

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 710

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 september 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2019 inzake nieuwe kaarten Boordcomputer Taxi (BCT) (Kamerstuk 31 521, nr. 115);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juli 2019 inzake voortgang sociale veiligheid medio 2019 (Kamerstuk 28 642, nr. 106);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2019 inzake OV-betalen en intentieverklaring Translink en CBS (Kamerstuk 23 645, nr. 707);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2019 inzake voortgang taxibeleid (Kamerstuk 31 521, nr. 116);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 september 2019 inzake uitvoering vervoerconcessies Waddenveren West en Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 709).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israël

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Öztürk, De Pater-Postma, Schonis en Ziegns,

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

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. We hebben vandaag een algemeen overleg oftewel een commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over openbaar vervoer en taxi. Ik geef de leden de ruimte om vijf minuten hun inbreng te doen met vier interrupties op elkaar. Dat mag u doen in tweeën. Ik vermoed dat er nog wel enige Kamerleden onderweg zijn, maar we beginnen al wel vast. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het is altijd een kwestie van prioriteiten stellen, zeg ik maar. Ik was hier al op tijd, want sociale veiligheid en de PVV gaan naadloos samen, of wij het nou hebben over de app-dienst, de uitbreiding van de bevoegdheden van boa's of vervoersverboden. Het past ons naadloos.

Voorzitter. Laten we verdergaan waar men nu plenair, geloof ik, nog in de afronding mee bezig is. Dat is natuurlijk het boerkaverbod. Dinsdag stapte een man uit de trein op station Roosendaal. Hij voelde zich niet veilig, omdat de NS weigerde een nikabdraagster de trein uit te zetten. De PVV snapt deze man heel goed, want niet alleen heb je geen enkel idee wie er onder die islamitische sluier zit, maar je hebt ook geen idee wat hij of zij allemaal met zich meezeult. Dat is geen fijne gedachte, gezien al die islamitische terreuraanslagen in Europa. Deze man kaartte ook terecht aan dat het absurd is dat de wet niet gehandhaafd wordt in het openbaar vervoer. De NS gaf al aan niet te gaan handhaven, geen politie in te schakelen en de man, vrouw of genderneutrale D66'er – niemand weet het – na de kaartjescontrole gewoon te laten zitten.

Voorzitter. Dit is niet het enige voorval waarbij onze samenleving vooroverbukt voor die islamitische dogma's, want ook op 16 september capituleerde Nederland voor de islamitische intimidatie. Een dappere conducteur sprak toen een wetsovertreder aan. De persoon in kwestie weigerde de trein te verlaten. Zij zorgde ervoor dat honderden passagiers twintig minuten vertraging kregen en zij kreeg dus uiteindelijk gewoon haar zin. Maar dit was niet voldoende. Nee, de boerkafans hadden ondertussen bloed geroken en dreigden met hun broeders naar het station te komen om de eer van hun zuster te redden. Daarbij nagelden ze deze conducteur aan de schandpaal en publiceerden zijn naam online. Dit zijn pure intimidatiepraktijken met maar één doel, namelijk de islam de ruimte geven om Nederlandse wetten te kunnen ondermijnen. Waar was de Staatssecretaris toen? Waar was de Staatssecretaris toen haar personeel door deze agressie werd bedreigd? Nergens. Voor genderneutraal omroepen staat deze D66-deugneus vooraan, maar hier steekt ze liever haar kop in het zand. Het is een diepe, diepe, diepe schande. Voorzitter. Hetzelfde gebeurde de buschauffeur die in Limburg de wet wilde handhaven en een wetsovertredende moslima de bus uit wilde zetten. In plaats van een dik compliment van zijn baas, kreeg hij een mes in zijn rug gestoken door Arriva. De PVV heeft geen goed woord over voor deze schandalige actie van dit ov-bedrijf. Daarom hebben wij ook

schriftelijke vragen gesteld. Heeft de Staatssecretaris dit bedrijf al op zijn flikker gegeven, of laat zij dit gewoon toe? Ja, voorzitter, u merkt: ...

De **voorzitter**:
Er is hierover ...

De heer **Van Aalst** (PVV):
... de PVV is hier woedend over.

De **voorzitter**:
Er is hierover een vraag van de SP, maar er komt bijna geen punt in uw verhaal. Ik ben al een minuut bezig om te kijken wanneer wij de interruptie kunnen laten plaatsvinden. De heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Ik heb eigenlijk geen interruptie, voorzitter. Ik zou de heer Van Aalst willen uitnodigen om naar de plenaire zaal te gaan. Daar zitten Kamerleden die dit debat nu voeren met de bewindspersonen die erover gaan. Als hij het er hier over wil hebben, dan zou ik hem dus uit willen nodigen om te vertrekken.

De heer **Öztürk** (DENK):
Daar sluit ik mij bij aan.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Over het vertrekken van DENK kunnen we een hele andere discussie voeren. Laten we dat maar niet doen. Nee, juist omdat het er plenair over gaat en juist omdat ik het debat gevolgd heb, zeg ik tegen mijn collega van de SP: juist daarom zit ik hier. Juist van u verwacht ik dat u er zo meteen aandacht aan besteedt, want het is schandelijk hoe die Minister van Binnenlandse Zaken daar in de plenaire zaal tekeergaat en zegt dat er geen probleem is met de ov-bedrijven bij de handhaving van het boerkaverbod. Ik verwacht dus van u zo meteen een hele stevige bijdrage.

De **voorzitter**:
Misschien moet ik over dit onderwerp even zeggen dat het hier formeel niet op de agenda staat.

De heer **Laçin** (SP):
Daarom.

De **voorzitter**:
Leden hebben natuurlijk wel vaker dat ze daar een beetje mee smokkelen. Dat is allemaal prima, maar het kan dus zijn dat de Staatssecretaris hier vandaag geen antwoord op geeft. Dat geef ik u gewoon even mee. U bent natuurlijk vrij om over uw eigen inbreng te gaan. Daar gaat u ook over. Maar ik geef nu het woord aan de heer Laçin. Wilde hij wel of niet een vervolgvraag? Anders gaan we door met het betoog van collega Van Aalst. Dan hebben we dat wat de heer Laçin zei, opgevat als opmerking.

De heer **Laçin** (SP):
Nee, ik ga de heer Van Aalst teleurstellen. Ik ga geen aandacht besteden aan dit onderwerp. Het debat daarover is in de plenaire zaal. Mijn collega Jasper van Dijk doet dat en dat is voldoende.

De **voorzitter**:
Dan geef ik het woord weer aan de heer Van Aalst voor zijn inbreng.

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

Dat is inderdaad de Jasper van Dijk die twee seconden bij het spreekgestoelte ging staan en toen weer ging zitten, die Jasper van Dijk. We weten in ieder geval waar de SP staat als het gaat om sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, voordat u verdergaat met uw ...

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

Sociale veiligheid staat op de agenda vandaag. Ik wil een punt van orde maken dat dit wel degelijk op de agenda staat. Ik maak bezwaar tegen de opmerking dat dit niet op de agenda staat.

De **voorzitter**:

Ik laat mij altijd adviseren door onze ondersteuning en strikt formeel staat dit onderwerp niet op de agenda. Ik snap dat u het onder het kopje sociale veiligheid naar voren brengt, maar het is even aan de Staatssecretaris hoe ze daar verder op gaat reageren. Ik geef het woord aan de heer Öztürk van DENK voor zijn interruptie.

De heer **Öztürk** (DENK):

Normaal is de heer Van Aalst best wel rustig. Hij heeft blijkbaar een cursus theater tijdens commissievergaderingen gedaan en probeert nu een beetje er een theaterstuk van te maken. Ik denk dat het goed is dat wij dit onderwerp hier niet bespreken, want het wordt op dit moment plenair besproken. Ik denk dat de PVV daar ook een woordvoerder heeft. Het theaterspel kan daar goed plaatsvinden. Ik denk dat we onze tijd nuttig moeten besteden. Ik zie dat heel veel taxibedrijven problemen hebben, dus laten we onze tijd goed besteden.

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

Ik hoorde geen vraag, maar het is goed dat meneer Öztürk eens in de zoveel maanden ook eens aanschuift bij de commissie infra. Dat lijkt me inderdaad een goed plan. Goed dat u één keer per jaar opkomt voor de taxichauffeurs, dan doen wij dat de rest van het jaar.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog. Hij zit op 2 minuut 47. Hij heeft dus nog eventjes.

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

Ja, voorzitter, zeker. Ik ga daar gretig gebruik van maken.

Voorzitter. Laten we duidelijk zijn, wij willen gewoon dat de Staatssecretaris de ov-bedrijven ondersteunt in de praktische uitvoering van de handhaving van dit verbod. Dat betekent: je sterk maken voor voldoende mankracht om wetsovertreders aan te pakken. Handhaven en optreden, zo ingewikkeld is dat niet.

Voorzitter. Hoe staat het nu met de door de PVV geïnitieerde appdienst in het ov? De PVV hoort namelijk hele goede verhalen uit het veld. Het is dan ook mooi om te zien dat deze PVV-motie een succes is. Wanneer gaat de Staatssecretaris deze PVV-maatregel tegen de ov-hufterlandelijk uitrollen?

Voorzitter. We zijn ook best wel blij vandaag. Blij dat de NS aangeeft dat boa's op het station eindelijk ook in de winkels kunnen optreden. Het is mooi dat dankzij de PVV-motie een einde is gemaakt aan die belachelijke situatie waarmee NS-personeel te maken had. Als er nu iemand stampeert in de AH To Go kan er direct worden ingegrepen. Dat is goed nieuws voor al die ondernemers op de stations.

Voorzitter. Ondanks de ruime tijd die ik geloof ik nog heb, ga ik toch afsluiten. Tot slot het vervoersverbod. Ik heb allerlei collega's in de plenaire zaal gehoord: hoe mooi zou het zijn als een provocerende nikabdraagster die weigert de wet na te leven een landelijk vervoersverbod krijgt opgelegd. Is de Staatssecretaris bereid om met een positieve appreciatie te komen van de aangehouden PVV-motie om het vervoersverbod uit te breiden? Dit geeft namelijk slagkracht aan de ov-bedrijven om op die manier door te pakken bij ov-hufters en wetsovertreders. Als ik zojuist plenair goed heb geluisterd naar al die partijen, kan dit op een groot draagvlak rekenen, vooral omdat men vraagt om slagkracht voor de ov-bedrijven.

Voorzitter. Ik zie uit naar de beantwoording van de Staatssecretaris. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD voor zijn vijf minuten. Tegen de leden die net zijn binnengekomen: we hebben vier interrupties, dus vier vragen. Het mag in tweeën of alle vier achter elkaar. Het is aan u hoe u het 't liefste wilt.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het onderwerpje dat de heer Van Aalst net aansneed zal bij mij ook nog even voorbijkomen, maar ik wacht even af tot de temperatuur ter rechterzijde van mij iets gedaald is, want het ging er stevig aan toe.

Ik begin met OV-betalen en de intentieverklaring van Translink en het CBS. Open data is natuurlijk een heel belangrijk aandachtspunt binnen het openbaar vervoer. Bij het algemeen overleg Ov en taxi van 21 maart 2019 kondigde ik al aan hier meer werk van te willen maken. Kortgeleden hebben we een er een rondetafelgesprek over gehad. We zien dat er beweging ontstaat op dit onderwerp. De ontwikkelingen met betrekking tot de intentieverklaring tussen Translink en het CBS geven de schijn van een goed begin op weg naar het breed beschikbaar stellen van ov-chipkaartdata. Maar dit is niet voldoende. De markt heeft inmiddels ook de mogelijkheden van open data ontdekt. Bij het rondetafelgesprek was ook het bedrijf Transdev aanwezig. Tijdens het rondetafelgesprek werd duidelijk dat het bedrijf drie jaar geleden gestart is met een platform waar aanbieders van mobiliteit worden gepresenteerd met bijbehorende tarieven. Dat is een initiatief dat het project Mobility as a Service, ofwel MaaS zoals ik het hierna ga noemen, kan laten slagen. Kent de Staatssecretaris dit platform? Is zij op de hoogte van de manier waarop het georganiseerd is?

Daarnaast is er een initiatief van de Nederlandse Spoorwegen en stadsbedrijven die een stekkerdoos willen bouwen ...

De voorzitter:

Op het vorige punt is er nog een vraag van mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Ov-data wordt ontzettend belangrijk. Eén ding dat daar sterk speelt, is het eigenaarschap van die data. Nederland kent natuurlijk een heel mooi netwerk waarin we als enig land ter wereld alle data bij elkaar hebben, als het goed is. Dat maakt die data ook commercieel heel interessant. Hoe kijkt de heer Ziengs van de VVD aan tegen de vraag wie eigenlijk de eigenaar is van die data? Wie heeft het eigenaarschap?

De heer Ziengs (VVD):

Voor ons is het vrij helder. De eigenaren van de data zijn de reizigers zelf. Dat zijn niet de vervoerders maar de reizigers, want zij bepalen of ze van A

naar B willen reizen. Dat heb ik met het eigenaarschap bedoeld. Op commercieel gebruik van dergelijke data moeten we wel alert zijn. We moeten niet de situatie krijgen dat je, als je van A naar B wilt reizen, kennelijk aan de hand van een advertentie die door een commerciële aanbieder geplaatst is, via een andere route moet gaan. Aan de andere kant zien we heel veel goede dingen als het gaat om open data, ook bij commerciële aanbieders. Als je zorgt dat er een neutrale partij tussen staat die – daar zal ik straks ook mee komen – de data beoordeelt en beschikbaar stelt, kun je dat soort dingen vaak voorkomen.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dus ik begrijp de heer Ziengs goed dat de big data, want dat wordt het uiteindelijk, in handen is van een neutrale partij? Is die neutrale partij dan de overheid of een bedrijf? Hoe ziet de heer Ziengs dat?

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat lijkt mij niet direct de taak van de overheid, maar we kunnen op zoek gaan naar een partij. Dat zal ook de vraag aan de Staatssecretaris zijn: wil zij gaan kijken naar een onafhankelijke partij die daarin neutraal is?

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt de heer Ziengs zijn betoog.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel. Ik was gebleven bij een initiatief van de Nederlandse Spoorwegen en stadsbedrijven die een stekkerdoos willen bouwen waarop iedereen zijn of haar MaaS-oplossing mag inpluggen. Nederlandse Spoorwegen en G3 blijven dan eigenaar. Ik vraag de Staatssecretaris hoe dat in elkaar zit. Is hier ook rekening gehouden met de Wet Markt en Overheid? Bestaat hier niet de kans dat Nederlandse Spoorwegen en G3 gaan bepalen welke MaaS-proposities wel op de markt komen en welke niet? Want dat zou de dood in de pot kunnen betekenen voor MaaS. Mijn fractie pleit voor een onafhankelijke TTP die alle data beheert en non-discriminatoire – wat een woord! – aan alle partijen, vervoerders en MaaS-aanbieders, beschikbaar zal stellen. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Dat is in feite ook een antwoord op de interruptie van net. MaaS moet gewoon slagen en daarvoor moeten de data open zijn, laat dat helder zijn.

Dan het kopje sociale veiligheid. We hebben gezien dat de regionale proef van de Nederlandse Spoorwegen, die van 1 juli 2019 tot 1 januari 2020 loopt, bijna halverwege is. Tijdens het algemeen overleg van 21 maart 2019 heb ik erop aangedrongen om lokale vervoerders bij deze proef te betrekken. Toen werd er eigenlijk negatief op geantwoord. Veiligheid is natuurlijk niet alleen van belang voor het vervoer door de Nederlandse Spoorwegen maar ook voor het vervoer door andere vervoerders. Stel dat deze proef wordt voortgezet na 1 januari 2020 of misschien zelfs wordt uitgerold, dan mag ik toch aannemen dat regionale vervoerders wel betrokken worden, vraag ik de Staatssecretaris. Er wordt te weinig gedaan om ook de regionale vervoerders te betrekken bij dit soort belangrijke initiatieven. In de brief van de Staatssecretaris over sociale veiligheid is te lezen dat de bevoegdheden van boa's ook gelden in winkels op stations. Als VVD staan wij pal voor die veiligheid. Ik ben dan ook heel erg blij dat de brief bevestigt dat de bevoegdheden van de boa's ook buiten de trein in de winkels gelden. Dit is niet meer dan normaal. Daarmee sluit ik ook aan bij de inbreng van de heer Van Aalst, die daar ook een punt van maakt en daar onmiddellijk de AH To Go bij noemde, waar ik ook weleens binnenstap. Maar er zijn daar nog meer winkels.

Dan het punt van het verbod op boerka's. Ik kom er toch maar mee. Ik weet dat er een debat plaatsvindt in de plenaire zaal, maar mijn fractie was zeer onaangenaam verrast dat machinisten, conducteurs en

chauffeurs kennelijk geen ondersteuning van de politie krijgen wanneer dat nodig is. Als medewerkers van vervoerders zich aan de wet houden en vervolgens aan de schandpaal genageld lijken te worden, dan is dat de omgekeerde wereld. Hoe gaat de Staatssecretaris vervoerders duidelijk maken dat ze hun medewerkers juist moeten ondersteunen bij het uitvoeren van de wet?

De voorzitter:

En daarover heeft u een vraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Meneer Ziengs, is het niet een beetje opmerkelijk dat u conducteurs, machinisten, trambestuurders in feite de taak van de politie wil geven? Daar zijn zij toch niet voor? Of wel? Is de VVD daar wel voor?

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij heb ik geen enkel moment gezegd dat ik hun die taak wil geven, maar enkel en alleen dat machinisten en conducteurs die zich wel aan die wet willen houden en verzoeken of degene die de boerka draagt de trein dan wel de bus wil verlaten, vervolgens door hun werkgever juist op de vingers getikt worden. Dat is het punt dat ik hier aan de orde wil stellen.

De heer Schonis (D66):

Hoe kan een machinist of een trambestuurder, die geen enkele bevoegdheid heeft voor handhaving en openbare orde in dat domein, daar door zijn werkgever op worden aangesproken? Dat is toch gewoon niet mogelijk? Die man of vrouw doet toch niks fout?

De heer Ziengs (VVD):

Ik begreep net dat in de plenaire zaal dit debat plaatsvond, maar ik zal erop antwoorden. Ik heb het heel bewust ingebracht, ook naar aanleiding van het punt van de heer Van Aalst, dus ik zal er even toelichting op geven. Het punt dat ik hier maak, is het volgende. Stel dat een machinist, een conducteur, een medewerker van NS of een andere vervoerder op dat moment verzoekt aan iemand die een boerka draagt – dat is net zoals zoiets wordt verzocht aan iemand die een zak patat wil meenemen en reist met de RET – om het voertuig te verlaten, maar diegene doet dat niet. Dan is de actie – zo zijn de instructies van de vervoerders ook geweest – om de politie te bellen en te zorgen dat de politie komt. Nou, dat schijnt dan ongeveer een halfuur te duren. Maar eigenlijk zou dan ook die machinist, die conducteur of die medewerker ondersteund moeten worden door zijn werkgever, die zegt: je hebt het juiste gedaan. Dáár ligt op dit moment gewoon het grote probleem: die ondersteuning vindt niet plaats. De heer Van Aalst bracht het met nog wat meer theater, maar dan blijkt dus dat de desbetreffende persoon die zich wel aan de wet wil houden en die dat wel uitvoert, aan de schandpaal genageld wordt, op sites verschijnt et cetera. Dat is de omgekeerde wereld. Dat is het punt dat ik wil maken.

De voorzitter:

Ik zag ook de heren Öztürk en Laçin, maar ik weet niet zo goed wie als eerste was. Ik begrijp dat de heer Laçin dat was.

De heer Laçin (SP):

Ik vind dit een hele rare manier van debatteren. Er is één handhaver, en dat is de politie. Om de buschauffeur, de machinist hiermee te belasten ...

De voorzitter:

Meneer Laçin, u heeft de mogelijkheid voor een vraag, niet voor een betoog. Dat wil ik toch even meegeven.

De heer **Laçin** (SP):

Dit is de inleiding op mijn vraag, voorzitter. Dat doen alle Kamerleden volgens mij.

De **voorzitter**:

Ja, maar wilt u daar wel een beetje kort in zijn? Dank u wel.

De heer **Laçin** (SP):

Er is één handhaver, en dat is de politie. De politie moet handhaven. Is het niet raar dat juist de VVD dit punt opbrengt? De VVD is de partij die jarenlang heeft bezuinigd op de politie en nu de politie eigenlijk verwijt dat ze prioriteiten stellen. Al die politieagenten die het hadden kunnen doen, zijn wegbezuinigd door de VVD. Wat vindt de heer Ziengs daarvan?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik vind het echt een onzininterruptie. Dat moge helder zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Dat zou ik ook vinden.

De heer **Ziengs** (VVD):

Gelukkig zegt de heer Laçin dat hij dat ook zou vinden. Dat scheelt. Maar het is heel simpel. Laten we beginnen met prioriteiten. Dan kom ik op een debat van Veiligheid en Justitie, of Justitie en Veiligheid, zoals dat het tegenwoordig heet. Prioriteiten. Als een agent 's morgens op z'n bureau verschijnt, komen er de hele dag dingen voorbij. Je hebt nooit een prioriteit op dat moment. Dat gebeurt pas als er iets plaatsvindt en er gebeld wordt. Datzelfde geldt op het moment – de vraag was daarop gericht – of een machinist of een conducteur daar een rol in speelt. Stel dat die machinist, die conducteur, die medewerker van de vervoerder in zijn vervoermiddel zit en vervolgens constateert dat er iemand in wil stappen met een boerka, waarvan we met elkaar hebben gezegd dat dit niet is toegestaan. Diegene zegt vervolgens tegen die persoon met de boerka «u komt niet in mijn trein, bus of whatever», waarna er een traject op gang komt waarbij de politie moet komen. Als de werkgever van deze medewerker vervolgens de werknemer berispt omdat hij deze handeling heeft verricht, dan is dat de omgekeerde wereld. Da's mijn punt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp heel goed dat de heer Ziengs het een onzininterruptie vindt, want deze interruptie drukt hem met de neus op de feiten. De heer Ziengs verlegt het speelveld naar de vervoerders en de chauffeurs en noem maar op, terwijl het erom gaat dat de politie wel degelijk prioriteiten heeft. We hebben al heel vaak gehoord dat heel veel dossiers blijven liggen omdat er gewoon niet genoeg capaciteit is. Het gaat dan bijvoorbeeld om zedenmisdrijven. GroenLinks heeft daar tijdens de Algemene Beschouwingen aandacht voor gevraagd. Daar hoor ik de heer Ziengs niet over, want daar heeft de VVD keihard op bezuinigd. Nu gaan we omdat er te weinig politieagenten zijn, de buschauffeur en de machinist hiermee belasten. Daarmee verslechteren we de sociale veiligheid. Dat is een heel slecht plan, dus laat de heer Ziengs vooral daarop reageren: wat gaat de heer Ziengs doen om voldoende politiecapaciteit beschikbaar te stellen om te gaan handhaven ongeacht welke prioriteit wordt gekozen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik blijf het een hele bijzondere interruptie vinden. Ik vroeg in mijn inbreng aan de Staatssecretaris of zij de vervoerders duidelijk wil maken dat zij hun medewerkers moeten ondersteunen waar zij zich op dat moment houden aan de wet. Het moet niet zo zijn dat die medewerker een berisping krijgt. Dat is een hele andere vraag dan de heer Laçin mij stelt

en waar ik dan een antwoord op moet gaan geven. Ik heb mijn inbreng gedaan en heb mijn punt duidelijk gemaakt. Ik wil het nog wel een keer herhalen voor iedereen hier aan deze tafel, maar volgens mij spreek ik op dit moment geen Frans. Ik spreek misschien wel Nederlands met een Drentse tongval, maar volgens mij ben ik goed verstaanbaar.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Ziengs spreekt geen Frans; dat begrijp ik. Juist daarom hoor ik ook dat hij gewoon geen reactie geeft op mijn vraag. Hij heeft zijn inbreng en ik heb een interruptie. Ik wil daar graag een antwoord op, maar dat weigert de heer Ziengs nu al tweemaal achter elkaar te geven.

De **voorzitter**:

Dit was de laatste interruptie van de heer Laçin.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik zal het dan nog een keer herhalen. Mijn inbreng was ...

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat niet om de inbreng!

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, maar ik hoef toch niet te gaan debatteren over punten die in de plenaire zaal zullen worden besproken?

De heer **Laçin** (SP):

Maar dit hele debat vindt daar plaats!

De heer **Ziengs** (VVD):

Als het gaat om de inzet van de politie, hoort dat thuis in een debat óver de politie. Dat is Justitie en Veiligheid. Dat is niet hier in een AO dat gaat over openbaar vervoer. Het punt dat ik maak – ik zal het nog een keer herhalen, ook voor de lachers in dit gezelschap – is heel simpel. Als een medewerker van een vervoerder besluit om iemand niet toe te laten in zijn voertuig omdat de wet dat voorschrijft, waarna de werkgever, de vervoerder dus, tegen de werknemer zegt dat de werknemer niet goed heeft gehandeld, dan is dat de omgekeerde wereld. Dat punt maak ik hier. Dat maak ik nogmaals. Mijn collega Dennis Wiersma zet het ook nog wel even stevig aan in de plenaire zaal. Een van de andere fracties zal dat debat ongetwijfeld ook bijwonen. Die zullen daar dan ook meekrijgen wat de inzet is van de VVD.

De heer **Öztürk** (DENK):

Als ik luister naar de heer Ziengs van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie – vrijheid om te kunnen reizen ongeacht hoe je eruitziet – denk ik: dat is een liberale partij, een ondernemerspartij; hij zal vandaag weer kijken of hij de taxichauffeurs, die al heel veel problemen hebben, kan ondersteunen. In plaats van dat hij 10.000 taxichauffeurs wil ondersteunen, is hij met handhaving rond boerka's bezig. Daar is de VVD tegenwoordig ...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Öztürk** (DENK):

Mijn vraag is de volgende. U heeft de bpm-teruggave afgepakt van de taxi en de btw met 3% verhoogd. De verzekeringspremie is omhooggegaan. En uw Minister, die in uw eigen kabinet zit, heeft niks kunnen doen. Wat gaat u doen voor die taxichauffeurs? Wat zegt u tegen die 10.000

taxichauffeurs? Bent u met de boerka bezig of bent u met de ondernemers bezig en bezig om de taxichauffeurs te ondersteunen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik was nog niet aan het eind van mijn betoog, want ik kom straks bij de boardcomputers van de taxi's. Ik wil best alvast mijn bijdrage gaan doen, zodat die niet meetelt in mijn spreektijd, maar ik had het nu eerst over het blokje sociale veiligheid. We weten dat u heel veel binding heeft met taxi's en taxichauffeurs, want de enige keer dat wij u hier in dit gezelschap aantreffen – de heer Van Aalst zei het al – is op het moment dat dat agendapunt tevoorschijn komt. Dat is uw goed recht. Maar het betekent ook dat een dergelijk algemeen overleg dat wij voeren over openbaar vervoer, breder gaat dan alleen taxi's. Hier wil de heer Öztürk het punt maken dat de VVD allerlei wetten en regels heeft bedacht om het de taxichauffeurs moeilijk te maken, maar laten we vooropstellen dat ook de VVD geen meerderheid in de Kamer heeft. Dus met elkaar besluit je hoe je het openbaar vervoer inricht en hoe je omgaat met taxi's. Op grond daarvan worden besluiten genomen in dit huis. Dat is de realiteit.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik vind dit een heel zwak antwoord. De VVD is de grootste partij, al jaren, met de premier. Een Kamerlid daarvan zegt: ja, we hebben niet de meerderheid, dus we kunnen niet alles doen voor de taxi's. Wie belemmert dat? Is dat het CDA, de ChristenUnie of D66 in de coalitie? Wie belemmert u om die taxichauffeurs als ondernemers te helpen? Laten we het daarover hebben, dan kan ik die vraag aan uw collega's stellen. Bij dezen heb ik dat ook gedaan. Het is onwil van de VVD, want de VVD komt niet op voor de taxichauffeur of de ondernemers, maar de VVD komt op voor multinationals als Uber, en daar bent u medeschuldig aan, meneer Ziengs. Hier zit u een beetje aandacht te trekken over boerka's, terwijl de ondernemers iedere dag kapot gaan.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik zat even te zoeken waar nou precies de vraag zat van de heer Öztürk. Ik zal proberen die te beantwoorden. Over het boerkaverbod heb ik net mijn punt gemaakt. Ik heb aangegeven hoe belangrijk dat is voor de VVD. Het is zo belangrijk dat er nu een apart debat over wordt gevoerd in de plenaire zaal. De heer Öztürk noemt een specifieke groep, de taxichauffeurs, maar die is veel breder dan de groep die hij zegt te vertegenwoordigen. Hij haalt Uber aan, een platform waar ook heel veel taxichauffeurs gebruik van maken. Ik weet dat hij daar problemen mee heeft en dat veel taxichauffeurs en veel bedrijven die mensen in dienst hebben, daar ook problemen mee hebben. Maar het is nou eenmaal een vorm van vervoer die voldoet aan de wet. Innovaties bij vervoer moet je niet tegengaan, maar je moet wel zorgen dat het gelijke monniken, gelijke kappen is. Op die wijze moet je de zaken wettelijk inregelen.

De **voorzitter**:

En dan gaat de heer Ziengs verder met zijn betoog. Hij heeft nog ongeveer 40 seconden.

De heer **Ziengs** (VVD):

Nou, ik heb genoeg gezegd over de boerka. Ik kom nu bij de boardcomputers van taxi's. De brief van de Staatssecretaris wekt de indruk dat de branche opgezadeld wordt met extra kosten. Dit wordt positief verpakt in een tegemoetkoming. Er wordt een nieuwe persoonsgebonden kaart verstrekt door de overheid voor de resterende looptijd van de huidige kaart. Systeemkaarten moeten na maart 2023 alsnog op kosten van de taxibranche worden vervangen. Eisen van de overheid worden zo een-op-een gedragen door deze ondernemers. Zij

moeten de kans krijgen om de terugverdientijd te doorlopen zonder tijdens die periode opnieuw opgezaaid te worden met investeringskosten. Is dit ook daadwerkelijk het geval, zo vraag ik de Staatssecretaris. Tot slot een verzoek aan de Staatssecretaris over de geldigheidsduur van de ov-chipkaart. Kennelijk is ooit bedacht dat zo'n ding technisch gezien vijf jaar mee kan. Om die reden is de kaart slechts vijf jaar geldig en moet je een heel administratief traject in om geld terug te krijgen dat er nog op staat. Ik stel voor om de kaarten onbeperkt geldig te laten zijn. Indien de kaart technisch ten einde is, kan de eigenaar gewoon een nieuwe aanschaffen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of dit te realiseren is. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Er zou misschien nog een regeling komen, hoorde ik van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe laat is de regeling van werkzaamheden?

De voorzitter:

Ik kijk even naar de griffier, want als voorzitter ga ik niet ondertussen in allerlei stukken kijken, zoals u mogelijk is opgevallen. De heer Laçin gaat gewoon van start, totdat we er meer over horen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat ga ik doen, voorzitter. Goed openbaar vervoer is van groot belang voor veel mensen in ons land. In sommige delen van ons land is de bus het enige middel van openbaar vervoer. Jongeren gaan ermee naar school, ouderen naar het winkelcentrum of naar het ziekenhuis en vele anderen naar het werk of naar een sportvereniging. Ov is daarnaast een zeer duurzame vorm van vervoer. De SP ziet het openbaar vervoer daarom niet als luxe, maar als een belangrijke publieke dienst en een recht voor iedereen.

Het heilige geloof in marktwerking heeft er inmiddels voor gezorgd dat steeds meer mensen zonder openbaar vervoer zitten en dat de prijzen enorm zijn gestegen; de hoogste prijsstijgingen in Europa, mede dankzij de btw-verhoging van dit kabinet. Dat is het gevolg als de centen centraal staan en niet de mensen.

Wij voeren op veel plekken in het land actie met mensen die hun buslijn of bushalte terug willen, zo ook vorige week. Mevrouw Kranenburg, een vrouw van 80 uit Zwolle, ging vroeger vaak naar de binnenstad om een boodschap te doen en om onder de mensen te zijn. Dat was een busrit van 20 minuten. Nu doet zij er met veel langer lopen en overstappen bijna een uur over en de terugreis van het centrum duurt nog veel langer. Ze loopt veel meer, waardoor ze ook veel meer pijn heeft. Haar dochter zegt dat ze niet zo veel moet lopen, maar haar antwoord daarop is: moet ik dan binnen blijven en verpieteren? Mevrouw Dozeman, 84 jaar, ook uit Zwolle, komt na het verdwijnen van haar buslijn veel minder onder de mensen en wordt daar naar eigen zeggen depressief van. Aanstaaende maandag biedt zij namens haar buurtgenoten een foto aan aan de burgemeester van Zwolle.

Voorzitter. Twee verhalen, en ik kan er nog veel meer vertellen, over hoe een nieuwe dienstregeling pijnlijk laat zien wat marktwerking in het streekvervoer doet met de levens van mensen. Rendement boven de menselijke maat en de leefbaarheid van vele dorpen en wijken.

De afgelopen jaren zijn er veel verhalen door lokale afdelingen en de landelijke SP verzameld. Die verhalen samen laten een trend zien. Een

trend van een steeds slechter bereikbaar wordend Nederland. Ik heb bij de feitelijke vragen voor de begroting aan de Staatssecretaris gevraagd of zij zicht heeft op de ontwikkelingen en de witte vlekken, de plekken waar een bus inmiddels een zeldzaamheid is geworden. De vervoersarmoede neemt toe en dat moeten we niet willen of accepteren. Ik ben erg benieuwd naar de antwoorden van de Staatssecretaris en kom hier bij de begroting zeker op terug.

Dan de effecten van de marktwerking en het onderzoek dat eraan zit te komen. Naast negatieve effecten op alle mensen heeft marktwerking ook grote gevolgen specifiek voor buschauffeurs: hogere werkdruk, slechtere arbeidsvoorwaarden, slechter materiaal en kortere pauzes. Ik ben daarom blij dat de Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze kwalitatief onderzoek gaat doen bij het onderzoek dat ik eerder aanhaalde. Dat onderzoek moet in 2020 klaar zijn, zo las ik. Kan de Staatssecretaris meer duidelijkheid geven over wanneer in 2020 dat dan is? Is de Staatssecretaris bereid om te pleiten voor het opnemen van sociale eisen in concessies als uit dit onderzoek blijkt dat de sociale aspecten lijden onder de concessies in het streekvervoer?

Voorzitter. Dan de taxi's. Uit het SWOV-onderzoek blijkt dat er een flinke toename is van het aantal ongevallen met taxi's. Dit leidt tot hogere verzekeringspremies voor taxichauffeurs. Wij hebben daar deze week weer vragen over gesteld in het schriftelijk overleg met de Minister van Financiën. Ondanks deze ontwikkelingen kunnen zowel SWOV als de Staatssecretaris niet duiden waar de stijging van het aantal ongevallen vandaan komt. Kunnen we dit niet oplossen door een verplichte registratie van de aanbieder waarvoor gereden werd ten tijde van het ongeluk? Want het aantal ongevallen lijkt toegenomen te zijn sinds Uber, het is al eerder aangehaald, steeds populairder is geworden.

De taskforce Amsterdam is met een social charter gekomen, maar dat heeft wat ons betreft maar weinig om het lijf. De leeftijdseisen zijn geen verbetering volgens de SWOV. Uber mag nu zelf met een partij onderzoek gaan doen naar de tevredenheid, verdiensten, flexibiliteit en dergelijke. Maar waarom doet de Staatssecretaris dit onderzoek niet zelf of laat zij het doen door een externe partij? Want een slager die zijn eigen vlees keurt, moeten we volgens mij niet willen.

De voorzitter:

Er is een interruptie voor u, meneer Laçin, van mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik ben het met de heer Laçin eens dat er veel meer zwaargewonden en dodelijke slachtoffers zijn te betreuren, met name in de steden Amsterdam en Utrecht. Nader onderzoek daarnaar steun ik van harte. Zouden we daarbij misschien ook kunnen kijken hoe we het gedrag van de desbetreffende chauffeurs mee kunnen nemen, om te kijken of daar misschien ook iets speelt, zonder meteen al op een Uber of iets anders te gaan zitten? Kunnen we daarnaast ook gewoon kijken wat er in de infrastructuur veranderd kan worden? Dus een veel breder onderzoek.

De heer **Laçin** (SP):

Helemaal mee eens. We hoeven ons niet te beperken tot het aantal punten dat ik noemde. Een verbreding van het onderzoek naar hoe we ongelukken kunnen voorkomen, preventie, en zeker ook hoe we de infrastructuur kunnen verbeteren, juicht de SP alleen maar toe.

De voorzitter:

U kunt verdergaan met uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Dan ben ik ook aan mijn afronding toe, voorzitter. Ik heb nog een vraag die ik al vaker aan deze Staatssecretaris heb gesteld, namelijk: waarom behandelen we Uber nog steeds niet als een gewoon taxibedrijf? Dan kunnen we namelijk de handhaving gelijktrekken met de handhaving op reguliere taxibedrijven. Ook de FNV pleit hiervoor. Door Uber aan te merken als taxibedrijf kunnen we oneerlijke concurrentie op tarieven, schijnzelfstandigheid en belastingontduiking beter aanpakken, waardoor taxichauffeurs weer met plezier een eerlijke boterham kunnen verdienen. Gunt deze Staatssecretaris dat deze taxichauffeurs en gaat zij er nou eindelijk eens een keer actie op ondernemen, zoals in andere landen al is gebeurd?

Voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Er is een vraag voor u van meneer Van Aalst.

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

Zo kennen wij de socialisten weer. Plenair was de PvdA al helemaal niet aanwezig. De SP was er toen wel en heeft, geloof ik, 30 seconden besteed aan het boerkaverbod. Hier wordt het boerkaverbod in het openbaar vervoer niet eens genoemd door de SP. U heeft altijd de mond vol van sociale veiligheid. Hoe staat u daar nu in? Gaat u handhaven of laat u het gewoon toe?

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is onze lijn, die wij op dit moment in de plenaire zaal aan het voeren zijn, dat die wet er is. Als een wet er is, moet er gehandhaafd worden. Daarom hamerde ik zonet in mijn interruptie al op de politie en de capaciteit daarvan. Dit soort maatschappelijke discussies, waarover heel veel ophef is, ook in de media, dit soort onderwerpen, moeten we niet beleggen bij een buschauffeur, een machinist of wie dan ook. Dat moeten we niet willen. Er is een wet. De politie vormt de handhaving. Zij bepalen hun prioriteiten. Ik acht hen zeer capabel om die prioriteiten zelf aan te brengen. Dat laat ik dus vooral bij de politie. Wij pleiten altijd voor meer capaciteit bij de politie, zodat meerdere wetten prioriteit kunnen krijgen. Dat doen we nu ook.

De **voorzitter**:

Voordat ik het woord aan mevrouw Kröger geef, is er een verhelderende vraag van de Staatssecretaris aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Een interruptie van de Staatssecretaris?

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

Puur een feitelijke, verhelderende vraag.

De heer Laçin had het over de handhaving op Uber die in andere landen anders zou zijn. Op welke landen doelt de heer Laçin? Dan kunnen wij bij de beantwoording goed kijken naar waar zijn vraag specifiek op slaat.

De **voorzitter**:

Wat een service!

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is er een Europese uitspraak die zegt dat Uber een taxibedrijf is. Ik heb geen specifieke landen, maar wel een Europese uitspraak van het Hof van Justitie die zegt dat Uber een taxibedrijf is en ook zo moet worden behandeld. Het was een heel goede vraag van de Staatssecretaris,

die ik terug kan stellen aan haar: welke landen doen dat eigenlijk en waarom doen wij het niet?

De voorzitter:

Daar zal de Staatssecretaris ongetwijfeld straks op terugkomen. Nu geef ik graag het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks voor haar vijf minuten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Goed en betaalbaar ov voor iedereen: een ongelofelijk belangrijk onderwerp gezien het Klimaatakkoord en gezien de PAS-problematiek om echt de stikstofdeken in den brede aan te pakken. En ook gezien de sociale inclusiviteit.

Daarom was de kop «prijzen ov stijgen harder dan de autokosten» van het CBS in september een schok. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is om hierop te reflecteren. De Volkskrant concludeerde dat het doel uit het regeerakkoord, namelijk dat het ov in alle delen van het land een goed alternatief moet zijn voor de auto, nog verre van bereikt is. De prijs van het ov is fors gestegen, met name de bus is flink duurder geworden. En juist die bus is ook in krimpregio's een belangrijke schakel in het ov. Dus heel erg graag een reactie van de Staatssecretaris.

Ik vraag dit ook in relatie tot recente Duitse plannen waarin juist werd gezegd dat ze de btw voor het ov gingen verlagen om te zorgen dat het betaalbaar blijft en een echt aantrekkelijk alternatief wordt. In Nederland hebben we precies het tegenovergestelde gedaan. Hoe kan het nou dat we bezig zijn om mensen meer gebruik te laten maken van het ov, dat we erkennen dat het ov cruciaal is, ook voor de aanpak van vervoersarmoede, maar dat we als Nederland het ov duurder laten worden?

Het onderwerp vervoersarmoede hebben we al eerder geagendeerd. Heeft de Staatssecretaris zicht op hoe het huidige beleid doorwerkt in vervoersarmoede bij juist de kwetsbare groepen voor wie het ov cruciaal is om volwaardig deel uit te maken van de samenleving en van de economie? Ik hoop dat de Staatssecretaris bereid is om hier verder onderzoek naar te doen en om vervoersarmoede als indicator, als serieus onderwerp, onderdeel te maken van haar beleid met betrekking tot het openbaar vervoer.

Wij hebben een technische briefing gehad over het onderwerp van de ov-data. Een belangrijk onderwerp dat in die briefing naar voren kwam, was toch wel het onderscheid tussen de geanonimiseerde data, die geaggregeerd gebruikt kunnen worden voor analyse, die het beleid kunnen versterken en die positieve ontwikkelingen kunnen stimuleren, en specifieke data gekoppeld aan specifieke personen, waarbij de privacy geborgd moet worden en waarbij het moeilijker is om die data te delen. Uit die technische briefing kwam naar voren dat het goed zou zijn om een instantie als het CBS, dat veel data beheert en beschikbaar stelt voor analyses, ook de data van Translink en de data van de vervoerders te laten beheren. Zo zijn die gegevens op een geaggregeerd niveau gewoon beschikbaar, ook voor de Staatssecretaris zelf, want ik ben benieuwd of ze inmiddels de data heeft waar, geloof ik, al zes maanden op gewacht wordt. Heel graag een reactie hierop.

Dan het hele onderwerp van de taxi. Het lijkt mij heel erg belangrijk dat er wordt gezegd dat er meer gehandhaafd moet worden en dat de inzet van de ILT versterkt moet worden. Dat roept wel meteen een vraag op. Het is een onderwerp dat vaker terugkomt. De capaciteit van de ILT is beperkt en daar wordt nu wederom op bezuinigd. Het gaat in ieder geval naar beneden. Dat zal ook wel weer terugkomen bij de begrotingsbehandeling. Als we dus veel sterker gaan handhaven, wat mij op zich een heel goed idee lijkt, wat betekent dat dan voor de overige taken van de ILT? Welke ideeën heeft de Staatssecretaris daarbij? Hoe gaan we zorgen dat de ILT

de capaciteit heeft die ze nodig heeft om dit goed te doen, maar ook haar andere taken vast te houden?

Ten slotte de sociale veiligheid. Het gaat beter. Er zijn minder incidenten. Het lijkt mij een heel erg belangrijke constatering dat de aanpak helpt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe wij de continuering van die aanpak borgen. Wat betekent het voor de participatie van andere vervoerders in provinciale concessies? Hoe gaan die meedoen aan het betalen van de boa's en de handhaving op de stations? Er was geld voor die flexteams, die een groot succes waren. Dat is nu op. Hoe gaan we die continueren? Hoe gaan we zorgen de aanpak die blijkt te werken, wat positief is, geborgd en gecontinueerd wordt?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Sociale veiligheid is een belangrijk thema. Het CDA is blij te zien dat daar verbetering op gehaald wordt. Wel schrokken we nog van het aantal geweldsdelicten, met name tegen personeel. Dat vinden we nog steeds schrikbarend hoog. De Staatssecretaris geeft aan dat zij wil dat dit verder naar beneden gaat, maar het is me niet duidelijk hoe zij dat wil gaan aanpakken. Wat is het plan van aanpak hiervoor van de Staatssecretaris? Is er ook een reductiedoelstelling? Het CDA vindt verder het uitwisselen van gegevens over notoire geweldplegers in het ov belangrijk. Het moet niet zo zijn dat iemand die uit de trein geweerd wordt in Den Haag vanwege een geweldsdelict opeens wel in de Randstadrail mag stappen. Kan de Staatssecretaris aangeven of er voldoende mogelijkheden zijn voor uitwisseling en, zo niet, hoe dit verbeterd kan worden? Het is CDA is verder blij met de proef waarbij reizigers in stilte sociale onveiligheid kunnen melden via een sms, via WhatsApp en via de feedbackoptie in de NS Reisplanner. Kan de Staatssecretaris aangeven of bij een eventuele landelijke uitrol regionale vervoerders hierbij worden betrokken?

Dan een ander punt, namelijk graffiti op de treinen. Ik heb filmpjes op Dumpert mogen aanschouwen met compleet grijs en zwart geschilderde treinen. Ik begreep dat de schadepost jaarlijks tussen de 7 en 10 miljoen is, maar dat wat we nu aan schade zien al meer is dan het in 2018 was. Ik vind het een zorgelijke ontwikkeling, ook omdat die treinen uit de dienstregeling worden gehaald en dus niet ingezet kunnen worden. Er blijkt een expositie in Heerlen te zijn waar een prachtige foto van graffiti-art op treinen hangt. Ik begreep dat als de NS aan kan geven wie de dader is, omdat ze dat gewoon op camerabeelden zien, en bij de politie aanklopt met eigenlijk een compleet dossier, de politie vervolgens zegt dat het geen prioriteit heeft. Kan de Staatssecretaris met de NS om tafel gaan zitten om te kijken hoe ze samen met ProRail de terreinen beter kunnen beveiligen en hoe ze de daders van graffitispuiten beter kunnen identificeren en opsporen, zodat ze een straf kunnen krijgen? In het verleden was het zo – ik heb het over een aantal jaren geleden – dat justitie in gesprek ging met deze groep daders – het is een vrij kleine groep – om aan te geven dat hun kunstwerken prachtig zijn, maar niet op publiek goed tentoongesteld dienen te worden. Kan gekeken worden of op die manier deze overlast kan worden voorkomen?

Dan wil ik verder naar het in- en uitchecken. De Kamer heeft in april unaniem de motie aangenomen van de heer Von Martels, mijn voorganger op dit dossier. Deze motie verzoekt de regering voor het nieuwe systeem voor ov-betalen een oplossing voor enkelvoudig in- en uitchecken uit te werken die breder is dan alleen een landelijke uitrol van een app met locatiebepaling en om de Kamer voor september 2019 een update over de uitvoering te sturen. Nou is september nog niet voorbij,

maar we hebben nog geen update gezien. Klopt dat? Zo ja, wanneer komt deze? Kan de Staatssecretaris op hoofdlijnen alvast aangeven hoe het hiermee staat?

Mijn laatste punt gaat over verkeersveiligheid en taxi's. De heer Laçin heeft daarover al veel gezegd en daar sluit ik mij van harte bij aan. Het lijkt mij goed als er een breed onderzoek komt door een echt neutrale partij, bijvoorbeeld het SWOV, waarbij de veiligheidsgesprekken gaan over de fysieke omgeving en over eventuele oorzaken in het rijgedrag. Kan de Staatssecretaris hier een reactie op geven?

De voorzitter:

Bent u daarmee aan het einde van uw betoog?

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dat was het.

De voorzitter:

U heeft in ieder geval een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

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

Ik ben nog nooit zo blij geweest met een nieuwe woordvoerder van het CDA op ov-gebied. Ik hoor haar hele zinnige dingen zeggen over de app-dienst, maar ook over het uitbreiden van het vervoersverbod. Nou ligt er een aangehouden motie van de PVV die waarschijnlijk bekend is bij mevrouw De Pater. Is zij het met de PVV eens dat het goed zou zijn om dat vervoersverbod uit te breiden naar de hele concessie? Dan voorkom je dat mensen op de ene lijn een verbod krijgen en vervolgens ergens anders weer in kunnen stappen.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Het altijd mooi om een compliment te krijgen. Ik moet eerlijk bekennen dat ik het precieze dictum van die motie niet ken, maar ik zal er even naar gaan kijken.

De voorzitter:

Waarvan akte. Dan gaan we door met de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Voorzitter, dank u wel. DENK is een jonge, nieuwe partij, met drie zetels. Dat houdt in dat wij heel veel onrecht moeten bestrijden met drie zetels in de Kamer en dat wij ook heel veel xenofoben weerwoord moeten geven. Vandaar dat we prioriteiten moeten stellen als het gaat om de onderwerpen die we wel of niet kunnen aanpakken. Vandaag hebben we gekozen voor openbaar vervoer en de taxi, en zeker ook de taxichauffeurs. Laat ik beginnen met de taxi. Gelukkig zijn er nog genoeg taxichauffeurs die hun best doen om de wereld een fijne plek te maken voor anderen. Ze haasten zwangere vrouwen naar het ziekenhuis, ze vervoeren dronken lui middenin de nacht veilig naar huis, ze gidsen toeristen door ons mooie land. Dat is allemaal heel positief nieuws. Maar aan de andere kant valt het voor taxichauffeurs ook ongelofelijk tegen. Er sluimert al jaren een doembeeld als het gaat om houdbaarheid van de taxibranche in de toekomst. De onvrede viert hoogtij in de taxibranche; onvrede over de btw-verhoging van 6% naar 9%, met directe gevolgen voor de prijs van taxiriten en onvrede over de schrikbarende toename van de premies van taxibedrijven. Die zijn al bijna niet te betalen voor individuele taxiondernemers in de drukste stedelijke gebieden van Nederland. En dan te bedenken dat het lastig is om een taxi verzekerd te krijgen, omdat er weinig verzekeraars zijn. Er is onvrede over de aangekondigde verlaging van de zelfstandigenaftrek met € 2.000, waardoor wederom de kleine taxiondernemer gepakt wordt. Ze zijn gedwongen om meer inkomstenbe-

lasting te betalen, doordat het lijkt alsof zij meer winst maken. Er is onvrede omdat het kabinet heeft besloten dat de vrijstelling van de bpm met ingang van 2020 komt te vervallen. Dat is funest voor taxichauffeurs die plannen hebben om te investeren in schonere voertuigen.
Voorzitter. Beter ten halve gekeerd dan ten halve gedwaald, ...

De heer **Schonis** (D66):

Ten hele.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ten hele, scherp. Ik wilde even kijken of ze nog wakker waren. Nogmaals: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De D66-Staatssecretaris en de CDA-Minister hebben er een potje van gemaakt als het gaat om taxi's. Ik ben benieuwd of ze ook af en toe de taxi nemen, want de taxichauffeurs zijn echt kwaad op hen, maar gelukkig zijn de taxichauffeurs ook vergevingsgezind. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om samen met de Minister van Financiën de eerder genoemde onvrede weg te nemen bij de taxichauffeurs en wel op de volgende punten. Laat verzekeraars onderscheid maken tussen verschillende taxichauffeurs. Als bepaalde platformchauffeurs vaker schade rijden, dan horen ze ook andere premies te betalen. Ga gewoon differentiëren. Zorg ervoor dat taxichauffeurs voldoende keuzes hebben uit taxiverzekeraars. Er zijn er op dit moment twee of drie, max.

En dan het gesprek van de Minister. Hij zou gaan polderen. In Nederland hebben we een bepaalde cultuur, zei hij, dus hij ging met de verzekeraars praten en hij zou als Minister proberen dat op te lossen. Resultaat? Ik heb vandaag gehoord dat de verzekeringspremie volgend jaar nog hoger wordt. Met alle respect, die brief van de Minister waar we al die maanden op hebben gewacht, stelt helemaal niks voor. Die kun je gewoon door de shredder gooien. Hij zegt dat hij het zal monitoren, dat hij erbij zal zijn, maar uiteindelijk bepaalt de verzekeraar wat er gebeurt. Met alle respect, Wopke Hoekstra heeft niks kunnen betekenen voor de taxichauffeurs. Nogmaals, ik vraag om de Minister de volgende keer bij de vergadering te vragen, zodat we deze vragen aan hem persoonlijk kunnen stellen.

Voorzitter. Zolang de verzekeringsproblematiek niet wordt opgelost, hebben we grote problemen bij de taxi's. Handhaaf de bpm-teruggave zoals die nu bestaat voor de taxichauffeurs. Deze maatregel heeft geen enkele zin, gezien de financiële gezondheid van de overheid. Die paar ton die de overheid hiermee wint, is geen geld. Versoepel de regels voor de fiscale afschrijving van de auto's door de afschrijvingstermijn korter te maken en versoepel de regels voor de grijze kentekens. Schaf bijvoorbeeld de grens van 500 kilometer per jaar af.

Dan het openbaar vervoer. Uit een analyse van het CBS bleek dat de ov-kosten nergens in de EU zo hard stijgen als in Nederland. Over een periode van tien jaar gingen de prijzen voor bus, metro, tram, trein en taxi harder omhoog dan de kosten van het bezit en het gebruik van de auto. Vergeleken met 2009 betaalde een ov-reiziger afgelopen juli bijna 30% meer voor een kaartje. Hoe rijmt de Staatssecretaris deze stijging met de volgende doelstelling uit het regeerakkoord, ik citeer: «het openbaar vervoer moet in alle delen van Nederland een goed alternatief zijn voor de auto»? Dat gebeurt gewoon niet.

De overheid moet geen records breken met prijsstijgingen in het ov. We zouden juist meer burgers naar het ov moeten trekken. De btw-verhoging maakt het ov langzamerhand onbetaalbaar en dat heeft natuurlijk ook weer zijn weerslag op het klimaat. Ik hoor grote woorden van D66 over het klimaat, maar als het gaat om het ov toegankelijk maken voor de burgers, zie ik weinig investeringen.

De **voorzitter**:

En uw slotzin is? U komt aan het eind van uw bijdrage, maar er is nog een vraag van de heer Ziengs en van de heer Schonis.

De heer **Ziengs** (VVD):

Alles in de juist volgorde, voorzitter, absoluut. De heer Öztürk gaf er net hoog van op dat zij slechts drie zetels hebben en niet overal bij aanwezig kunnen zijn. Dat is een terechte opmerking. Daarvoor hebben we een prachtig instrument, namelijk een schriftelijke inbreng die je altijd kunt doen op onderwerpen zoals het taxivervoer. Nou moet ik vaststellen dat we daarbij wel een inbreng hebben gezien van de SP maar niet van DENK, dat werd mij ingefluisterd en bevestigd door mijn collega van de SP.

De heer **Öztürk** (DENK):

Foei.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is toch wel jammer, dat er in de openbare vergadering wel hoog van de toren wordt geblazen en dat er geen inbreng wordt geleverd op het moment dat dat mogelijk is. Er wordt ook nog verzocht om de Minister erbij te halen, terwijl we dat normaal in de procedurevergadering doen en niet in dit gezelschap. Dat verbaast me, dat wou ik even meegeven aan de heer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

Ik denk dat voor het publiek en de mensen die hier zijn ook wel gezegd mag worden hoe de ondersteuning van de Kamerleden in dit huis geregeld is. De meeste Kamerleden die afscheid nemen, schrijven in een brief dat zij slecht worden ondersteund. Ik heb daarover een motie ingediend. Naar aanleiding van die motie heeft D66 eindelijk een motie ingediend zodat wij met alle partijen een bedrag krijgen voor betere ondersteuning. Om die schriftelijke vragen te kunnen stellen heb je personeel nodig. Om al die xenofobe ellendige voorstellen van PVV en andere partijen aan te pakken moeten onze medewerkers helaas heel veel vragen stellen over het boerkaverbod en het verbod van halal en koosjer vlees. Dan zie je gewoon dat je de capaciteit heel goed moet verdelen. Dit kan dus niet een verwijt zijn van de VVD aan DENK: waarom hebben jullie geen vragen gesteld? Er is heel veel onrecht en daar zijn we mee bezig. Maar gelukkig krijgen we vanaf 1 januari nog meer geld voor ondersteuning. Dan gaan we vier of vijf nieuwe medewerkers in dienst nemen. En geloof me, dan zullen we al die extra vragen wel kunnen stellen.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Voordat ik het woord geef aan mevrouw Pater, was toch eerst de heer Schonis aan de beurt.

De heer **Schonis** (D66):

Fantastisch als de collega van DENK zo positief over D66 spreekt. Net zei u iets over de verduurzaming van onder andere de taxisector. Nu u die uiteenzetting heeft gegeven over de ondersteuning, begrijp ik dat u niet het hele Klimaatakkoord gelezen heeft. Daar staat toch echt in dat onder andere de taxisector gaat verduurzamen, zoals bijvoorbeeld hier in Den Haag. Ze hebben nu 40 taxi's op waterstof rijden. Zo'n fantastische ontwikkeling moet DENK toch ook ontzettend aanspreken.

De heer **Öztürk** (DENK):

Als je de bpm-teruggave afpakt, dan kunnen een aantal taxichauffeurs geen elektrische taxi's kopen omdat dat te duur is. Je ziet dat heel veel gemeentes de subsidie voor verduurzaming voor taxi's afpakken, waar ook D66-wethouders bij zijn. Dan kun je niet spreken van een verduur-

zaming. D66 is een partij van een paar leuke dingen, de happy few, mooie dingen laten zien. Alle andere ellende zien ze niet. Dat willen ze niet zien. Daar praten ze niet over. Alleen mooie dingen, glad, mooie presentaties, mooie, leuke dingen, maar de ellende daarachter wil D66 niet zien. Het is de rol van DENK om D66 wel de andere kant van het verhaal te laten zien.

De heer **Schonis** (D66):

Ik kan haast niet wachten tot de nieuwe inbrengen van DENK na 1 januari. Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Ik geef het woord aan mevrouw De Pater.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Voorzitter. Voor mij als nieuw Kamerlid wat verbazing. Ik was ervan overtuigd dat als je een onderwerp neer wil zetten in het debat, je ook verantwoordelijk bent voor de schriftelijke vragen en de schriftelijke inbreng. Ik ben heel benieuwd of de partij DENK hier alleen maar komt als er een camera bij is of toch ook het werk daarachter gaat doen, ook zelf. Dat is volgens mij toch wel de verantwoordelijkheid van een Kamerlid.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dank om van een nieuw Kamerlid te horen wat mijn verantwoordelijkheid is. Het zou zo mooi zijn als een CDA-Kamerlid tegen haar Minister – Minister Hoekstra, Wopke Hoekstra, die CDA-leider wil worden – zou zeggen: «Jij bent met de verzekeraars in gesprek gegaan, regel dat nou. Je hebt de Kamer toegezegd «ik ga onderhandelen, bemiddelen, poldermodel», en je komt met lege handen.» Het zou mooi zijn als een CDA-Kamerlid het lef heeft om te zeggen: «Ik ben niet bezig om een DENK-Kamerlid dat heel kritisch is in een hoek te duwen. Nee, ik probeer de taxichauffeurs te helpen. Dat zijn ondernemers die de mensen vervoeren, ook zwangere vrouwen vervoeren, ook mensen zondag naar de kerk brengen. Laat ik die mensen helpen.» Dat is precies het gedoe hier in Den Haag. In Den Haag zijn mensen met elkaar bezig. Ze proberen kritische Kamerleden in een hoek te duwen: jij hebt geen schriftelijke vragen gesteld. Is dat de oplossing?

De **voorzitter**:

Het is een beetje uitlokking. Dus ja, dan geef ik mevrouw De Pater het woord.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik hoor helemaal geen antwoord op de vraag die ik net stelde, maar ik zie een soort doorschuifstelsel: ik geef geen antwoord op iets, dus ik ga nu even kijken wat die ander in jouw ogen niet goed doet. Ik wil toch aan de partij DENK vragen: goh, zijn jullie wel zelf verantwoordelijk voor die vragen die jullie stellen of op schrift stellen of zijn dat allemaal medewerkers die in dienst zijn? Uw naam staat er volgens mij onder.

De heer **Öztürk** (DENK):

Op het moment dat ik de vraag stel «praat u met uw eigen Minister omdat hij de verzekeringsproblematiek van de taxichauffeurs niet heeft geregeld», krijg ik geen antwoord. Nog steeds bezig om een jonge, nieuwe partij met drie zetels en met minder personele ondersteuning in een bepaalde hoek te krijgen, om in de publieke opinie het gevoel te geven: kijk eens, DENK heeft één keer iets verzaakt, we hebben ze. Dit is geen oplossing, voorzitter. De oplossing is dat we samen voor de inhoud van de problematiek gaan. En die schriftelijke vragen? Wij hebben hier tientallen vragen gesteld. We hebben de Minister hier gehad. Ik heb mondelinge vragen gesteld. Ik heb de Minister vaker aangepakt. De

Minister weet precies wat hij moet doen, maar hij kan het niet doen; hij wil het niet doen. Die vraag moeten we beantwoorden.

De voorzitter:

Meneer Öztürk, u had die vraag gewoon via het SO kunnen stellen en daarna had u via een VSO met de Minister in debat kunnen gaan, maar dat heeft u niet op deze manier gedaan. We gaan nu verder met de heer Schonis van D66, want uw termijn was ook om. Dank u wel. De heer Schonis.

De heer Öztürk (DENK):

Ik was nog niet klaar

De voorzitter:

Er was nog een interruptie van de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ik zag de voorzitter al denken: joh, laat dit alsjeblieft ophouden. Maar ik kon het niet laten. Ik had die eerste interruptie gedaan en toen dacht ik: daar laat ik het even bij. De heer Öztürk weet er natuurlijk een enorm theater van te maken hier in dit huis. Dat draagt vaak bij aan een boeiend debat. Maar mevrouw De Pater, die hier nieuw is, sloeg echt de spijker op de kop, absoluut. Meneer Öztürk lacht daarom, maar hij maakt er een heel punt van dat hij straks meer medewerkers krijgt per 1 januari en dat hij dan wel de dingen gaat doen die hij eigenlijk gewoon verzaakt heeft. Hij had gewoon zijn inbreng kunnen doen, maar hij kiest ervoor om het theater op te zoeken en hier een boodschap te brengen, en hij denkt dan: nou, dat doet het goed bij de achterban. Maar inhoudelijk moet er ook gewoon gewerkt worden, meneer Öztürk. Dat geef ik alleen even mee. Het is geen vraag, maar het is wel even een opmerking.

De voorzitter:

Daarmee is de heer Ziengs ook bijna door zijn interrupties heen. Hij heeft er nog twee, geloof ik. Natuurlijk geef ik de heer Öztürk nog gelegenheid om hierop te reageren, en dan gaan we door met de heer Schonis.

De heer Öztürk (DENK):

Moet u zich eens voorstellen dat we tien minuten bezig zijn met de vraag of DENK vragen heeft gesteld. De vraag is: is dat waar wij hier voor zijn? Dat is het niet. Dat is precies wat ik bedoel met de partijen die best wel veel financiën hebben, best wel veel medewerkers hebben en proberen de kritische Kamerleden op deze manier in een hoek te duwen. De vraag van de heer Ziengs moet zijn: waarom heeft Minister Hoekstra er niet voor gezorgd dat de taxipremies omlaag gaan? Waarom heeft de Staatssecretaris niet gezorgd dat de taxiproblematiek is opgelost? Die vraag hoor je niet. Maar DENK heeft één keer geen vragen gesteld en daar praten we tien minuten over.

De voorzitter:

De heer Schonis, D66.

De heer Öztürk (DENK):

Ik was nog niet klaar ...

De voorzitter:

Maar u was wel door uw tijd heen, en dan zegt de voorzitter dat we doorgaan. Zo werkt het hier in dit huis. Dus ik geef het woord aan de heer Schonis. Dank u wel, meneer Öztürk.

De heer **Öztürk** (DENK):

U hebt daarvoor gezegd: u moet uw laatste zin uitspreken. Daar was ik mee bezig. Ik vind dat u zich daar ook aan mag houden.

De **voorzitter**:

Maar u bent wel door uw tijd heen.

De heer **Öztürk** (DENK):

Maar voordat er een interruptie kwam, heeft u gezegd: meneer Öztürk, wilt u afronden.

De **voorzitter**:

En uw slotzin is, meneer Öztürk?

De heer **Öztürk** (DENK):

Yes, daar komt-ie dan.

Voorzitter. Gaan de maatregelen om het ov te vergroenen uit het deze zomer gepresenteerde nationale Klimaatakkoord het openbaar vervoer duurder maken en wat betekent de verdere vergroening van het ov voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid? Zo ja, drijft het kabinet daarmee niet nog meer burgers van het ov naar de auto toe?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Omdat ik de laatste ben en er al heel wat de revue is gepasseerd, zal ik het vandaag in mijn bijdrage alleen over ov-data hebben.

Afgelopen maand sprak ik de Zeeuwse gedeputeerde voor het openbaar vervoer. Hij sloeg met een zin over ov en ov-data de spijker op z'n kop. Hij zei namelijk: «De volgende generatie van het openbaar vervoer is eigenlijk geen nieuwe bus die je van A naar B brengt, maar dat is een app die ervoor zorgt dat je in een vervoermiddel komt dat jou van A naar B gaat brengen of waar je wil wezen.» De tijd van het treinkaartje en de strippenkaart ligt lang achter ons. Nederland is het enige land ter wereld waar het openbaar vervoer door middel van één ov-chipkaart toegankelijk is. Toegankelijk voor de reizigers, maar ook toegankelijk voor de wereld van big data. Van over heel de wereld kijkt de normaliteitsbranche naar ons landje hoe wij omgaan met data, reizen en ov. Data is het nieuwe goud. De keuzes die wij als Nederland maken als het gaat over het beheer en de toegankelijkheid van ov en ov-data, zullen de trend bepalen voor de landen om ons heen. Dank dus aan de Staatssecretaris voor de intentieverklaring over de ov-chipkaart tussen de databeheerder van Trans Link Systems, TLS, en het Centraal Bureau voor de Statistiek. Ik heb vertrouwen in de manier waarop TLS de privacy van reizigers beschermt. Per aanvraag wordt door een commissie bekeken of de gevraagde data daadwerkelijk gedeeld kunnen en moeten worden. De privacy van de reiziger staat altijd voorop, ook wanneer de overheid die data wil hebben voor op zichzelf legitieme doeleinden. Ov-data gaan bij TLS niet klakkeloos van hand tot hand en dat is voor D66 essentieel.

Dat is dan ook de reden dat wij kritisch kijken naar het project Mobility as a Service – de heer Ziengs refereerde daar ook al aan – van de NS en de drie vervoerders uit de grote steden. Want ja, data zijn het nieuwe goud. Dat zijn niet alleen de data van elke reis die door een reiziger is gemaakt, maar ook die van reizen die wel zijn geboekt maar niet zijn gemaakt. Wanneer bijvoorbeeld vanuit een bepaalde straat of wijk vaak een reis wordt geboekt, is dat voor elk ov-bedrijf commercieel interessant. Wie beheert die data? Wie mag die data delen? Kan en mag elke reisaanbieder zo meteen aanschuiven bij dit MaaS-project? Een private samenwerking

als deze moet wat D66 betreft aan minstens dezelfde voorwaarden voldoen qua privacy, databeheer en toegankelijkheid als nu het geval is bij TLS. Kan de Staatssecretaris aangeven welke voorwaarden zij meegeeft aan dit MaaS-project op het gebied van privacy en het delen van data? Hoe wordt gewaarborgd dat straks alle aanbieders van reizigersdiensten aan kunnen sluiten op het door de NS ontwikkelde MaaS-platform, of de stekkerdoos zoals de heer Ziengs het net noemde? Is de Staatssecretaris het met D66 eens dat het op zijn minst wenselijk is dat deze punten eens door een derde onafhankelijke partij bekeken worden?

Zoals ik aan het begin van mijn betoog al aangaf, zullen de keuzes die wij in Nederland maken over onze ov-data de trend bepalen voor andere landen. In oktober worden de Digital Transport Days in Helsinki georganiseerd en ik ben blij dat de Staatssecretaris daaraan deelneemt. Wat wordt haar inzet tijdens dit event ten aanzien van grensoverschrijdend dataverkeer?

Hoe belangrijk databeheer en privacy zijn, hebben we gezien bij energiebedrijven. Door het verhandelen van data en persoonlijke gegevens voor telefonische verkoop, werden mensen massaal gebeld over hun energiecontract. Het Bel-me-nietregister is daaruit ontstaan. Je moet er toch niet aan denken dat straks mensen worden platgebeld door ov-vervoerders die vertellen dat hun tram 12 toch een stuk sneller is dan bus 54 van de concurrent.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Er is een interruptie voor u van de heer Van Aalst.

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

Ik dacht dat het nog niet afgelopen was, maar het is echt al voorbij. Ik wil toch even wat duidelijkheid. Ik hoor D66 niet heel uitgebreid over sociale veiligheid. Ik heb dus even een vraag, als ik kijk naar de problemen rond het boerkverbod en de ov-bedrijven. Zij vragen hoe het nou moet en of het niet allemaal op hen wordt afgewenteld. Heeft de medewerker van Arriva nu wel of niet juist gehandeld door de bus te laten staan en te zeggen dat de politie moest komen?

De heer **Schonis** (D66):

Ik kan niet beoordelen – dat kan niemand – of een buschauffeur van Arriva wel of niet juist gehandeld heeft. Dat kan niemand beoordelen, omdat de wet die per 1 augustus in werking is getreden een aantal beoordelingscriteria kent. Er staat namelijk een aantal uitzonderingen in voor waarom je wel of niet aan dat verbod van de nikab moet voldoen. Ik kan niet zien – dat kan niemand zien, behalve oom agent – of er wel of niet juist gehandeld is. Dat is ook het slechte van die wet.

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

Dan mijn laatste interruptie. Ik had hem bewaard. Ik had al het gevoel toen ik vanmiddag hier ging zitten dat meneer Schonis het plenaire debat niet gevolgd had. Ik stel voor dat we zo meteen plenair gaan en uw Minister wegsturen, want uw Minister heeft al heel duidelijk geantwoord vanochtend. Die heeft heel duidelijk geconstateerd dat de medewerker volledig in zijn recht stond en volledig gehandeld heeft naar de wet en dat de ov-bedrijven dus niet deze medewerker aan hadden moeten pakken. Ik maak me dus nu wel zorgen, want het blijkt dat D66 niet staat voor het beleid dat haar Minister daar plenair uitdraagt. Klopt dat?

De heer **Schonis** (D66):

De Minister voert een wet uit die door de Eerste en de Tweede Kamer is aangenomen, maar waar de fracties van D66 tegen waren, tegen zijn en tegen blijven. Iedere twee jaar hebben we in Middelburg de Four

Freedoms Awards en wordt er een penning uitgereikt voor de vier vrijheden die Roosevelt in 1941 in zijn State of de Union heeft besproken en een daarvan is de vrijheid van godsdienst. Ik was toen op 1 augustus die wet in werking trad in Frankrijk en ik heb er echt een nacht slecht van geslapen, dat ik straks terug zou moeten naar een land waar mensen vanwege een kledingvoorschrift vervolgd zouden kunnen worden. Dat vind ik verschrikkelijk.

De voorzitter:

En daarmee komen aan het einde van deze eerste termijn van de Kamer. We gaan schorsen tot 14.15 uur en dan gaan we weer verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, hierbij geef ik de Staatssecretaris graag de gelegenheid om de vragen van de leden in eerste termijn te beantwoorden.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Een aantal onderwerpen had in het bijzonder de aandacht van de leden, dus ik zal eerst ingaan op taxi's, dan op sociale veiligheid, data, ov-chipkaart en overig.

Eerst de taxi. Dat is inderdaad een onderwerp dat ons in dit overleg veel heeft beziggehouden, ook de afgelopen tijd. Bij het vorige AO heb ik aangegeven dat er verschillende scheidslijnen zijn bij de taxi. In eerste instantie moeten we landelijke van lokale problemen onderscheiden. Sommige aandachtspunten zijn overal in Nederland aan de orde, sommige aandachtspunten zijn heel specifiek in bepaalde steden een probleem. Ten tweede vragen problemen op de legale taximarkt een andere aanpak dan problemen die te maken hebben met snorders. Zo moeten we in de matrix van vraagstukken steeds kijken naar effectieve oplossingen.

Op landelijk niveau ben ik blij met de registervergelijking die de RDW is gestart om onverzekerde taxi's op te sporen. Dat is een van de hele concrete punten die we hebben aangepakt. Uit mijn gesprekken met de grote gemeenten is gekomen dat zij baat hebben bij een beter inzicht in wat zij vanuit de verschillende soorten wetgeving die hier betrekking op hebben, kunnen doen om de taximarkt integraal te reguleren. Daarom werk ik met hen aan een set instrumenten – je zou bijna zeggen: een menukaart – die ze heel gericht kunnen inzetten om de lokale problematiek aan te pakken in lijn met wat er heel lokaal speelt. Dan denken we aan dingen als verkeersveiligheid, openbare orde en verduurzaming. Ook kunnen gemeenten verplichtingen opleggen aan taxi's en kunnen er fysieke verkeersbeïnvloedende maatregelen zijn. We kijken samen met gemeenten ook hoe we de handhaving kunnen versterken door afspraken te maken over samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de lokale en landelijke handhavingsinstantie. Het social charter is genoemd. Met de ILT kijken we naar verbetering van de deskhandhaving, maar we kijken ook naar verbetering en intensivering van de risicogestuurde aanpak op straat. Dat is allemaal nodig.

Voor die intensivering wordt momenteel extra handhavingscapaciteit geworven door de ILT. U heeft allemaal gezien dat de ILT extra middelen heeft gekregen, want we hebben inderdaad veel taken bij de ILT neergelegd. Er zijn ook extra middelen beschikbaar gemaakt voor de ILT. Het blijft altijd een afweging – dat is een meer generieke discussie die we met uw Kamer voeren – of de ILT in totaliteit voldoende middelen heeft. Wij zijn daarover ook continu in gesprek met de ILT. We blijven de toename van het aantal ongevallen met taxi's natuurlijk monitoren – daar zal ik bij een aantal van de specifieke vragen nog op terugkomen – want er zijn toch een aantal punten waar we nog onvoldoende helderheid hebben

over waar het aan ligt. Dat willen we wel weten met elkaar. Ik ga dus samen Amsterdam en Utrecht in gesprek om te achterhalen of verklaren wat de oorzaken zijn.

Daarover zijn een aantal specifieke vragen gesteld. Onder anderen mevrouw De Pater refereerde daaraan. Zij refereerde met name aan de taxi in een aantal steden. De aanbeveling die de SWOV doet over blootstelling en gevaarstelling neem ik mee; ik laat daar onafhankelijk onderzoek naar uitvoeren. Bij blootstelling denken we dan bijvoorbeeld aan de ontwikkeling in het aantal chauffeurskaarten en taxi's in relatie tot het reguliere verkeer. Dat kan ook van invloed zijn op de cijfers, want als het aantal ongevallen in z'n totaliteit ergens daalt, maar het aantal taxiongevallen daar licht stijgt, kan het in de combinatie van die effecten procentueel gezien een enorme toename lijken, terwijl het verkeer er in totaliteit niet onveilig, maar juist veiliger op is geworden. We moeten dus goed kijken naar wat de cijfers ons precies zeggen. We kunnen dus kijken naar de rijomstandigheden en de fysieke omgeving.

Mevrouw De Pater vroeg ook of we naar rijgedrag kunnen kijken. Ik denk dat dat lastig te achterhalen is, maar we zullen in ieder geval aan de SWOV vragen of ze daar wat mee kunnen. Dat is wat ik op dit punt tegen mevrouw De Pater kan zeggen.

Een concreet verzoek van de heer Laçin was om meer inzicht te krijgen.

Kunnen we bij een ongeval verplicht registreren voor wie en waar iemand rijdt? De verplichte registratie bij ongevallen lijkt lastig en valt buiten mijn portefeuille, maar ik ben wel bereid om te bespreken wat de mogelijkheden zouden zijn, in de vorm van een tijdelijke of pilotachtige setting specifiek voor die plekken waar we ons zorgen over maken. Het zou namelijk ook heel veel administratieve lasten kunnen betekenen. Daarom wil je het echt daar doen waar je denkt dat je dat extra beeld nodig hebt. Als je dat beeld hebt, hoef je het misschien niet continu te doen. Het ligt buiten mijn portefeuille, maar ik ga erover in gesprek met de Minister van JenV om te kijken wat we eraan kunnen doen. We willen met elkaar beter inzicht krijgen in waar het nou precies aan ligt. Daarover zal ik u uiteraard zo snel mogelijk berichten.

De heer Laçin vroeg ook waarom we Uber niet net zo behandelen als een taxibedrijf, net zoals men in andere landen doet. De uitspraak van het Europees Hof, die natuurlijk voor alle Europese lidstaten geldt, waar de heer Laçin op doelt, ging over de vraag of de diensten die Uber aanbiedt, beschouwd moeten worden als een informatiedienst of als een vervoerdienst. Daarvan heeft het Hof gezegd: het is een vervoerdienst. Het is dus geen informatiedienst. We moeten Uber dus ook reguleren als een vervoerdienst. Dat doen we in Nederland ook. Uber valt gewoon onder alle regelgeving die wij op nationaal niveau ook voor andere taxibedrijven laten gelden.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, want volgens mij klopt dit niet helemaal. Volgens mij is het in Nederland zo dat de taxichauffeurs die voor Uber rijden, wel gewoon aangemerkt worden als taxichauffeur. Dat is ook logisch. Maar het bedrijf Uber wordt niet aangemerkt als taxi- of vervoerbedrijf maar als platformbedrijf, zoals de heer Ziengs ook zei. Dat heeft consequenties voor hoe je een Uber aan kan pakken in vergelijking met een TCA of een RTC of noem maar op. Volgens mij zit daarin een heel groot verschil. Dat is althans wel de informatie die ik vanuit de sector zelf heb gekregen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er zijn landelijke regels van toepassing op al het taxivervoer. Dat heb ik ook al een paar keer in brieven aangegeven. Kijk bijvoorbeeld naar de

eisen die gesteld worden aan de chauffeur. Dat zijn landelijke eisen. Men moet hebben: een rijbewijs, vakbekwaamheid, praktijk- en theorie-examen, vog, geneeskundige verklaring. Die eisen gelden voor al het taxivervoer, dus ook voor Uber. Er worden ook eisen gesteld aan de ondernemer om een taxivergunning te krijgen, zoals een verklaring omtrent gedrag. Die gelden ook voor allen. Er worden eisen gesteld aan het taxivoertuig: keuringseisen, toelatingskeuring, blauw kenteken, jaarlijkse apk-taxi, boordcomputer, handhaving rij- en rusttijden, taximeter. Die gelden voor alle bedrijven. Overige vereisten: tarief, maximumtarief, taxi-informatiekaart, aanbieding van de ritbon, klachtenregeling, aansluiting bij onafhankelijke geschilleninstantie. Die gelden ook landelijk voor iedereen die een taxidienst aanbiedt. Dus die eisen zijn echt voor iedereen hetzelfde.

Het verschil zit in de gemeentelijke regels die van toepassing zijn op de standplaats versus het oppikken op straat. Er waren natuurlijk ook al verschillen tussen de taxi's die op zo'n standplaats stonden – daar werden extra eisen aan gesteld – en de taxi's die daar niet stonden. Die laatste taxi's hebben nu een grote vlucht genomen. Dat is waar. Maar een deel van de eisen die aan taxicentrales wordt gesteld, zoals het makkelijk kunnen indienen van een klacht, is ook aanwezig in die app. Er wordt dus materieel hetzelfde geëist, namelijk dat je als klant heel makkelijk en snel een klacht moet kunnen indienen – mocht je een klacht hebben, want we hopen natuurlijk allemaal net als de heer Öztürk dat de ervaringen allemaal positief zijn. Dat zijn ze heel vaak ook, want de ritten die hij beschrijft, zijn natuurlijk ook goed geregeld: hoe fijn is het dat er iemand is die je naar huis brengt als je 's avonds uit bent geweest? In de apps kun je gewoon meteen je chauffeur raten. De chauffeur kan jou als klant ook raten overigens. Dat is ook wel een mooie ervaring. Dat kan bij een taxi die op een standplaats staat niet standaard. Daarom is er dan de verplichting voor een loket of voor een andere manier waarop je dat ook daar makkelijk kunt doen, ter bescherming van de klant. Maar al die andere landelijke regels gelden dus voor al het taxivervoer.

De voorzitter:

Er is een vervolgvraag van de heer Laçin. Alle leden hebben overigens ook in deze ronde vier vragen.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij gelden heel veel van de aspecten die de Staatssecretaris noemt voor de chauffeur en niet voor het bedrijf Uber. Ik kan een aantal verschillen opnoemen. Uber heeft geen taximeters en geen daklicht. Ze kunnen makkelijker onderhandelen over de prijs. Dat zijn allemaal verschillen tussen TTO's en Uber. Er zijn wel degelijk verschillen waarmee die oneerlijke concurrentie wordt bevorderd. We hebben heel veel verhalen van taxichauffeurs gekregen. Ze worden bijvoorbeeld op Schiphol ook heel anders benaderd qua handhaving. Er zijn echt hele concrete verschillen. Wij wisselen dit continu met de Staatssecretaris, maar ik heb het idee dat we geen stap verder komen in deze discussie. Ik zeg dat er wel verschillen zijn; de Staatssecretaris zegt dat die er niet zijn. Ik noem er hier een aantal. Ik wil echt dat we Uber, als bedrijf en in de eisen die we stellen, net zo behandelen als hoe we andere bedrijven behandelen. Dat gebeurt nu niet.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kan het niet anders maken dan wat ik de heer Laçin net heb gezegd. De regelgeving die toeziet op de kwaliteit van het taxivervoer is uiteindelijk bepalend voor de vraag of er een gelijk speelveld is. Of het speelveld eerlijk is, wordt bepaald door of je dezelfde kwaliteitseisen stelt aan het taxivervoer. Op alle punten die ik net heb genoemd – rijbewijs, vakbekwaamheid, geneeskundige verklaring, een blauw kenteken, een jaarlijkse

apk van de taxi, boordcomputer in de taxi – gelden voor iedereen in gelijke mate. Dat je een afspraak mag maken over de prijs, is bij Uber standaard onderdeel van de onderhandeling met de klant. Bij andere taxibedrijven is dat een minder vast onderdeel van het aanbod dat zij doen aan de klanten. Maar dat betreft de manier waarop het taxibedrijf een aanbod doet. Het is geen kwaliteitseis die gesteld wordt door de overheid. De regelgeving voor de kwaliteit van het taxivervoer geldt dus voor iedereen, langs de lijnen die ik net heb geschetst. Dat er een verschil is in het aanbod, is natuurlijk zo.

De voorzitter:

De heer Öztürk heeft hier volgens mij ook een vraag over. Heb ik dat goed gezien?

De heer **Öztürk** (DENK):

Ja, maar ik krijg niet echt een antwoord, net als de heer Laçin. De heer Laçin is met name bezig om het bedrijf Uber als taxibedrijf te laten fungeren. U gaat daar niet op in. U bent continu bezig met de chauffeur en de auto, maar het gaat ook om het bedrijf Uber zelf. Op het moment dat het bedrijf Uber voordelen geniet, is er geen gelijk speelveld met de gewone taxichauffeurs. Neemt u dus ook een keer het bedrijf Uber mee en maak een vergelijking met de taxibedrijven, om te zien of dat speelveld gelijk is.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dan komen we eigenlijk op een ander speelveld en zou ik van de heer Laçin en u wel willen weten wat specifiek de voordelen van het bedrijf Uber zijn waarvan u zegt: daardoor ontstaat er een ongelijk speelveld. Het feit dat verschillende bedrijven verschillende concepten aanbieden is onderdeel van marktwerking. Je wil alleen niet dat er oneerlijke concurrentie plaatsvindt, of dat er concurrentie plaatsvindt op bijvoorbeeld veiligheid of kwaliteit. Het voorkómen van concurrentie op basis van veiligheid en kwaliteit wordt gewaarborgd door de regelgeving voor de kwaliteit van het taxivervoer, die voor iedereen geldt. Dat sommige bedrijven misschien lagere overheadkosten hebben dan andere, zie je op allerlei plaatsen en in allerlei markten. Het is onderdeel van het spel op de markt. Efficiënte bedrijven kunnen dus lagere prijzen aanbieden dan bedrijven die minder efficiënt zijn. Er mag geen oneerlijke concurrentie plaatsvinden. Er mag niet geconcurrereerd worden op de kwaliteit van het taxivervoer. Daarom gelden die kwaliteitseisen voor iedereen in gelijke mate.

De heer **Öztürk** (DENK):

We weten dat Starbucks, Uber en ook Shell een ander belastingtarief hebben dan de gewone taxichauffeur die een bedrijf heeft. Op het moment dat u Uber als een platform ziet en niet als een taxibedrijf, en u het ook niet belasting laat betalen als een gewoon taxibedrijf, komen de winsten op een andere plek terecht. Er worden rulings afgesproken alsof het een platform is. Vervolgens betalen ze een heel ander tarief. Daardoor kunnen ze dus concurrerend zijn ten opzichte van taxichauffeurs en maken ze de taxibranche kapot.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Als daar uw zorg zit, dan voert u het gesprek met de verkeerde bewindspersoon. Ik ga niet over de fiscale afspraken met bedrijven. Ik kan dus ook niet beoordelen of het waar is wat u zegt en of dat wat u zegt van invloed is. Ik zorg ervoor dat er geen concurrentie plaatsvindt op basis van kwaliteitseisen, want die kwaliteitseisen stellen we aan iedereen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag op dit punt. Zie ik dat goed?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In hetzelfde blokje, maar eigenlijk op het vorige punt, namelijk de ILT, als dat nog mag. Wij hebben onze zorgen uitgesproken over het feit dat de ILT een extra taak krijgt. De handhaving op taxi's wordt verzwakt. Dat vinden wij belangrijk. Maar ondertussen neemt het budget voor de ILT af. De Staatssecretaris reageerde daarop door te zeggen dat het niet het geval is. Ik heb de begroting voor mijn neus en zie dat dit wel het geval is. Zonder nu een begrotingsdiscussie te hebben, denk ik dat het wel goed zou zijn als de Staatssecretaris aan de Kamer helderheid verschaft over de budgetten voor de ILT en de verzwaaring van de taken. We zien op een aantal beleidsdossiers dat de ILT steeds meer op het bordje krijgt en minder geld krijgt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We gaan het specifieke debat hierover uiteraard voeren bij de begroting. Ik heb gezegd dat de ILT er extra geld bij krijgt. Dat is bij de Voorjaarsnota geregeld. Daarnaast is er een brede reeks van de ILT, maar dit kabinet heeft er in ieder geval voor gekozen om boven op het basispad nu extra geld ter beschikking te stellen. Dat heb ik aan mevrouw Kröger willen aangeven. We hebben juist het debat met elkaar gevoerd over de vraag of er voldoende middelen zijn. De Minister en ik hebben toen in eerste instantie aangegeven dat we daarover met de ILT in gesprek gaan. Er is natuurlijk een basispad in financiering voor de ILT beschikbaar. We hebben gezegd dat we zien dat dat knelt, en bij de Voorjaarsnota zijn er extra middelen gekomen. Mevrouw Kröger vraagt zich af of dat voldoende is voor het totale takenpakket van de ILT. Bij de begroting zullen we daar met elkaar het debat over voeren. In ieder geval zijn de extra middelen die boven op dat basispad beschikbaar zijn gekomen bij de Voorjaarsnota nu bekend, neem ik aan. Voor een deel worden ze ook ingezet op de intensivering van zowel deskhandhaving alsook straathandhaving. Dat heb ik willen aangeven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er zijn extra middelen bij de Voorjaarsnota toegevoegd. Alleen krijgt het ILT ... Volgend jaar hebben ze minder te besteden; laat ik het dan zo formuleren. Ze hebben volgend jaar minder te besteden dan ze afgelopen jaar te besteden hadden. Dat is dus minder, maar er komen wel taken bij. Het lijkt mij dat het dan toch blijft knellen. De Staatssecretaris weet dat er in de commissie brede zorgen zijn over de capaciteit van de ILT. Als er kennelijk gesprekken gevoerd zijn met de ILT over dat het niet zou knellen, zou ik haar heel graag uitnodigen om de Kamer daar toch wat informatie over te geven voor het debat. Ik denk dat dat het debat bij de begroting vergemakkelijkt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Wij hebben een continu gesprek met de ILT over de taken en of zij van mening zijn dat zij voldoende middelen hebben om de taken uit te voeren. We hebben de afspraak met de ILT dat wanneer er zich echte knelpunten voordoen, zij zich bij ons melden. We hebben dat gesprek met de ILT gehad in de aanloop naar het opstellen van onder andere de Voorjaarsnota. De conclusie daaruit is dat er extra geld beschikbaar werd gesteld voor de ILT. Dat komt inderdaad boven op een basispad dat een afbouw kende. Mevrouw Kröger heeft de specifieke cijfers voor haar neus. Zij zal begrijpen dat ik die niet uit mijn hoofd ken over de hele begroting van lenW. Ik weet wel dat we bij de Voorjaarsnota hebben gezegd dat we zien dat er daar een knelpunt is en dat we extra middelen hebben ingebracht. Daarnaast voert de ILT risicogestuurd beleid. Dat is altijd een

afweging. De ILT is dus bezig om te kijken, met de middelen en de taken die ze hebben, hoe ze die middelen zo goed mogelijk inzetten.

De voorzitter:

Dan komen we bij het blokje sociale veiligheid. Hierna komt nog het blok data en daarna overig.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik had nog een paar vragen over de taxi. Kunnen de verzekeraars in hun premie onderscheid krijgen naar het gedrag? De Minister van Financiën is daarvoor verantwoordelijk. U voert met hem nog een schriftelijk overleg over de brief die hij voor het reces over de taxiverzekeringen stuurde, dus ik kan mij voorstellen dat u het daarbij betreft.

Er was nog een vraag van de heer Ziengs over de BCT-kaarten. Het is ook in andere sectoren gebruikelijk dat de kosten voor registratie van arbeids- en rusttijden door de sector zelf worden gedragen. Maar gezien het verleden van dit dossier ben ik bereid om voor de BCT-kaarten de vervanging eenmalig kosteloos ter beschikking te stellen. De heer Ziengs kent de problematiek. Daarmee is een bedrag van ruim 5 miljoen gemoeid. Ik ben de sector hiermee dan wel maximaal tegemoetgekomen. Er wordt ook onderzoek gedaan naar een opvolging van de BCT. Dat kost nog tijd, maar zoals ik in mijn brief van 3 juli heb aangegeven, verwacht ik dat de huidige BCT nog tot 2028 kan worden gebruikt. Dat waren de taxipunten.

Dan sociale veiligheid. Dat onderwerp is ook een vast en belangrijk onderdeel van ons debat en terecht, want veiligheid en veiligheidsbeleving voor zowel reizigers als het personeel in het ov zijn van groot belang. Ik merk continu bij de Kamer dat we met elkaar steeds zoeken naar: wat kunnen we nog meer doen en waar zitten aanknopingspunten? Dat doe ik ook met de partners in de sector. We werken met elkaar eigenlijk allemaal steeds dezelfde kant op. We hebben goede en ook heel concrete stappen gezet die we allemaal dagelijks zien als we met de trein reizen: het plaatsen van camera's, het sluiten van de ov-chipkaartpoortjes, niet meer contant betalen in bussen, het werken met de bodycams, extra inzet van veiligheids- en servicemedewerkers en het delen van informatie. Ook naar aanleiding van de motie van de PVV is in juli van dit jaar een regionale proef gestart met de sms- en app-alert, waarin reizigers anoniem kunnen aangeven dat er een probleem is met de sociale veiligheid. De organisaties beschouwen de samenwerking als succesvol en er is ook voortgang geboekt bij het realiseren van de ambities in de breedte van de samenwerking. We zijn er nog niet. Daarom willen we de aanpak doorzetten. Dat was ook een vraag van mevrouw De Pater: gaan we dat borgen, gaan we dat doorzetten? Ja, uiteraard. We willen dat bestendigen in een convenant. Met dat convenant sociale veiligheid zorgen we ervoor dat de samenwerking binnen de sector gewaarborgd blijft en dat we al die acties borgen en blijven monitoren. We hopen dat eind 2019 af te sluiten. Ik kom in de eerste helft van 2020 met een brief over de stappen die we komend jaar gezamenlijk willen zetten. Ik heb net al iets gezegd over de proef met de sms-dienst. Die is nog geen drie maanden bezig. In de afgelopen periode kwamen er gemiddeld tien tot elf meldingen per week binnen, vooral in de avonduren. Daarvan was een kleine 40% een melding waarbij een serieuze opvolging nodig was, bijvoorbeeld de hoofdconductor informeren of het veiligheids- en serviceteam inschakelen. We kunnen nog niet echt conclusies trekken. De proef duurt tot het einde van dit jaar, 1 januari 2020, dus dat is nog niet zo heel erg lang. De resultaten worden geëvalueerd en we gaan dan kijken, zeker samen met de regionale vervoerders, of we het verder landelijk gaan uitrollen. Het was van het begin af aan al de bedoeling om na afloop van deze proef daar samen met de regionale vervoerders verder in op te trekken. Reizigers laten in ieder geval weten dat zij het een welkome

aanvulling vinden. Dat vind ik ook een belangrijke factor. Het is natuurlijk ook het gevoel van veiligheid naast het objectieve aantal incidenten. Dan mogelijkheden tot uitwisseling van gegevens tussen vervoerders bij een reisverbod. Op trajecten waar verschillende vervoerders reizen, kunnen vervoerders samenwerken en afspraken maken om te voorkomen – die situatie werd net geschetst – dat een persoon met een reisverbod via een andere modaliteit of vervoerder op hetzelfde traject rijdt. We hebben ook al eerder met elkaar gewisseld dat elk verbod aan een aantal juridische randvoorwaarden moet voldoen en proportioneel moet zijn. Op dit moment werken we samen met de vervoerders aan een uniform format waarbij informatie over opgelegde verblijfsverboden gedeeld zou kunnen worden tussen boa's en vervoerders die op hetzelfde station halteren. De ontwikkeling van dat format is nu in de afrondende fase. Wanneer het gaat over de uitwisseling van gegevens, moet natuurlijk ook de Autoriteit Persoonsgegevens daar een oordeel over geven. Voor de uitbreiding van de mogelijkheden van uitwisseling van gegevens heb ik de directeur van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid gevraagd om dit proces te begeleiden. Het CCV is inmiddels al gestart en heeft ook contact met de vervoerders. Zij hebben ook op andere terreinen ervaring hiermee. De bevindingen worden dit najaar gepresenteerd door het CCV. Aan de hand daarvan zal ik beoordelen of de methodiek een antwoord biedt op de vraag naar één landelijk data-analysesysteem. Ik heb een keer een werkbezoek gebracht aan Rotterdam rondom sociale veiligheid, waar metro, tram, bus en trein echt bij elkaar komen. Je ziet dat er in zo'n ochtendberaad heel goed overleg is tussen alle partijen en dat men zijn pappenheimers heel erg goed kent. Want de mensen die het zo bont hebben gemaakt dat er inmiddels sprake is van een vervoersverbod, zijn natuurlijk bekend bij de mensen die in de handhaving werken en worden dus ook gesignaleerd. De vervoerders alerteren elkaar ook op mensen waarvoor extra aandacht op z'n plaats is. Over de rest zal ik u nader informeren.

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

Er gaan wat dingen langs elkaar. Ik ken een beetje het standpunt van de Staatssecretaris over het vervoersverbod. Zij probeert er nu ook een beetje ontwijkend op te antwoorden. Van het vervoersverbod zoals wij dat in de motie hebben vastgelegd, is het de bedoeling dat een vervoerder een verbod kan opleggen dat geldt voor de hele concessie. De Staatssecretaris haakt aan op het uitwisselen van gegevens, maar daar hebben wij geen behoefte aan. Wij hebben er behoefte aan dat de ov-bedrijven direct door kunnen pakken als iemand agressie gebruikt in het openbaar vervoer. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat het vervoersverbod verder zou moeten reiken dan slechts één lijn en voor een hele concessie zou moeten gelden?

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

Vervoerders zijn op basis van de wetgeving, onder andere de Wp 2000, bevoegd om op basis van hun veiligheidsanalyse een reisverbod op te leggen voor hun trajectenmodaliteit. Maar het blijft ook zo dat die vervoerders ervoor moeten zorgen dat er wel aan een aantal juridische randvoorwaarden wordt voldaan. Dat lost bovendien niet het probleem op dat we al eerder met elkaar bespraken, namelijk dat iemand die overlast veroorzaakt, dan overstapt naar een andere modaliteit. Vervoerders kunnen dus heel veel doen, maar zij moeten wel altijd kunnen beargumenteren dat wat zij doen proportioneel is. Daarnaast is er de vraag van substitutie, waar we met elkaar van hebben gezegd: laten we daar eens naar kijken. Ik heb u net uitgelegd hoe wij daarmee aan de slag zijn, onder andere met het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid.

De voorzitter:

Ik stel voor dat wij even schorsen voor de regeling, want een aantal leden van ons moet daarnaartoe. We zitten iets ruimer in de tijd, maar ik hoop wel dat de leden snel na de punten weer terug zijn, zodat we verder kunnen vergaderen.

De vergadering wordt van 14.41 uur tot 15.04 uur geschorst.

De voorzitter:

De regeling is voorbij en de meeste leden zijn hier weer aanwezig. Ik stel voor om door te gaan met de vergadering. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Over het boekverbod in het ov en over de sociale veiligheid heeft u natuurlijk allemaal een aantal opmerkingen gemaakt. Daar is nu een plenair debat over bezig. Ik zou het eigenlijk daarbij willen laten. Er zal ook een stemming plaatsvinden over een aantal moties. Dan wordt dat debat in de hele breedte daar in z'n totaliteit gevoerd.

Ik ga verder met het onderwerp data, dat ook voor velen van u een aandachtspunt was. Het is een breed gedeelde wens, ook van mij, dat gegevens over reizigersstromen zo veel mogelijk vrij toegankelijk en snel beschikbaar zijn. Velen van u hebben gerefereerd aan MaaS als een wenkend perspectief, waarbij het kunnen benutten, het eigendom, de transparantie en de beschikbaarheid van die data heel cruciaal worden. Velen van u hebben dat onder de aandacht gebracht.

De voorzitter:

Staatssecretaris, voordat u verdergaat. De heer Van Aalst was net iets later binnen. Hij heeft uw laatste slotopmerkingen over sociale veiligheid gemist en heeft daar, geloof ik, wel een vraag over.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker. Ik vind het erg zonde, want ik begrijp dat de Staatssecretaris niet gaat antwoorden op de vragen rondom het boekverbod, het van alles af wil laten hangen en wil wachten. Daar kan de PVV niet mee akkoord gaan. Dit heeft te maken met sociale veiligheid. Het staat twee keer per jaar op de agenda. We hebben het er nú over. Ik wil nú praten over sociale veiligheid. Daar hoort het boekverbod bij, daar hoort de veiligheid van het openbaar vervoer bij, dus ik accepteer niet dat de Staatssecretaris nu zegt: dat schuif ik maar even op de lange baan en dat laten we aan Binnenlandse Zaken over. We hebben vanochtend in het plenaire debat gezien dat de Minister van Binnenlandse Zaken er geen kaas van heeft gegeten en andere standpunten inneemt dan onze Staatssecretaris. Dus voorzitter, we moeten het er nu over hebben.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zal uiteraard in overleg gaan met de Minister over wat er uit dat debat is gekomen en welke eventuele vraagstukken dat met zich meebrengt op de overlap tussen haar portefeuille en die van mij. Ik zal in dat overleg zeker ook de punten meenemen die hier door de leden naar voren zijn gebracht. Maar u kunt van mij niet vragen dat ik precies weet wat de Minister in een andere zaal heeft gezegd op het moment dat ik hier met u in debat ben. Ik zou misverstanden op dat punt willen voorkomen. Dit debat heeft daar plaatsgevonden. Alles wat u wilde inbrengen op dat punt zal zeker door uw fractie daar zijn ingebracht.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb allerlei vragen gesteld. Volgens mij spreekt deze regering met één mond, dus ik zie geen enkel probleem waarom die vragen vandaag niet

beantwoord kunnen worden. Sterker nog, ik snap best dat de Staatssecretaris het nog even wil verifiëren met haar Minister. Ik stel voor dat we even een halfuurtje schorsen. Dan is de Staatssecretaris weer op de hoogte van wat daar vanochtend besproken is. Vooral nu ook de fractie van D66 afstand neemt van het boerkaverbod wordt de discussie des te interessanter.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het staat formeel niet eens op de agenda, dus laten we met elkaar hier datgene doen wat reëel is. Er is een plenair debat. Juist omdat de regering met één mond spreekt, gaan we niet in een ander AO letterlijk gelijktijdig hetzelfde debat nog een keer met elkaar voeren. Dat weet de heer Van Aalst ook. Het boerkaverbod is een breed verbod en heeft betrekking op allerlei sectoren. Er zullen uit dat debat zeker punten naar voren komen die vervolgens ook vragen opleveren voor het openbaar vervoer. Ik zal dan zeker met haar daarover in gesprek gaan. We hebben er ook nog alle gelegenheid voor om daar met uw Kamer over in gesprek te gaan. Het lijkt me gewoon niet verstandig om, gelijktijdig met een debat dat in de plenaire zaal loopt, dit debat hier te voeren terwijl het niet op de agenda staat.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, er staat een brief over voortgang sociale veiligheid van medio 2019, van 16 juli, op de agenda, maar daar staat niks in over dit punt. Strikt formeel staat het dus niet op de agenda. Ik heb alle ruimte geboden aan u als leden om daar vragen over te kunnen stellen. Ik heb tegelijkertijd als voorzitter aangegeven dat het aan de Staatssecretaris is hoe zij daar verder mee omgaat. Wellicht kunt u hier een punt van maken in de procedurevergadering, maar in dit debat is het verder niet meer aan de orde. Het spijt me dat dat u niet gerieft, maar zo zit het wel in elkaar.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind het heel bijzonder. Als we twee keer per jaar een overleg hebben over ov, taxi en sociale veiligheid, dan gaat het over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. In elk overleg komen een aantal dingen voorbij die over sociale veiligheid gaan. Als we dan zo pietluttig gaan doen wat er nu exact in die brief staat ... Dit speelt gewoon onder de ov-bedrijven. Dit is een acuut probleem dat nu speelt. Ik hoor de Staatssecretaris hier zeggen: ik ga overleggen met mijn collega en we komen er over een halfjaar weer op terug. Dit is echt onbestaanbaar. Ik begrijp dit niet. Ik snap ook niet dat we als commissie niet gewoon zeggen: jongens, kom op, dit gaat over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. We hebben er allemaal onze mond van vol, maar we mogen het er vandaag niet over hebben. Ik begrijp het echt niet, voorzitter. Echt niet.

De voorzitter:

Het staat u natuurlijk vrij om in de eerstvolgende procedurevergadering onmiddellijk een debat daarover aan te vragen. Dan kan de Staatssecretaris daar mogelijk op korte termijn op ingaan op het moment dat u daar voldoende steun voor heeft. Dus ik ga door met deze vergadering en ik geef het woord aan de Staatssecretaris over haar derde blok, data.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ter geruststelling van de heer Van Aalst: de punten die door de leden zijn gemaakt, zal ik zeker meenemen in het gesprek dat ik met mijn collega heb. Maar ik vind het wel goed om eerst kennis te nemen van wat zij in het plenaire debat op dit punt heeft gezegd. We zullen er zeker nog met elkaar over komen te spreken. Dan ga ik door naar data. We zien MaaS allemaal als een mooie manier, als een onderdeel van de oplossing voor een aantal van de punten die

onder andere door de SP zijn genoemd. Hebben we straks nog wel dat openbaar vervoer overal? We spreken met enige regelmaat over het belang van open, transparante en toegankelijke data voor nieuwe innovatieve diensten. De rondetafel die de Kamer zelf hierover heeft georganiseerd, heeft daar extra duidelijkheid over gegeven.

Meneer Ziengs vroeg naar de samenwerking met Translink en het CBS. Hij vroeg ook of er niet een echt onafhankelijke partij, een trusted third party, moet komen en hoe we dit verder onafhankelijk gaan inrichten, juist gezien het grote belang. Binnen het kader van het NOVB wordt hard gewerkt aan het verder openbaar beschikbaar maken van de gegevens uit de ov-chipkaart in de informatiehuishouding. Inderdaad wordt ook met het CBS samenwerking gezocht. In de tweede helft van 2019, dus nu zo ongeveer, wordt die informatiehuishouding geëvalueerd. Mocht blijken dat de informatiehuishouding zoals die nu is niet tot de gewenste resultaten kan of zal leiden, dan kom ik ook met wetgeving. Als het bestaande kader niet ruim genoeg is, kijk ik hoe ik dat kan verruimen. En als het bestaande wettelijke kader voldoende ruimte biedt maar door de vervoerders niet wordt gebruikt, dan bekijken we of we een verplichting kunnen opleggen. We zullen steeds alles ook toetsen aan de privacywetgeving, dus er is steeds een kader waarbinnen we moeten spelen. Parallel aan de evaluatie van de informatiehuishouding werken we ook dit soort opties uit, zodat er geen tijd verloren gaat. We kijken ook naar de betrokkenheid van het CBS en de mogelijkheid van de instelling van een trusted third party in het ov-domein. Ik zal u begin volgend jaar hierover informeren. Er wordt aan gewerkt.

Mevrouw Kröger vroeg hoe het op dit moment in de praktijk loopt met de informatieaanvragen. In het begin duurde dat heel erg lang. De huidige doorlooptijd is twee tot zes maanden, maar de verwachting van Translink is dat na verdere optimalisatie de doorlooptijd van een gestandaardiseerde procedure twee tot acht weken is. Als het echt over heel complexe eenmalige of specifieke vraagstukken gaat, dan werkt dat automatische format niet. Dan kan het iets langer duren, maar daar gaan de partijen nu van uit.

De heer Ziengs vroeg of we bekend zijn met Tranzer. Jazeker, ik ken de Tranzer-app. Bij MaaS gaat het mij om de toegevoegde waarde voor de reiziger. MaaS is ook breder dan alleen het openbaar vervoer: ook deelfietsen, deelauto's. We kunnen ook zeggen dat dat ook allemaal bij het openbaar vervoer hoort, maar hoort er in ieder geval allemaal bij. De vormgeving van de technologie moet een afgeleide zijn. Dat is ook de reden waarom wij zeven MaaS-pilots uitvoeren. We houden de ontwikkeling nauwlettend in de gaten over de hele breedte van die MaaS-pilots. Wij sorteren nergens op voor.

Dat sluit ook aan op de vraag van onder anderen de heer Ziengs en D66 over het initiatief van de NS en de drie stadsvervoerders om een eigen MaaS-app te ontwikkelen. De stukken zijn nog niet definitief, maar ik volg die ontwikkeling met belangstelling. Ik ga ervan uit dat ook dit initiatief voldoet aan de uitgangspunten die gelden voor de zeven MaaS-pilots, zoals level playing field, samenwerking, data delen, samen leren et cetera. Het moet ook aan de privacywetgeving voldoen. Van wie is dan straks dat platform? Zorgen we ervoor dat dat echt volledig onafhankelijk en onder exact dezelfde voorwaarden voor iedereen beschikbaar is? En als het er is, bij wie moet dan uiteindelijk het eigendom van zo'n platform komen te liggen? Dat vind ik heel terechte vragen. We zullen het daar heel goed over moeten hebben met elkaar en ook met de partijen die het initiatief nemen om dit op te zetten. Ik begrijp wel dat het initiatief om dit te doen ook voortkomt uit de wens om snel iets op de Nederlandse markt beschikbaar te hebben om te voorkomen dat we straks voor dit soort initiatieven afhankelijk worden van partijen waar we helemaal geen grip op hebben. Denk aan allerlei andere grote data-aanbieders. Het gaat erom dat we in ieder geval een onafhankelijk platform ter beschikking hebben in

Nederland om te toetsen, maar die onafhankelijkheid moet absoluut gewaarborgd zijn. We zullen daar met elkaar scherp op moeten zijn. De vraag is dan ook: blijft het eigendom van de partijen die het nu opstarten? Dat is een van de vragen die de Kamer daarbij terecht stelt. Voorzitter. Dat waren mijn antwoorden, maar ik zie dat de heer Ziengs nog vragend kijkt.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is een vrij uitgebreid antwoord op een best wel lastige problematiek. Vandaar dat ik beide zaken benoemde in mijn vraagstelling. Hoe gaan we om met een publieke en een private partij en hoe gaan we dat oppikken? Ik noemde ook even de Wet markt en overheid. Ik heb daar nu niet direct een antwoord op gehad, maar ik begrijp dat de beantwoording over hoe daartegenaan gekeken wordt begin volgend jaar naar de Kamer komt. Ik zeg niet dat het per se dit of dat moet zijn. Het gaat mij erom, zoals ik ook in mijn inbreng zei, dat we geen situatie creëren waarin men selectief omgaat met data. Het moet echt een gelijk speelveld zijn voor iedereen. Het beeld dat ik nu iedere keer heb, is dat het nog weleens kan verschillen. Maar ik begrijp van de Staatssecretaris dat die zevenmaandspilots daar duidelijkheid over moeten bieden en dat we dat in de evaluatie van volgend voorjaar tegemoet kunnen zien als Kamer.

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

Om het helemaal samen te vatten, het volgende. We zitten midden in een ontwikkeling en we doen allerlei pilots omdat we in de praktijk willen zien wat wel en niet werkt. Maar de basisgedachte hierachter is dat we allemaal zien dat MaaS een heel grote oplossing kan zijn, maar ook totaal afhankelijk is van de data. Als je het maximale uit de markt wilt halen, wil je er ook voor zorgen dat die data voor zo veel mogelijk partijen beschikbaar zijn op gelijke voorwaarden om de voordelen voor de reiziger er maximaal uit te kunnen halen. We doen pilots om te zien wat dat betekent voor de inrichting van de informatiestructuur om dat te realiseren. We doen die pilots om ervaring op te doen. We zullen ook met de Kamer in gesprek gaan over de ontwikkeling naar MaaS. We willen die potentie uiteindelijk allemaal benutten. We zien ook allemaal de kaders waarin dat moet gebeuren. Markt en overheid vormen een van de kaders. Privacywetgeving is een van de kaders. Mededingingswetgeving is een van de kaders. Ik noem nog transparantie. Tussen al die kaders moeten we zorgen dat we dit goed vormgeven. Ik vind het mooi dat we hier actief mee aan de slag zijn. Ik vind het ook heel mooi dat allerlei partijen iets willen opzetten omdat zij ook graag willen bijdragen aan die ontwikkeling en de versnelling ervan. Laten we met elkaar die ervaringen opdoen en dan met elkaar bepalen hoe we het verder willen inrichten.

Voorzitter. Dan de ov-chipkaart. In generieke zin hebben we aangekondigd dat we aan de slag gaan met een opvolger van de ov-chipkaart. Nogmaals en ter verduidelijking, dat wil niet zeggen dat het kaartje an sich per se verdwijnt, maar wel dat er ook andere mogelijkheden komen. Doordat er andere mogelijkheden komen, zullen misschien wel minder mensen kiezen voor het plastic kaartje.

Dat maakt de problematiek die de heer Ziengs schetst over de levensduur van de ov-chipkaart van maximaal vijf jaar, kleiner. Waarom is dat vijf jaar? Dat komt omdat het gebruikte materiaal een beperkte levensduur heeft en door slijtage de werking op een gegeven moment niet meer goed te garanderen is. Ook bij bankpassen is dit het geval. Er is dus gewoon een praktische reden voor die beperkte levensduur. Een tweede reden is de beveiliging. De ov-chipkaart is beveiligd met softwarematig ondersteunde beveiligingssleutels en ook die moeten een keer in de zo veel tijd worden geüpdatet. Er is dus een beveiligingsreden en een praktische reden. Daarnaast werken we dus aan alternatieven voor het kaartje. Daardoor zijn we straks voor een deel van die problematiek af. Als je met

je telefoon of je bankpas betaalt, dan gaat het allemaal in een keer mee. Dat zou de problematiek kunnen verkleinen.

De voorzitter:

Daar is een vervolgvraag over van de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Wat de Staatssecretaris in haar beantwoording zegt, is mij bekend. Er is een bepaalde technische levensduur, maar het kaartje van iemand die maar twee keer in de zo veel tijd met de trein rijdt, blijft gewoon intact. Toch komt diegene erachter dat hij na vijf jaar wel een nieuwe moet aanschaffen. Daar was mijn vraag op gericht. Uit de stukken begreep ik dat we dat ding gaan uitfasen. Waarom kan dat ding niet gewoon in gebruik blijven tot-ie echt stuk is? Dat staat dan nog los van de chip die geüpgraded moet worden, al stel ik daar ook mijn vraagtekens bij. Maar zo hoeven mensen die aanschaf niet te doen en de bijbehorende administratieve rompslomp ook niet meer. Daar ging het mij om.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Ziengs koppelt het nu aan de uitfasering van het huidige kaartje. Hij vraagt of het in die context misschien een optie is om op een gegeven moment die termijn los te laten. Ik kan niet beoordelen wat voor consequenties dat allemaal zou hebben en of dat haalbaar is. We hebben binnenkort een overleg in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, het NOVB. Dat was eerst uitgesteld. Dat is ook meteen een reactie op mevrouw De Pater die zei dat ze nog een brief mist. Dat komt dus omdat het overleg iets is uitgesteld. Ik wil deze vraag van de heer Ziengs best meenemen in dat overleg. Ik kan me wel voorstellen dat de beveiliging ook een cruciaal punt is voor het kunnen garanderen van de integriteit van de betalingen en dat je daar niet zomaar overheen kunt stappen. Maar ik neem de vraag mee of er anders mee kan worden omgegaan als we in een uitfaseringssituatie zitten. We zorgen dat we daarop terugkomen.

De heer Schonis (D66):

Als u dan toch nog naar dat ov-beraad gaat, heb ik ook nog wel een vraag die wellicht kan worden meegenomen. Als je een abonnement hebt als reiziger moet je een pasfoto op je ov-chipkaart zetten. Eens in de zo veel tijd kom je er anders uit te zien of wil je een nieuwe pasfoto laten maken, maar dan moet je de aanschaf weer opnieuw doen en moet je weer € 7,50 betalen. Dat is eigenlijk een beetje een boete voor goed gedrag, zou ik haast willen zeggen. Zou u dat ook mee kunnen nemen in dat overleg?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben heel uitgebreid gekeken naar deze problematiek. We zijn tot de conclusie gekomen dat je de kosten verschuift van de incidentele reizigers naar de mensen die altijd met het openbaar vervoer reizen als je dat doet. Voor hen ga je het dan nog duurder maken. We hebben toen allerlei modellen bekeken om die kosten anders te versleutelen, maar het blijft gewoon zo dat er kosten aan verbonden zijn. Als je dat doet, wentel je eigenlijk de kosten af op mensen die nog beter gedrag vertonen, namelijk altijd met het openbaar vervoer reizen. We hebben de Kamer toen ook over die keuze geïnformeerd en daarbij de argumentatie gegeven waarom we er niet toe over zijn gegaan.

In dit blokje was er ook nog een vraag van mevrouw De Pater over enkelvoudig in- en uitchecken. Wat betreft de timing heb ik al aangegeven waarom die brief er nog niet is. Bij de uitwerking kijken we inderdaad naar uitbreiding van enkelvoudig in- en uitchecken. Onder het oude systeem kon dit niet omdat de kosten aan hardware-aanpassingen die dat met zich mee zou brengen, totaal niet meer in verhouding waren met de groep reizigers waarvoor het nu nog een probleem is. We hebben wel gezegd

dat we, naast de app met locatiebepaling, in het nieuwe systeem blijven kijken of er andere mogelijkheden zijn voor enkelvoudig in- en uitchecken. Er is bijvoorbeeld de oplossing van het e-ticket op je mobiel of op papier. Daarbij is de barcode een sleutel om alle toegangspoortjes te openen. Bij zo'n e-ticket heb je er dus al niet meer mee te maken. Als we kijken waar het nu nog misgaat met het enkelvoudig in- en uitchecken, dan zien we dat dit vooral bij de incidentele reizigers is, want mensen die elke dag hetzelfde traject doen, weten het intussen wel en bij hen is het in hun patroon ingesleten. Maar juist incidentele reizigers zullen misschien vaker gebruikmaken van zo'n e-ticket en daarbij is het geen probleem. We hopen ook dat dit helpt. Maar zoals gezegd, in reactie op de motie-Von Martels blijf ik me inspannen. We spreken ook hierover in het NOVB, en daarna zal ik hier ook op terugkomen.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat incidentele reizigers misschien vaker gebruikmaken van zo'n e-ticket. Kan zij dat onderzoeken om te kijken of dat echt zo is? Want het zou een oplossing kunnen zijn, maar dan wil ik wel graag zien of er een causaal verband is.

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

Het is inderdaad meer een inschatting dat incidentele reizigers misschien niet altijd de ov-chipkaart gebruiken. Laten we eens in kaart brengen of het e-ticket veel gebruikt wordt door mensen die incidenteel reizen. Dan weten we of het voor die doelgroep al dan niet een oplossing is. Dat kunnen we meenemen.

Voorzitter. Dan kom ik bij het blokje overig. Dat gaat over de prijsstijgingen in het ov. Ik pak even een grafiekje erbij. Het CBS heeft de prijsontwikkeling van het ov en het autogebruik over de afgelopen tien jaar inzichtelijk gemaakt. We hebben allemaal het nieuwsbericht gelezen, maar als we nou eens kijken naar de grafiek van het ov ten opzichte van de auto, dan zien we dat volgens het CBS de tarieven van de bussen de afgelopen tien jaar iets meer gestegen zijn dan die van metro, tram en trein, maar dat grosso modo gesteld kan worden dat de prijsstijgingen van tram, metro en trein gelijk zijn met die van de auto. Als je dat grafiekje uit het rapport bekijkt, loopt het best wel redelijk met elkaar op. Een uitzondering is deze keer dat bussen en taxi's extra waren gestegen. Dat trok eigenlijk het hele ov-beeld ten opzichte van de auto verder naar boven. Dat lag dus vooral aan de prijsstijgingen bij bussen en taxi's. Wat betreft de taxi stelde ik de vraag: is dat wel echt zo? We hebben namelijk ook Uber. We hebben met elkaar ook veel discussie over de prijenslag op de taximarkt. Dan blijkt dat er gerekend wordt met de maximumtarieven die gerekend mogen worden. Het is de vraag of dat de tarieven zijn die mensen echt betalen. Dat is één kant.

We weten dat de btw-verhoging eenmalig een kleine reductie in de groei teweeg heeft gebracht – daar hebben we ook onderzoek naar laten doen – maar verder is de groei in het ov gewoon heel erg groot. De tarieven voor de bussen zijn een aangelegenheid van de provincies en de vervoersregio en hangen onder andere af van de kostenontwikkeling van lonen, energie en overige kosten, waaronder de inflatie. We bekijken natuurlijk met alle partijen in de ov-sector goed hoe die prijs zich blijft ontwikkelen. Ik zal zo meteen nog op een paar specifieke vragen van de heer Laçin en mevrouw Kröger terugkomen over witte vlekken en vervoersarmoede, maar ik zie dat de leden staan te popelen om een vraag te stellen over hetgeen ik nu al heb gezegd.

De **voorzitter**:

Ze wachten toch eventjes.

De heer **Öztürk** (DENK):
Dan wil ik wel effe een vraag stellen.

De **voorzitter**:
Dan geef ik heer Öztürk het woord.

De heer **Öztürk** (DENK):
De ambitie in het regeerakkoord is dat het openbaar vervoer in alle delen van Nederland een goed alternatief moet zijn voor de auto. Dan geeft u nu dus aan dat die ambitie van het regeerakkoord na tweeënhalf jaar niet is gelukt. Dat is dan de conclusie als je zegt: ja ... Wat gaat u doen? We hebben een begrotingsoverschot. We hebben geld zat. Wat gaat u doen om alsnog van het ov een alternatief te maken voor de taxi en de auto? Het punt is dus dat ik weinig ambitie zie. U zegt: ik kijk naar de grafiek en dan valt het best wel mee. Maar ik hoor niet van de Staatssecretaris: «Dit gaan we volgend jaar doen en hierop gaan we insteken. Dit is ambitie uit het regeerakkoord en die gaan we toch halen.»

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

Ik vond het eigenlijk wel mooi dat deze ambitie weer eens naar boven werd gehaald. We zien dat het ov enorme groeipercentages laat zien. Dat is namelijk het debat dat we gisteren onder andere hebben gehad. Met deze groei van de reizigers, redden we het dan eigenlijk wel met alle capaciteit die we op het spoor hebben? Daar hebben we ook regelmatig discussies over met elkaar. Ja, die ambitie is er zeker. We zien ook dat we eigenlijk het probleem hebben hoe we al die extra reizigers, die gelukkig kiezen voor het ov, voldoende zitplaatsen kunnen bieden. Daar wordt ontzettend hard aan gewerkt door alle concessiehouders en ProRail. Absoluut, dat ov moet in alle delen een goed alternatief zijn. Daarmee kom ik even op de gezamenlijke vraag van de heer Laçin en mevrouw Kröger. De heer Laçin zegt: als je het hebt over een reis van deur tot deur, dan heb je het ook over de aansluiting op de bus. Als je echt van A naar B wil, dan zijn ook die bussen een issue. Hij refereert daarbij aan witte vlekken in het ov en zegt: daar kom ik nog op terug. Dat vind ik inderdaad wel een punt om nog eens met elkaar over na te denken. Kijk, dat zijn de provincies en dat ben ik niet. Laten we daar helder over zijn, maar vanuit het hele stelsel is het wel interessant om te zien of daar echt sprake van is, ja of nee. Dat is volgens mij eigenlijk een beetje waar de heer Laçin op doelt en daar wil ik graag eens nader met hem over nadenken.

Dat linkt ook een beetje aan het punt van de vervoersarmoede. Kijk, de vervoersarmoede is eigenlijk onderdeel van de generieke armoede. Je bent niet alleen vervoersarm, maar je hebt ook een laag inkomen. Als je een laag inkomen hebt, kan dat ook betekenen dat je vervoersarmoede hebt. Maar als er nou echt witte vlekken zouden zijn, dan zou het wel zo kunnen zijn dat die vervoersarmoede zich in bepaalde gebieden nadrukkelijker voordoet dan in andere gebieden. Daarom had ik het ook even over de samenhang.

Nogmaals, ik vind dat we ook hier eerst moeten kijken of we er een beeld van kunnen krijgen. Voor het armoedebeleid is de Staatssecretaris van SZW verantwoordelijk. Mevrouw Kröger en ik hebben dat ook eerder gewisseld. Je ziet bijvoorbeeld dat er in een stad als Rotterdam-Zuid sprake is van vervoersarmoede als onderdeel van de generieke armoede-problematiek. De gemeente en de sociale dienst hebben dan eigenlijk de middelen in handen om daar een einde aan te maken of om die situatie te verbeteren. Maar volgens mij tekenen zich hier de contouren af van een samenhangend vraagstuk en ik zou er met de heer Laçin weleens over willen nadenken hoe we daar beter zicht op kunnen krijgen.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van mevrouw De Pater, want die was echt even eerder. Daarna komt mevrouw Kröger en dan de heer Laçin, ook al was het een antwoord op een vraag van de heer Laçin.
Mevrouw De Pater.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dank u wel. Begrijp ik nou goed dat de Staatssecretaris zegt dat zij een onderzoek wil gaan doen naar die witte vlekken voor vervoersarmoede? Zo ja, dan zou ik de Staatssecretaris willen vragen om ook eens te kijken naar het effect van milieuzones op vervoersarmoede, want wij krijgen signalen dat met name mensen met een wat oudere auto gedwongen worden afstand te doen van hun auto, bijvoorbeeld in de stad. Die auto hebben die mensen wel nodig om naar hun werk, hun familie of andere dingen te gaan. Vaak hebben zij niet het geld voor het ov of is er niet voldoende ov beschikbaar.

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

Voordat we nu meteen een heel onderzoek met van alles erop en eraan gaan optuigen, ik heb niet gezegd dat ik het onderzoek ga doen, maar wel dat ik hier de contouren zie van een samenhangend vraagstuk en dat ik daar graag eens met de heer Laçin en mevrouw Kröger over van gedachten wil wisselen. Ik wil graag weten waar ze dan precies op doelen, want voordat je het weet, hebben we hier van alles met elkaar gedefinieerd. Over dit vraagstuk ga ik ook graag in gesprek met mevrouw De Pater, omdat ik wil weten waar die signalen van haar vandaan komen en waar zij precies op doelt. Dan kijken we vervolgens verder, want kennis is altijd de basis voor verdere gedachteontwikkeling.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, het woord is aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij dat de Staatssecretaris hier op een of andere manier in wil duiken; het is nog even zoeken naar welke manier dat precies wordt. Het baart me wel zorgen, omdat juist die bussen ... De Staatssecretaris heeft helemaal gelijk als zij de cijfers van het CBS ontleedt, maar ik denk dat het juist gaat om de prijs van de bus, omdat de bus met name in krimpgebieden een vervoermiddel is waar heel veel mensen afhankelijk van zijn. Vervoersarmoede is niet alleen letterlijk geen geld hebben om een kaartje te kopen, maar ook je beperkt weten door een gebrek aan mobiliteit om mee te doen in de maatschappij. Dat bedoel ik met vervoersarmoede wanneer ik daarnaar vraag. Ik denk dat het interessant is om te kijken wat aan de ene kant de prijsontwikkeling en aan de andere kant de witte vlekken doet met de vervoersarmoede in die gebieden. Ik ben heel erg benieuwd waar de Staatssecretaris aan denkt als ze zegt: daar moeten we eens verder over nadenken.

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

Dat is precies waarom ik vind dat we dat wel even wat preciezer met elkaar moeten bespreken en definiëren. Daarom zei ik: laten we dat eens even met elkaar bespreken. We hadden het net uitgebreid over MaaS en dat kan natuurlijk ook weer perspectief bieden, waar traditionele dingen dat niet bieden. Waar ik gewoon wel helder over wil zijn, is: wanneer we dat met elkaar in beeld proberen te brengen, moeten we wel gewoon de verschillende verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid van de provincies versus die van het Rijk, goed met elkaar in de gaten houden. Ik kan niet beloven dat ik dingen kan oplossen waar ik niet over ga, om even heel kort door de bocht te zijn. Maar ik vind dat het in beeld hebben van de problematiek altijd een eerste stap is. Daarom ga ik

graag eens met u in overleg om te kijken hoe we de problematiek goed kunnen afbakenen.

De voorzitter:

Meneer Laçin, nog steeds een vraag?

De heer Laçin (SP):

Ik twijfel nu een beetje, omdat mijn vraag dezelfde strekking had als die van mevrouw Kröger. Maar inderdaad, die prijsstijging vindt juist plaats bij de bus en de taxi. En zoals mevrouw Kröger ook zegt, zijn heel veel mensen in heel veel regio's heel erg afhankelijk van die bussen. Laten we daarom inderdaad maar kijken hoe we dit in kaart kunnen brengen en het een stap verder kunnen brengen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter, volgens mij zijn we het met elkaar eens.

De voorzitter:

Er is toch nog een aanvullende vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Misschien toch maar om die verkenning al een heel klein beetje vorm te geven. Het gaat enerzijds letterlijk om de witte vlekken, maar het raakt ook aan de effecten van die prijsstijgingen. Ik zou graag zien dat de Staatssecretaris dat bevestigt. We moeten onderkennen, met alle mitsen en maren van dien met betrekking tot de CBS-cijfers, dat het toch wel heel erg zorgelijk is dat de prijzen van de bus stijgen. Wat zijn de indicaties daarvoor? Ik vraag dat, ook al zegt de Minister dat het niet haar verantwoordelijk is, maar die van de vervoersautoriteiten et cetera.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is precies waarom ik denk dat we niet nu hier plenair de afbakening van het onderzoek moeten gaan doen. Ook de provincies die verantwoordelijk zijn voor die concessies, zullen deze cijfers hebben gezien. Zij nemen ook hun verantwoordelijkheid daarin en het is ook primair hun eigen verantwoordelijkheid. Maar we signaleren hier iets met elkaar! En dat is waar ik nu liever mee afsluit, dan dat ik er nu gelijk dingen in meeneem of uitsluit. Laten we er nu eens goed met elkaar naar kijken. Ik wil het ook graag met het NOVB en met de concessiehouders bespreken om zo met elkaar tot iets te komen waarvan we denken: hier hebben we gezamenlijk baat bij. Alle partijen die er een rol bij spelen, kunnen er dan ook bij betrokken zijn. Vandaar dat ik nu nog even niet verder doorga over hoe we het precies gaan afbakenen, maar ik zeg dus op dit moment nergens specifiek ja of nee tegen. Laten we even kijken hoe we die afbakening logisch houden.

Voorzitter. Er was een vraag over graffiti op treinen. Hier staat: ik ben me bewust van het probleem veroorzaakt door graffiti. Ik zal u eerlijk zeggen dat ik dat eigenlijk nog niet zo was, totdat mevrouw De Pater dat aan de orde stelde. Ik was dat natuurlijk al wel in algemene zin, maar ik was me er niet van bewust dat dat nu heel specifiek zo speelde. De personen die zich hieraan schuldig maken, zijn natuurlijk gewoon in overtreding. Verder ondervindt de NS hier financiële schade van. Mevrouw De Pater zegt dat de dienstregeling erdoor verstoord kan worden en dat is natuurlijk al helemaal iets dat we niet met elkaar moeten willen. De NS pakt dit op en is hiervoor in 2019 ook een programma gestart. Daarnaast is het ook de verantwoordelijkheid van politie, justitie en OM om overtreeders op te sporen en te vervolgen. Ze zijn er met elkaar mee aan de slag gegaan, maar ik begrijp dat mevrouw De Pater daar op een gegeven moment ook iets over terug zou willen horen. Levert die aanpak bijvoorbeeld wel

voldoende op? Zij heeft een aantal suggesties gedaan, waar we misschien naar zullen kijken, en ik zal daarover ook in gesprek gaan met de NS. Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen beantwoord heb.

De voorzitter:

Dan komen we nu toe aan de tweede termijn van de Kamer. Ik geef de leden elk anderhalve minuut voor hun inbreng in tweede termijn. Als eerste krijgt de heer Van Aalst van de PVV het woord.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoef de Staatssecretaris niet echt te bedanken voor de antwoorden, want die heb ik niet gekregen. Ik vind het de Kamer onwaardig. Ik vind het een schande. Ik heb vragen gesteld en er staat een document van 30 pagina's op de agenda, de Handreiking voor reis- en verblijfsverboden in het openbaar vervoer. Werkelijk waar, alle regels en alle mogelijkheden voor ov-bedrijven staan hierin om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer uit te kunnen voeren. De ov-bedrijven geven aan dat ze problemen hebben. Het speelt maatschappelijk en deze Staatssecretaris zegt: ik doe mijn ogen dicht en ik ga eerst met mijn collega overleggen. Lekker dan, voorzitter!

Voorzitter. Er staat nog meer niet op de agenda. Daarom breng ik graag deze poster onder de aandacht van de Staatssecretaris. Blijkbaar is dit haar collega Van Boxtel van D66. Sorry, van de NS, bedoelde ik eigenlijk. «Ik geef vrouwelijke collega's geen hand vanwege mijn geloof.» Dat is bij de NS blijkbaar een nieuwe policy. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom dit in alle kantines hangt?

Voorzitter, ik wil het hier eigenlijk bij laten. Ik ben er helemaal klaar mee.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Gegeven het grote belang van het ov voor alle mensen in Nederland en ook voor de mensen die PVV stemmen: denkt de heer Van Aalst nou werkelijk dat de problemen die hier hij vandaag heeft geagendeerd, echt van het allergrootste belang zijn voor de mensen in heel Nederland die gebruikmaken van het ov?

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn collega van GroenLinks was, denk ik, wat later binnen anders had zij mijn hele betoog waarschijnlijk wel gehoord. Ik heb niet alleen het boerkaverbod genoemd, maar ook de sms-dienst, het vervoersverbod en de uitbreiding van het aantal boa's. Dat is allemaal mede mogelijk gemaakt door moties van de PVV. Als u denkt dat ik maar over één ding vragen heb gesteld, dan heeft u niet geluisterd. Ik wil u vragen om de volgende keer op tijd aan te schuiven en wel te luisteren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik reflecteer op een tweede termijn waarin de heer Van Aalst aangeeft dat hij op geen enkel onderwerp antwoord van de Staatssecretaris heeft gekregen. Hij zegt dat, ook al ging het debat net over al die andere onderwerpen die breed in Nederland door een heleboel mensen belangrijk voor het ov worden gevonden. Alleen suggereert de heer Van Aalst nu zelf in zijn tweede termijn dat de Staatssecretaris nergens antwoord op heeft gegeven en doet hij alsof dit het enige punt van belang was. Dan doe je volgens mij de discussie over het ov voor Nederland tekort.

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

Er waren drie agendapunten. Eén van de agendapunten was sociale veiligheid. Ik heb ook voor meer zaken aandacht gevraagd, maar laat ik dan zeggen dat 90% van mijn vragen niet beantwoord is en 10% wel. En ja, er zijn heel veel belangrijke punten en, ja, die brengen wij elke keer in. U zult ons in tegenstelling tot sommige andere partijen altijd zien bij dit soort overleggen. Wat dat betreft snap ik uw punt niet. En ik snap ook niet dat u er geen moeite mee heeft dat dit soort vragen over een boerkaverbod en over gezichtsbedekkende kleding in het openbaar vervoer, de problemen van ov-bedrijven die niet kunnen handhaven, de problemen waarmee ze worstelen en de maatschappelijke discussie die ontstaat, wordt afgedaan met «het staat niet op de agenda». Ik vind het bedroevend. Ik vind het triest, en u laat zich kennen.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Ik vond het ook een constructief debat. Over het boerkaverbod heb ik ook het nodige gezegd, maar ik respecteer de keuze van de Staatssecretaris als zij zegt: laten we afwachten welke moties er in de plenaire zaal tevoorschijn komen. Maar ongetwijfeld zal het nog een keer terugkomen bij het punt dat ik heb ingebracht over de medewerkers. Maar ik ga daar nu niet op door om te voorkomen dat we daar weer een uitvoerige discussie over krijgen.

De **voorzitter**:

En toch is er een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

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

Zeker. Ik ben natuurlijk wel nieuwsgierig hoe de VVD er nu in staat, nu één van de coalitiepartners zegt: wat er ook gebeurt, dat boerkaverbod is niet te pruimen voor ons. Dat is toch wat D66 in eerste termijn aangaf. Wat gaat de VVD hier nu mee doen in de coalitie? De meerderheid is al weg, maar wat betekent dit?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik kan wel zeggen dat we 'm er gelijk uitgooien, maar dat gaan we maar even niet doen. De heer Schonis kijkt al: o, wat gaat er nu gebeuren? Nee, ik heb het plenaire debat dat op dit moment plaatsvindt, niet gevolgd. Maar wat ik heb begrepen, is dat de Minister keurig netjes het kabinetsbeleid uitvoert. Ieder individueel fractielid mag daar natuurlijk bedenkingen bij hebben, zo werkt dat nou eenmaal. Er staan in het coalitieakkoord ook zaken waar ik het absoluut niet mee eens ben, maar daar hebben we wel een handtekening voor gezet. Ik durf dat ook best te uiten. Meneer Schonis heeft dat hier nog extra benadrukt, maar het gaat uiteindelijk om wat er in de plenaire zaal gebeurt en wat het kabinet doet met elkaar.

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

We hebben hier volgens mij tot aan de tweede termijn van de regering gezeten en we hebben volgens mij dus niet zo veel gemist. Ik heb zelf zo'n beetje alles gezien, met uitzondering dan van de bijdrage van D66, maar die kan ik wel invullen. Ik daag in ieder geval mijn collega van de VVD uit om een oordeel te vellen over wat D66 zojuist geroepen heeft. Als het over de halvering van de veestapel gaat, heeft ook iedereen daar een mening over. Ik daag mijn collega van de VVD dus uit om in ieder geval te reageren op zijn collega van D66.

De heer **Ziengs** (VVD):

O, maar die uitspraak wil ik rustig doen. Net zoals de heer Schonis heel stellig was over het feit dat hij daar een enorme tegenstander van is, zijn wij inderdaad voorstander van die wet. Maar ik heb net ook aangegeven dat wij in het regeerakkoord daarover zaken hebben afgesproken. Je kunt daar rustig je mening over ventileren. Daar hebben we geen enkele moeite mee, want het speelt zich echt af in de plenaire zaal. Wat daar gebeurt met wetgeving en de handtekeningen die daar gezet worden, zijn de uiteindelijke besluitvorming. En dan gaat het erom wat een partij doet met wat ze afgesproken heeft in het regeerakkoord. De heer Schonis mag hier wat mij betreft rustig zijn mening ventileren. Dat doe ik ook: wij denken daar anders over.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft op dit moment blijkbaar toch geen vraag en de heer Ziengs kan daardoor door met zijn betoog. Hij heeft nog een minuut.

De heer **Ziengs** (VVD):

De heer Laçin is zuinig op zijn interrupties, zo heeft hij gezegd. We hebben elkaar net even aangekeken en volgens mij komt dat helemaal goed. De open data. Ik ben heel tevreden met het antwoord van de Staatssecretaris. Door haar toelichting heb ik begrepen dat het ook haar aan het hart gaat, dat dat zo open mogelijk moet zijn en dat we in ieder geval opteren voor het voorstel om die speciale organisatie, die derde partij die daar neutraal in staat, daar een rol in te laten vervullen. Voorzitter, daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik blij ben met de toezegging dat we met de Staatssecretaris samen kunnen gaan kijken naar die eventuele witte vlekken. Waardoor ontstaan die en wat zijn de effecten daarvan? Met die toezegging ben ik heel blij, want daar gaan we dus over doorpraten. Voorzitter. Ik wil nog wel een punt maken van de taxi's. We hebben al een aantal keer onze opvattingen over de taxi's gewisseld, maar nogmaals: ik heb het gevoel dat we niet echt verder komen. Daarom wil ik de oproep doen aan de Staatssecretaris om ons een overzicht te sturen van de voordelen die de verschillen opleveren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de TTO-eisen waaraan Uber niet hoeft te voldoen, omdat Uber alleen maar op de bestelmarkt zit. Kan de Staatssecretaris die verschillen naar de Kamer sturen? Ik vind het belangrijk dat we deze discussie wat verder kunnen brengen en daarom vraag ik de Staatssecretaris of zij bereid is om met het KNV, de FNV en de taxichauffeurs die daarbij zijn aangesloten, in gesprek te gaan. Dat zijn juist de mensen die die verschillen dagelijks merken. Als de Staatssecretaris daar een toezegging op kan doen, hoef ik geen VAO aan te vragen. Voorzitter, ik vraag dat VAO nu dus nog niet aan en wacht in plaats daarvan even op de beantwoording door de Staatssecretaris. Ik hoop dus op die toezegging om deze discussie weer wat verder te kunnen helpen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Witte vlekken, vervoersarmoede en de prijs van de bus: ik denk dat het belangrijk is dat we daar een stap in gaan zetten. Ik

ben dan ook blij dat de Staatssecretaris na zal gaan denken over hoe ze dat goed in kaart kan brengen en hoe we de rol daarbij van de provinciale vervoersautoriteiten kunnen borgen.

Het delen van data. Ik begrijp nu dat er begin volgend jaar duidelijkheid komt over hoe die data beter gedeeld kunnen worden. Ik zou nog wel scherper willen krijgen wanneer wij zicht krijgen op of en hoe die geaggregeerde en geanonimiseerde data bij het CBS belegd kunnen worden. Wat zijn daar de mogelijkheden?

Ten slotte, de ILT. Dat blijft gewoon een ongeloflijk zorgpunt en het zal zeker bij de begroting weer flink aan bod komen. De ILT krijgt volgend jaar minder te besteden dan dit jaar. Er is wat bij gekomen, maar nog steeds wordt er straks minder aan besteed dan dit jaar. Ik neem aan dat dat betekent dat er werk af moet. Bij de taxi komt er iets bij en daarom wil ik heel graag van de Staatssecretaris weten wat er dan vanaf gaat als er bij de taxi werk bij komt.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw De Pater, CDA.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Voorzitter, dank. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de toezeggingen en de antwoorden die ik heb gekregen.

Er is één puntje dat ik graag wat scherper zou zien en dat zijn die prachtige treinen. Ik heb altijd geleerd dat je van andermans spullen afblijft en ik zou toch wel graag willen dat de Staatssecretaris hier wat actiever in is. Het liefst zou ik van haar een voorstel krijgen met twee elementen erin. Ten eerste is dat hoe we ervoor kunnen zorgen dat die treinen 's avonds gewoon veilig staan en moeilijk bereikbaar zijn voor graffitispuiters. Daarvoor zal ze volgens mij in overleg moeten met ProRail, die veel van die terreinen beheert.

Het tweede punt dat ik graag in het voorstel terug zou zien, is ontmoedigingsbeleid voor de graffitispuiters. Ik noemde net al twee dingen. De eerste is om gewoon met deze groep in gesprek te gaan om te laten zien wat voor schade zij eigenlijk veroorzaken met het overspuiten van één trein. Het andere is te kijken hoe met politie en V en J tot betere opsporing en handhaving gekomen kan worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Öztürk van DENK.

De heer **Öztürk** (DENK):

Dank u wel. Met de economie gaat het goed. Dan zie je ook een groei in reizigers, zowel met de auto als met het ov. Dat wil niet zeggen dat de mensen die het ov gebruiken de prijzen fantastisch vinden. De ambitie van het kabinet wordt niet gehaald. Ik zou van de Staatssecretaris dus alsnog een doelstelling willen horen om de prijzen toch lager krijgen dan die van de auto op dit moment. Daarnaast ben ik blij met het voorstel van de heer Laçin, waarin hij de Staatssecretaris oproept om met de sector aan de slag te gaan, bij elkaar te komen en nu eindelijk eens een keer duidelijkheid te geven over die misverstanden. Dat zou ik ook op prijs stellen. We hebben daar continu debat over en die vragen worden niet helemaal beantwoord. Dan de verzekeringen. Het is de CDA-Minister niet gelukt om verzekeraars zover te krijgen dat ze een ruim aanbod hebben en de verzekeringspremie verlagen. Is de Staatssecretaris bereid om daar alsnog energie in te steken, zodat mensen in de taxibranche toch op een nette manier hun werk kunnen doen?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik kan in grote lijnen eigenlijk wel aansluiten bij wat de heer Ziengs net zei als het gaat om het delen van data. Ik ben blij met de toezegging dat de Staatssecretaris in het eerste kwartaal van volgend jaar een evaluatie geeft van hoe die MaaS-projecten uitpakten. Ik vind het jammer dat het debat aan het begin enigszins werd genikabd, maar voor de rest denk ik dat we hier van iedereen toch wel een constructieve bijdrage gezien hebben.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording.

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

Dank u wel, voorzitter. Tegen iedereen die er gewoon naar uitkijkt om ook te spreken over wat die wet op het boerkaverbod nou doet in openbaar vervoer zeg ik: uiteraard gaan we dat gesprek met elkaar aan. Uiteraard. Ik vind het alleen belangrijk dat we dat op een ordentelijke manier doen en niet tegelijkertijd met een debat in de plenaire zaal. Maar verder zullen we die werking uiteraard ook gewoon hier bespreken.

Voorzitter. De heer Laçin vroeg of ik aan de Kamer wilde laten weten waar nou de verschillen zitten. Ik wil uiteraard graag laten weten waar de verschillen zitten. Ik zal dan ook laten weten waar de overeenkomsten zitten, want het gaat om dat hele palet. Ik ben graag bereid om dat nog een keertje te melden. Ik wil uiteraard in gesprek gaan met alle partijen, maar dat doen we ook al. Ik heb ze letterlijk persoonlijk aan tafel gehad. Ik zag een van de heren ook op de publieke tribune zitten. Ook die gesprekken blijven we natuurlijk doorzetten, want ik vind het wel belangrijk dat we echt de signalen uit de praktijk krijgen, zodat we zien waar het nou knelt in de praktijk. Ik schetste aan het begin al ... Ik maak nu even een kruisteken, maar daarmee bedoel ik: je hebt legaal en illegaal, en sommige dingen zijn landelijk en andere lokaal, maar juist in die matrix kijken we steeds met al deze partijen – ook de FNV heeft toen aan tafel gezeten – waar het nou echt knelt. Het is wel belangrijk dat we dat met elkaar blijven doen.

Mevrouw Kröger vroeg naar die data en het CBS. Ze vroeg wanneer dat nou komt. Dat komt dus begin volgend jaar. Over de ILT zijn schriftelijke vragen gesteld richting de begroting. We zullen zorgen dat hier in de beantwoording daarvan op wordt ingegaan.

Mevrouw De Pater zegt over treinen: je moet van andermans spullen afblijven. Ja, punt. Zij vraagt of ik een voorstel wil maken. Het is natuurlijk in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de NS. Zij zijn daar ook mee bezig. Ik zou willen voorstellen dat ik in ieder geval met hen en met ProRail in gesprek ga over deze problematiek. Het scheelt de NS ook heel veel geld als we de beveiliging bijvoorbeeld beter op orde weten te krijgen. Alle neuzen staan in dezelfde richting op dat punt. Ik ga daar graag over in gesprek.

Het punt van de ontmoediging dat mevrouw De Pater noemde, vond ik eigenlijk ook een hele mooie, want we moeten bij dit soort dingen niet alleen aandacht hebben voor de hardware, maar soms ook voor de software. Zij refereerde aan gesprekken die eerder plaatsvonden. We hebben één keer in de zoveel tijd een soort veiligheidsberaad met Justitie. Dan spreken we over sociale veiligheid in de breedte. Dit is misschien een van de punten die we daarbij nog eens mee kunnen nemen: als je weet dat het een bepaalde community is, hoe benader je die dan om te laten zien dat het naast een hoop prachtige kunst toch ook wel een heleboel kosten oplevert en dat die kunst misschien niet op de juiste plek staat? Zij vraagt aandacht voor dat gesprek. We zullen kijken hoe we dat samen met Justitie kunnen oppakken.

Dan vroeg de heer Öztürk naar de prijs. Hoe reizigers hun keuze maken heeft natuurlijk ook alles te maken met prijs en kwaliteit. Een hele goedkope trein die heel smerig is en nooit op tijd is, is een stuk minder aantrekkelijk dan de treinen die we nu hebben rijden. Het klantoordeel van de reizigers is ook jaar na jaar na jaar goed, en zelfs beter. Dat is een mooi compliment waard, denk ik. We moeten dus in de breedte de afweging maken of het openbaar vervoer op de juiste manier op orde hebben. De signalen over de stijgende busprijzen en de zorgen daarover zijn natuurlijk genoteerd. Die maken ook onderdeel uit van de dingen waar we naar gaan kijken.

De heer Öztürk refereert nogmaals aan de verzekeringen. Dat is helaas een punt dat ik niet voor hem kan oplossen. Dat weet de heer Öztürk ook. Ik ben graag bereid om aan de Minister het signaal door te geven dat hier nogmaals vragen over zijn gesteld.

Ik dank de heer Schonis voor zijn steun voor de gekozen beleidslijn.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Op het punt van de verzekeringen wil ik de Staatssecretaris bijvallen. We hebben deze week natuurlijk die inbreng geleverd. Er zal vast een VSO komen. Dan zullen we ook moties blijven indienen om de Minister van Financiën vooruit te bewegen. Op mijn oproep om met de sector, met de chauffeurs, in gesprek te gaan, zegt de Staatssecretaris: dat doe ik; dat is een continu proces. Dat is goed om te horen. Tegelijkertijd krijg ik tijdens dit debat van diezelfde chauffeurs ook allerlei verschillen aangereikt. Het kan zijn dat de kwaliteitseisen hetzelfde zijn, maar dat er in de praktijk verschillen zijn. Ik zou dus nogmaals een oproep willen doen aan de Staatssecretaris, want ik voelde wel een toezegging. Ik vind dat het KNV, de FNV en de chauffeurs inderdaad ook wat inbreng moeten kunnen leveren bij het benoemen van de verschillen en de overeenkomsten, zodat we dat in één brief duidelijk kunnen zien. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is een toezegging. Zeker. Ik hoor heel graag wat de knelpunten uit de praktijk zijn en waar zij in de praktijk de verschillen zien. Dan kunnen we namelijk ook met elkaar constateren of die verschillen voortkomen uit een verschil in regelgeving of uit een verschil in implementatie of misschien handhaving van regelgeving. Dat kan natuurlijk ook nog onderdeel zijn van de problematiek, waardoor we denken: papier en werkelijkheid lopen uit elkaar. Dan hebben we een ander gesprek dan wanneer we zeggen: de regels zijn niet goed. Ik krijg dus graag die signalen uit de praktijk. Laat ze die ook kenbaar maken bij het ministerie in de gesprekken die er zijn. Dan zorgen we dat we dat meenemen in de brief.

Dan was er nog een vraag van de heer Van Aalst, die ging over specifieke posters in de kantine van de NS. Het is heel moeilijk voor mij om daar nu op te reageren, want ik kan de context daarvan niet beoordelen. Ik zal er eens naar kijken, maar ik denk dat de NS gehoord heeft wat de heer Van Aalst daarover gezegd heeft. Voor mij is het moeilijk om daar nu verder op in te gaan.

De heer Van Aalst (PVV):

Kan de Staatssecretaris dan in ieder geval toezeggen dat het niet de bedoeling kan zijn dat de NS zich met dit soort idioterie bezighoudt? Het is een vervoerder. Laat ze alsjeblieft mensen vervoeren in plaats van zich met dit soort geklooi bezig te houden. Ik snap het echt niet.

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

Dan zou ik toch inhoudelijk en kwalitatief ingaan op een situatie die ik gewoon onvoldoende ken. Laat ik dat dus maar niet doen.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van dit algemeen overleg, dit commissiedebat. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd. De eerste luidt als volgt.

- Begin 2020 ontvangt de Kamer een brief over een mogelijk wettelijk kader voor het delen van ov-data. Hierin wordt het belang van een gelijk speelveld meegenomen.

Ik kijk even naar de leden en naar de Staatssecretaris. Ik zie een bevestiging. Dan gaan we naar de tweede toezegging.

- De Staatssecretaris zegt de heer Van Aalst toe dat zij in een brief terugkomt op de handhaving van het boerkaverbod in het openbaar vervoer na overleg met de Minister van BZK.

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

Ik heb niet echt een brief toegezegd. Ik heb natuurlijk wel gezegd dat ik naar aanleiding van dit debat uiteraard met de Minister zal overleggen over de vraag of hieruit dingen naar voren komen. Maar er wordt op een gegeven moment natuurlijk een evaluatie uitgevoerd van het verbod. Ik kan me wel voorstellen dat we dan ook een brief sturen over wat dat betekent voor de ov-sector. De heer Van Aalst loopt nu weg, maar ik hoor graag waar de commissie graag specifiek informatie over wil hebben van mij. Dan ben ik altijd graag bereid om datgene te leveren waar de commissie behoefte aan heeft.

De **voorzitter**:

Wellicht kan er een brief komen over het overleg, zodat de leden hier de volgende keer met de Staatssecretaris over in debat zouden kunnen gaan.

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

Prima. Weet je, ik zal zorgen dat ik in de brief over sociale veiligheid ook terugkoppel over het gesprek met de Minister of andere signalen die mij bereiken. Dan kunnen we dat in een volgend overleg over sociale veiligheid op een ordentelijke manier meenemen. Ik snap heel goed dat er vragen over leven, maar we moeten ook een concrete basis hebben voor dat gesprek.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de derde toezegging.

- Na het OV Beraad komt de Staatssecretaris in een brief terug op het enkelvoudig in- en uitchecken. Hierin wordt ook de geldigheidsduur van de ov-chipkaart meegenomen, en de vraag of incidentele reizigers vaak een ov-chipkaart of juist een e-ticket gebruiken.

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

Dat was om te bepalen of dat e-ticket voor de single check-in/check-out voor deze groep ook onderdeel van de oplossing is, waarmee we het probleem van het steeds moeten in- en uitchecken kunnen voorkomen.

De **voorzitter**:

Zeker. Daarover is er nog een vraag van mevrouw Kröger. Of gaat die over een ander punt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over het eerste punt, de toezegging over wet- en regelgeving ten aanzien van het delen van data. Ik begreep die toezegging zo dat het ook gaat over de mogelijkheden voor het CBS met betrekking

tot geaggregeerde data. Dat zit dus niet zozeer in die wet- en regelgeving. Is dat expliciet onderdeel daarvan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja, voorzitter.

De **voorzitter**:

Altijd goed om zaken te verhelderen. Dan kom ik bij de vierde toezegging.

- De Staatssecretaris zegt de heer Laçin toe een overzicht te zullen sturen van de verschillen en de overeenkomsten in regelgeving ten aanzien van taxibedrijven en Uber. Daarbij zullen ook FNV en de Taxibond hun inbreng leveren. Ook individuele chauffeurs kunnen zaken aanleveren voor dit overzicht.

Dit stellen we vast met elkaar. Ik kijk nog even of de heer Laçin zijn verzoek om een VAO wil handhaven.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, met deze toezegging heb ik geen behoefte aan een VAO. Ik mis alleen een toezegging. Die wil ik even expliciet genoemd hebben. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij met de Minister van JenV in gesprek gaat over het verplicht registreren bij ongevallen, bijvoorbeeld registreren voor welk bedrijf een taxichauffeur rijdt. De Staatssecretaris zei dat dit in de vorm van een pilot zou gebeuren.

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

Ik heb inderdaad toegezegd dat ik de mogelijkheden en ook de onmogelijkheden zou bespreken met de Minister van JenV. We komen daarop terug in de volgende brief over het taxibeleid.

De **voorzitter**:

Die toezegging hebben we nu ook genoteerd, hier ter plekke. Daarmee komen we aan het einde van dit overleg. Voordat ik de vergadering sluit, wens ik u allen nog een gezegende dag verder.

Sluiting 15.47 uur.