

Burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV"

Burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV"

Aan de orde is de voortzetting van het debat over het burgerinitiatief "Publiek, Toegankelijk en Gratis OV" (36683, nr. 1).

De voorzitter:

Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris. Ik stel vast dat het volgende debat om 15.30 uur begint. We hebben dus niet tot in alle eeuwigheid de tijd. Ik ga luisteren naar de staatssecretaris. Ik geef hem het woord.

Staatssecretaris Jansen:

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de initiatiefnemers voor het bespreekbaar maken van dit onderwerp. Wat een enkeling misschien weet — ik denk zeker dat de voorzitter het weet — is dat ik in het verleden als Kamerlid ook lid was van de commissie voor de Verzoekschriften en de Burgerinitiatieven. Ik draag het onderwerp dus een warm hart toe. Dank voor dit initiatief.

Voorzitter. Ik heb een aantal onderwerpen. Ik heb de mapjes algemeen, toegankelijkheid, veiligheid, betaalbaarheid en overig. In die volgorde zal ik ze ook behandelen, dus ik begin met het algemene verhaal.

Het openbaar vervoer is van ons allemaal. Elke dag stappen tienduizenden mensen in de tram, in de trein, in de bus of de metro. Sommigen van die forensen denken bijvoorbeeld na over een verre treinreis naar een besneeuwde bergtop, anderen misschien aan een carrière als buschauffeur of machinist. Sommigen van die mensen stappen gewoon gedachteloos dagelijks in en denken na over hun reis en wat er beter zou kunnen. Zo heeft iedereen zijn eigen gedachten.

Vandaag zijn we hier dankzij die laatste groep. Bijna 60.000 betrokken burgers hebben met een burgerinitiatief hun betrokkenheid getoond bij het openbaar vervoer in Nederland. In maart heeft de Kamer al de reactie van het kabinet op het burgerinitiatief ontvangen. Ik zal nog even kort de hoofdpunten daaruit benoemen. Zowel de initiatiefnemers als het kabinet hebben een nog beter openbaar vervoer tot doel. Het is goed om hier met elkaar het debat over te voeren en te bespreken hoe dit het beste bereikt kan worden. Daar wordt politiek en ook in de samenleving verschillend over gedacht.

Om maar meteen met de deur in huis te vallen — dat is ook hier niet ter sprake gekomen — gratis bestaat niet. Gratis openbaar vervoer betekent hogere kosten voor de overheid en dus ook voor de belastingbetaler. Iedereen die mij een beetje kent, weet dat ik daar geen voorstander van ben. Tegelijkertijd maak ook ik mij grote zorgen over het openbaar vervoer. Ik zie ook het gevaar van de negatieve spiraal van bezuinigingen, verschraling, een onbetrouwbare dienstregeling en slechte werkomstandigheden. Daar spreken de Kamer en ik regelmatig met elkaar over, vanoch-

tend bijvoorbeeld nog tijdens het tweeminutendebat Openbaar vervoer en taxi.

Ook ik constateer, net als de Kamer, dat het ov als gevolg van de covidpandemie een enorme schok heeft gekregen en nog steeds zoekende is naar de nieuwe balans. Reizigerspatronen zijn veranderd. Er reizen nog steeds minder reizigers dan voor corona en door gestegen lonen en inflatie staan de inkomsten van vervoersbedrijven onder druk. Het kabinet heeft het ov met verschillende financiële impulsen overeind gehouden en gesteund om een nieuwe balans te vinden. In de periode 2020-2025 is er bijna 4 miljard euro extra naar het openbaar vervoer gegaan. Toch is het ov nog steeds niet uit de zorgen.

Tegelijkertijd zie ik ook dat alle partijen in de sector hard werken om het beschikbaar, betaalbaar, veilig en toegankelijk te houden. Reizigersaantallen nemen na de dip uit de coronajaren jaarlijks wel weer toe en reizigers geven het ov op alle vlakken een positieve beoordeling. Met het Bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer werken we stapsgewijs aan een ov dat voor iedereen toegankelijk is en waar iedereen gebruik van kan maken. Uit de meest recente ov-klantenbarometer scoort het ov als geheel een 7,8. Dat is hetzelfde cijfer als de twee voorgaande jaren. Hogere cijfers worden gegeven voor de veiligheid, snelheid en het comfort. De marktwerking die we in Nederland in het ov kennen zorgt ervoor dat vervoerders worden geprikkeld om een zo goed mogelijk product aan de reizigers aan te bieden dat aansluit bij hun behoeften en wensen en dat ook nog eens zo kostenefficiënt mogelijk te doen.

Is het glas nu halfleeg of halfvol met betrekking tot de situatie van het openbaar vervoer in Nederland? Ik zeg: het is halfvol. We hebben fantastisch openbaar vervoer dat ons op alle momenten van de dag naar alle hoeken van ons land brengt. Ja, er zijn uitdagingen. Die ziet het kabinet ook. Daar zijn we ook mee aan de slag. Ook wij willen een toegankelijk, kwalitatief hoogwaardig en betaalbaar openbaar vervoer. De plannen die door het burgerinitiatief worden voorgesteld zijn echter wel zeer sympathiek, maar lastig uit te voeren, niet proportioneel en veel te kostbaar. Het kabinet kan ze om deze reden dan ook niet steunen.

Ik zal een paar vragen van de Kamercommissie uit de eerste termijn behandelen in dit onderwerp, maar ik zie ook iemand bij de interruptiemicrofoon.

De voorzitter:

Ik doe weer zes interrupties. De heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het siert de staatssecretaris dat hij optimistisch is en spreekt van een halfvol glas met betrekking tot de staat van ons ov. Tegelijkertijd zijn de problemen natuurlijk wel enorm: 3.000 incidenten alleen al bij Maarheeze, grote problemen met de bereikbaarheid en de tijdigheid van onze treinen, grote problemen met de veiligheid op andere plekken op het spoor, betaalbaarheid. Als de minister zo optimistisch is, onderschat hij dan niet de problematiek die er wel daadwerkelijk op het spoor is, waar al die mensen die elke dag de trein of de bus nemen wel last van hebben?

Staatssecretaris Jansen:

Nee, integendeel. Ook ik zie die problematiek. Ik noemde net het cijfer, de barometer van 7,8. Dat is wel het cijfer dat de reizigers geven, maar als je praat met de medewerkers in de ov-sector, dan hoor je andere percentages. Daar maakt men zich immers enorm veel zorgen, juist om de vraag of ze wel of niet veilig kunnen werken in bijvoorbeeld de trein. Ook ik zie dus echt de dingen die op ons afkomen. We zien de verschraling en het continu stijgen van de kosten, waardoor de tickets duur worden. Net is ook bij de eerste termijn van de Kamer heel duidelijk het volgende langsgekomen. We hebben het over betaalbaarheid, maar is het überhaupt wel voor iedereen te betalen? 200.000 mensen hebben daar ongelofelijk veel moeite mee. Dus ja, de urgentie is mij zeer duidelijk.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De staatssecretaris schetst volgens mij terecht dat er sinds coronatijd echt een verschraling is ontstaan, doordat er minder reizigers met het ov zijn gegaan, en dat tot die tijd het Nederlandse openbaar vervoer heel goed scoorde. Na Japan waren we bijna de beste van de wereld, ook qua frequentie en betrouwbaarheid. Maar sindsdien hebben we wel echt een probleem. De staatssecretaris schetst daarbij terecht een verschraling. Maar ik zou daarbij wel van hem willen horen hoe hij denkt die trend te kunnen keren, hoe hij dat voor zich ziet. Het glas is misschien nog halfvol, maar het wordt wel steeds leger. Ik verwacht dan ook van de staatssecretaris dat hij actief bezig is om die trend te keren. Ik hoor graag van hem hoe hij dat voor zich ziet.

Staatssecretaris Jansen:

We kijken natuurlijk naar wat er in het hoofdlijnenakkoord staat, en wat wij zelf hebben opgeschreven in het regeerprogramma. Je ziet heel duidelijk dat er op heel veel terreinen druk is. Laten we daar heel duidelijk in zijn. We hebben het ook net gehoord vanuit de Kamer. Op de BDU-korting kom ik zo direct nog terug. We zien de 335 miljoen die nodig is om het ov überhaupt overeind te houden. Er zijn heel veel aspecten. Tegelijkertijd zie je ook dat wij willen investeren in nieuwe infrastructuurprojecten; ook die vragen heel veel geld. Maar daar moeten we uiteindelijk wel keuzes in maken. Ik heb het al heel vaak gezegd in de Kamer, en de Kamer is het volgens mij wel met ons eens dat dat dilemma speelt: je kunt een euro maar één keer uitgeven. En wat wij jaarlijks op dit moment al uitgeven, alleen maar aan de instandhouding van het bestaande spoor, zijn enorme bedragen. Dat geldt overigens ook voor de weg. Een groot deel van ons budget wordt alleen al opgeslokt door instandhouding. Dat is essentieel, maar doe je dat niet, en je investeert alleen aan de voorkant, dan staat de achterdeur wagenwijd open en ben je op langere termijn een dief van je eigen portemonnee, maar ook van de dienstverlening, en uiteindelijk van de mensen in het land.

Voorzitter. Ik heb een vraag van de heer Van Kent van de SP en de heer El Abassi van DENK. Ben ik bereid om te luisteren en een plan te maken om samen met de provincies de regie terug te pakken en meer zeggenschap te krijgen? Ik heb heel goed geluisterd naar het plan, maar gratis ov is natuurlijk wel ontzettend duur. Natuurlijk maak ik me hard om ervoor te zorgen dat niet nog meer beknipt wordt op het ov en het betaalbaar houden daarvan. Daarnaast spreek ik ook periodiek met zowel de provincies als de vervoersregio over de kwantiteit en de kwaliteit van het ov,

en zijn we deze ook continu aan het monitoren. Onze kwaliteit is hoog, zeker als je kijkt naar de rest van Europa. Gelukkig wordt ons ov nog wel heel goed beoordeeld, maar het staat onder enorme druk. Het is dus een dilemma waarmee we zitten.

Er is nog een vraag van de heer Pierik van BBB: ben ik het met de BBB eens dat de kracht van buurtbussen en het vrijwilligersvervoer een serieuze aanvulling kan zijn op het regionale en reguliere openbaar vervoer? Ik denk dat deze initiatieven, die genoemd worden door de heer Pierik, zeker sympathiek zijn. Het is goed dat vrijwilligers zich inzetten voor onze samenleving. Ik waardeer ook enorm dat op deze manier ook buurtbussen worden ingezet om de bereikbaarheid van het platteland te garanderen. Het was een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting van het regionale openbaar vervoer. Ik ben het er ook mee eens dat de buurtbus hierbij een belangrijke schakel kan zijn en kansen biedt als aanvulling op het reguliere busvervoer. Tegelijkertijd zijn wij juist ook aan het kijken hoe wij alle verschillende vormen van vervoer kunnen combineren met elkaar. Op het moment dat er dus 's morgens vroeg een bus rijdt, die wordt ingezet voor leerlingensvervoer, kan die een ander deel van de dag voor iets anders worden ingezet. Op die manier proberen wij slim en efficiënt om te gaan met de verschillende mogelijkheden die er zijn. Dat is alleen wel departementoverstijgend, dus we zijn ook aan het kijken naar de vraag: hoe gaan we daar dan mee om? Want uiteindelijk moet je dan ook de rekening gaan verdelen over meerdere departementen.

De heer Van Kent (SP):

Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat het ov onder druk staat. Ik weet nog dat minister Madlener in een van de eerste debatten zei: ik ben in een klein pak genaaid. Ik kan me ook nog herinneren dat de PVV ook verschillende keren heeft gezegd dat je het geld maar één keer uit kunt geven. De staatssecretaris zet het ov onder druk. Het is de staatssecretaris en het kabinet die verantwoordelijk zijn voor een krankzinnige bezuiniging op het openbaar vervoer. Erkent u dat? En erkent u dat het niet een natuurverschijnsel is of een gebrek aan steun van heel veel partijen hier die allerlei voorstellen doen om wél geld vrij te maken om niet te bezuinigen op het ov? Erkent de staatssecretaris dat het de staatssecretaris is die het ov onder druk zet?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik net heel duidelijk geschetst wat er is gebeurd sinds 2019, sinds corona. Het aanbod in het ov is aan het verschraken, maar ook het aantal reizigers is nog niet terug op het niveau waar we waren. Daardoor komt eigenlijk de hele keten onder druk te staan. Dat is een van de dilemma's waar we tegenaan lopen. De heer Heutink zei net ook in een van de interrupties die hij kreeg: als je minder reizigers hebt, heb je ook minder inkomsten, dus moet je kijken of het ticket omhooggaat of je vervoersaanbod verschraken.

Dat zijn de dilemma's waar wij dan tegenaan lopen en wij proberen in het kabinet hier overal oog voor te hebben. Tegelijkertijd praten we over een BDU-korting en over de 335 miljoen die hier net ook een aantal keren over de toonbank is gegaan en tegelijkertijd kijken we ook naar de investeren. Dus we proberen al die aspecten mee te nemen en uiteindelijk proberen we bij de Voorjaarsnota met een

grove, goede afweging te komen, waarin we eigenlijk recht doen aan iedereen in het land, maar wel met de euro's die we hebben.

De heer Van Kent (SP):

Deze riedel kennen we inmiddels. Die hebben we al te vaak gehoord. Mijn vraag was: erkent de staatssecretaris dat het het kabinet is, dat het de staatssecretaris is die het ov onder druk zet? Voor de kijkers thuis: die BDU-korting, bijvoorbeeld, betekent dat er buiten het stedelijk gebied een prijsstijging te verwachten is van ongeveer 12% voor de bus en de tram. Dat gaat dan over de dorpen en kleinere steden rondom de grote steden. Waarschijnlijk gaat daar een op de vijf buslijnen verdwijnen. Dat betekent dat er banen vervallen. Dat betekent dat mensen geen ov meer tot hun beschikking hebben. Dat is geen gevolg van corona. Die bezuiniging is het gevolg van kabinetsbeleid, is de schuld van deze staatssecretaris, van de PVV, van dit kabinet. Erkent de staatssecretaris dat het niet alleen externe omstandigheden zijn die het ov onder druk zetten, maar dat het de staatssecretaris is?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij staat deze staatssecretaris hier juist om oplossingen te bedenken voor de dilemma's die voor ons liggen, en daar ben ik mee bezig. Uiteindelijk mag u terugkijken of dat de goede manier is of dat ik daarin misschien andere bewegingen moet maken. Maar uiteindelijk gaat het mij niet om waar het vandaan komt. Het gaat erom dat wij proberen dit met z'n allen op een goede manier op te lossen.

De heer Van Kent (SP):

Wat is dit voor reactie? Dit is een non-antwoord! Ik kan net zo goed tegen de voorzitter aanpraten of tegen die betonnen paal of tegen die blokken daar achter u.

De voorzitter:

U praat altijd tegen de voorzitter.

De heer Van Kent (SP):

Ja, maar wat vindt u ervan, voorzitter? Wat vindt u ervan dat deze staatssecretaris zegt "het ov staat onder druk" en daarmee duikt voor de eigen verantwoordelijkheid? Die korting van 110 miljoen is gewoon een bezuiniging van dit kabinet. Waarom erkent de staatssecretaris niet: het is onze schuld en wij gaan het oplossen; wij spreken af met de Tweede Kamer dat er niet bezuinigd gaat worden op het ov? Waarom doet u dat niet?

Staatssecretaris Jansen:

Dan kom ik weer bij wat de heer Van Kent "vluchtgedrag" noemt. Bij de Voorjaarsnota maken wij de integrale afweging. Dat geldt voor het ov, dat geldt voor heel veel andere terreinen. Dat is waar wij mee bezig zijn. Ik heb oog voor de dilemma's die voor ons liggen en ik probeer daarin een goede afweging te maken. Ik kan nu ook al garanderen dat ik de heer Van Kent nooit honderd procent tevreden zal stellen. Dat kunnen we namelijk gewoon op dit terrein niet, gezien de middelen die we ter beschikking hebben.

De heer Van Kent (SP):

Voorzitter, ik doe toch een beroep op u. Zo hoeven we toch niet meer te debatteren met deze staatssecretaris? Dat heeft toch gewoon geen zin? Als ik hem de vraag stel of hij de verantwoordelijkheid wil nemen voor de bezuinigingen op het ov, dan kan hij daar toch antwoord op geven? Dan kunt u daar gewoon antwoord op geven. Dan kunt u aangeven "ja, het is een politieke keuze, het is de PVV die weer opnieuw de mensen bij de HTM, bij de RET, bij het GVB pakt, die daarvan de reizigers pakt en de mensen die er werken pakt, en ervoor zorgt dat het ov wordt afgebroken". Dat is de verantwoordelijkheid van deze staatssecretaris. Ga daar dan ook voor staan, als je het doet!

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb meerdere keren een antwoord gegeven en volgens mij zijn we met deze vier partijen, in deze coalitie, met dit kabinet aan het kijken hoe we de situatie zoals die is, kunnen oplossen. Ja, als meneer Van Kent dat onvoldoende vindt, dan merk ik dat vanzelf wel een keer.

De heer El Abassi (DENK):

Ik voel hem helemaal. Ik ben liever eerlijk in de oppositie dan dat ik lieg in de coalitie. Ik zou deze staatssecretaris toch nog een vraag willen stellen. Ik heb namelijk behoefte aan een antwoord op het volgende: wil de staatssecretaris niet dat het openbaar vervoer goedkoper wordt of kan de staatssecretaris het niet?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ben ik daarin heel duidelijk geweest. Ik sta ook voor betaalbaarheid en beschikbaarheid. Het is alleen een afweging die wij met elkaar moeten maken kijkend naar de totale opgave voor mobiliteit, en die gaat verder dan alleen openbaar vervoer. We hebben het ook over de fiets. Dat is ook een terrein waarin we investeren, omdat dat ook onderdeel van de keten is. We hebben het ook over de automobilist. We kijken naar het totaalplaatje en maken daarin keuzes. Op het moment dat we problemen zien, zoals tekorten aan middelen, terwijl we wel stappen moeten zetten, dan leggen we dat binnen het kabinet neer bij de Voorjaarsnota om te kijken of er ruimte voor te vinden is. En uiteindelijk gaan de vier partijen van de coalitie er ook nog iets van vinden.

De heer El Abassi (DENK):

Daarom stelde ik de vraag: wilt u niet of kan het niet? Als de wil bij de staatssecretaris aanwezig is, dan kan de staatssecretaris de andere partijen overtuigen dat dit broodnodig is voor Nederland. Daarmee komen we toch bij het antwoord dat dit gewoon gaat om politieke keuzes. Vinden wij het als Nederland belangrijk dat mensen van A naar B kunnen reizen of vinden we dat dat alleen voor een select groepje moet? Voor die keuzes staan we. De PVV heeft aan de voorkant altijd geroepen dat ze het heel belangrijk vinden dat de gemiddelde Nederlander gewoon moet kunnen reizen. Nu, als grootste partij, kunnen ze dat ten uitvoer brengen. En ik weet niet wat voor staatssecretaris ik hier voor me heb, daarom is mijn vraag aan de staatssecretaris: hoe zit deze staatssecretaris in de race?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ben ik daar duidelijk over geweest. Vanmorgen vroeg, in het debat over ov en taxi, heb ik ook gezegd dat bijvoorbeeld bij het geld uit het Social Climate Fund gekeken wordt naar energiearmoede, maar ook naar vervoersarmoede. Dat is hoe wij in de wedstrijd zitten. We kijken in hoeverre we vanuit dat fonds mogelijk een bijdrage kunnen leveren aan de problematiek die bijvoorbeeld speelt bij het openbaar vervoer.

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

"Mogelijk een bijdrage kunnen leveren". De enige vraag die mijn collega hier stelt, is: kun je voorkomen dat er nog meer bezuinigd wordt en dat de tickets nog duurder worden? Want daar lijkt het nu wel op.

Voorzitter. We zijn hier laatst met een gezellig groepje naar Frankrijk geweest. Sorry, we zijn naar Spanje geweest. Daar hebben we gezien dat het mogelijk is om zowel kwaliteit als goedkope tickets te bieden. Nu we het toch over Frankrijk hebben: het lukt Frankrijk wel om in verschillende steden tickets voor €1 aan te bieden, of zelfs gratis. Zo zie je dat het in omringende landen allemaal wel kan en in Nederland kan het niet. Dat brengt ons weer bij de vraag: kunnen wij het niet of willen wij het niet?

Staatssecretaris **Jansen**:

Als ik een dictator was geweest en alles in mijn eentje voor het zeggen had, was het een stuk makkelijker. Dat ben ik niet. We zitten hier met een kabinet. We zitten hier met vier partijen. We maken met elkaar de afwegingen die we kunnen maken gezien de beschikbare middelen. Uiteindelijk gaat het inderdaad om keuzes, dat klopt.

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

Mijn vraag was niet of u een dictator bent of dat u het voor het zeggen heeft. Ik weet dat u zelfs niet eens lid bent van een partij, dus die vraag heb ik niet gesteld. Waar het mij wel om gaat, is dat wij daadkracht willen zien. U, zou ik via de voorzitter willen zeggen, bent verantwoordelijk voor het vervoer hier in Nederland. De vraag naar betaalbaar vervoer is er vanuit het land. Die belofte is gedaan door hele grote partijen hier in de Kamer. We worden van het kastje naar de muur gestuurd, maar wij willen gewoon weten of het betaalbaar gemaakt wordt of niet. Wat ik hier constateer, is dat de staatssecretaris met hele mooie woorden komt, maar dat er helemaal niets komt als het gaat om de uitvoering. De tickets gaan alleen maar duurder worden in dit land en dat vind ik jammer.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij hebben wij vorig jaar de prijsstijging van het NS-ticket kunnen reduceren tot 6%. Dat is ook in de eerste termijn in de Kamer ter sprake gekomen. Het is nog hartstikke veel geld en voor heel veel mensen is dat heel lastig, maar dat had 12% kunnen zijn. Ik heb toen gezegd — daar sta ik nog steeds achter — dat ik heel blij ben dat we het hebben kunnen halveren naar 6%. Dan nog is het ontzettend veel geld.

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

Ik wilde gaan zitten, maar de staatssecretaris geeft aan dat hij de stijging van de ticketprijzen heeft kunnen reduceren

naar 6%, en iets anders is waar. Ik wil het even corrigeren. De tickets zijn verhoogd met 6%. Dat is een ander verhaal. Ze zijn duurder geworden. Het wordt hier gebracht alsof de tickets goedkoper zijn geworden. Dat is niet het geval. Dat wilde ik even gecorrigeerd hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb duidelijk gezegd: er was een prijsstijging voorzien van 12%. Wij hebben die gelukkig kunnen halveren naar 6%. Dat is nog steeds een stijging, maar minder erg dan die had kunnen zijn.

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

Op dit punt. We hebben net het debat gehad over het feit dat de reizigersaantallen inderdaad nog steeds lager zijn. NS zei ook: wij verwachten dat die in 2030 weer op hetzelfde niveau zijn als voor corona. Daar werken we naartoe. Maar in de tussentijd helpt niet dat er telkens een incidentele oplossing komt. De staatssecretaris schetste dat er vorig jaar inderdaad een demping was van die 6%. Maar toen heeft de staatssecretaris ook iets beloofd aan de Kamer, namelijk dat hij bij de Voorjaarsnota met een structurele oplossing zou komen bij de NS. Ik vraag hier niet wat er precies gaat komen bij de Voorjaarsnota, maar houdt hij zich wel aan de afspraak dat wat er ook voor komt te liggen in die Voorjaarsnota in ieder geval structureel is, zodat er niet telkens incidenteel wat bij de NS gedaan hoeft te worden maar er een structurele oplossing komt?

Staatssecretaris **Jansen**:

Structurele oplossingen hebben altijd mijn voorkeur, omdat je daarmee inderdaad voor een langere periode een oplossing vindt. Ben ik daartoe niet in staat, omdat ik daar gewoon financieel niet meer uitkom, en moet ik het incidenteel doen, dan zal ik kijken naar incidentele oplossingen, maar mijn voorkeur is altijd structurele oplossingen.

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

Ja, maar dit is meer dan een voorkeur van de staatssecretaris, want vorig jaar heeft de staatssecretaris ook zelf in een brief aan de Kamer nadrukkelijk geschreven: we gaan het nu voor één jaar nog incidenteel doen. We hebben toen die 6% eraf kunnen halen. Daar ben ik toen ook blij mee geweest. Ik vond het nog steeds veel te veel, maar het was minder erg dan het zou worden. Wij konden daar toen ook mee akkoord gaan, omdat de staatssecretaris zelf had aangegeven: in 2025 moet er met de NS een structurele oplossing komen. Dat was een afspraak die ook in de Kamer is gemaakt en die de staatssecretaris heeft toegezegd. Ik reken er dus op dat wat er uit de Voorjaarsnota komt, structureel is. Ik zou iets meer helderheid van de staatssecretaris daarover willen hebben, want ik proef dat hij dat hier toch een beetje aan het loslaten is.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij zei ik heel duidelijk: mijn voorkeur is structurele oplossingen en daar werk ik naartoe. Lukt het niet, dan zal het misschien toch incidenteel moeten zijn, maar mijn voorkeur is structurele oplossingen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor dat deze discussie tussen de heer De Hoop en de staatssecretaris heel erg gaat over de Voorjaarsnota. Ik begrijp dat vanuit het perspectief van de heer De Hoop. Tegelijkertijd hoop ik dat de staatssecretaris mij gerust kan stellen en dat hij niet alleen over extra belastinggeld voor de NS in gesprek is, maar vooral ook over een efficiëntere bedrijfsvoering en de vraag wat de NS zelf beter kan doen en hoe de NS zelf de prijzen kan dempen.

Staatssecretaris Jansen:

Natuurlijk ben ik met NS over heel veel dingen in gesprek, ook hierover. Afgelopen maandag heb ik een overleg gehad met de partijen die onder de noemer "MaaS-services" actief zijn. Ik heb toen gesproken over de taken die de NS verricht en de taken die zij, als commerciële bedrijven, zouden kunnen verrichten. Dus ja, dit komt ook ter sprake. Ik ben daar ook naar aan het kijken, want uiteindelijk willen we structurele oplossingen. Daarvoor moet je ook naar het totaalplaatje kijken.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dat is heel goed om te horen. Ik ben ook ontzettend blij om te horen dat de staatssecretaris met de dienstverleners van MaaS-diensten in gesprek is gegaan. Zij bieden namelijk allerlei mogelijkheden om juist meer mensen de trein in te krijgen, maar lopen tegen dichte deuren aan bij de NS. Kan de staatssecretaris mij toezeggen dit verhaal echt de aandacht te geven die het verdient om ervoor te zorgen dat we het beter doen op dit vlak?

Staatssecretaris Jansen:

Ik zie dit als een ondersteuning van de weg die ik ben ingeslagen. Om mevrouw Veltman gerust te stellen: jazeker, ik zie daarin duidelijk mogelijkheden.

De heer Heutink (PVV):

Ik ben nu wel even heel erg benieuwd naar hoe de gesprekken met NS nu precies verlopen. Wat wordt daar besproken? Hoe gaat het eruitzien? Wordt het een incidentele of een structurele oplossing? Ik waardeer het dat de oplossing die de staatssecretaris uitspreekt, structureel zou moeten zijn. Ik hoop dat de staatssecretaris kan toezeggen dat hij ons voor het meireces een briefje stuurt over hoe die gesprekken met NS verlopen en of er een structurele oplossing is voor de financiering. Dat is mijn vraag. Als het niet lukt voor het meireces, dan mag het ook iets later, maar wel zo snel als het kan.

Staatssecretaris Jansen:

Ik wil best wel een brief sturen. Ik probeer dat voor het meireces te doen. Maar ik kan al een tipje van de sluier oplichten: het gaat moeizaam. Dat geldt trouwens voor alle gesprekken die wij op dit moment voeren.

Voorzitter, ik ga door. Ik heb in mijn inleiding nog één vraag van de heer Stoffer. Er wordt bezuinigd en het is voor provincies lastig om het been bij te trekken. Hoe ga ik uitvoering geven aan de opgaven uit het hoofdlijnenakkoord? Hoe ga ik de bereikbaarheid van het landelijk gebied verbeteren en het busvervoer tussen de dorpskernen versterken? De korting op de BDU is voor mij echt een ongelofelijk grote prioriteit. We hebben daar met de Kamer al regelmatig over

gesproken. Ik ben ook bezig — dat heb ik net ook aangegeven in het tweeminutendebat — om met het oog op de Voorjaarsnota ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk beknipt wordt op de bekostiging van het openbaar vervoer. Daarover praten we met de vervoerders en de decentrale overheden en in het kabinet. In de brief die ik naar de Kamer heb gestuurd, heeft u kunnen zien dat wij hebben gevraagd om inzichtelijk te maken wat dit zou kunnen betekenen. Daar zijn wij met z'n allen natuurlijk heel erg van geschrokken. Dat wil je niet. Ik heb in het laatste debat al gezegd dat ik denk dat het desastreuze gevolgen kan hebben als we de ontwikkeling rondom de BDU niet kunnen repareren. Ik sta nog steeds achter die woorden.

Dan kom ik bij de map toegankelijkheid, voorzitter. Eerst de vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Artikel 1 van de Grondwet is gewijzigd door de toevoeging van discriminatie op grond van een handicap. Wat ga ik doen om ervoor te zorgen dat het in 2040 toegankelijker is? De ambitie is om in 2040 het openbaar vervoer volledig toegankelijk te maken en te hebben voor iedereen. Die ambitie is ook door de heer De Hoop uitgesproken. Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer levert een belangrijke bijdrage aan deze ambitie. Ik denk dat het ook belangrijk is om te melden dat we al sinds 2006 werken aan de verbetering van de toegankelijkheid, onder andere via het Programma Toegankelijkheid van treinstations van ProRail. Op dit moment wordt ruim 90% van de reizen naar een toegankelijk station gemaakt, zijn alle sprinters van de NS voorzien van een lage instap en moet in 2025 op alle treinstations reisassistentie beschikbaar zijn. We zijn dus al langer bezig en hebben al heel veel bereikt.

Ik kan ook nog het volgende zeggen. Ik kreeg op een gegeven moment, in de eerste termijn, de vraag: wat wordt er gedaan en hoe worden de ervaringsdeskundigen daarin meegenomen? Afgelopen donderdag had ik een bestuurlijk overleg met het NOVB, het Nationale Openbaar Vervoer Beraad. Ik heb daar wederom aandacht gevraagd voor toegankelijkheid van het OV. Ook heb ik de dag daarvoor contact gehad met de staatssecretaris van VWS. We hebben de sector gevraagd om goede ervaringen met elkaar te delen en de ervaringsdeskundigen daarbij mee te nemen. Daar werd vanuit het bestuurlijk overleg zeer positief op gereageerd. Er kwamen ook een aantal voorbeelden langs. Provincies kwamen met ideeën over het landelijk samenwerken bij reisassistentie. Dit thema wordt ook al opgepakt in een speciale werkgroep binnen het NOVB. De provincie Zuid-Holland heeft de dualmodekleppen voor rolstoelen, die zowel mechanisch als handmatig uitgeklaapt kunnen worden. Een ander voorbeeld was dat de informatiedisplays in de bussen zo worden geplaatst dat je ze ook kan zien als je in een rolstoel zit met het gezicht naar achteren in plaats van naar voren. De Vervoerregio Amsterdam werkt samen met de stichting Cliëntenbelang en bij het ontwerpen en aanschaffen van bus- en tramhaltes wordt die ook actief betrokken. Ook gaf de NS als praktisch voorbeeld dat storingen van liften ook in de reisplanner zullen worden opgenomen, zodat daar bij het plannen van de reis rekening mee gehouden kan worden. Wat mij betreft zijn dat allemaal mooie voorbeelden die worden uitgewisseld met elkaar. Dat geeft mij het vertrouwen dat wij de toegankelijkheid allemaal inderdaad als een topprioriteit zien, ook binnen de sector, en dat we er dagelijks aan werken om deze nog verder te verbeteren. Ik denk dus dat dit goede ontwikkelingen zijn.

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

Twee dingen kunnen tegelijkertijd waar zijn. Ik denk dat er heel veel goede ontwikkelingen zijn om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Ook is het goed dat het bestuursakkoord er ligt over 2040 voor volledige toegankelijkheid, en dat er in de tussentijd ook een ander bestuursakkoord is — ik geloof voor 2032 — waarin ook stappen worden gezet. Tegelijkertijd ervaren ervaringsdeskundigen, waar ik ook mee spreek, toch nog heel vaak drempels. Los van dit gesprek, waar ik blij mee ben, zou ik het wel fijn vinden als er toch ook een soort vaste evaluatie kan komen met die ervaringsdeskundigen om te bekijken of de afspraken daadwerkelijk gehaald worden, dat dit ook zo ervaren wordt en wat er dan in de tussentijd nog verbeterd kan worden. Ik bedoel dat er nu toch een soort evaluatiemoment komt. Ik geloof dat we nu ook midden in die periode zitten. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris dat toch op een bepaalde manier formeel kan maken om ook recht te doen aan de ervaring van deze deskundigen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal dat met mijn collega van VWS opnemen en bekijken of we inderdaad met een tussenstand kunnen komen. Een heel tastbaar voorbeeld dat ik zelf elke dag zie als ik er langsrijd, is de lift voor mensen met een beperking die er op de Waterlandseweg in Flevoland was. Alleen is die twee of drie jaarwisselingen geleden met een cobra opgeblazen en die is nog steeds niet hersteld, om maar een voorbeeld te noemen. Dan kun je wel omrijden, maar dan moet je wel 350 meter om en over een brug. Dat is dus een stuk ongemak. Maar dat maakt wel tastbaar hoe de praktijk soms is.

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

Even heel precies. Ik hoor wat de staatssecretaris zegt, namelijk: samen met de staatssecretaris van VWS met een tussenstand komen. Wordt die tussenstand dan besproken met de ervaringsdeskundigen en ontvangen we daar dan als Kamer een brief over? Dat mag ook na de zomer, maar dan hebben we daarvan even echt een formele tussenstand, waarover de ervaringsdeskundigen ook meepraten.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat lijkt mij prima. Wat betreft de termijn ben ik blij dat u mij enige ruimte geeft. Ik weet natuurlijk niet in hoeverre we dit snel kunnen realiseren met elkaar.

De heer **Heutink** (PVV):

Als je het hebt over toegankelijkheid, dan heb je het ook over wie je in je bus hebt en wie je er eigenlijk niet in zou willen hebben. Nu krijg ik net een verschrikkelijk filmpje onder mijn neus geschoven. Afgelopen maandagmiddag werd in Kampen-Zuid een buschauffeur echt belaagd door vijf jonge mannen. Als je de beelden ziet ... Er werden stenen gegooid. De buschauffeur wist van gekkigheid niet wat hij moest doen en was doodsbang. Ik begrijp dat die vijf mensen inmiddels zijn opgepakt. Maar mijn vraag is wel: alstublieft staatssecretaris, maak hier toch korte metten mee; we kunnen dit toch niet langer toestaan in ons ov?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik dit al eerder gezegd: elk incident — ik vind "incident" überhaupt een heel vervelend woord, want

dat maakt het misschien wel kleiner — maakt mij ongelofelijk verdrietig en elke keer dat dit gebeurt, baal ik daarvan en wil ik het aanpakken. Alleen, ik zit ook wel met bepaalde mogelijkheden en onmogelijkheden. Vanmorgen vroeg heeft de heer Heutink een motie ingediend over een landelijk verbod. Ik heb aangegeven hoe lastig dat ligt. Ik ben het in essentie wel eens met de heer Heutink dat dat misschien wel iets is waar je naar toe zou moeten werken, maar dat is niet zo een-twee-drie te realiseren. Ik snap de urgentie en het probleem, maar de oplossing is vaak net even iets lastiger dan we met z'n allen voor ogen hebben.

De heer **Heutink** (PVV):

Niemand heeft gezegd dat het makkelijk zou zijn. Dat is ook de reden dat we als hele Kamer zoeken naar oplossingen, naar hoe het wel kan. Het is nota bene het motto van het kabinet: kijken wat wel kan. Als deze Kamer dus voorstellen indient om te zorgen dat dat van die buschauffeur die belaagd is, nooit meer kan gebeuren — daar gaan die oplossingen aan bijdragen — dan moeten we daar meters in maken. Ik hoop ook dat de staatssecretaris dan zegt: oké, we gaan onze schouders eronder zetten en we gaan ervoor zorgen dat we die buschauffeurs, al die conducteurs, die beveiligers, die machinisten en noem ze maar op, die mensen, gaan beschermen. Volgens mij ligt daar een kerntaak voor ons.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat klopt zeker. Vanmorgen hebben we in het debat ook gesproken over bodycams, volgens mij ook met mevrouw Veltman van de VVD. Dat is een urgentie. Dat heeft prioriteit. Daar zijn we mee bezig. Ik ben er namelijk van overtuigd dat het helpt.

Voorzitter, ik ga terug naar de vragen die openstaan.

Mevrouw Vedder van het CDA vraagt of ik in een tweede brief wil reageren op alle voorstellen over toegankelijkheid in het ov in de appendix van het burgerinitiatief. Ik zal naar de Kamer toe na de zomer schriftelijk reageren op de afzonderlijke voorstellen in de appendix, voor zover die binnen mijn portefeuille vallen. Ik zal hier ook over in gesprek gaan met iedereen, om een toelichting te krijgen, zodat ik goed begrijp wat daarin het urgentst is. Ik zeg heel eerlijk dat er ook veel voorstellen in staan die onder de verantwoordelijkheid van VWS vallen. Denk bijvoorbeeld aan de Valys. Ik zal uw verzoek daarom ook doorgeleiden naar mijn collega van VWS, zodat u een compleet antwoord krijgt.

Vervolgens is er een vraag van zowel de heer Van Dijk van NSC als van de heer Stoffer van de SGP: hoe ga ik ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties beter hierbij betrekken? Ik heb net al een tipje van de sluier opgelicht, maar in grote lijnen komt het op het volgende neer. We hebben het ook wettelijk geborgd door de inspraak die reizigers, waaronder organisaties van reizigers met een beperking, met elkaar hebben in de ROCOV's, de overlegorganen. Ook in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid 2023 zijn hierover afspraken gemaakt met de sector en met de betrokken organisaties van reizigers met een beperking. In elk bestuurlijk overleg staat dit standaard op de agenda. Op die manier proberen wij hier iedere keer weer aandacht voor te vragen.

Ik ga verder met een vraag van de heer Bamenga: hoe zat het met de uitvoering van de motie-Paulusma, voor het oprichten van een ondersteunings- en adviespunt van ervaringsdeskundigen? Ik ben met zowel VWS als de belangenorganisatie in gesprek over hoe we hier het beste uitvoering aan kunnen geven. Wij zullen u uiterlijk voor de zomer informeren.

Er is nog een vraag van de heer Bamenga: hoe vaak gaat het mis met de toegankelijkheid in het ov? Hij vraagt ook of ik bereid ben om dit door de ILT te laten monitoren. In de jaarlijkse Staat van het Openbaar Vervoer, opgesteld door CROW, is een hoofdstuk opgenomen over toegankelijkheidsvoorzieningen in het ov. Daarnaast word ik door zowel ProRail als de NS periodiek geïnformeerd over de uitvoering van afspraken over toegankelijkheid, respectievelijk in de HRN-concessie en in de beheersovereenkomst met ProRail. Periodiek worden we ook geïnformeerd over de toegankelijkheid van treinstations en liften die een langdurige storing hebben. Deze informatie wordt openbaar gemaakt op de website van ProRail. Ik zie dus vooralsnog geen rol voor de ILT. Reizigers kunnen hun klachten indienen bij de vervoerder en kunnen naar de geschillencommissie als ze er niet uitkomen.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Vedder CDA, die gaat over bereikbaarheidsdoelen: kunnen dit bereikbaarheidsnormen worden? Vorige week hadden we volgens mij het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid. Ik zal nog heel even kort herhalen wat we volgens mij daar toen met elkaar hebben gewisseld. We hebben uitgebreid stilgestaan bij het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil. In overleg met de decentrale overheden kiezen we met het kabinetsstandpunt voor een gebiedsgerichte aanpak en niet voor uniforme, nationale normen. Elke regio heeft namelijk een ruimtelijke economisch-sociale structuur en daar doe je geen recht aan als je met een nationale norm komt. Dat is dus de redenatie achter waarom wij het op deze manier aanpakken.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoor allereerst dat de staatssecretaris grote ambities heeft om ervoor te zorgen dat het ov in 2040 helemaal toegankelijk is voor iedereen. Vervolgens komt er een concrete vraag: heeft de staatssecretaris beeld van wat er lokaal en landelijk speelt? Het laatste wat hij daarover zei, is dat men in ieder geval klachten daarover kan indienen. Volgens mij rijmt dat niet met de ambities die de staatssecretaris heeft. Volgens mij moet daar wat meer proactiviteit naar uitgaan in plaats van verwijzen naar klachten die mensen kunnen indienen en dan hopen dat je hier wel of niet een beeld over krijgt. Ik zou dus graag van de staatssecretaris willen weten wat hij wil doen om toch een heel concreet beeld te krijgen van in hoeverre het ov toegankelijk is voor mensen, zowel landelijk als lokaal.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik geschetst op grond van welke informatie, die wij een paar keer per jaar krijgen van betrokken partijen ... Die informatie krijgen wij van zowel vervoerders als provincies en gemeentes als belangenorganisaties. We leggen dat allemaal naast elkaar neer. Zo proberen we op een goede manier daarmee om te gaan. Ook in de overleggen die wij met de regionale vervoerders en bestuurders hebben, komt dit iedere keer ter sprake. Alleen, dat is wel

de manier waarop we het doen. De ILT heeft ook geen capaciteit om dit uit te voeren. Daarnaast is het naar mijn mening niet slim om de taak bij de ILT neer te leggen. We kunnen die beter aanpakken zoals wij die op dit moment hebben belegd.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik hoor nog steeds dat informatie wel of niet op tafel komt en dat de staatssecretaris op die manier daar toch een beeld van probeert te krijgen. Wat mij betreft is dat veel te gefragmenteerd en ook veel te passief. Als wij het ontzettend belangrijk vinden — dat vinden we ook met z'n allen — dat iedereen gebruik kan maken van het ov en dat het toegankelijk is voor iedereen, dan vind ik toch wel dat je hierin een wat meer proactieve houding van de staatssecretaris mag verwachten. Dat is namelijk iets wat je gewoon moet regelen. Je moet zorgen dat mensen zelfstandig of met reisassistentie gebruik kunnen maken van het ov. Ik vraag de staatssecretaris dus nog één keer of hij bereid is om zelf proactief op zoek te gaan naar die informatie en dus met mensen te spreken en te kijken wat zij nodig hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik een minuut of tien geleden heel duidelijk geschetst wat we allemaal doen, hoe we dat bespreekbaar maken en met wie we dat bespreekbaar maken. Dat is de weg die wij gekozen hebben. Ik denk dat de heer Bamenga het daarmee zal moeten doen.

Mevrouw **Vedder** (CDA):

Ik ben mij er als Kamerlid uit de regio natuurlijk als geen ander van bewust dat regio's van elkaar verschillen en qua bereikbaarheid ook verschillende dingen nodig hebben. Ik ben dus nog een beetje zoekende naar de manier waarop ik moet duiden wat de staatssecretaris daarnet zei over nationale vormen versus regiospecifieke aanpakken. Ik ben bijvoorbeeld wel van mening dat iemand binnen een bepaalde tijd met het openbaar vervoer in een ziekenhuis zou moeten kunnen komen en dat het daarbij niet zou moeten uitmaken waar die persoon woont. Er moet een soort ondergrens zitten aan wat we acceptabel vinden qua bereikbaarheid. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij zei ik net dat wij kiezen voor de gebiedsgerichte aanpak. Wij kijken ook in de gesprekken met de regio naar de opgave. Daar gaan we de komende periode ook vaker over in gesprek, onder andere aan de hand van een regionale bereikbaarheidsanalyse. Zoals aangegeven in het debat van vorige week zullen we hier, nadat we met de verschillende regio's hebben gesproken, in het najaar op terugkomen.

De heer **Stoffer** (SGP):

In de interrupties ging het al een aantal keren over de toegankelijkheid voor mensen die met een handicap de trein in willen. De staatssecretaris gaf zelf ook een voorbeeld aan van een plek waar hij iedere keer langskomt. Eigenlijk is het natuurlijk, zat ik mij zo te bedenken, een heel praktisch iets. Stel dat er ergens allemaal bruggen het niet goed doen. Dan gaan we in één keer daar een heel groot deel van bij-

voorbeeld de Rijkswaterstaat- of ProRailorganisatie op zetten. Zou er niet gewoon een team samengesteld kunnen worden dat dit heel praktisch stuk voor stuk gaat oplossen, gewoon met een grote veegactie, waarna elke keer alles wordt nagelopen? Als het dan fout is, moet het direct worden opgelost. Of als iets kapot is, moet er gewoon direct een aannemer bij komen op dezelfde dag of in dezelfde week. Als je niet uitkijkt, komt het nu altijd een beetje in het veranden en het procesmatige terecht. Eigenlijk is mijn vraag hoe de staatssecretaris daartegen aankijkt.

Staatssecretaris Jansen:

Richting de heer Stoffer kan ik zeggen dat ik bereid ben om dit ter bespreking te brengen in het volgende NOVB-beraad. Het lastige zit 'm soms wel in het volgende. Daarbij wijs ik op het voorbeeld dat ik noemde over Flevoland. Daar is voor de derde keer die brug vernieuwd. Uiteindelijk moet ook de bestuurder in Flevoland kunnen verantwoorden waarom hij daar keer op keer geld voor moet uittrekken. Er is altijd het dilemma dat het niet altijd zo makkelijk is op te lossen. Soms moet ook een eerste stap worden doorlopen, want uiteindelijk moet er ook budget beschikbaar komen voor de bestuurder om die handeling te kunnen verrichten. Ik maak het bespreekbaar. Ik wil zeker met de regio's bekijken of we met zo'n soort team kunnen werken, maar ik kan het op dit moment niet te hard toezeggen, omdat ik niet weet hoe dat precies gaat vallen. Ik wil dat graag eerst met de betrokkenen bespreken.

De heer Stoffer (SGP):

Het is mooi hoe de staatssecretaris reageert. Ik weet zeker dat als hij daar zijn gewicht als staatssecretaris achter zet, er heel wat gaat gebeuren. Maar ik snap dat hij het even uit moet zoeken. Zou de staatssecretaris kunnen toezeggen wanneer hij hierop terugkomt?

Staatssecretaris Jansen:

Het volgende NOVB-beraad is in juni gepland, dus ik wil voor de zomer hierop terugkomen bij de heer Stoffer.

De voorzitter:

Kan de staatssecretaris een versnelling hoger gaan? Over drie kwartier moet namelijk het volgende debat beginnen.

Staatssecretaris Jansen:

Ik doe mijn stinkende best, voorzitter, maar ik heb nog heel veel vragen waar ik op in moet gaan.

Een vraag van de heer Van Kent en mevrouw Vedder: hoe zit het met de uitvoering van de motie-Temmink? Volgens mij hebben wij in maart de Kamer geïnformeerd over het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil, waarmee de staat en bereikbaarheid van de voorzieningen in beeld worden gebracht. Perspectief voor de burgers heeft hierin de centrale plek gekregen waarom werd gevraagd. We komen niet tot nationale doelen of normen, maar kijken juist, zoals ik net tegen mevrouw Vedder zei, per regio naar hoe het staat met de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, dus ook naar het ov.

Een vraag van de heer Pierik van BBB: wat wordt gedaan om de stations toegankelijk te maken en te houden? Al

sinds 2006 werken we aan de verbetering van de toegankelijkheid van de stations. 93% van de treinstations in Nederland is inmiddels toegankelijk. Het streven is bijna alle treinstations voor 2030 toegankelijk te hebben. Wat betreft het rijdend materieel, zijn alle sprinters van NS voorzien van een lage instap. Ook regionale treinen zijn toegankelijk. Alleen, we zijn er inderdaad nog niet, zeg ik tegen de heer Pierik.

De laatste vaag in het blokje toegankelijkheid, van de heer Stoffer: "Wie houdt de overheid en ov-bedrijven bij de les als het gaat om toegankelijkheid van het ov? Er is weinig inspraak van belangenbehartigers voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers; hoe kan dit beter?" Volgens mij hebben we daar net met elkaar over van gedachten gewisseld, dus ik denk dat ik deze kan overslaan.

Dan kom ik bij veiligheid in het ov. Gelukkig kreeg ik daarover minder vragen. Een vraag van mevrouw Veltman. Het ging over de onveiligheid voor vrouwen en meisjes in het ov. Het CBS en ook andere onderzoekers concluderen daar het een en ander over. Is er onderscheid tussen mannen en vrouwen? Wordt dat meegenomen in het onveiligheidsgevoel? Laten we vooropstellen — dat heb ik al eerder in de Kamer gezegd — dat ik het niet vind kunnen dat vrouwen en meisjes zich niet meer veilig voelen in het openbaar vervoer en dat op bepaalde momenten op de dag of in de week mijden. Dat is een van de speerpunten die ik bij mijn aantreden heb aangegeven. Sinds deze signalen van vorig jaar wordt met de stationsbelevingsmonitor en de OV-Klantenbarometer specifiek ook het veiligheidsgevoel van juist vrouwen onderzocht. Hierdoor ontstaat jaarlijks steeds meer zicht op het veiligheidsgevoel van vrouwen en meisjes in het openbaar vervoer. Zo proberen we het aan te pakken.

Een andere vraag, ook van mevrouw Veltman: hoe gaan we ervoor zorgen dat de trein een plek blijft waar zowel reizigers als personeel zich veilig voelen? Volgens mij heb ik daar net al het een en ander over gezegd. Naast fysieke maatregelen — denk aan poortjes, camera's en beveiliging — werken we ook nog aan maatregelen op de achtergrond. De afgelopen periode hebben we ook weer een stap kunnen zetten in de problematiek rond de beveiliging op stations. Neem bijvoorbeeld Maarheeze. Mevrouw Veltman kan ervan op aan dat ik iedere dag met dit onderwerp bezig ben.

Ik maak de link naar de heer Heutink, die het had over een landelijk verbod. Dat is juist een van de dingen die opkomt op het moment dat een lokaal verbod niet mogelijk is, omdat in dit geval statushouders na een paar weken weer weg zijn van die locatie. Dan moet je dus aan een andere oplossing denken. Zover was ik ook, zeg ik tegen de heer Heutink. Alleen, dan nog is het niet zo makkelijk als het soms lijkt, zeg ik heel eerlijk.

De heer Heutink (PVV):

De staatssecretaris is inmiddels zover — en nee, het is niet makkelijk — maar hij ontraadt toch die motie. Snapt de staatssecretaris dat Nederland dat niet begrijpt, dat wij dat niet begrijpen? De staatssecretaris kan zeggen: prima, we gaan ons best doen om daar toch het maximale uit te halen, al is het in de geest van de motie dat we strenger willen straffen. Er zijn nu situaties waarin mensen bij de ene vervoerder een verbod hebben, maar vervolgens doodleuk het perron oversteken en bij een andere vervoerder gewoon

dezelfde reis mogen maken. Dat begrijpt toch helemaal niemand?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb volgens mij aangegeven dat ik dat ook zie, maar dat het niet zo simpel is. Ik wil geen valse verwachtingen wekken bij de heer Heutink. Daarom houd ik een slag om de arm. Dat is de reden waarom ik de motie vanmorgen heb ontraden.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoor het antwoord van de staatssecretaris. Deze week heb ik ook antwoord gekregen op schriftelijke vragen die ook over sociale veiligheid in de trein en in het ov gingen. Wat ik zie, is dat telkens als het gaat over identiteitschecks door boa's wordt verwezen naar het rijbewijsregister. De identiteitscheck is een van de zaken die we kunnen verbeteren, zodat ov-boas in het ov sneller en beter de identiteit van de overlastgever kunnen vaststellen. Het belang daarvan is dat er niet zo veel politiecapaciteit meer nodig is als tot nu toe en dat die overlastgever niet voor escalatie zorgt. Soms moeten die boas 45 minuten wachten voordat iemand van de politie ter plaatse komt om die ID-check te doen. Nu zie ik in uw antwoord, maar ook in de antwoorden op de vragen die ik stelde, weer verwezen worden naar het rijbewijsregister. Dat is prima, maar de meeste overlastgevers in het ov hebben geen rijbewijs bij zich. Zij hebben überhaupt vaak geen rijbewijs. Dus ik wil vragen hoever de staatssecretaris is met de aanpak van dat probleem met die ID-check en de samenwerking met de politie. Het gebeurt nu al in Rotterdam. Daar kan het snel en effectief, en wordt het probleem opgelost.

Staatssecretaris Jansen:

Deze vraag heb ik al meerdere keren gekregen van mevrouw Veltman en ook van anderen. Wij hebben gezegd dat we eerst inzetten op het rijbewijsregister, omdat je daarmee de eerste stap zet. Maar tegelijkertijd is dat niet zaligmakend. Zover waren wij ook. Ik heb met de minister van Justitie en Veiligheid hier ook over gesproken. Ik weet wat ze in Rotterdam doen, maar in Rotterdam hebben ze een uitzondering gecreëerd. Wij kunnen op dit moment niet zeker zeggen of we die gaan uitrollen over heel Nederland. Daarover ben ik juist in gesprek met mijn collega van Justitie en Veiligheid.

Mevrouw Veltman (VVD):

Wanneer wil de staatssecretaris hier dan uitsluitel over hebben? Volgens mij is het heel belangrijk. Rotterdam laat zien dat het kan. Ik hoor telkens dat begonnen wordt met de rijbewijscheck. Dat is ook prima, maar met het andere gaan we echt zoden aan de dijk zetten. Daarmee gaan we echt verschil maken.

Staatssecretaris Jansen:

Ik hoor absoluut wat mevrouw Veltman zegt, maar ik wil het liever goed uitzoeken met mijn collega dan dat wij overhaast beslissingen nemen en achteraf blijkt dat het toch anders is dan we met z'n allen gedacht hadden. Dus ik denk dat mevrouw Veltman heel even geduld moet hebben. We zijn ermee bezig. We zijn er absoluut van overtuigd

dat we stappen moeten zetten, maar dan wel de juiste stappen op het juiste moment in het juiste tempo.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mij wordt om geduld gevraagd, maar ik kijk naar al die onveilige situaties die iedere dag weer plaatsvinden, met elke keer weer onveilige situaties waar die ov-boas in belandt. Ik begrijp dat het goed uitgezocht moet worden, maar in Rotterdam is het goed uitgezocht. Daar werkt men er al mee. Dus echt haast maken met deze maatregel, alstublieft.

Staatssecretaris Jansen:

Ik hoor heel goed wat mevrouw Veltman vraagt, voorzitter.

Dan ga ik naar een vraag van de heer Van Dijk, onder het kopje betaalbaarheid. Dat is het een-na-laatste mapje, voorzitter. NSC zegt dat het niet echt voorstander is van gratis ov. De kosten van alleen de NS zijn al 3 miljard per jaar. Gratis ov zou volgens zijn berekeningen minstens 4 miljard per jaar kosten. Kan ik aangeven of dit klopt? De actuele kostendekking voor reizigers en OCW, het studentenreisproduct, bedraagt 4 miljard per jaar. Het studentenreisproduct is ongeveer 1 miljard daarvan. Ongeveer 1,5 miljard komt uit de exploitatiebijdrage van decentrale overheden. De totale kosten gemaakt door ov-bedrijven bedroegen in 2023 5,5 miljard. Dat zijn de cijfers waar we het over hebben.

De heer Van Kent van de SP vraagt of ik bereid ben om ieder jaar de ticketprijzen met 20% verlagen, om te zorgen voor collectief en gratis ov. Ik heb net een kostenraming gegeven. In essentie lijkt het mij dus niet verstandig. We zijn natuurlijk wel aan het kijken in hoeverre je op bepaalde momenten aan bepaalde groepen korting kunt verlenen in het regionale vervoer. Dat zijn wel dingen waar we naar kijken. Maar gratis openbaar vervoer kost miljarden en die hebben we gewoon niet liggen.

Dan een vraag van heel veel Kamerleden. Ik ga ze niet allemaal opnoemen, maar ik denk bijna van iedereen. Kan ik aangeven of ik in overleg ben met vervoerders om de grote ticketprijsstijging tegen te gaan? Ja, daar ben ik mee in gesprek. In het NOVB voeren we continu het gesprek met vervoerders en de decentrale overheden. Daarnaast heeft het kabinet in de zomer afgesproken dat er de intentie is om te komen tot een structurele oplossing voor de voorgenomen stijging van de NS-tarieven, waar de heer De Hoop het net ook over had. Dat overleg voeren wij ook met het ministerie van Financiën. Het zijn vrij complexe gesprekken.

Dan een vraag van de heer Bamenga en de heer Van Dijk over het verschil tussen betaalbaar en gratis. De concrete vraag was of ik bereid ben om initiatieven bij gemeenten en provincies te inventariseren en de Kamer hierover te informeren. Dat was de vraag. Ik ben heel blij met dit initiatief om het ov betaalbaar te houden. Ik heb u eerder aangegeven dat wij kijken naar een landelijk dekkend ticket om in de daluren gratis dan wel tegen een gereduceerd tarief te reizen en daarbij ook reizen met de trein betrekken. In NOVB-verband worden deze initiatieven op dit moment ook geïnventariseerd.

Dan nog een vraag van de heer Van Dijk en de heer El Abassi: "Gratis ov voor doelgroepen zou mogelijk moeten zijn. Hoe ziet de staatssecretaris dit?" Ik ben bekend met de initiatieven. Die juichen we natuurlijk van harte toe. Een landelijk ticket voor deze groep is een mogelijke maatregel binnen het Social Climate Fund, zoals u net al zei. Gesprekken hierover lopen binnen het kabinet. Ik heb vanochtend tijdens het tweeminutendebat Openbaar vervoer en taxi aangegeven dat ik verwacht u in juni hierover te kunnen informeren, naar aanleiding van de bespreking binnen het kabinet.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik begrijp dat de gesprekken over het matigen van de tariefstijging moeizaam verlopen; daar gaat dit over. Tegelijkertijd hebben wij dat gesprek vorig jaar gehad. Ik ben blij met de inzet om het structureel te regelen. Kan de staatssecretaris iets duidelijker aangeven wat wij met elkaar acceptabel vinden? Hoe houden we dingen betaalbaar? Ik heb namens NSC gezegd dat we stijgingen van 10% of meer, zoals vorig jaar, niet moeten willen. Is de staatssecretaris dat met Nieuw Sociaal Contract eens?

Staatssecretaris Jansen:

Meer dan 10%, daar waren we het vorig jaar niet mee eens en dit jaar ook niet. 10% is nog steeds erg hoog. Dat is de heer Van Dijk volgens mij met mij eens.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre hij zowel het tegengaan van de korting op de BDU als de stijging van de NS-tarieven meeneemt in de overleggen? Zit daar een prioritering in of zijn ze voor hem allebei even belangrijk?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb volgens mij aangegeven dat de BDU-korting wat mij betreft de topprioriteit is. Dat is het eerste waar ik op inzet. Deze is ook heel belangrijk omdat we hiermee ook andere partijen tegemoetkomen in plaats van alleen de NS. Het is een afweging in de volle breedte, maar we kunnen de euro slechts één keer uitgeven, zeg ik heel eerlijk.

De heer Bamenga (D66):

De staatssecretaris geeft een antwoord, maar niet het antwoord op mijn vraag. Ik heb een vraag gesteld over allerlei initiatieven die lokaal of provinciaal plaatsvinden, over gratis ov. Ik heb Eindhoven als voorbeeld genoemd. Ik ben onlangs in Amersfoort geweest, waar ze ook een dergelijk initiatief hebben. Ik heb gevraagd of de staatssecretaris dat wil inventariseren en de Kamer wil informeren over hoe dat precies zit en hoe dat lokaal geregeld is.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben bereid dat te inventariseren en voor de zomer te delen met de Kamer. Het is een wirwar, dus het kost even.

De heer Van Kent (SP):

Begrijpt de staatssecretaris dat het onverenigbaar is dat we spreken over een initiatief vanuit de bevolking dat ervoor pleit om het ov toegankelijk en gratis te maken en dat we

bij dat debat een staatssecretaris treffen die zegt dat een verhoging van de ticketprijs tot 10% acceptabel zou kunnen zijn?

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb niet gezegd dat 10% acceptabel is. Ik heb juist gezegd dat ik boven de 10% onacceptabel vind. Ik zie het liefst dat het een stuk eronder is. Afgelopen jaar was het 6%, maar het had 12% kunnen zijn. Ik denk dat een stijging van meer dan 10% volstrekt onacceptabel is. Ik heb echter ook aangegeven dat gratis openbaar vervoer onmogelijk te bekostigen is.

De voorzitter:

Afrondend.

De heer Van Kent (SP):

Dat betekent dat de staatssecretaris hier zegt dat een prijsverhoging tot 10% acceptabel is, want pas boven de 10% is het onacceptabel. En dat voor een staatssecretaris van de PVV, de partij die allerlei beloftes heeft gedaan, die heeft gezegd dat gewone mensen ook gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Het is al onbetaalbaar. 200.000 huishoudens kunnen het openbaar vervoer al niet betalen. Dan treffen we hier bij een debat over het gratis maken van het openbaar vervoer een PVV-staatssecretaris die het acceptabel vindt dat het ov nog duurder wordt en hier niet belooft dat de bezuinigingen van tafel gaan. Schandalig!

Staatssecretaris Jansen:

Dat mag de heer Van Kent vinden. Ik zeg dat helemaal niet. Maar als mijn woorden verdraaid worden: succes.

Waar was ik? De heer Bamenga en de heer Stoffer vragen of ik iets meer inzicht kan geven in de Europese financiering van het ticket voor de minima. Gaat dit landen met een plan B? Volgens mij heb ik daar voldoende over gezegd. Als er meer duidelijk is, zal de Kamer hier via de minister van SZW over worden geïnformeerd.

Een vraag van de heer Van Dijk, NSC. Hoe staat het met de uitvoering van de motie waarin de Stichting van de Arbeid is gevraagd om een advies over de reiskostenvergoeding? De stichting heeft het advies op 26 maart gepubliceerd op haar website. Er volgt een kabinetsreactie vanuit het ministerie van SZW. Zij hebben het advies namelijk aangevraagd. Wij vragen aan SZW om het in ieder geval voor de zomer te doen, maar goed, daarin ben ik natuurlijk afhankelijk van een collega.

Dan de laatste vraag in het stuk betaalbaarheid. De heer El Abassi van DENK vroeg of ik van plan ben om te gaan investeren in het openbaar vervoer. Volgens mij investeren wij dagelijks in het openbaar vervoer, in zowel grotere als kleinere projecten. Door het HRN hebben we een nieuw en goed functionerend hoofdrailnet. Decentrale overheden zijn dagelijks bezig met het verzorgen van goed ov in hun regio. Vervoerders verbeteren dagelijks de operatie om hun reizigers een zo goed mogelijk ov te kunnen bieden. We spreken elkaar ook over allerlei concessie-overstijgende thema's in het openbaar vervoer in het NOVB. Ook dat is natuurlijk investeren in het ov. Op dit moment vind ik het

belangrijk om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk bekibbeld wordt op het openbaar vervoer. Dat is volgens mij een grote prioriteit.

Voorzitter. Dan het laatste mapje, overig. Ik denk dat dat nog een stuk of zes vragen zijn. Een vraag van de heer Van Dijk en de heer De Hoop: kan de staatssecretaris een eerste appreciatie geven van het initiatief inbesteding ov? De Kamer is in januari 2024 geïnformeerd over de mogelijkheden om publieke ov-bedrijven op te richten. Dat was naar aanleiding van een verzoek van de Kamer, met betrekking tot een appreciatie van dit initiatiefwetsvoorstel. In de brief staat ook dat er geen juridische bezwaren zijn tegen het voorstel, maar dat de uitvoering bepaalde risico's met zich meebrengt die terecht kunnen komen bij de provincies. Daar komt bij dat de mogelijkheid tot inbesteden niet noodzakelijk is om de door de initiatiefnemers aangekaarte problemen op te lossen. Dit blijkt ook uit een onderzoek uit 2020, dat met de Kamer is gedeeld, naar ervaringen met aanbestedingen en inbestedingen in stads- en streekvervoer. Maar ik zie het initiatiefwetsvoorstel met veel interesse tegemoet.

Voorzitter. Dan kom ik bij een vraag van mevrouw Vedder en de heer Stoffer, over experimenteren in Zeeland met een innovatief nieuw vervoerssysteem en flexvervoer. Samen met de collega's van Financiën, BZK, OCW en VWS laten we momenteel ambtelijk een verkenning uitvoeren van de mogelijkheid van integratie van publiek gefinancierde vervoersstromen, zoals ik net betoogde, dus dat je een leerlingenvervoerbus op meerdere manieren inzet gedurende de dag. Zo gaan we hiermee om. Natuurlijk kijken we ook naar wat men in Zeeland voor ogen heeft. Hierbij is ook specifiek aandacht voor de governancestructuren en de financieringsvormen, waar ik samen met de collega-departementen en andere overheden het gesprek over wil aangaan. In april rondende we deze verkenning af en medio dit jaar zal ik de Kamer hierover informeren.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Baudet: kunnen er weer restauratiewagens in de trein komen? Laat ik voorstellen dat goede gesprekken tussen reizigers alleen maar worden aangemoedigd door iedereen, ook door mij, of het nu gaat over een wit tafelkleedje of over reguliere treinzitjes. Als vervoerders een restauratiewagen willen inzetten, is dat aan hen. Voor vervoerders die onder een concessie rijden mag de inzet van restauratiewagens niet botsen met andere concessieverplichtingen.

Dan een vraag van de heer Heutink. ProRail heeft X verlaten en kan de reizigers niet informeren. Moet dit dan niet anders? Ik spreek de heer Voppen volgende week en zal dit ook aan hem vragen. Daar kom ik dus bij de heer Heutink op terug.

Dan de laatste vraag, wederom van de heer Heutink. De PVV is voorstander van het nationaliseren van NS en ProRail en wil ze samenvoegen in één groot spoorbedrijf. De PVV hoort graag van de regering wat nodig is om dit te realiseren. NS en ProRail zijn al in publieke handen. Samenvoegen is op dit moment niet aan de orde. Het kabinet streeft ernaar om in 2026 een besluit te nemen over de principes van marktordening op het spoor na 2033. Ik ga de verschillende scenario's voor de marktordening analyseren. Verder ontvangt uw Kamer binnenkort de antwoorden op de vragen over het wetsvoorstel Sturing en verantwoording ProRail

en de gevraagde reactie op de diverse beslissingpapers. Laten we dan met elkaar verder kijken wat de Kamer daarvan vindt en hoe we daarmee verder kunnen gaan.

De heer **Heutink** (PVV):

Kan de staatssecretaris in de analyse die hij gaat maken dit uitgangspunt meenemen als een van de opties, naast alle andere opties?

Staatssecretaris **Jansen**:

Wat mij betreft komen alle opties in beeld.

De **voorzitter**:

Prima. Tot zover de eerste termijn. In de tweede termijn geef ik het woord aan de heer Van Kent. Nee, eerst de heer Olger van Dijk nog.

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

Ik heb bewust even gewacht, want ik had ook een vraag gesteld over de proef in Limburg met het doelgroepenvervoer van bijstandsgerechtigden. Bijstandsgerechtigden wordt daar gratis ov geboden. Is de staatssecretaris bereid dat te evalueren en de Kamer daarover te informeren?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik dacht dat ik bij het voorbeeld over Zeeland ook aangaf dat ik andere regionale proeven daarin meeneem. Ik ga dat dus inderdaad doen.

De **voorzitter**:

Ja. Nogmaals, dit is het einde van de eerste termijn. We gaan naar de tweede termijn. Het woord is aan de heer Van Kent.

De heer **Van Kent** (SP):

Dank, voorzitter. Ik ben heel benieuwd hoe de staatssecretaris denkt dat de ondertekenaars naar dit debat hebben gekeken en wat de staatssecretaris denkt dat mensen vinden van de manier waarop hier is omgegaan met ons openbaar vervoer en de beantwoording van de vragen. Graag een reflectie daarop.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland een van de duurste ov-stelsels van de wereld heeft, en dat de aangekondigde bezuinigingen en prijsstijgingen dit zullen verergeren;

constaterende dat het openbaar vervoer het duurzaamste vervoersmiddel is;

overwegende dat de transitie naar duurzaam vervoer ook financieel aantrekkelijk voor mensen moet zijn;

verzoekt de regering te verkennen welke investeringen en maatregelen nodig zijn om al het openbaar vervoer in stappen van 20% per jaar na vijf jaar gratis voor reizigers te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Kent en De Hoop.

Zij krijgt nr. 3 (36683).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een op de tien inwoners problemen ervaart bij het betalen van vervoer;

overwegende dat de mogelijke prijsstijgingen dit probleem zullen vergroten;

verzoekt de regering een voorstel te doen om de btw op openbaar vervoer op nihil te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 4 (36683).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in overleg te gaan met provincies en samen een voorstel uit te werken om een einde te maken aan het falende commerciële stelsel en het openbaar vervoer weer in eigen handen te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 5 (36683).

De volgende spreker is de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Bedankt, voorzitter. Volgens mij is het goed dat we een debat als dit hebben. Dat doen we te weinig in dit huis. Het

is een debat waarin we het ook over de lange termijn hebben. Nogmaals dank aan de initiatiefnemers om de gelegenheid te bieden om onze visie op openbaar vervoer hier uiteen te zetten. We hebben dat namens NSC gedaan op het punt van het publiek maken. Wij willen met ons initiatiefwetsvoorstel de optie bieden om ook voor provincies het inbesteden mogelijk te maken. We hebben dat gedaan voor de betaalbaarheid. We zijn blij dat de staatssecretaris van harte het uitgangspunt ondersteunt dat tariefstijgingen van meer dan 10% in het openbaar vervoer volstrekt onacceptabel zijn. Dat is volgens mij winst. Dat is een kader waarmee we verder kunnen werken. Dat is wel degelijk ook een beeld van waaruit je aan betaalbaar openbaar vervoer kunt werken. We wachten met veel belangstelling af of in de Voorjaarsnota inderdaad iets gedaan kan worden aan de bezuinigingen en de negatieve effecten.

Tot slot de toegankelijkheid. Op dat punt hebben wij toch nog een motie om het punt van de inspraak verder te verbeteren. Wij denken dat we daar een slag kunnen maken, waarmee we recht doen aan het burgerinitiatief. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen structurele betrokkenheid is van mensen met een beperking en hun belangenorganisaties bij aanbestedingen van ov-concessies;

overwegende dat de input van ervaringsdeskundigen bij aanbestedingen de toegankelijkheid van het ov sterk ten goede komt;

verzoekt de regering de inspraak van mensen met een beperking bij aanbestedingen van ov-concessies te borgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk, Vedder, Grinwis, Stoffer en De Hoop.

Zij krijgt nr. 6 (36683).

De heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, dank. Ik dank nogmaals de initiatiefnemers en ook de mensen die de petitie en het initiatief ondertekend hebben. Zij maken zich heel veel zorgen over de situatie van het openbaar vervoer in Nederland. Wij debatteren hier vaak met elkaar over. Wij moeten ons ook realiseren dat er heel veel mensen zijn in Nederland die hier dagelijks last van hebben. Het is dan ook niet voor niets dat we daar vandaag een debat over gehouden hebben. Ik hoop dat wij daar niet alleen met elkaar recht aan doen, maar ook dat het kabinet daar recht aan doet. Ik vond de brief waarin stond dat er niet direct iets van het initiatief over werd

genomen wel een beetje teleurstellend. Laten we het met elkaar nog wat zetjes geven.

Ik wil dat ook graag doen op het gebied van de toegankelijkheid. Ik proefde al een soort van toezegging van de staatssecretaris, maar wij willen toch breed een motie indienen om daar echt aan te voldoen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het openbaar vervoer voor veel mensen met een beperking nog steeds ontoegankelijk is, terwijl iedereen mee zou moeten kunnen doen;

overwegende dat het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 goede woorden bevat, maar dat in de praktijk mensen met een beperking niet ervaren dat er substantiële verbeteringen plaatsvinden;

overwegende dat het huidige bestuursakkoord pas over zes jaar zal worden geëvalueerd en tot doel heeft om het ov pas in 2040 volledig toegankelijk te maken;

verzoekt de regering om samen met belangenorganisaties, regionale overheden en vervoerders de voortgang van de afspraken uit het bestuursakkoord spoedig te evalueren en te bezien hoe de doelen uit het bestuursakkoord daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop, Van Kent, Bamenga, El Abassi, Stoffer, Vedder en Veltman.

Zij krijgt nr. 7 (36683).

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

De voorzitter:

Dan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw Vedder (CDA):

Voorzitter. Ook namens het CDA nogmaals dank aan de indieners van het burgerinitiatief. We behandelen hier niet elke dag een burgerinitiatief. Dat is best wel bijzonder. De democratie is van ons allemaal, dus als mensen uit het land hier in dit huis komen spreken, moeten we daar ook recht aan doen. In die zin was ik in eerste instantie een tikje teleurgesteld over de kabinetsreactie, maar ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat hij in ieder geval op de toegankelijkheid nog meer in detail gaat terugkomen.

Wij dienen ook twee moties over toegankelijkheid mede in.

Tot slot wil ik afsluiten met zorgen die wij hebben over de betaalbaarheid van het ov. Ook ik heb daar in mijn inbreng vragen over gesteld. Wij hebben zorgen over de impact van de korting op de brede doeluitkering en het studentenreis-product. Ik heb goed geluisterd naar wat de staatssecretaris zei over zijn ambitie als het gaat over de brede doeluitkering. Ik heb gelezen in de Kamerbrief dat hij daarover in gesprek gaat. Ik ga het niet alleen met belangstelling volgen, maar ik ga het ook met hooggespannen verwachtingen volgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. Zoals gezegd, begint toegankelijkheid voor de VVD met veiligheid. Wij willen vooral dat mensen niet het ov gaan mijden. Ik roep de staatssecretaris nog een keer op om vaart te maken met de veiligheidsmaatregelen die moeten worden getroffen, want conducteurs en reizigers kunnen niet wachten. Overigens vind ik ook andere vormen van toegankelijkheid van belang, bijvoorbeeld voor mensen met een beperking. Dat heb ik eerder in de Kamer aangegeven. Ik onderteken daarom mede de motie van de heer De Hoop.

Tot slot: dank aan de initiatiefnemers, natuurlijk, voor dit initiatief.

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer El Abassi van DENK zie ik niet. Dan gaan we luisteren naar de heer Bamenga. De heer Van Kent met een dienstmededeling wellicht.

De heer Van Kent (SP):

Omdat wij vandaag zo goed samenwerken met DENK: er was een probleem met de printer. Daarom mogen een aantal mensen voor.

De voorzitter:

Ik zie hem nu. U heeft heeft de tijd even goed en deskundig volgepraat, meneer Van Kent; dat siert u. Hier is de heer El Abassi. Er wordt nu een soort komische act opgevoerd. Heeft u alles?

De heer El Abassi (DENK):

Ja. Mijn excuus, voorzitter. Het is een belangrijk onderwerp, dus dan moet je dat heel serieus nemen.

Voorzitter. Het is schandalig dat reizen in Nederland steeds duurder wordt, terwijl landen om ons heen laten zien dat het ook anders kan: betaalbaar, soms zelfs gratis en met kwaliteit. Daar kiest de overheid ervoor om mobiliteit toegankelijk te houden voor iedereen. Wat doet Nederland? Nederland kiest ervoor om geld weg te sluisen naar grote bedrijven en aandeelhouders en om de reizigers te laten

betalen. Als burgers zich dan uitspreken, 55.000 mensen die pleiten voor beter ov, krijgen ze een rookgordijn van vaagheden terug. Iets over veiligheid en iets over de Voorjaarsnota, maar geen antwoord op de vraag waar de betaalbaarheid blijft.

Dat is niet alleen bestuurlijk onvermogen. Het is een klap in het gezicht van miljoenen mensen en het is schaamteloos. Vandaar twee korte moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in Limburg zeven gemeenten per mei een regeling invoeren waarbij minima tijdens daluren gratis kunnen reizen met het ov;

overwegende dat deze regeling mensen in mobiliteitsarmoede directe verlichting biedt;

verzoekt de regering om uiterlijk in 2026 een landelijke pilot in te voeren waarbij minima tijdens daluren gratis kunnen reizen met bus, tram en trein,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 8 (36683).

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

Dan de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kinderen tot en met 11 jaar in Den Haag en Utrecht tijdelijk gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen;

overwegende dat deze pilots als doel hebben om kinderen op jonge leeftijd vertrouwd te maken met het openbaar vervoer, vervoersarmoede tegen te gaan en de zelfstandigheid van kinderen te bevorderen;

verzoekt de regering om te verkennen hoe gratis ov voor kinderen tot en met 11 jaar landelijk kan worden ingevoerd, en de Kamer hierover voor de zomer van 2025 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 9 (36683).

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

Dank u wel.

De voorzitter:

De heer Bamenga, D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Heel veel dank aan de initiatiefnemers. Ook dank aan de staatssecretaris voor de toezegging om gratis ov lokaal en regionaal te inventariseren en de Kamer hierover te informeren voor de zomer. Verder hebben wij een motie in het kader van het ov betaalbaar maken. Daar is het vandaag veel over gegaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer de regering heeft verzocht om de Nederlandticket uit te werken en de staatssecretaris dit wil bekostigen met het Social Climate Fund;

constaterende dat het kabinet verschillende initiatieven wil financieren via het Europese Social Climate Fund en het kabinet hierbinnen zal moeten prioriteren;

verzoekt de regering zich in te spannen om de Nederlandticket via het Social Climate Fund te financieren, en de Kamer hier voor de begrotingsbehandeling over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bamenga, De Hoop, Stoffer en Van Kent.

Zij krijgt nr. 10 (36683).

Dank u wel. De heer Baudet laat zich vervangen door de heer Van Houwelingen, die wij van harte welkom heten. Het woord is aan hem.

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

Dank u, voorzitter. Allereerst wil ik de initiatiefnemers van het prachtige burgerinitiatief complimenteren. Een burgerinitiatief is iets heel moois. Zoals u weet, is onze partij uit een burgerinitiatief ontstaan.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de klimaatdoelen af te zwakken, het Groninger gasveld te heropenen, de financiële steun aan de oorlog in Oekraïne te verminderen, de massa-immigratie te temperen en om de vele miljarden die hierdoor beschikbaar komen te gebruiken voor belastingverlaging, verbetering van de infrastructuur, verhoging van de salarissen voor leraren, politieagenten en mensen in de zorg, indexeren van de pensioenen en het structureel verlagen van de ticketprijzen in het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Houwelingen en Baudet.

Zij krijgt nr. 11 (36683).

Dit is een motie die thuishoort bij de Algemene Financiële Beschouwingen of de Algemene Politieke Beschouwingen, denk ik.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Met alle respect, maar wat is dit voor idioots? Eerst heeft de heer Baudet, die er nu niet is, een inbreng in de periode dat de staatssecretaris een beantwoording geeft. Nu komt er een motie van de heer Van Houwelingen. Ik weet niet wat het voor waslijst is. We moeten boren in Groningen, zodat daar weer een bus rijdt. Ik vind het echt waanzinnig. Als je het burgerinitiatief serieus neemt, dan moet je hier ook het hele debat zijn en recht doen aan de verzoeken vanuit het initiatief. Dit is op geen enkele manier een verzoek vanuit het initiatief en doet daar wat mij betreft ook geen recht aan. Ik wil toch wel benadrukken dat ik dit jammer vind. Op deze manier een motie indienen doet geen enkel recht aan het initiatief.

De voorzitter:

Inhoudelijk heb ik er natuurlijk geen mening over, maar de motie past hier niet, zal ik maar zeggen. Ze hoort hier niet. Eigenlijk zou ik haar buiten de orde moeten plaatsen.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik wil daar kort op reageren. We hebben een kleine fractie. De heer Baudet is nu hard aan het werk.

De voorzitter:

Dat begrijp ik allemaal. Dat is niet mijn punt.

De heer Van Houwelingen (FVD):

We hebben het debat gevolgd op scherm. Ik vind het daarom niet eerlijk dat er gezegd wordt dat wij het debat niet serieus nemen. De heer Baudet zit nu in een ander debat. Hij kan niet op twee plekken tegelijk zijn.

De voorzitter:

Dat begrijp ik. Dat is ook niet mijn punt. Ik weet ook waar hij is. Dat is allemaal zeer plausibel. Dat is mijn punt niet. Maar u eist van alles waar deze staatssecretaris helemaal niet over gaat. Dit zou hooguit voor de minister-president kunnen zijn. De heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

Een punt van orde. De heer Baudet heeft het debat niet op de voet gevolgd. Hij was zijn eigen boek aan het lezen tijdens het debat. Ik zou willen vragen om deze idiote motie buiten de orde te plaatsen.

De voorzitter:

Dat wil ik ook weer niet doen. Bovendien is ze al ingediend.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik denk dat ze absoluut in het verlengde van het debat ligt. We doen een suggestie om het openbaar vervoer goedkoper te maken. Dat is toch wat de initiatiefnemers van dit burgerinitiatief willen. Dat ligt dus in het verlengde van dit debat.

De voorzitter:

Nou, uw volgende motie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dan heb ik een laatste motie en daar ben ik helemaal trots op. Een prachtige motie, zeker als treinliefhebber.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de restauratiewagon iets prachtigs is;

verzoekt de regering zich ervoor in te spannen dat restauratiewagons terugkeren in Nederlandse treinen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Houwelingen en Baudet.

Zij krijgt nr. 12 (36683).

Kijk. Die lijkt me zeer binnen de orde. De heer Pierik, BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ook vanuit de BBB-fractie nogmaals dank aan de initiatiefnemers van dit burgerinitiatief. Heel fijn om het hier vandaag over te hebben met elkaar. Ik ben ook blij dat de staatssecretaris zich zo inzet op slimme en regionale oplossingen. Hij heeft het gehad over buurtbussen, belbussen, kleinschalige deeltaxi's en samenwerkingen met lokale ondernemers en zorginstellingen. Ik denk dat dat echt kan

helpen om de vervoersarmoede verder te beperken in ons land, dus met die slimme koppelkansen en met het feit dat hij ook in conclaaf gaat met andere ministeries en andere departementen zoals VWS en Onderwijs. Ik denk dat er nog heel wat koppelkansen liggen, vooral ook om de behoefte aan vervoer en de beschikbaarheid van vervoersmiddelen goed aan elkaar te koppelen, met eigenlijk een beetje meer datagedreven persoonsvervoer.

Maar ik wil de staatssecretaris wel vragen of hij ons kan informeren over wat al deze overleggen met andere departementen ook daadwerkelijk gaan opleveren. Kan hij dus toezeggen om ons te informeren, voor de zomervakantie, over wat die interdepartementale contacten hebben opgeleverd als het gaat om het bestrijden van de vervoersarmoede.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Goed dat we vandaag dit debat hebben. Ook van mijn zijde dus nogmaals dank aan de initiatiefnemers. Laten we nog eens vaker dit soort constructieve, goede debatten met elkaar hebben. Dat hebben we vaker, trouwens, moet ik ook zeggen, eigenlijk meestal wel; laat ik niet te pessimistisch zijn. Maar ik vond het vandaag ook wel weer heel mooi om dit zo met elkaar te kunnen doen. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording en ook voor de toezegging om voor de zomer nog terug te komen op wat we maar noemen een "veegteam knelpunten" in het ov, voor mensen die die toegankelijkheid heel hard nodig hebben. Dat gaan we dus zien, maar ik heb er alle vertrouwen in dat de staatssecretaris zijn volle gewicht daarin gooit en dat dat echt de doorbraak gaat zijn.

Ik heb nog één motie. Die lijkt volgens mij enigszins op een motie die ik de heer El Abassi ook in hoorde dienen. Maar ik heb de indruk dat die van mij net iets verder gaat, dus ik dien 'm in ieder geval wel in. Hij luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in alle ov-modaliteiten sprake is van korting of gratis reizen voor kinderen tot 12 jaar, maar dat er geen sprake is van een eenduidig en algemeen reisproduct;

overwegende dat kinderen vooral in de daluren reizen;

overwegende dat gratis reizen voor alle kinderen in alle ov-modaliteiten gezinnen stimuleert om het ov in plaats van de auto te nemen;

overwegende dat in het kader van het Sociaal Klimaatplan Europese financiering beschikbaar is voor maatregelen om onder meer vervoersarmoede te beperken;

verzoekt de regering zich in te zetten voor gratis ov voor kinderen tot 12 jaar in alle ov-modaliteiten en hiertoe in overleg met het Nationaal OV Beraad als maatregel voor het Sociaal Klimaatplan een eenvoudig en gratis reisproduct uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, De Hoop en Bamenga.

Zij krijgt nr. 13 (36683).

De heer Stoffer (SGP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors voor zeven minuten, en dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 15.22 uur tot 15.29 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Kamer. Ik heb twee vragen en een stel moties. Laat ik beginnen met de vragen.

De heer Van Kent vraagt hoe ik reflecteer op dit debat. Ik denk dat het een heel mooi burgerinitiatief is geweest en dat we een heel mooi debat met elkaar hebben gevoerd, waarbij we alle aspecten hebben bekeken die langs zijn gekomen, ook in het burgerinitiatief. Er zijn natuurlijk bepaalde onmogelijkheden, maar er zijn ook bepaalde openingen, volgens mij, die we ook richting de indier van het burgerinitiatief creëren. Uiteindelijk moet iedereen uit dit debat halen wat hij of zij belangrijk vindt. Ik ben in ieder geval blij dat we dit debat met elkaar hebben gevoerd en dat zei de heer Van Dijk namens NSC, volgens mij, net ook.

De tweede vraag was van de heer Pierik. Hij vroeg mij naar de interdepartementale gesprekken in relatie tot vervoersarmoede en wanneer wij de uitkomsten kunnen delen. In het najaar kan ik die met de Kamer delen.

Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 3 verzoekt te verkennen wat nodig is om met stappen van 20% in vijf jaar het ov gratis te maken. Die moet ik ontraden. De argumentatie daarvoor is de financiële berekening die ik al eerder heb gedeeld met de Kamer.

De tweede motie op stuk nr. 4 van de heer Van Kent verzoekt om een voorstel te doen om de btw op ov op nihil te

stellen. Hier heb ik geen dekking voor en die zal uiteindelijk wel moeten worden gedekt, dus die moet ik ook ontraden.

De motie op stuk nr. 5 vraagt om een gesprek over de nationalisatie van de ov-bedrijven. Die moet ik ook ontraden. Nationalisatie leidt niet tot het oplossen van de genoemde problemen en de prestaties in het ov zijn beter geworden door aanbestedingen.

De motie op stuk nr. 6 van de heer Van Dijk krijgt oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 7 gaat over het evalueren van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV geef ik ook oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 8 van El Abassi van DENK verzoekt de regering het ov per 2026 tijdens daluren gratis te maken voor minima. Die is ontijdig. Dat komt omdat wij hier op dit moment in het NOVB-beraad over aan het praten zijn. Ik heb aangegeven dat wij ook kijken naar mogelijke financiering uit het Social Climate Fund en wij zullen de Kamer hierover na het NOVB-beraad in juni informeren.

De motie op stuk nr. 9 van El Abassi krijgt dezelfde appreciatie als de motie op stuk nr. 13, zeg ik uit mijn hoofd, van de heer Stoffer. Die leken op elkaar. Het oordeel is dat die motie ontijdig is. Het gaat over gratis ov voor kinderen tot en met 11 jaar of kinderen onder 12 jaar. De concessie geven uit voor het hoofdrailnet en de NS biedt al reizen aan voor kinderen tot 12 jaar. In het regionale openbaar vervoer wordt gekeken of dat daar ook kan worden aangeboden, daar dit in veel regio's nu al het geval is. De regio's streven uiteindelijk naar een landsdekkende regeling. Deze verantwoordelijkheid hoort daar ook. Om die reden geef ik die motie nu het oordeel "ontijdig", want er wordt over nagedacht. Maar als de indieners 'm toch willen indienen, dan moet ik 'm ontraden.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat de motie op stuk nr. 9 is ontraden.

Staatssecretaris Jansen:

Ja.

Dan de motie op stuk nr. 10 over het Nederlandticket. Die geef ik oordeel Kamer. De naam is misschien anders dan ik hem zelf had, maar we komen volgens mij ongeveer op hetzelfde neer.

De motie op stuk nr. 11 van de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie moet ik ontraden, omdat die buiten de orde van dit debat valt.

Dan de motie op stuk nr. 12 van Forum voor Democratie over de terugkeer van de restauratiewagons. Zoals ik ook heb betoogd in mijn reactie is dat uiteindelijk aan de vervoerders zelf. Dit zou wel ten koste kunnen gaan van de kans op een zitplaats, maar goed, de vervoerders moeten die afweging zelf maken.

De motie op stuk nr. 13 — dat zei ik net al — krijgt ook het oordeel ontijdig dan wel ontraden.

De voorzitter:

Bij de motie op stuk nr. 12 heb ik nog geen appreciatie gehoord.

Staatssecretaris Jansen:

De motie op stuk nr. 12 niet? Dat was de motie over de terugkeer van de restauratiewagon. Die had ik het oordeel "ontraden" gegeven, omdat dit mogelijk ten koste gaat van zitplaatsen en uiteindelijk aan de vervoerders zelf is.

De voorzitter:

Oké. Heel goed. Tot zover dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dinsdag stemmen we over de moties. Ik schors enkele minuten en dan gaan wij praten over China.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.