korter lontje te hebben.

De oplossingen liggen daarom ook niet bij één partij of alleen bij de ov-sector. Dit vraagt echt om een gezamenlijke aanpak van de overheid, de vervoerders en de politie. Ik ga dat bespreken in het kabinet. Ik wil samen met de minister en staatssecretaris van JenV het huidige actieplan ook nog eens goed tegen het licht houden, om te zien of er op onderdelen versnelling mogelijk is. Ik vind het ook nog belangrijk om even aan de commissie te melden dat ik aanstaande maandag -- dat was al langer gepland -- een werkbezoek heb bij NS om in gesprek te gaan met de veiligheidsmedewerkers over mogelijke maatregelen en oplossingen.

Binnen het convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025 wordt samengewerkt door vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, politie, vakbonden en de ministeries van JenV en IenW. Die samenwerking wordt door alle partijen als nuttig en positief ervaren. We gaan er ook mee door. Partijen kunnen er ervaringen uitwisselen, van elkaar leren en een gezamenlijke aanpak ontwikkelen. Zo zijn er in de afgelopen jaren camera's geplaatst op stations, zijn er meer stations afgesloten met ov-chipkaartpoortjes, werkt de sector met bodycams -- zoals net werd aangehaald, experimenteert de NS daarmee -- en kunnen reizigers in het hele land onveilige situaties in treinen en stations melden via WhatsApp. Het resultaat is dat het veiligheidsgevoel in de trein door reizigers in 2023 hoger werd beoordeeld dan in 2022. Om voor het personeel eenzelfde verbetering te realiseren, moeten we stevig met elkaar aan de slag met de geïntensiveerde aanpak waarover ik de Kamer afgelopen zomer en begin maart nog per brief heb geïnformeerd.

Er zijn door de commissie heel veel vragen gesteld. Dat waren goeie en betrokken vragen. Maar, zeg ik er even bij, veel vragen waren ook op het terrein van mijn collega's van JenV. Ik zal die natuurlijk ook beantwoorden. We proberen als kabinet met één mond te spreken en dat doen we ook. Maar ik snap de behoefte van de commissie om misschien ook een keer verder door te spreken over de JenV-vragen heel goed. Dan zou ik toch adviseren om te kijken of we misschien niet eens een debat kunnen hebben met de collega's van JenV erbij, zodat vanuit dat departement rechtstreeks vragen

beantwoord kunnen worden. Ik geef het maar even mee als tip, maar ik zal mijn best doen om de kennis die ik daarvan heb op basis van de overleggen die ik heb met mijn JenV-collega's op de commissie over te brengen.

De heer De Hoop en de heer Heutink vroegen of ik wat sociale veiligheid betreft naar een integrale aanpak kan kijken, dus niet alleen naar NS maar ook naar het regionale openbaar vervoer. Ik heb in de brief van afgelopen zomer aangegeven dat we een actieprogramma starten om de samenwerking te intensiveren met de ov-sector, de bonden, de politie en het ministerie van JenV. In het bijbehorende actiecomité wordt ook met de regionale vervoerders gesproken om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren. Ik heb de Kamer voor het commissiedebat van 8 maart een brief gestuurd om de commissie te informeren over de stand van zaken. Binnen de geïntensiveerde aanpak wordt momenteel gewerkt aan onder andere een landelijke dekking voor een WhatsApp-alert, meer identificatiemogelijkheden voor boa's, de borging van sociale veiligheid, regelgeving voor het ontwerp van stations en nog extra fysieke maatregelen. Daarnaast voer ik het gesprek met de betrokken partijen om te bepalen welke aanvullende afspraken nodig zijn. Ik zal de Kamer daarover natuurlijk periodiek blijven informeren.

Dan hadden meneer De Hoop en de heer Heutink nog de vraag wanneer er extra concrete maatregelen worden genomen en wat ik concreet kan doen op basis van voorstellen van vakbonden en ov-bedrijven. Ik ben het met de vakbonden eens dat we ons ervoor moeten inzetten dat de handhavers in het openbaar vervoer worden voorzien van voldoende instrumenten. JenV werkt in samenwerking met de politie aan een boa-app met identificatiemogelijkheden. De minister van JenV draagt de verantwoordelijkheid voor het boa-stelsel. Daarnaast is het de bedoeling om gezamenlijk te komen tot een handelingskader voor boa's. Er vindt overleg plaats tussen NS, de politie en het Openbaar Ministerie over de manier waarop een boa mag en kan handelen in dit soort situaties. Uiteindelijk is de minister van JenV dus verantwoordelijk voor het stelsel. Die maatregel is ook onderdeel van de geïntensiveerde aanpak waarin wordt samengewerkt door al die ketenpartijen die ik heb genoemd.

Meneer Bamenga vroeg nog naar het handelingsperspectief dat NS nu al kan bieden aan boa's. Ik begrijp dat het in sommige situaties lastig is dat boa's niet bevoegd zijn voor openbare-ordefeiten zoals mishandeling. Op het moment dat ze tegen die feiten aanlopen, moeten ze de politie inschakelen. In sommige situaties kan het nodig zijn dat boa's direct optreden, juist om erger te voorkomen. We zijn dan ook samen met NS, de politie en het OM aan het kijken naar de manier waarop een boa mag en kan handelen in dat soort situaties. Ook daar is de minister van JenV weer de trekker van.

De heer Heutink en de heer Van Dijk vroegen of NS niet moet stoppen met de bodycamproeven en direct moet overgaan tot implementatie. Ik vind het vooral belangrijk dat de veiligheid van personeel en reizigers wordt verhoogd. Het is goed dat onderzocht wordt of die bodycams voor conducteurs daaraan

een bijdrage kunnen leveren. De pilot is bedoeld om het beoogde effect te testen. Er zijn verschillende soorten bodycams en ook verschillende manieren waarop je bodycams kunt inzetten. NS wil de meest effectieve manier uiteindelijk gaan uitrollen. De ov-boa's van NS dragen overigens allemaal al een bodycam. De eerste geluiden die wij van NS horen over de proef met onder anderen conducteurs zijn positief. Dat wil ik alvast even delen als tipje van de sluier.

De **voorzitter**:

U krijgt een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Aan de ene kant hoor ik een staatssecretaris die de problematiek serieus neemt, maar tegelijkertijd blijft het toch bij pappen en nathouden. Het is: overleggen, "we gaan in gesprek met NS", "we gaan kijken wat we kunnen doen". Nu hoor ik de staatssecretaris eigenlijk zeggen dat nog niet helemaal duidelijk is of die bodycams werken. Ja, het tipje van de sluier is dat het positief is, maar gezien de huidige problematiek en ook het incident van afgelopen weekend zou het toch een goed signaal zijn geweest, ook vanuit de politiek, om te zeggen dat de tijd van experimenteren met zo'n bodycam voorbij is? We weten uit ervaringen in misschien wel tien jaar dat bodycams gewoon bijdragen aan meer veiligheid. Kunnen we hier vandaag dan niet gewoon zeggen: "Nee NS, u moet gewoon die proef nu beëindigen. We gaan ervoor zorgen dat al het personeel vanaf morgen een bodycam gaat krijgen."

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Dat kan de staatssecretaris toch gewoon doen? Op die manier kan zij toch ook haar tanden laten zien en laten blijken dat we dit niet meer pikken op deze manier?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ben blij dat die proeven goed gaan. Ik heb er ook begrip voor dat je bij zo'n proef kijkt wat goed werkt en wat niet. Maandag heb ik een overleg met de mensen die binnen NS en het ov verantwoordelijk zijn voor de veiligheidsfuncties. Dan zal ik specifiek vragen naar hoe het zit met die

bodycams en of er nog versnelling mogelijk is. Ik heb volgende week geloof ik ook nog een-op-een overleg met Wouter Koolmees. Ik zal eens vragen of we eventueel nog wat kunnen versnellen. Ik vind het wel belangrijk dat je, als je dat breder invoert, ook kijkt wat daarvan de effecten en de kosten zijn. Ook bij NS kan een euro natuurlijk maar een keer worden uitgegeven. Maar ik snap de oproep van meneer Heutink heel goed dat je het zo snel mogelijk wil uitrollen als het werkt. Dat is helder.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Snapt de staatssecretaris dan ook dat de tijd van experimenteren gewoon een keer voorbij is als je al die problemen die we hebben ziet?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat ben ik ook heel erg met meneer Heutink eens. Je moet zo'n test doen. Er heeft nu natuurlijk een verschrikkelijk incident plaatsgevonden. We weten allemaal dat we meer controlemogelijkheden en grip willen geven aan de medewerkers om die veiligheid voor henzelf en voor de reizigers te borgen. Ik denk dat dit een hele efficiënte manier is. Dat blijkt ook uit die eerste proeven, zoals ik al voorzichtig zei. Als dat zo is, en als NS dat heeft vastgesteld, dan zal ik ook samen met hen kijken of daar versnelling op kan plaatsvinden of niet. Nogmaals, ook NS moet kijken hoe ze elke euro zo zorgvuldig en efficiënt mogelijk uitgeven. Ik zal de oproep in elk geval doorgeven, want ik voel die urgentie ook.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik weet dat in het regionaal openbaar vervoer de bodycams al gebruikt worden. Veolia werkt er al vanaf 2000 mee op meerdere plekken. Ik vraag de staatssecretaris dus echt of zij uit het verhaal over pilots en proeven wil stappen. U hoeft zelfs niet tot maandag te wachten, totdat u dat overleg heeft. U kan vanmiddag nog bellen met de andere partijen die met die bodycams werken. Dit verbaast me dus echt. Laten we alsjeblieft overgaan tot actie. We pleiten hier allemaal voor. Alstublieft.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Veltman gooit nu wel twee dingen op een hoop. Het gebeurt inderdaad al in het regionaal openbaar vervoer dat boa's een bodycam dragen. Maar het geldt niet voor conducteurs. Ik wil graag even checken hoe het zit met de conducteurs. Ik herken de urgentie; we verschillen daarover niet van mening. Maar als je zoiets invoert, moet je dat ook zorgvuldig doen. Als je dat verbreedt naar conducteurs, heb je ook met privacydingen te maken, noem het allemaal maar op. Ik wil gewoon eerst even weten in welk tempo zaken echt mogelijk zijn. Als het kan, dan zal ik aan ze vragen om daar extra snelheid op te gaan zetten.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Hartelijk dank daarvoor. Ik snap dat het een iets andere functie is, maar het laat wel zien dat het kan en dat het werkt. Je moet daar misschien iets extra's voor uitzoeken, maar laten we daar niet weer zoveel tijd voor pakken alstublieft.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk heeft ook een interruptie, maar u mag nog even reageren, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik snap dit heel erg goed, maar hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de boa's die in publieke of zakelijke dienst zijn. Daar krijgen we dadelijk ook nog een vraag over. Die hebben andere voorwaarden waaraan ze moeten voldoen om bijvoorbeeld te mogen vragen naar identiteitsbewijzen. Dat is een heel groot probleem in het openbaar vervoer. Daar is JenV ook al volop mee bezig. Eigenlijk vinden we allemaal dat er meer bevoegdheden zouden moeten zijn, maar het is wettelijk op dit moment gewoon niet mogelijk om die bevoegdheden toe te kennen. We weten dat een wet niet van vandaag op morgen is aangepast. Dan moet je een heel traject door. Ik herken de frustratie, maar vraag wel begrip voor het feit dat je wel moet kijken wat je kunt binnen de handelingskaders die er wettelijk zijn. Dat is dus wel echt een issue. Daar lopen we heel hard tegen aan in sommige gevallen, en dat is superfrustrerend.

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

Ik heb er op zichzelf begrip voor dat de staatssecretaris nu niet wil zeggen: we voeren het meteen voor iedereen in. Maar er zijn natuurlijk wel subcategorieën. De service- en veiligheidsmedewerkers hebben wel die functie. Wellicht kunt u er in dat overleg maandag toch echt volop op

inzetten dat het in ieder geval voor die groep per direct wordt geregeld. Dat heeft een deel daarvan al, maar volgens mij hebben ze dat nog niet allemaal. Dat hoor ik dan ook graag. Ik hoor ook graag of die groep verder kan worden uitgebreid. Kunt u de Kamer na het overleg van maandag zo snel mogelijk schriftelijk informeren?

Staatssecretaris **Heijnen**:

De groep waar meneer Van Dijk naar verwijst, heeft het al. Maar ik snap de oproep en ga kijken of we dat verder kunnen uitbreiden en hoe dat zo snel mogelijk kan.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met de beantwoording van de gestelde vragen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Prima.

De heer Heutink vroeg of de boa-bevoegdheid terug kan komen voor de NS-hoofdconducteurs. NS heeft de mogelijkheid om de boa-status opnieuw aan te vragen voor hoofdconducteurs. In het verleden werd er door hoofdconducteurs weinig gebruikgemaakt van die boa-bevoegdheid. Daarom hebben ze gekozen voor andere veiligheidsmaatregelen. Een van de afwegingen van NS is ook: als er een veiligheidsincident is, wil je dat er mensen worden ingezet die er echt specifiek voor getraind zijn. Ik vraag NS om, naar aanleiding van het toegenomen aantal incidenten, bepaalde keuzes nog eens een keer opnieuw onder de loep te nemen. Maar uiteindelijk gaat NS natuurlijk wel over haar eigen personeelsbeleid.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is fijn dat de staatssecretaris het nog een keer onder de aandacht wil brengen, want we zien ook dat er hoofdconducteurs zijn die hier wel heel veel behoefte aan hebben. We zagen ook dat de ondernemingsraad van NS fors tegenstander was van dit plan van NS. Sterker nog, de onderbouwing hiervoor was volgens de ondernemingsraad echt onvoldoende. Het verzoek dat ik aan de staatssecretaris wil doen, is om niet aan NS te vragen om dat te gaan doen en het dan maar te gaan bekijken. Nee, het moet een dwingend verzoek zijn om dit opnieuw te gaan invoeren. Ik kan me haast niet voorstellen dat NS dat verzoek naast zich neer gaat leggen, als de staatssecretaris dat verzoek op deze manier doet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb aangeboden om het punt onder de aandacht te brengen. Ik heb ook begrip gevraagd voor het feit dat NS uiteindelijk over het eigen personeelsbeleid gaat. Ze hebben eerder ook signalen vanuit de Kamer gekregen dat er veel animo was voor die boa-status van de conducteurs. Uiteindelijk hebben ze toch een andere afweging gemaakt. Ik zal het nog een keer onder de aandacht brengen bij NS; dat zeg ik bij dezen toe. Dat zal ik tijdens het overleg doen; dat is misschien handig voor de lijst die er uiteindelijk aan komt.

Dan het rijbewijsregister. Ik begon er net al even over tegen mevrouw Veltman. Er werd naar gevraagd door de heer Bamenga, mevrouw Veltman en de heer Van Dijk. "Waarom moet het nou nog drie jaar duren? Dat is echt wel heel erg lang." Vanuit het ministerie wordt in samenwerking met JenV ook gewerkt aan de toegang tot het rijbewijsregister. Het verlenen van toegang tot persoonsgegevens is niet makkelijk. Wetgeving op het gebied van privacy stelt hele hoge eisen aan het delen van die gegevens. Een extra complicatie voor de ov-boa's is dat zij, in tegenstelling tot andere boa's, geen ambtenaar zijn. Zij zijn in dienst van een, soms privaat, bedrijf. Om geen verdere vertraging op te lopen, is besloten te starten met boa's in publieke dienst en daarna ook de boa's van de ov-sector toegang te geven. De ov-sector is gevraagd aan te geven welke tussentijdse maatregelen tot die tijd helpen om het ov veiliger te maken.

Meneer Van Dijk vroeg nog naar het ov-verbod voor veelplegers. Hij vroeg of ik kan aangeven hoe vaak dat is ingezet en wat de definitie van een veelpleger is. Vervoerders hanteren verschillende definities van veelplegers in het openbaar vervoer. De vervoerders geven aan dat er rond de 500 tot 650 reisverboden zijn uitgedeeld in 2023 en 100 tot 150 verblijfsverboden.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog of de verantwoordelijken voor ernstige mishandeling, waar dit weekend sprake van was, in aanmerking komen voor een ov-verbod. Als het voorgevallen incident dusdanig zwaar is dat het vraagt om verdergaande maatregelen, is een ov- of gebiedsverbod geen adequaat middel. Dan zal de oplossing vanuit de strafrechtketen moeten komen. Bij incidenten in het ov kan, naast een eventuele strafeis van de rechter, sinds 2001 ook een reisverbod worden opgelegd. Het OM handhaaft een dergelijk verbod strafrechtelijk. Iemand die zich daar niet aan houdt, moet voor de rechter komen. Vervoerders doen dat ook met enige regelmaat. Ze moeten daarbij voldoen aan een richtlijn van het Openbaar Ministerie. Er moet altijd enige vorm van beperking zijn bij het opgelegde reisverbod. Dat kan een beperking in de vorm van een tijd, omvang of plaats zijn. Het Openbaar Ministerie stelt die eis met het oog op de proportionaliteit van de maatregel. Het opleggen van een landelijk reisverbod is uitgesloten op basis van deze richtlijn.

Mevrouw Veltman vroeg: is het geen goed idee om door te pakken met een algemeen vervoersverbod? Er kan bij ov-incidenten -- dit is eigenlijk hetzelfde antwoord als dat op de vraag van de heer Van Dijk -- naast een eventuele strafeis van de rechter sinds 2001 ook een reisverbod worden opgelegd. Het opleggen van een landelijk reisverbod is uitgesloten. Iemand moet in staat blijven om van a naar b te reizen, omdat de maatregel anders een te grote vrijheidsbeperking zou zijn. Dat is de redenatie hierachter.

De **voorzitter**:

U haalt adem en geeft de heer Olger van Dijk daarmee de gelegenheid voor een interruptie.

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

Dank voor de uitgebreide toelichting. Het duizelt me nog wel een beetje, eerlijk gezegd. Je hebt natuurlijk dat strafrechtelijke traject naast het reguliere. Als ik het goed begrijp, wordt er door vervoerders verschillend gekeken naar wat een veelpleger is. Heeft de NS de mogelijkheid om typen zware mishandeling ... Even los van het strafrechtelijke traject: ik kan me heel goed voorstellen dat de NS geen zin heeft om degene die dit heeft gedaan nog tegen te komen in die treinen, in ieder geval voor een bepaalde periode. Hebben zij dan de mogelijkheid om zo'n persoon te definiëren als veelpleger en ook over te gaan tot een verbod op reizen met de trein, of een gedeeltelijk of tijdelijk verbod? Als dat niet zo is, zou u dat dan met ze willen bespreken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het kan dus wel, maar vaak op bepaalde trajecten. Want het moet dus beperkt worden op het gebied van plaats, tijd of omvang. Als er iets dusdanig ernstigs gebeurt als afgelopen weekend, dan is het ook gewoon een strafrechtelijke vraag. Je kunt daarnaast altijd nog wel zo'n verbod opleggen, maar je kunt nooit een algeheel verbod opleggen. Dat wordt namelijk gezien als een te grote beperking, zoals ik net al aangaf. Mensen moeten namelijk altijd in staat blijven om van a naar b te reizen. Er is op dit moment, voor zover ik kan nagaan, niet voorzien in wat de heer Van Dijk vraagt.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog of kan worden gestimuleerd dat er op meer plekken vliegende brigades komen, zoals die op de Vechtdallijnen van Arriva. Het is aan de vervoerders en de ov-autoriteiten om te kijken naar de beste aanpak in de regio. In Overijssel is ervoor gekozen om vliegende brigades, beveiligers dus, in te zetten als ondersteuning van veiligheid- en servicemedewerkers en conducteurs. Die vliegende brigades hebben overigens nog niet geleid tot een daling van het aantal incidenten, maar het

staat andere vervoerders en ov-autoriteiten wel vrij om dit voorbeeld te volgen. Voorbeelden en ideeën zoals deze worden ook al gedeeld tussen vervoerders.

Mevrouw Veltman vroeg wat er gebeurt om het probleem dat boetes niet betaald worden door mensen die bij het COA verblijven op te lossen. Ik vind het ook heel belangrijk dat de betalingsproblematiek tegen wordt gegaan, ook bij asielzoekers. JenV leidt een aanpak voor overlastgevende asielzoekers in het openbaar vervoer. Die ziet onder andere toe op de thema's betalingsproblematiek en dossieropbouw. Voor vragen over dat onderwerp verwijs ik graag naar JenV.

Meneer Bamenga vroeg nog hoe het zit met het manifest van de vakbonden en de motie over het samenwerkingsverband van werkgevers en werknemers van beroepsgroepen die onder druk staan. Hoe krijgt dat opvolging? JenV en BZK organiseren sinds 2023 overleggen, waarbij vanuit verschillende beleidsterreinen en sectoren gesproken wordt over agressie en geweld. Ik steun die uitwisseling en samenwerking. Als er nog vragen zijn over de motie of de reactie op het manifest, dan kan de heer Bamenga zich ook richten tot de minister van JenV. Want daar ligt het initiatief.

Meneer Van Dijk vroeg nog of de belangstelling voor het werken bij NS en andere openbaarvervoerbedrijven vanwege de sociale veiligheid afneemt. Ik zie in het algemeen dat veel sectoren moeite hebben met het vullen van vacatures, zo ook het openbaar vervoer. Er kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat er een relatie is met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Het is aan de vervoerders om voldoende personeel te werven, zodat er een volwaardige dienstregeling gereden kan worden. Wat ik wel probeer, en wat misschien ook nog een tip is voor de Kamerleden, is het volgende. Wij bespreken natuurlijk heel vaak dingen die met het openbaar vervoer te maken hebben. Heel veel zaken gaan ook gewoon goed. Wij zitten hier niet om dat heel vaak te benoemen. Wij bespreken natuurlijk heel veel dingen die wat minder goed gaan, en die komen ook heel veel in het nieuws. Maar in gesprekken met mensen die in de ov-sector werkzaam zijn, merk ik altijd het volgende. Natuurlijk zijn daar zorgen. Natuurlijk zien zij daar ook uitdagingen. Maar ze zijn ook heel erg trots op het feit dat ze in die sector werken. Ik heb laatst een geweldig gesprek gehad met een groep mensen die heel bewust hebben gekozen voor een carrièreswitch, en heel bewust hebben gekozen voor een carrière in het openbaar vervoer. De achtergronden van die mensen verschilden ontzettend. Ze zeiden allemaal: als we dit eerder hadden geweten, hadden we jaren geleden de overstap gemaakt. Het ging om bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeurs, en om een mevrouw die verloskundige was geweest en nu de opleiding deed. Het waren dus echt hele andere achtergronden. Zij zijn echt heel erg blij met de overstap die ze gemaakt hebben. Ik denk dat het helpt als wij bijvoorbeeld actief met deze mensen spreken en hun trots proberen mee te nemen in de debatten die wij hier voeren.

Dit was het einde van mijn blokje, voorzitter. Het was een beetje een hartenkreet.

De **voorzitter**:

Ik ga even inventariseren bij de leden van de commissie of de vragen in het eerste blokje, over sociale veiligheid, zijn beantwoord.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb nog één vraag.

De **voorzitter**:

Is die niet beantwoord?

De heer **Heutink** (PVV):

De vraag is meer wanneer we dan een terugkoppeling krijgen.

De **voorzitter**:

Dat is een aanvullende vraag op een eerder antwoord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan daar zo wel even op reageren.

De heer **Heutink** (PVV):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U heeft geluk, meneer Heutink. Ik kijk even rond. Alle vragen over sociale veiligheid zijn beantwoord. Dan gaan we door naar het blokje Waddenveren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik begreep dat er ook nog behoefte was vanuit de commissie om wat meer duiding te krijgen over wanneer er een terugkoppeling volgt over alles waar we mee bezig zijn. In de eerste plaats sturen we daarover periodiek brieven. Ik kan me wel voorstellen dat die behoefte er is, zeker vanwege alle actualiteiten. Het komt toevallig zo uit, maar nu ben ik natuurlijk extra blij dat ik komende maandag een gesprek heb met die veiligheidsmedewerkers. Ik ben zelf ook wel heel benieuwd wat daaruit komt. Misschien komen daar ook wel suggesties en ideeën uit waar de commissie wat mee kan. Ik kan daar dan uiteindelijk natuurlijk ook iets mee. Ik stel voor dat ik het verslagje van die bijeenkomst nog even apart aan de Kamer toestuur, zodat we daar op korte termijn ook nog een keer over kunnen spreken.

De **voorzitter**:

Een korte interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Mijn interruptie is even procedureel, want het gaat ook over een eventueel tweeminutendebat. Als we op maandag een gespreksverslag krijgen en we moeten wachten op een periodiek verslag waarin staat wat voor maatregelen we dan kunnen nemen, dan zou ik het wel fijn vinden om in ieder geval een uitgebreide brief van het kabinet te krijgen voordat wij een tweeminutendebat voeren. Dan kunnen we nog wat bijsturen, indien nodig. Ik zou graag van het kabinet willen horen of dat kan.

De **voorzitter**:

Wij horen het van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan naar aanleiding van het gesprek van maandag natuurlijk aangeven wat de denkrichtingen zijn, ook vanuit de medewerkers. Dat verslagje kan, denk ik, dezelfde week nog worden opgestuurd. Dat zou het probleem niet moeten zijn. Daarnaast hebben we natuurlijk al een heleboel acties in gang gezet, die ik net al heb benoemd. Sommige duren langer, bijvoorbeeld de toegang tot het rijbewijsregister van boa's in treinen. Daar is JenV volop mee bezig, maar dat heb ik niet van vandaag op morgen opgelost. Maar dat is natuurlijk allemaal al wel bekend bij de Kamer.

Wellicht is het ook goed om nog eens te kijken naar de laatste stand van zaken. Die is volgens mij op 8 maart verstuurd. Daar staat een overzicht in van alle maatregelen die sowieso al voorzien zijn. Daarnaast heb ik

toegezegd om navraag te doen naar een aantal onderdelen. Een van die onderdelen was de test met de bodycams. Ik ga nog eens bij Wouter Koolmees navragen of daar nog mogelijkheden gezien worden voor een versnelling. Er was nog iets wat ik met hem zou bespreken, wat ongetwijfeld in de toezeggingenlijst genotuleerd staat. Ik heb ook beloofd om in de loop van volgende week een verslagje te sturen over de bijeenkomst van maandag. Zo kan de commissie in elk geval kijken welke denkrichtingen het personeel zelf heeft, zonder dat ik daar op dat moment al iets van vind. Anders duurt dat intern veel te lang. Maar dan heeft de commissie daar een beeld bij.

De voorzitter:

Het andere punt ging over de boa's bij de hoofdconducteurs.

Staatssecretaris Heijnen:

Precies.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik had uit het begin van de beantwoording van de staatssecretaris begrepen dat zij überhaupt nog zou bezien waar er versnelling van het actieprogramma mogelijk is. Ik zou die vraag eigenlijk wat breder willen trekken, namelijk naar die onderdelen waarover de staatssecretaris zegt: dat duurt nou eenmaal drie jaar, want dat duurt lang. Laten we ook daar kijken waar er versnelling mogelijk is. Ik denk dat meerderen van ons, net als ik, heel graag willen weten wat er dan precies zo lang moet duren en waar we wel een versnelling zouden kunnen realiseren. Ik duid dus op alle onderdelen in het actieprogramma en in het bijzonder op de ID-check en het rijbewijsregister.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat ligt eerlijk gezegd niet echt aan mij. Ik heb hier pas in juni een overleg met de minister van JenV over. Eerder was er geen gelegenheid om hierover een gesprek te hebben. Ik heb laatst begrepen dat het voor haar wellicht ook niet mogelijk is om daarbij aan te sluiten. Ik doe dus mijn best en ik zal ook overbrengen dat de commissie enig ongeduld voelt, maar ik ga natuurlijk niet over haar agenda. Ik zal er in elk geval op aandringen dat het bestuurlijk overleg snel plaatsvindt, zodat ik iets naar de Kamer kan terugkoppelen. Alle punten waarnaar de commissie nu vraagt, zijn namelijk eigenlijk allemaal zaken waar JenV hoofdaannemer is. Ik ben coördinator en ik probeer zaken te versnellen daar waar dat mogelijk is. Ik werk ook uitstekend samen met de staatssecretaris van JenV. Wij schakelen heel erg snel en wij hebben daardoor

ook echt al dingen voor elkaar weten te krijgen. Er is dus voorzien in een gesprek in juni met de minister van JenV en dat is pas het moment hiervoor. Ik heb echt dat bestuurlijke overleg nodig, voordat ik iets kan terugkoppelen aan de Kamer.

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

Ik begrijp dat er afstemming nodig is en dat het lastig is om te werken met een uitgebreide kabinetsdelegatie. Daar hebben we allemaal begrip voor, maar tegelijkertijd zijn er heel veel vragen die het domein van JenV raken. De staatssecretaris geeft dat terecht aan. Tot juni wachten vind ik als ik eerlijk ben wel erg ingewikkeld, want we mogen ook van het kabinet verwachten dat die afstemming niet hoeft te wachten op een bestuurlijk overleg. Dat kan in allerlei gremia gebeuren, ultimo ook in de ministerraad.

Het zou daarom toch mijn verzoek zijn dat op al die vragen die JenV regarderen, en dat zijn er heel veel, toch eerder schriftelijk wordt gereageerd. Ik wil dat dat in ieder geval gebeurt bij de vraag, die ook heel erg bij de NS leeft, over de ID-check via het rijbewijsregister. Ik wil dus zo snel mogelijk en in ieder geval voor juni een afgestemde reactie op hoe het hiermee staat en hoe het sneller zou kunnen. Ik heb er begrip voor dat dan niet meteen alles zal zijn opgelost, maar ik verwacht toch zeker op zo kort mogelijke termijn een met JenV afgestemd reactie op het punt van de inzage in het rijbewijsregister.

De **voorzitter**:

U hoort het: de commissie is ongeduldig en maant u tot spoed.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zullen het doorgeven, maar de staatssecretaris van JenV heeft al regelmatig met de Kamer van gedachten gewisseld over het rijbewijsregister. Er is dus best al veel informatie over waarom dat zo lang moet duren. Meneer Van Dijk moet ook maar van mij aannemen dat er geen enkele aanleiding is om aan te nemen dat JenV het op wat voor manier dan ook wil vertragen. Sterker nog, mijn collega, meneer Van der Burg, is zéér gemotiveerd om ervoor te zorgen dat het zo snel mogelijk kan. Maar we lopen gewoon tegen die wettelijke beperkingen aan, ook, zoals ik eerder al aangaf, op het punt van privacy. Maar ik zal het verzoek doorgeleiden en vragen of ze nog eens een keer alles op een rij kunnen zetten en toch nog eens willen kijken of er niks sneller kan.

De **voorzitter**:

Dan hoop ik dat u nu toe bent gekomen aan het blokje Waddenveren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. De Friese Waddenveren zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de eilanden. Op dit moment bereid ik de nieuwe concessies voor de periode vanaf 2029 voor, omdat dan de huidige concessies aflopen.

Dat proces kent een aantal stappen en ik werk nu aan de eerste stap. Dat is de nota van uitgangspunten. Die willen we graag afronden in 2024. Daarna volgt in 2025 het programma van eisen en pas daarna volgt de openbare aanbestedingsprocedure in 2025 en 2026. We zijn ook pas net gestart met het participatieproces en dat betekent dat we op dit moment een openbare consultatie houden waarin alle belanghebbenden hun inbreng kunnen leveren. In dat kader zijn er deze week bijeenkomsten georganiseerd op alle eilanden. Ik wil echt benadrukken dat ik de bewoners en de bestuurders heel graag zorgvuldig en goed wil betrekken bij de totstandkoming van de nieuwe concessies. Ik waardeer hun inbreng ook enorm.

Ze waren zojuist nog hier met een afvaardiging om een petitie te overhandigen, met daarin al een heel aantal ideeën en denkrichtingen. Ook bij de volgende stappen op weg naar de nieuwe concessies zal er actief contact worden gezocht met bezoekers, bewoners en bestuurders van de eilanden, en ook met de provincie Friesland. Ik hecht er wel aan dat we nu, ook naar aanleiding van de bezoeken die medewerkers van mijn ministerie afgelopen weekend nog hebben gebracht aan de eilanden, die inspraakperiode sowieso met twee weken gaan verlengen, zodat er iets meer tijd is. Ik hoorde bij de bewoners en ook bij een aantal raadsleden die mee waren gekomen, de zorg dat dat misschien zelfs nog wel iets te kort was. Ik ga dat eerst even intern bespreken, want ik kan daar nu nog geen besluit over nemen. Maar ik hoop dat de bewoners inzien dat we echt pas aan het begin zitten van die inspraakprocedure. Het is dus niet zo dat na 15 mei de inspraakronde doorlopen is. Dit is echt pas de eerste stap in een traject dat een aantal jaren gaat duren.

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

De staatssecretaris heeft met verschillende raadsleden en de inwoners gesproken en zij zal hebben gemerkt dat hun zorgen echt groot zijn. Het lijkt mij dan ook een kleine moeite om die twee weken te verdubbelen. Als de staatssecretaris tegen mij zou zeggen dat daarmee het concessieproces in gevaar zou komen, dan is dat fair enough. Maar als de staatssecretaris zegt "joh, ik denk dat dat het concessieproces niet in gevaar brengt", lijkt het mij een heel goed gebaar om te zeggen: joh, we verlengen het met nog twee extra weken. Dat is een verdubbeling van de tijd die nu is afgesproken. Ik

denk dat die toezegging van de staatssecretaris een heel mooi signaal zou zijn aan de bezorgde inwoners en de mensen die hier vandaag zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik hoor heel goed wat de heer De Hoop zegt, maar ik wil vragen of ik dat in de schorsing voor de tweede termijn even met mijn team zou mogen afstemmen. Ik voel hier ook wel voor, maar ik moet wel even kijken of dat uitstel het concessieproces in de tijd in gevaar brengt. Ik voel de betrokkenheid en als ik iets kan doen, zal ik dat proberen te doen. Ik ga dat dadelijk even bespreken en dan kom ik er in tweede termijn bij de heer De Hoop op terug.

De heer De Hoop en mevrouw Veltman vroegen naar de bereikbaarheid van Terschelling. Ik ben het natuurlijk met hen eens dat die heel erg belangrijk is en dat de bewoners inspraak moeten krijgen. Ben ik het ermee dat ze ook een vorm van ov moeten krijgen? Dat is natuurlijk ook een interessant punt. De veerverbindingen tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden zijn natuurlijk van het grootste belang voor die inwoners. Maar natuurlijk ook voor de bezoekers van de Waddeneilanden! De inwoners van de eilanden hebben een stem in de voorbereiding van de volgende concessies, ook nu in die openbare consultatie.

In de conceptnota van uitgangspunten staat verder het voornemen om decentrale overheden en consumentenorganisaties weer een rol te geven in de nieuwe concessies. Tijdens de informatiebijeenkomsten op de Friese Waddeneilanden is de vraag gesteld of gebruikers een rol kunnen krijgen in die concessies. Zoals ik net al aangaf, vind ik dat een heel logische vraag. Maar ik kom dadelijk dus nog even op dit punt terug.

Meneer Van Dijk vroeg eigenlijk ook naar de zorgen over het participatieproces. Ik hoop dat ik heb laten zien dat ik echt mijn best doe om te kijken hoe we die participatie nog wat meer kunnen vergroten. Het ministerie zal daar duidelijk over communiceren, maar laten we ons ook realiseren dat dit pas het eerste stapje is in een hele lange concessievoorbereiding. Dus er komen echt nog andere momenten waarop meegedacht kan worden over hoe het allemaal moet.

Meneer Van Dijk vroeg of aspecten van brede welvaart, bijvoorbeeld leefbaarheid, worden meegenomen. In de conceptnota van uitgangspunten wordt in een aantal passages gerefereerd aan het belang van de leefbaarheid op de eilanden. Op dit moment wordt over de conceptnota van uitgangspunten een openbare consultatie gehouden en daar kan iedereen hierop reageren. Ik heb verder ook onder andere de gemeentes om advies gevraagd. Het belang van leefbaarheid op de eilanden en de rol die de Waddenveren daarin spelen, kunnen dus desgewenst meer benadrukt worden in de nota van uitgangspunten.

Dan waren er nog een aantal vragen in het volgende blokje.

De **voorzitter**:

Ik ga eerst even bij de commissieleden toetsen of de vragen die zij gesteld hebben over de Waddenveren zijn beantwoord. Ik zie de heer Olger van Dijk zijn hand op steken, dus waarschijnlijk is één vraag niet beantwoord.

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

Ik had nog de vraag gesteld of in de nota van uitgangspunten de afstemming met gebruikers tijdens de concessieperiode zelf nadrukkelijker kan worden meegenomen. Die vraag heb ik nog niet helemaal beantwoord gehoord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zijn goed aan het bekijken hoe we dat vorm kunnen geven. Ik vind dat een heel terecht punt van de heer Van Dijk. Daar moet gewoon aandacht voor zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de andere leden. Niks meer? Dan gaan we over naar het derde blokje: de taxi's.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer De Hoop vroeg of ik bereid ben om samen met de vakbonden te kijken naar wat er gedaan kan worden aan de oneerlijke concurrentie van Uber. De regels die ik stel aan taxichauffeurs en ondernemers gelden voor alle chauffeurs, dus ook voor degenen die via het Uberplatform rijden. Ik heb de taxiwetgeving nog niet zo lang geleden laten evalueren. Het resultaat heb ik ook met de Kamer gedeeld. Aan de hand van het evaluatierapport ga ik in gesprek met alle betrokken partijen om verschillende beleidsopties te verkennen. Daarbij spreek ik ook met de vakbonden. De besluitvorming over een eventuele wetwijziging laat ik wel aan mijn opvolger. Voor de arbeidsomstandigheden en de werkgeversverplichtingen verwijs ik naar mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

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

In de gesprekken die ik heb met de vakbond wordt nadrukkelijk gezegd dat hierbij problemen worden ervaren. Dus ik hoop dat de staatssecretaris naar aanleiding van het gesprek kan rapporteren aan de Kamer over wat daaruit komt en wat dan de lacunes zijn, vóór het volgende debat Openbaar vervoer en taxi.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, uiteraard zullen we altijd terugkoppelen wat er uit de gesprekken met de stakeholders breed komt. Ik denk dat het goed is om met de bonden en andere belanghebbenden te spreken. Er wordt natuurlijk teruggekoppeld aan de Kamer hoe daar door verschillende partijen naar wordt gekeken. Dat zal sowieso standaard in de procedure zitten.

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

Op dit punt dan nog één ding. Van de taxichauffeurs met wie ik spreek, hoor ik dat er wel een maximumprijs is bij de ritten en het salaris dat daarbij hoort, maar geen minimumprijs. Daarmee ontstaat er druk op het salaris dat ze krijgen voor een rit. Kan de staatssecretaris die zorgen ook meenemen in de gesprekken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik weet niet precies wat meneer De Hoop nu aan het zeggen is. Dit is een technisch punt over de manier waarop het loonsysteem is ingeregeld. Dit lijkt me ook wel echt een punt voor SZW, als ik eerlijk ben. Maar het staat nu genoteerd en we zullen het zeker meenemen. Het klinkt als een belangrijk punt. Ik kan me dat heel goed voorstellen.

Meneer Bamenga vroeg waarom gevallen van discriminatie en racisme in de taxiwereld niet zouden worden bijgehouden en of ik bereid ben om dat voortaan landelijk bij te houden. Ik vind het natuurlijk belangrijk dat iedereen veilig kan reizen zonder gediscrimineerd te worden. Reizigers die te maken krijgen met discriminatie kunnen dat melden bij discriminatie.nl. Dat is het landelijk meldpunt voor discriminatie. Dat meldpunt houdt ook bij waar de meldingen plaatsvinden en brengt daar verslag over uit. Wanneer taxichauffeurs zich schuldig maken aan discriminatie, worden ze beboet en kan zelfs hun chauffeurskaart worden ingetrokken.

De **voorzitter**:

Een interruptie van de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ervan uitgaande dat dat het antwoord was van de staatssecretaris heb ik nog een aanvulling. Het ging niet alleen om discriminatie. Daar zijn inderdaad meldpunten voor. Het gaat ook om andersoortige misstanden die plaatsvinden in de taxibranche. Hoe kunnen mensen daar op een makkelijke manier melding van maken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er kunnen altijd meldingen worden gedaan bij de taxicentrales of platforms. Bij Uber en Bolt kun je het melden in de apps. Op het moment dat dingen echt veel te ver gaan, kun je je altijd melden bij de politie om aangifte te doen.

Dan heb ik nog twee punten. Meneer El Abassi vroeg of ik met een plan kan komen over de duurzaamheidseisen voor taxi's. Het ontwerpbesluit dat het gemeenten mogelijk maakt om een zero-emissiezone voor taxi's in te stellen, is door de Kamer controversieel verklaard. Totdat dit ontwerpbesluit door de Kamer wordt behandeld, kunnen gemeenten geen zero-emissiezones voor taxi's invoeren.

Meneer El Abassi vroeg ook nog of ik in gesprek kan gaan met vertegenwoordigers van de taxibranche over de verschillende problemen die ze hebben aangekaart. Daar ben ik altijd toe bereid. Dat is geen probleem.

Dat is het einde van dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan gaan we even toetsen bij de leden of de vragen over het onderwerp taxi allemaal zijn beantwoord. Ik zie geen handen omhooggaan, dus dan kunnen we naar het laatste blokje, namelijk overig.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Meneer Van Dijk vroeg hoe het staat met de 300 miljoen structureel en wat de mensen daarvan merken. Nou, de mensen merken dat er sinds 1 januari geen prijsstijgingen meer zijn voorgevallen, zoals meneer Van Dijk zelf ook al aangaf. Daardoor betaalt iedereen dus 11,7% minder voor het openbaar vervoer dan was voorzien. Met het voorkomen van de prijsstijgingen is ongeveer de helft van de 300 miljoen gemoed. De rest van de gelden gaat via de Voorjaarsnota en het Provinciefonds naar de provincies. De provincies anticiperen daar al op, bijvoorbeeld door exploitatiebijdrages aan te passen,

zodat er geen afschaling plaatsvindt van de frequenties. Via het NOVB -- dat is ons overleg -- houd ik een vinger aan de pols zodat ik in het najaar de Kamer tussentijds kan rapporteren over wat de provincies en de vervoerregio's momenteel met alle gelden aan het doen zijn.

Meneer De Hoop had nog een vraag, of eigenlijk meer een zorg, over de Voorjaarsnota en het geld van de Lelylijn dat is weggehaald voor Meppel en Ede-Wageningen. Hij vroeg of ik daarop kan reageren. Ik wil even heel erg duidelijk zijn op dit punt, want de Lelylijn is een project waar ook ik me de afgelopen jaren heel hard voor heb ingezet. Dat was af en toe best een uitdaging, want ik heb 3 miljard. Aan de ene kant ben ik de Kamer heel erkentelijk dat ze me 3 miljard heeft gegeven, maar het is bij lange na niet voldoende om de lijn te realiseren. Die 3 miljard blijft gewoon staan. Dat geld wordt elk jaar eigenlijk een beetje meer volgens de regels van de begrotingssystematiek. Uit dat beetje meer komt die 46 miljoen. Dat is in feite dus gewoon inflatiecorrectie. Het is een besluit van het kabinet om het zo op te lossen. Ik doe dat, zeg ik erbij tegen meneer De Hoop, om andere projecten die ik anders niet zou kunnen doen -- dan wordt er vaak gekeken naar projecten in de regio die al heel concreet zijn -- te ontzien. We komen dus niet aan die 3 miljard. Het is de indexatie waaruit we nu dat bedrag halen. Die 3 miljard blijft dus staan.

De voorzitter:

Helaas pindakaas, meneer De Hoop, u bent helemaal door uw interrupties heen. De staatssecretaris gaat verder, want ik kijk ook naar de klok.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer De Hoop vroeg naar de problemen rondom de financiering van de ov-studentenkaart en of ik kan toelichten dat tekorten die nu dreigen niet leiden tot afschaling van het ov volgend jaar. Voor 2024 heeft OCW het bedrag van de vergoeding voor het gebruik van de ov-studentenkaart herijkt. Die vergoeding viel lager uit. Afgelopen november heeft het kabinet besloten om dat eenmalig te compenseren voor het openbaar vervoer. Dat was een bedrag van ruim 207 miljoen. Daarvan is ruim 107 miljoen voor het decentraal openbaar vervoer. Dat wordt via provincies, via het Provinciefonds, weer aangewend voor het openbaar vervoer. Dat is geregeld in de Voorjaarsnota. Er wordt door OCW dit jaar opnieuw gemeten voor een nieuwe herijking per 1 januari 2025. De tussentijdse resultaten daarvan zijn nog niet beschikbaar. Het is te vroeg om daarop vooruit te lopen. De minister van OCW zal de Kamer daarover informeren als de nieuwe herijking is afgerond in het najaar van 2024.

Meneer De Hoop vroeg ook nog naar het internationaal treinvervoer en de actie om makkelijk kaartjes te kopen. Europese wet- en regelgeving is nodig

om internationale ticketing te verbeteren. Helaas is het wetsvoorstel Multimodal Digital Mobility Services van de Commissie uitgesteld. Dat wetsvoorstel moet multimodaal reizen binnen Europa vergemakkelijken. Vooruitlopend op dat wetsvoorstel heb ik eerder een non-paper gestuurd naar de Europese Commissie. Daarin doe ik een aantal aanbevelingen aan de Europese Commissie die gebaseerd zijn op de Nederlandse ervaringen met het programma Mobility as a Service. Zo is het bevorderen van publiek-private samenwerking belangrijk. Hetzelfde geldt voor standaardisatie en de juiste voorwaarden om een gelijk speelveld te scheppen. We voeren waar mogelijk gesprekken op hoog niveau om het belang van een toekomstig Europees voorstel te benadrukken. Dat zal ik ook blijven doen.

Mevrouw Veltman vroeg in het verlengde daarvan of ik wil onderzoeken of de NS, analoog aan bijvoorbeeld vliegmaatschappijen en reisbureaus, de ticketverkoop efficiënter kan organiseren. NS is in de nieuwe concessie verplicht zich te houden aan de MaaS-waardige bestekeisen. Dat houdt in dat derden tickets kunnen aanbieden van NS. Dat maakt het mogelijk dat ook andere partijen dan NS arrangementen kunnen aanbieden. Ik voer bijvoorbeeld ook gesprekken met NS over de MaaS-Limburgpilot. Die focust zich op internationale ticketing. In Limburg kan bijvoorbeeld tussen Maastricht en Aken al gemakkelijk gereisd worden met verschillende MaaS-apps. Ik werk aan opschaling naar andere gebieden en ook naar vervoerders zoals NS.

Meneer Van Dijk vroeg of de invoering van het aanvragen van de ov-pas volgens planning verloopt. Het programma is op stoom en OVpay wordt steeds verder uitgerold. Eerst kon je betalen met je bankpas. Nu vinden de eerste pilots plaats met de ov-pas. De ov-pas is er nog niet landelijk. Binnenkort start Almere als eerste, namelijk op 29 april. Daar worden momenteel proefpersonen voor geworven. Wellicht kan meneer Van Dijk zich nog aanmelden. De komende twee jaar benutten we voor de uitrol. Die loopt volgens planning. We streven naar gebruiksgemak. Daar hoort ook gemakkelijk aanvragen bij; dat is niet anders dan nu. In de periode van overgang naar het nieuwe systeem ontwikkelen het OVpay-programma en vervoerders acties om die overstap extra gemakkelijk te laten verlopen. De komende twee jaar wordt dat verder uitgewerkt en uitgerold. Daarbij wordt gekeken naar alle doelgroepen, dus niet alleen naar ouderen, maar bijvoorbeeld ook naar mensen met een beperking.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog hoe ik naar het idee kijk om een ov-chipkaart gratis in te wisselen voor een ov-pas met een bijbehorend OVpay-account. Daarvoor geldt eigenlijk een beetje hetzelfde antwoord. In de periode 2024-2025 nemen we de tijd om de reiziger zo zorgeloos mogelijk te laten overstappen op de nieuwe pas. Dat geldt voor elke doelgroep, ook voor de oudere reiziger. Daar gaan we zorgvuldig mee om. Het OVpay-programma en vervoerders ontwikkelen concrete ideeën daarvoor. IenW en de decentrale overheden zijn er als opdrachtgevers nauw bij betrokken.

Hij vroeg ook nog of er kosten zijn verbonden aan de aanvraag van een fysieke ov-pas. Daar zijn kosten aan verbonden. Dat is niet anders dan nu. De huidige ov-chipkaart kost ook geld, namelijk €7,50. In het nieuwe systeem heb je de keuze voor wel of geen fysieke pas. De fysieke pas kost naar alle waarschijnlijkheid minder. Dat zal rond de €6 zijn. Je kunt ook kiezen voor een digitale pas op je telefoon. Die kost wel geld, maar nog minder, namelijk rond de €3. Betalen met je bankpas in het openbaar vervoer blijft daarnaast ook bestaan. Er zijn best veel mensen die daar nu al gebruik van maken.

Meneer Bamenga vroeg nog of inmiddels duidelijk is wat de verdere uitrol van de pilots voor Bus Rapid Transit precies gaat kosten. Ik wil tijdens het komend Bestuurlijk Overleg Leefomgeving komen tot een bestuurlijke afspraak met de Meierij en Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Vanuit het amendement is in totaal 2 miljoen euro ter beschikking gesteld. Die gaan we daarvoor inzetten. De randvoorwaarden voor de afspraak zijn een afgerond plan van aanpak en cofinanciering. In het plan van aanpak komt dan terug welke maatregelen uitgevoerd gaan worden en welke kosten daaraan verbonden zijn.

De voorzitter:

Bij het vorige onderwerp zag ik de wenkbrauwen van de heer Olger van Dijk fronsen toen u het had over de kosten van de ov-pas.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik heb meer een vraag ter verduidelijking. Juist door de kosten die ik hoorde, dacht ik: hé, dat idee dat ik opperde, is helemaal zo gek nog niet. Ik hoorde geen concreet antwoord op de vraag die ik stelde, namelijk of mijn idee zou kunnen worden overgenomen of zou kunnen worden betrokken bij het uitwerken van die goede overgang. Als ik het goed begrijp, gaat de prijs naar beneden van €7,50 naar €6. Dan lijkt het mij een kleinigheid om het mogelijk te maken dat mensen gratis hun bestaande chipkaart kunnen inwisselen voor een nieuwe ov-pas, waarop dan al die extra accounts zijn geïnstalleerd. Dat lijkt mij echt een goede service voor bepaalde doelgroepen, en niet alleen voor de ouderen.

Staatssecretaris Heijnen:

Wij gaan eens even met vervoerders bespreken of het plan van de heer Van Dijk uitgewerkt kan worden. Ik vind het wel een goede suggestie eigenlijk.

De voorzitter:

Als oudere ondersteun ik dat.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Kijk aan. Dan kunnen we het misschien voor iedereen doen. Zo oud bent u nou ook weer niet, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik ga snel over naar de heer Bamenga, want die heeft ook een interruptie.

De heer **Bamenga** (D66):

Volgens mij hebben we als reactie van de staatssecretaris te horen gekregen dat zij met het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving in gesprek gaat over de BRT's. Wanneer kunnen we terughoren wat daaruit gekomen is?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat zal eind juni zijn.

Meneer Bamenga vroeg ook of ik op basis van vertrek- en bestemmingsdata in kaart kan brengen tussen welke locaties een BRT-systeem, dus een Bus Rapid Transit-systeem, de potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen. Ik begrijp de gedachte van de heer Bamenga, maar ik kan niet eenzijdig toezeggen om op basis van vertrek- en bestemmingsdata uit te zoeken welke locaties potentie zouden hebben voor Bus Rapid Transit, omdat wij geen toegang hebben tot die data. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij decentrale overheden. Die gaan over het regionaal vervoer. Via de werkstroom Bus Rapid Transit, waarin ik samenwerk met regionale overheden en vervoerders, wordt gezamenlijk wel gekeken waar BRT potentie heeft.

Dan had meneer El Abassi nog een vraag over het sanctiebeleid voor CAF. Dat ligt echt op het terrein van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Ik zou willen vragen om met mijn ambtsgeenoot van Buitenlandse Zaken in gesprek te gaan als daar vragen over zijn.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer El Abassi.

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

Ik vind het te makkelijk om dat niet te behandelen in deze commissie, omdat we het hier hebben over ov en daarmee ook over ov-bedrijven. Ov-bedrijven dienen zich net als iedereen aan de regels te houden. Voordat wij een overeenkomst aangaan met deze bedrijven, hebben wij een wettelijke onderzoekplicht. Ik wil de staatssecretaris vragen hoe ze aankijkt tegen deze bedrijven, die op een zwarte lijst staan, die aangeklaagd zijn voor discriminatie van vrouwen. Die staan niet voor niks op zo'n lijst. Wat vindt de minister ervan dat we daarmee samenwerken?

De **voorzitter**:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil me toch echt houden bij mijn eerste antwoord. Het sanctiebeleid is aan het ministerie van Buitenlandse Zaken. Dat gaat erover met welke organisaties en bedrijven er al dan niet mag worden samengewerkt. Als meneer El Abassi daar anders over denkt, zal hij daarover van gedachten moeten wisselen met mijn collega.

De **voorzitter**:

De heer El Abassi heeft nog een aanvullende interruptie.

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

Ik denk dat niet alleen de collega, maar wij allen ons aan de regels dienen te houden. Dit zijn namelijk internationale afspraken. Daarnaast is het ook Nederlands beleid. In de UNGP staat duidelijk dat we niet mogen samenwerken met dit soort bedrijven. Dat is ook omgezet naar Nederlands beleid. Ik noem het herziene Nationaal Actieplan Bedrijfsleven en Mensenrechten, het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen en het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen. Overal wordt verwezen naar de UNGP en het feit dat we niet mogen samenwerken met deze bedrijven. Ik zou de minister nogmaals willen vragen wat ze ervan vindt dat we samenwerken met bedrijven die op een zwarte lijst staan en die ook nog eens aangeklaagd zijn voor discriminatie, in dit geval van vrouwen.

De **voorzitter**:

U gaat op het einde van deze periode nog carrière maken naar minister, hoor ik.

Staatssecretaris **Heijnen**:

In het buitenland ben ik minister, maar binnen de landsgrenzen ben ik inderdaad staatssecretaris.

Natuurlijk ben ik het helemaal met meneer El Abassi eens dat je altijd goed moet kijken of bedrijven voldoen aan bepaalde voorwaarden. We hebben geen enkele aanleiding om te vermoeden dat dat in dit geval niet het geval is. Ik hoor wat hij zegt, maar ik wil hem echt adviseren om zich tot Buitenlandse Zaken te richten. Uiteraard letten wij vanuit ons ministerie altijd erg goed op of wij zakendoen conform de regels zoals we die in dit land met elkaar hebben afgesproken.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Ik ga even kijken of de vragen onder het kopje overig beantwoord zijn. Ik zie twee commissieleden het hoofd schudden. Ik begin bij mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb gehoord dat de staatssecretaris een vraag denkt te hebben beantwoord, maar het was volgens mij niet helemaal de vraag die ik stelde. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat zij bezig is om de zogenaamde MaaS-waardige besteisen te laten werken. Dat is heel belangrijk. Ik heb begrepen dat dat inderdaad niet overal goed werkt. Ik heb de vraag echter breder gesteld. Hoe kun je nu meer kaartjes verkopen en meer treinstoelen bezetten, vooral op tijden dat de trein weinig bezet is? Ik vraag om daar onderzoek naar te doen en je dan niet laten beperken tot: het is nu zoals het is en we willen er niets aan veranderen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb al eens een voorstel voor tariefdifferentiatie ingediend, maar daar werd de Kamer niet heel enthousiast van. Dat was wel een idee om de spreiding op een betere manier te organiseren en om het reizen in bepaalde gebieden wat goedkoper te maken, zeker in de buitengebieden waar het wat minder druk is. Dat voorstel heeft het niet gered, dus ik zou richting de Kamer willen zeggen: denk vooral met mij mee over andere mogelijkheden. Natuurlijk is het ook aan de vervoerder zelf, aan het bedrijf, om te kijken hoe ze meer reizigers in de treinen kunnen krijgen op wat minder drukke

momenten. Daar zijn zij natuurlijk ook zelf voor aan zet. Het voorstel voor tariefdifferentiatie is uiteindelijk natuurlijk ook door hen ingediend. Er zijn vast nog een heleboel andere goede ideeën, dus laten we daarover van gedachten blijven wisselen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman had een paar goede ideeën volgens mevrouw Veltman en daar geeft u geen antwoord op volgens mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Juist om te voorkomen dat je over moet gaan tot tariefdifferentiatie zou het goed zijn om ook andere mogelijkheden te onderzoeken. Het punt dat ik heb gemaakt, heb ik binnen die context gemaakt. We moeten verder kijken dan onze neus lang is, dan "we doen het zoals we het nu doen", om dat soort zaken te voorkomen.

De **voorzitter**:

Probeert u het nog een keer, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

In de concessie is volop ruimte om dat naar eigen inzicht door NS en door andere partijen te laten invullen. Ik heb al aangegeven dat er andere partijen zijn die dit ook mogen aanbieden op het moment dat er bijvoorbeeld gaten vallen binnen het aanbod van NS. Die ruimte is er in feite al in de markt. Dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**:

Ik ga door naar de heer De Hoop. Een van zijn vragen was volgens hem nog niet beantwoord.

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

Die ging over internationaal vervoer. De staatssecretaris schetste dat zij dat net als GroenLinks-Partij van de Arbeid belangrijk vindt. Ik heb daarover een hele directe vraag aan de staatssecretaris gesteld. Die ging erover dat de Europese Commissie gezegd heeft dat er een Europees ticketsysteem moet komen. Dat heeft de Kamer ook gezegd. Ik vind dat daar een harde deadline

voor moet komen. De spoorbedrijven hebben dat niet als prioriteit. Sommige willen ook niet alles met elkaar delen over het ticketsysteem. Mijn vraag was of de staatssecretaris zou willen toezeggen dat zij zich in Europees verband steviger inzet voor een harde deadline, dus een datum waarop het EU-brede ticketsysteem beschikbaar is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb wel geantwoord op die vraag, maar ik denk dat het antwoord niet bevredigend is voor de heer De Hoop, omdat het wetsvoorstel over Multimodal Digital Mobility Services van de Europese Commissie is uitgesteld. Dat wetsvoorstel moest nou net het multimodale reizen binnen Europa vergemakkelijken. Wij hebben vanuit Nederland allerlei aanbevelingen gedaan om dat op een goede manier te kunnen verbeteren. Dat hebben we gebaseerd op het Nederlandse Mobility as a Service-programma. We hebben aangegeven wat belangrijke voorwaarden zijn om een level playing field, een gelijk speelveld, te scheppen. We blijven natuurlijk met Europa in gesprek om te kijken wat we kunnen doen om een toekomstig Europees voorstel zo goed mogelijk vorm te geven. Ik heb voor zover ik weet nog geen deadline die ik aan de heer De Hoop kan geven. Ik kijk even naar mijn rechterkant. Zij schudden ook heel druk nee.

De **voorzitter**:

Daar moet u het even mee doen, meneer De Hoop. Dit waren de vier blokjes. We gaan over naar de tweede termijn. Daar krijgt u 1 minuut 30 voor. Jaja, dat zijn de regels.

Ik begin bij de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om een tweeminutendebat aan te vragen. Dat doe ik naar aanleiding van de te verwachten brief over het gesprek van aanstaande maandag. Ik kan me voorstellen dat er nog een aantal verzoeken vanuit ons richting het kabinet zullen gaan.

Dan even over de schriftelijke beantwoording naar aanleiding van het vorige debat over het spoor. Wij hebben toen aan de staatssecretaris gevraagd om nog vaker een ov-verbod op te leggen en wat daarvoor nodig is. Vervolgens kregen wij in die beantwoording een lesje in hoe het er precies uitziet en hoe het systeem is ingericht. Maar dat was natuurlijk niet onze vraag. Onze vraag aan het kabinet was om het tuig uit het ov te halen en er zorg voor te dragen dat het ov-verbod veel vaker wordt opgelegd en ook wordt gehandhaafd. Het

antwoord daarop ontbrak. Ik zou graag nog een concreet antwoord willen hoe we er nog beter handen en voeten aan kunnen geven.

Dat was mijn tweede termijn, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik door naar de heer De Hoop.

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

Voorzitter. Een aantal dingen. Om te beginnen ben ik blij dat er zo veel aandacht is voor personeel in het openbaar vervoer. Ze hebben Nederland in beweging gehouden in coronatijd en doen dat nog steeds. Ik vind het ontzettend goed dat daar vandaag veel aandacht voor is geweest.

Een aantal korte punten. De reden dat ik de staatssecretaris zo nadrukkelijk vroeg om te pleiten voor een deadline voor het Europese ticketsysteem is dat daar natuurlijk de crux ligt. Als er geen harde deadlines zijn, gebeurt er gewoon niks. Ik ben blij met het non-paper dat de staatssecretaris eerder heeft geschreven. Mijn vraag betrof -- ik vind dat niet heel veel gevraagd -- een toezegging dat de staatssecretaris opnieuw pleit voor wet- en regelgeving en daarbij ook voor een deadline. Ik vraag niet de staatssecretaris zelf een deadline te noemen. Ik vind bijvoorbeeld dat het voor 2025 moet, maar ik snap dat de staatssecretaris dat niet kan toezeggen. Maar het lijkt mij belangrijk en een kleine moeite dat zij pleit voor een deadline.

Dan een punt over de Lelylijn. De staatssecretaris heeft natuurlijk gelijk dat met inflatiecorrectie die 3 miljard een hoger bedrag wordt, maar het is nog steeds wel geld dat in eerste instantie was bedoeld voor de Lelylijn. En dat wordt nu gebruikt. In het amendement stond een andere dekking, namelijk uit de BVOV. Het is anders gedekt, anders dan de Kamer wilde. Ik vind het richting de regio Noord-Nederland ook een slecht signaal dat er iets vanaf dat potje van de Lelylijn daarnaartoe is gegaan.

Voorzitter. Mijn laatste punt gaat over de ov-studentenkaart. Ik voorzie dat we hetzelfde grapje krijgen als vorig jaar of twee jaar geleden, namelijk dat zowel OCW als IenW er geen oplossing voor vindt, dat er een gat ontstaat en dat de Kamer dat gat dan weer moet invullen. Ik wil dat voorkomen, dus ik hoop dat de staatssecretaris met OCW zoekt naar hoe we daar een oplossing kunnen krijgen.

Dank.

De **voorzitter**:

Ik dank u wel. Dan gaan we door naar mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u, voorzitter. Allereerst dank aan de staatssecretaris. Ik zie dat het onderwerp haar aan het hart gaat, ook als het gaat over de onveiligheid in de trein. Ik zie ook dat er gezwoegd wordt om daar het goede te doen en wel zo snel mogelijk, maar ik ben toch ook blij dat we hier met elkaar delen dat we echt nog verder moeten kijken naar versnelling, omdat het echt te lang duurt. Dat is dus één afdrank van dit debat.

De andere gaat over het algemeen reisverbod, dus een verbod bij niet één vervoerder maar meerdere vervoerders. Ik begreep uit het antwoord van de staatssecretaris dat er gezegd wordt dat dit disproportioneel is omdat je iemand niet gedurende langere tijd het ov kunt verbieden. Ik denk echter dat we er allemaal baat bij hebben als de echte overlastgevers gewoon uit het openbaar vervoer verdwijnen, niet meer reizen, want ze zijn een te groot gevaar voor de passagiers en de mensen die daar werken.

Tot slot een opmerking niet zozeer aan de staatssecretaris maar aan al mijn collega's hier aan tafel. Ik wil in de volgende procedurevergadering een rondetafelgesprek voorstellen over de Wadden met gemeenteraden en colleges van Terschelling, Vlieland en Ameland en enkele andere betrokken belanghebbende partijen die ons hier goed in mee kunnen nemen, zodat we goed de vinger aan de pols kunnen houden.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook voor uw inbreng. De heer Olger van Dijk.

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

Dank, voorzitter. Ook van mijn kant dank voor de uitgebreide beantwoording van de staatssecretaris. Ik vond het mooi om te zien hoe de staatssecretaris ook de trots van de medewerkers van de NS liet zien. We hebben die trots de afgelopen dagen op tv mogen zien. Dat is mij uit het hart gegrepen. Het is een mooi vak en dat mag ook benoemd worden. Fijn dat zo veel mensen dit belangrijke werk willen blijven doen, maar dat moeten wij vooral ondersteunen. Het is een pleidooi van deze Kamer geweest om te zorgen voor een zo veilig mogelijke werkomgeving. Ik probeer zelf om vrijdag al bij de NS langs te gaan en mijn eigen kaartjes te knippen, om zo het vak van dichtbij te zien. Ook daar hoop ik wat van mee te krijgen.

Ik ben blij met een aantal toezeggingen van de minister, waaronder natuurlijk die op het punt van OVpay en de pas. Mochten er nog mensen nodig zijn voor de pilot: wie weet kan ik daar ook nog een bijdrage aan leveren.

Gemakshalve sluit ik aan bij de vragen van het lid Heutink en mevrouw Veltman over het ov-verbod en het algemene reisverbod.

Ik heb over de nota van uitgangspunten van de Waddenveren gehoord dat naast leefbaarheid ook de aandacht voor gebruikers tijdens het varen meer aandacht zou moeten krijgen. Misschien kan de staatssecretaris nog bevestigen dat zij dat echt actief gaat meenemen en verder gaat uitwerken in die nota van uitgangspunten. We hebben namelijk van de week de mensen van Ameland hier langs gehad en zij zeiden: op dit moment mogen we ons zegje doen bij de directeur, maar we hebben nooit het gevoel dat dat serieus genomen wordt. Dus misschien dat daar ook wat mee gedaan kan worden.

Tot slot. Ik ben ook blij met de toezegging dat we dit najaar inzicht kunnen krijgen in hoe de 150 miljoen voor verbetering van het regionale ov daadwerkelijk wordt besteed. Maar zouden we dat ook echt voor de begrotingsbehandeling van IenW kunnen krijgen, zodat we dat punt mee kunnen nemen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u ook, meneer Van Dijk. Zo te horen loopt u ook al een poosje mee, want ik kreeg gewoon het beeld van dat kaartjes knippen weer helemaal tevoorschijn. Dan de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen. Ik heb eigenlijk nog één punt over. Omdat er verschillende keren verwezen werd naar een collega van JenV, zou ik er bij de staatssecretaris toch nog voor willen pleiten om zo snel mogelijk de gesprekken met die collega van JenV aan te gaan. Wat ons betreft luiden wij hier eigenlijk allemaal de noodklok naar aanleiding van wat er is gebeurd, zeker als het gaat om de veiligheid van het personeel. Wat ons betreft moet er daarom dus ook zo snel mogelijk duidelijkheid zijn over maatregelen die versneld ingevoerd kunnen worden. Die urgentie wil ik graag nog doorgeven aan de staatssecretaris. Het is echt belangrijk om er zo snel mogelijk bij ons op terug te komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft nog één interruptie staan, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Oké. Begrijp ik dus goed dat ook D66 de noodklok luidt en vindt dat er maatregelen moeten komen? We hebben net van de staatssecretaris geleerd dat een fors deel -- dat geeft NS ook aan -- van de probleemzoekers natuurlijk de asielzoekers zijn die D66 met alle liefde binnen wil laten. Is D66 dan ook van mening dat een onderdeel van de aanpak zou moeten zijn dat we overlastgevende asielzoekers permanent uit de trein moeten weren en ze ook gewoon terug moeten sturen naar het land van herkomst?

De heer **Bamenga** (D66):

Ik was eigenlijk aan het wachten tot de PVV met zoiets belachelijks zou komen: weer groepen mensen die niet voor zichzelf op kunnen komen over één kam scheren. Volgens mij is dat absoluut niet wat de staatssecretaris hier heeft gezegd. Overlastgevers komen in alle vormen in alle standen voor en moeten aangepakt worden. Helaas zie je dat er ook asielzoekers zijn die overlast kunnen veroorzaken. Dat betekent niet meteen dat je alle asielzoekers op deze manier moet stigmatiseren, wat de PVV eigenlijk continu wel doet. Wat mij betreft moet het een keertje ophouden dat de PVV op deze manier met groepen omgaat. Het zou heel fijn zijn als we hier op een genuanceerde manier om kunnen gaan met deze mensen.

De **voorzitter**:

Wij gaan heel snel door naar de volgende spreker, de heer El Abassi, voor zijn tweede termijn.

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

Voorzitter, dank. Allereerst mijn excuses aan de staatssecretaris dat ik haar "minister" heb genoemd. Zoiets is mij al een keer eerder gebeurd. Toen noemde ik de minister "wethouder". Dus wat dat betreft gaat er nog weleens wat fout.

In het gedeelte van mijn bijdrage over de taxi heb ik het kort gehad over netcongestie. Dat is iets wat ik ook terug heb zien komen in stukken die partijen ons hebben opgestuurd, denk aan ProRail, denk aan OV-NL. Zij kwamen met een plan om infrastructuur te delen. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris daarover denkt. Kan daarmee een probleem worden opgelost?

De **voorzitter**:

Ik dank u allemaal voor de gestelde vragen. Heeft de staatssecretaris behoefte aan een korte schorsing?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil even afstemmen, ook over de vraag van de heer De Hoop. Ik wil snel even door de antwoorden lopen voordat ik antwoord. Met vijf minuutjes ben ik klaar.

De **voorzitter**:

Dan schorsen we vijf minuten en gaan daarna weer verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Meneer Heutink vroeg naar het vaker opleggen van een reisverbod. Vervoerders doen dat ook steeds vaker. Het wettelijk kader is strak; dat heb ik net ook al aangegeven. Maar het gaat wel echt om honderden verboden per jaar, dus het is niet zo dat ze daar heel spaarzaam mee zijn.

Dan nog even op het punt van de heer De Hoop over de consultatie. Die zou officieel acht weken duren, dus tot en met 29 april. Het is op dit moment tien weken, dus tot en met 13 mei. Maar naar aanleiding van het gesprek dat we net hebben gehad, wil ik het graag op twaalf weken zetten. Dan zijn er dus nog twee extra weken, dus dat betekent dat er tot en met 27 mei tijd is voor de consultatie. Ik hoop ook dat de bewoners dat zien als een gebaar vanuit onze kant, zou ik bijna willen zeggen, om te laten zien dat we heel graag willen dat ze zich goed gehoord weten. Ik zou dan wel tegen de bewoners willen zeggen: maak er dan ook echt gebruik van. Ik wil er ook bij zeggen dat die termijn wel echt het maximum is. Anders komen we namelijk in het vervolgtraject klem te zitten. Hiermee willen we dus echt een gebaar maken.

Dan de dekking van Ede en Meppel. Zowel de dekking die de Kamer heeft voorgesteld als de dekking die het kabinet heeft voorgesteld komt niet uit het Mobiliteitsfonds. Ik heb natuurlijk toch te maken met financiën. Daarover hebben we ook gesprekken gehad. Ik kreeg de handen ervoor op elkaar om het op deze manier te doen. Ik zeg er richting de heer De Hoop ook bij dat als ik deze route niet had belopen, ik echt had moeten kijken naar het eigen Mobiliteitsfonds. Dan moet je dus denken aan projecten zoals het Van Harinxmakanaal. Ik zie de voorzitter ook verschrikt kijken. Dan heb ik dus liever dat we kijken naar de inflatiecorrectie op een project waarvoor 3 miljard keihard blijft staan, en dat ik wel door kan gaan met het Mobiliteitsfonds, met alle projecten die fysiek in gang zijn gezet. Ik moet eerlijk zeggen dat het best wel een puzzel is geweest. Ik vind het ook geen fijne afwegingen om te moeten maken, maar ik denk dat dit gezien de omstandigheden de minst slechte oplossing was.

De voorzitter:

Gaat u even verder. Dan inventariseer ik aan het eind van het rondje nog even of er vragen zijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Heel fijn. Dank u wel, voorzitter.

Dan de deadline voor het ticketsysteem. Meneer De Hoop vroeg of ik daar niet wat harder op kan duwen. Dat ga ik inbrengen. Ik ga daar stevig voor pleiten. Of het er komt, is aan alle partijen, en dus niet alleen aan mij. Dat zeg ik er wel bij als winstwaarschuwing.

Dan vroeg meneer De Hoop nog een keer met nadruk naar de studentenkaart. Wat doen we met de volgende herijking? De minister van OCW is daarmee bezig. Hij zal de Kamer daarover informeren. De herijking is pas in het derde kwartaal van 2024 klaar, omdat dat het moment is waarop je zicht hebt op hoeveel studenten er daadwerkelijk gebruikmaken van die reisvoorziening.

Dan had mevrouw Veltman nog een vraag over dat landelijke of permanente verbod. De wettelijke kaders staan een landelijk of permanent verbod gewoon niet toe. De richtlijnen van het Openbaar Ministerie zijn daarover heel duidelijk. De rechter bepaalt uiteindelijk de strafmaat bij overtreding van een reisverbod.

Dan had de heer Van Dijk nog gevraagd naar de inbreng van gebruikers voor de concessie. Dat kan ik toezeggen.

Meneer Bamenga vroeg nog om JenV zo snel mogelijk te betrekken bij alles wat met sociale veiligheid te maken heeft. Dat kan ik toezeggen. Dat gebeurt ook al. Die oproep heb ik dus gehoord.

Meneer El Abassi vroeg nog specifiek naar de netcongestie en taxi's. We werken aan een regionaal programma daarvoor en nemen de energiehubs daar ook in mee.

Dat waren de antwoorden op de vragen.

De **voorzitter**:

Ik dank de staatssecretaris. Ik kijk naar de klok. Ik zag dat een aantal commissieleden toch de behoefte hebben om nog even een aanvullende vraag te stellen. Gezien de tijd sta ik dat ook toe. Dan begin ik gewoon weer aan de linkerkant, bij de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, wat bent u coulant. Dat is echt prettig. We vroegen net aan de staatssecretaris wat ervoor nodig is om vaker een ov-verbod op te leggen en wat ervoor nodig is om dat te handhaven. Vervolgens krijgen wij in de beantwoording te horen: er wordt honderden keren een ov-verbod opgelegd; dat is al best veel, dus het gebeurt al. Dat snappen we, maar we willen dat het meer gebeurt. We willen natuurlijk zo veel mogelijk overlastgevers uit onze treinen en bussen halen. We hoorden net van de staatssecretaris in reactie op de VVD dat er dus blijkbaar een wetswijziging nodig is om dit te realiseren. Dat was natuurlijk het antwoord waar ik naar op zoek was. Als dat nodig is, is de regering dan bereid om in ieder geval te gaan beginnen met zo'n wetswijziging? Of hebben ze daarvoor iets anders nodig van de Kamer? Hoe kunnen we er nou voor zorgen dat we nog veel vaker zo'n ov-verbod kunnen opleggen aan mensen die zich niet weten te gedragen in ons ov?

De **voorzitter**:

Wil de staatssecretaris gelijk antwoorden? Ja? Oké.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er zijn twee dingen. Er is een ov-verbod voor bepaalde stukken. Dat is dus beperkt in tijd, ruimte of dat derde. Daar gaan de vervoerders zelf over. Daarover kan er dus bijvoorbeeld een oproep richting vervoerders worden gedaan om te zeggen: ben daar streng in, en strooi daar eerder mee dan dat

je daar heel erg terughoudend in bent. Dat is eigenlijk wat ik de heer Heutink hoor zeggen.

Daarnaast vroeg mevrouw Veltman specifiek naar een totaalverbod op reizen met het ov. Dat is echt iets waarvoor je de wettelijke kaders zou moeten aanpassen. Die zijn daar heel duidelijk in. Zo'n traject duurt heel lang. Dit ligt ook echt op het terrein van JenV, dus ik zou willen zeggen: pak dat ook echt op met de collega's van JenV. Ik kan het signaal wel doorgeven, maar ik denk ook dat het goed is om eens een keer in de breedte -- ik geef die tip nog één keer mee aan de commissie -- met de collega's van JenV te praten over wat er nou concreet vanuit die hoek gedaan kan worden om tegemoet te komen aan de zorgen die in deze commissie leven. Dan wil ik er graag bij zijn; dat is het helemaal niet.

De **voorzitter**:

Heel kort, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Kan ik dan in ieder geval de toezegging van de staatssecretaris krijgen dat ze wel in gesprek gaat met de vervoerders om erop aan te dringen vaker zo'n ov-verbod op te leggen en daar echt strikt in te zijn? Ze gaf net eigenlijk al een voorzetje, maar dan wil ik het hier vandaag ook even concreet maken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is aan die vervoerders zelf, maar ik zal bij hen aangeven dat het wat ons betreft natuurlijk een prima middel is om ervoor te zorgen dat mensen op een veilige manier kunnen reizen. Als zij aanleiding zien om zo'n verbod op te leggen, moeten ze dat vooral niet nalaten. Het is namelijk zo belangrijk dat mensen zich veilig weten in het openbaar vervoer. Dat geldt zowel voor reizigers als voor medewerkers.

De **voorzitter**:

Ik ga door naar de heer De Hoop.

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

Laat ik beginnen met zeggen dat ik het gebaar van de staatssecretaris richting de inwoners van Skylge zeer waardeer. Dat is superfijn. Ook de toezegging op het gebied van het Europese internationaal vervoer wordt zeer

gewaardeerd. Dan blijf ik toch nog even hangen bij de Lelylijn. Ik vind dit antwoord van de staatssecretaris al iets verhelderder dan het antwoord in de eerste termijn. Ik wil toch gezegd hebben dat de inflatiecorrectie natuurlijk niet voor niks gedaan wordt voor de Lelylijn. Dat doet men met een reden. Dat bedrag wordt eigenlijk gewoon geactualiseerd. Dat is bedoeld voor de Lelylijn. Het signaal dat er geld vandaan wordt gehaald in deze fase, met onderhandelingen, doet natuurlijk wel wat met het vertrouwen van mensen in Noord-Nederland. Zij hebben namelijk keer op keer gezien dat beloften niet na worden gekomen, zoals bij de Zuiderzeelijn. Dat is eigenlijk al 60 à 70 jaar lang zo. Dat er nu ook weer in deze fase toch iets van dat bedrag weggaat, baart men zorgen. Ik hoop dat dit niet het begin is van nog meer geld erbij weghalen en dat dit daarvoor niet de deur openzet in de onderhandelingen. Ik hoop dat de staatssecretaris die zorg begrijpt. Ik ben in ieder geval blij dat zij het signaal vanuit lenW heeft gegeven dat het belang van de Lelylijn ontzettend groot is.

De voorzitter:

Voordat de staatssecretaris antwoord geeft: ik hoor u zeggen "Skylge". Dat is natuurlijk Fries, maar kunt u daarbij ondertiteling geven voor de voorzitter en de staatssecretaris?

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

Dat is Terschelling.

De voorzitter:

Zo leren we allemaal weer wat bij.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Zo is dat, voorzitter. Fijn dat we hier nog een lesje Fries krijgen van meneer De Hoop. Ik zeg even heel duidelijk: toen dit voorstel op tafel lag, heb ik gezegd dat ik niet aan de 3 miljard voor de Lelylijn ging komen en dat dat voor mij absoluut onbespreekbaar was. Ik denk dat meneer De Hoop en ik heel erg delen dat we de afgelopen jaren, ook in moeilijke tijden, in tijden van bezuinigingen, hebben gestreden om die 3 miljard in de lucht te houden. Ik heb 1,5 miljard bij de Noord/Zuidlijn wat meer in de tijd gezet. Er zijn dus heel moeilijke keuzes gemaakt. Ik heb daarbij steeds gezegd dat ik vond dat we de Lelylijn echt met rust moeten laten. We moeten ook reëel zijn: 3 miljard voor de Lelylijn is niet voldoende. Er wordt op dit moment een nieuw kabinet gevormd. Ik hoop van harte, samen met meneer De Hoop, dat er in zo'n

nieuw kabinet ruimte ontstaat voor geld voor de projecten in het Noorden, de Nedersaksenlijn, maar ook de Lelylijn.

Ik zei het aan het begin van het debat al en zeg het nu nog maar een keer: het is heel fijn dat de Kamer die 3 miljard heeft gereserveerd. Aan de andere kant weten we allemaal dat het verreweg niet genoeg is. Het is nu tijd om een keuze te maken: gaan we echt werk maken van die Lelylijn of niet? Het gaat om 47 miljoen -- dit toch ook even voor het beeld. Die 3 miljard blijft nog steeds staan. Het is dus echt niet nodig om je grote zorgen te maken of om paniek te creëren. Ik snap dat het geen fijn signaal is. Dat snap ik heel erg goed; dat vind ik zelf ook niet. Had ik het liever niet gedaan? Zeker. Maar als je opties zeer beperkt zijn, wat ze in dit geval echt waren, en het enige andere alternatief is om concreet te gaan kijken naar dat Mobiliteitsfonds en naar concrete projecten die al in uitvoering zijn, dan is door mij toch de keuze gemaakt zoals die gemaakt is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen vervolgvraag meer. Mevrouw Veltman?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil graag nog even reageren op wat er net is gezegd over het algemeen vervoersverbod. De staatssecretaris zegt dat dat bij JenV ligt en dat zij er niet zo veel aan kan doen. Maar het is bedoeld om alle vervoerders in heel Nederland hun werk veilig te kunnen laten doen. Ik begrijp wat de staatssecretaris zegt, maar ik acht de staatssecretaris wel echt stelselverantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Nederland. Dus ik vraag het nog een keer. Ik zal weer hetzelfde antwoord krijgen, maar ik vind het heel onbevredigend dat dit punt zo snel door wordt verwezen naar een ander ministerie. We zitten hier aan tafel met een deel van het kabinet en ik wil echt vragen of de staatssecretaris hier haar stelselverantwoordelijkheid wil nemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Je stelselverantwoordelijkheid nemen betekent ook dat je signalen die je krijgt die vallen binnen de portefeuille van een collega en waar je zelf niet over gaat, doorgeeft en dat je vraagt om er vaart mee te maken. Dat is het enige wat ik aangeef. Het is dus niet weglopen voor mijn eigen verantwoordelijkheid; ik ga er gewoon simpelweg niet over. Dat vind ik voor mezelf ook het frustrerende in dit debat op bepaalde punten: ik krijg heel veel vragen die gewoon echt buiten mijn eigen portefeuille vallen maar die wel binnen mijn stelselverantwoordelijkheid vallen. Het is natuurlijk ook aan mij om JenV op dit punt aan te sporen en ervoor te zorgen dat er op geen

enkele manier vertraging wordt opgelopen. Maar mevrouw Veltman mag er überhaupt van uitgaan dat ik dat natuurlijk sowieso altijd doe. Er is vanuit mij in elk geval geen enkele reden waarom ik er niet bovenop zou willen zitten. Ik wil graag dat JenV zo snel mogelijk bepaalde zaken oplost, maar ik moet ook eerlijk bekennen dat als ik bijvoorbeeld met staatssecretaris Van der Burg samen zit om te spreken over het deel waarvoor ik stelselverantwoordelijke ben maar hij uitvoerend verantwoordelijke is, er bij hem op geen enkele manier de intentie zit om ook maar een seconde te vertragen. Hij zit alleen maar te duwen, ook in termen van: hoe kunnen we ervoor zorgen dat het zo snel mogelijk allemaal in uitvoering kan worden gebracht?

En ja, dan lopen we soms gewoon echt aan tegen juridische obstakels, tegen wetten die we zelf op enig moment ooit hebben gemaakt omdat we toen dachten dat dat een goed idee was, maar waarvan we nu zeggen: is dat nog wel passend bij de situatie en de actualiteit van nu? En dan is het de pest dat als je zo'n wet wilt aanpassen, dat natuurlijk een heel traject is, ook al zien we met z'n allen dat als we het morgen met een beleidsstuk zouden kunnen wijzigen, we een probleem zouden oplossen. Maar dat is nou eenmaal niet zoals we het in Nederland hebben ingeregeld. Soms zijn ergens wettelijke processen voor nodig. Ik heb daar ook begrip voor.

Dan is het een beetje flauw om te zeggen dat het allemaal sneller moet. Wat sneller kan, moeten we absoluut sneller doen. Maar als het gewoon niet sneller kan, dan moeten we dat ook accepteren met elkaar. Dan moeten we er wel voor zorgen dat we wetswijzigingen die echt nodig zijn, en waarvan we in meerderheid vinden dat ze moeten plaatsvinden, zo snel mogelijk in gang zetten, zodat we daar in ieder geval geen vertraging op hebben. Maar Van der Burg is ook echt al volop bezig met die rijbewijzen.

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

Op dit punt. We hebben eerder in het debat gevraagd of een aantal vragen die op het terrein van Justitie liggen, schriftelijk kunnen worden beantwoord, voor juni. Ik zou u willen verzoeken om aan de staatssecretaris te vragen wat de voors en tegens zijn van een dergelijk algemeen reisverbod, en de Kamer daarover te informeren. Kunt u dat meenemen? Dat is iets wat in dit debat ook aan de orde is geweest.

Dan is er nog één vraag waarop ik nog geen antwoord heb gehoord. Het is een kleinigheid, hoor. Maar er zou in het najaar worden gerapporteerd over de bestedingen van die 150 miljoen wat betreft de verbeteringen in het regionale ov. Mijn vraag is om dat in ieder geval vóór de begrotingsbehandeling van lenW te doen, zodat we het daar ook weer kunnen behandelen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan ik toezeggen.

De voorzitter:

Dan kijk ik of de heer Bamenga nog een extra vraag heeft. Dat is niet het geval. De heer El Abassi dan? Dat is ook niet het geval.

Dan zijn we toegekomen aan de toezeggingen. Het is, misschien ongewild, toch een hele lijst geworden. Ik ken gremia waar ze niet zo blij zijn met al die toezeggingen. Ik wacht even tot de toezeggingen zijn bijgewerkt; dan gaan we het afpellen.

Ik hoor het graag als iets niet goed is. Daarvoor kijk ik zowel naar degene aan wie de toezegging is gedaan als naar de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning.

- De staatssecretaris zegt toe om bij het werkbezoek van aanstaande maandag aan de Nederlandse Spoorwegen extra aandacht te vragen voor een versnelling van de brede invoering van de bodycams bij het treinpersoneel van de NS. Zij zal de Kamer eind volgende week hierover informeren. Dat is een toezegging aan de heer Heutink.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Ik heb ook nog toegezegd dat ik hier in mijn een-op-eengesprek met Wouter Koolmees aandacht voor zal vragen. Ik geloof dat dat op woensdag of donderdag is, dus dan probeer ik dat in het briefje van vrijdag mee te nemen.

De voorzitter:

Dank u wel voor deze aanvulling. Die is door de griffier genoteerd. Dan de tweede toezegging.

- De staatssecretaris zegt toe om tijdens het aanstaande werkbezoek met de Nederlandse Spoorwegen in gesprek te gaan over het heroverwegen van het besluit om de boa-status van hoofdconducteurs af te schaffen. Ook hierover zal zij de Kamer uiterlijk eind volgende week informeren. Dat is ook een toezegging aan de heer Heutink.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Ik heb gezegd dat ik ook in mijn gesprek met meneer Koolmees zal aangeven dat de Kamer het signaal heeft afgegeven dat ze daar graag een versnelling op zou zien.

De **voorzitter**:

Kan die terugkoppeling ook in dezelfde brief?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dat is mooi. Het ging toch over de status?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, het gaat om de heroverweging van de status. Dat heb ik daarnet dan verkeerd gezegd. Maar het gaat erom dat ik dat met meneer Koolmees bespreek en niet met de mensen op maandag. Ik denk namelijk dat het eerder aan de werkgever is.

De **voorzitter**:

Dat is helder.

- De staatssecretaris zegt toe een verslag aan de Kamer te doen toekomen over het werkbezoek aan de Nederlandse Spoorwegen aanstaande maandag. Dat komt ook aan het eind van de komende week. Dat wordt allemaal samengevat.

- De staatssecretaris zegt toe om met haar collega's van Justitie en Veiligheid in gesprek te gaan over de vraag of de toegang van NS-medewerkers tot het rijbewijsregister versneld kan worden. Zij zal hierover vóór juni een terugkoppeling aan de Kamer geven. Dat is een toezegging aan het lid Olger van Dijk.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja. Maar JenV zal dan die brief sturen, omdat het zijn portefeuille is. Maar ik zal dat samen met JenV doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze aanvulling.

- De staatssecretaris zegt toe het voorstel van het lid Olger van Dijk om een gratis service aan te bieden waarbij reizigers hun oude ov-kaart kosteloos kunnen inwisselen voor een nieuwe, te bespreken met de betrokken ov-bedrijven.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Die is correct.

- De staatssecretaris zegt toe om in het eerstvolgende geschikte overleg in Brussel aandacht te vragen voor een snelle behandeling van het MDMS-voorstel in Europa. Dat is een toezegging aan het lid De Hoop.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Daar kwam het non-paper tevoorschijn. Ik hoop niet dat ze dat heel letterlijk doen, maar goed, wie ben ik.

- De staatssecretaris zegt toe de consultatieperiode van de nieuwe Waddenverenconcessie voor Terschelling te verlengen van acht naar twaalf weken. Ze roept dan ook de eilandbewoners op om er gebruik van te maken. Dat is ook een toezegging aan het lid De Hoop.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Die is correct.

- De staatssecretaris zegt toe te kijken naar een mogelijkheid om gebruikers of reizigers tijdens de concessieperiode van de Waddenveren een meer betrokken rol te kunnen geven. Dat is een toezegging aan het lid Olger van Dijk.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Die is ook correct.

- De staatssecretaris zegt toe om met de regionale ov-bedrijven in gesprek te gaan over het opleggen van regionale reisverboden en aan te dringen op de handhaving daarop. Dat is een toezegging aan het lid Heutink.

Die is ook correct, zie ik.

- De staatssecretaris zegt toe om voor de begrotingsbehandeling een terugkoppeling te geven over de exacte besteding van de 150 miljoen die vrijgemaakt is voor het regionale ov.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Die is ook correct. Dan hebben we de toezeggingen gedaan.

Rest mij om ... Meneer Van Dijk, heeft u een nabrandertje?

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

Ik ben blij met de toezegging om bij de Waddenverenconcessie de betrokkenheid van de mensen mee te nemen in een nota van uitgangspunten. Er was eerder ook toegezegd om het aspect leefbaarheid daarin mee te nemen.

De **voorzitter**:

Kan de staatssecretaris dat nog even bevestigen via de microfoon?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, hoor.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dat is allemaal genoteerd voor de verslaglegging. Ik dank de staatssecretaris en de ambtelijke ondersteuning, ook zij die buiten beeld zijn, voor de inbreng. Ik dank de commissieleden voor hun inbreng. Ik dank het publiek. En niet in de laatste plaats dank ik onze ondersteuning hier: de mensen die ons deze middag verzorgd hebben en de mensen die uiteindelijk ook het schriftelijke verslag voor ons allemaal gaan produceren.

Sluiting 17.01 uur.