

Vergaderjaar 2025–2026

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 883**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2026

Hierbij bied ik u, zoals toegezegd, schriftelijk de antwoorden aan op de vragen die in eerste termijn zijn gesteld tijdens het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi van 1 april 2026. Ik zal uiteraard tijdens mijn eerste termijn nog een aantal aanvullende bemerkingen maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.W.H. Bertram

## SCHRIFTELIJKE BEANTWOORDING CD OV EN TAXI 1 APRIL 2026

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
De Hoop	GL-PvdA	<p><b>Vraag:</b>  Voorstel voor een goedkoop klimaat ticket van slechts € 9. Ons voorstel is dat reizigers van 1 mei tot 1 september voor € 9 per maand onbepaald in de daluren met al het openbaar vervoer in Nederland kunnen reizen. (...) Is de Staatssecretaris bereid dit voorstel mee te nemen bij scenario's die Kabinet uitwerkt? Wil zij hierover in gesprek met NS en de regionale vervoerders?</p> <p><b>Antwoord:</b>  Op dit moment is het kabinet alle mogelijke maatregelen aan het inventariseren in het kader van de energieschok. Maatregelen om het gebruik van het OV te stimuleren zitten daar ook bij. Het kabinet beraadt zich momenteel op een pakket met de meest passende maatregelen. Dus op dit moment kan ik daar nog niet op vooruit lopen.  Wel kunnen enkele overwegingen ten aanzien van goedkope OV worden meegegeven.  <i>Totstandkoming van een kortingsproduct</i>  De reisproducten (zoals abonnementen) voor het openbaar vervoer komen op verschillende manieren tot stand:  – Via de concessiesystematiek  – Buiten de concessie om via het inkopen van gerichte producten bij vervoerders of derden verkopers (zoals MaaS<sup>1</sup> aanbieders).  Wanneer het gaat om kortingsproducten waarover concessieafspraken zijn gemaakt met OV-autoriteiten betreffen dit geen commerciële producten maar producten waar ook exploitatiesubsidie naar toe gaat; zoals gratis reizen of tegen gereduceerd tarief reizen voor kinderen, 65plus korting, en een OV-begeleiderskaart. Een andere manier van het vormgeven van een product is om gericht afspraken te maken met vervoerders of derdenverkopers over de afname van een product. Dat gebeurt bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer. Deze producten gaan buiten concessies om en worden commercieel in de markt gezet. Maar ook het studentenreisproduct is een dergelijk product waarover het Ministerie van OCW een contract heeft met vervoerders.  In de huidige concessiesystematiek bestaan er geen landelijke abonnementen/kortingsproducten waarbij het hoofdrailnet gecombineerd wordt met het regionale OV. De vervoerders bieden afzonderlijk van elkaar hun producten. In de treinketen zijn kortingsproducten op het HRN (zoals NS Flex Dal) wel geldig bij de regionale treinvervoerders. Een integraal kortingsproduct is vanwege bovenstaande op korte termijn niet realiseerbaar gebleken.<sup>2</sup>  <i>Wat voor kortingsproduct zou kunnen werken</i>  Er moet onderscheid gemaakt worden tussen wat er wordt aangeboden: een product en de drager (OV-chipkaart/OVpay). Technisch gezien gaat het bij een kortingsproduct over een propositie die op bestaande dragers (OV-chipkaarten die al in bezit zijn van mensen) kan worden gezet.  Goedkope OV kan worden vormgegeven als een (door de overheid) afgekocht reisrecht (onbepaald reizen tijdens daluren voor een vast bedrag) of een kortingsabonnement. Met een kortingsabonnement wordt er nog wel betaald voor het OV-gebruik en daardoor zijn de kosten lager. Het bij te dragen bedrag door de overheid is minder dan bij een afgekocht reisrecht en reizen tegen een korting nodigt niet uit tot onbepaald reizen (minder kans op te veel druk op het OV).  De kosten voor een kortingsabonnement in de daluren zouden technisch bijvoorbeeld door de overheid bekostigd kunnen. Daar moet dan wel dekking voor zijn. Als iemand dan met korting wil reizen bij meerdere (spoor)vervoerders, dan moeten er echter meerdere abonnementen worden aangevraagd. Hoewel dit niet praktisch is, is dit technisch wel uitvoerbaar. De hoogte van het kortingspercentage is daarbij afhankelijk van de beschikbare middelen die de overheid aan de vervoerder beschikbaar stelt. Het samenvoegen van proposities tot een landelijk geldend product brengt technische uitdagingen met zich mee en is zoals aangegeven op korte termijn niet haalbaar.  Randvoorwaardelijk aan de gekozen ondersteuning in het OV is de samenhang met de invoering van OVpay. 2026 en 2027 zijn transitiejaren waarin Nederland overstapt van OV-chipkaart naar de OV-pas waarop kortingsproducten kunnen worden vormgegeven.<sup>3</sup> Een nieuwe extra doelgroep die we met een nieuw product zouden gaan bedienen binnen het huidige systeem, kan niet zomaar worden overgezet van de OV-chipkaart naar OVpay. Dat kan het systeem niet aan.<sup>4</sup> Een hoge extra vraag naar kortingsproposities op een drager zou direct binnen het nieuwe systeem moeten worden vormgegeven.  Ik ben bereid om met de vervoerders in gesprek te gaan hierover in het eerstvolgende BO NOVB eind april.</p> <p><b>Vraag:</b>  Wanneer komt de kabinetsreactie op het Masterplan Lelylijn?  Kunt u toezeggen om de 600 miljoen in het Lelylijnpotje veilig te stellen?</p> <p><b>Antwoord:</b>  De verschillende elementen van de kabinetsreactie Lelylijn wil het ministerie goed afstemmen met de partijen in de regio en binnen het kabinet. Dat geldt ook voor de financiële en inhoudelijke mogelijkheden. Een eerste stap daarin is het opstellen van een afweegkader. Deze afstemming is belangrijk en dat kost tijd. De kabinetsreactie volgt zo snel als mogelijk.</p>
De Hoop/ Beckerman	GL-PvdA/SP	

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
De Hoop	GL-PvdA	<p><b>Vraag:</b> Bent u met Denemarken, Zweden en Duitsland in gesprek over de aanleg van een internationale Lelylijn?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie voert met regelmaat gesprekken met onze buurlanden en vraagt daarbij aandacht voor de ambitie om de Lelylijn als onderdeel van een internationale corridor te beschouwen. In maart is bijvoorbeeld met Duitsland gesproken over de internationale Lelylijn. Duitsland heeft in dat gesprek benoemd op dit moment de problematiek rondom instandhouding prioriteit te geven. Daarnaast is de internationale lijn niet meegenomen in de kosteninschatting van € 15 miljard en in het advies van de heer Knot. Voor een goede internationale verbinding is aanzienlijk meer – tot dubbel zo hoog – budget nodig, wat de financiële opgave voor de Lelylijn vergroot. Zie hiervoor ook eerdere beantwoording van Kamervragen aan de leden Van Dijk<sup>5</sup> en Eerdmans<sup>6</sup>.</p>
De Hoop	GL-PvdA	<p><b>Vraag:</b> Concessiewisseling Utrecht. Reizigers kopen er weinig voor, uitval en slechte informatie. Graag hoor ik van de Staatssecretaris wat we landelijk kunnen doen om problemen te voorkomen. Kan ze aangeven wat doet voor vertrouwen reiziger en reizigersaantallen? Hoe veel minder reizigers zijn er op dit moment in Utrecht?</p> <p><b>Antwoord:</b> Provincies en vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer. Zij maken hierover afspraken met ov-bedrijven via regionale openbaar vervoerconcessies. De vervoersbedrijven die bieden op een aanbesteding verplichten om te zorgen voor voldoende materieel. Helaas zijn er bij concessiewisselingen (die over het algemeen eens in de circa 10 jaar plaats vinden) soms opstartproblemen. Dat heeft uiteenlopende oorzaken, zoals een tekort aan (de juiste) voertuigen (bv elektrische bussen), kinderziekten in de dienstregeling of te weinig (gecertificeerd) personeel. We zien dat provincies en vervoerders in dit soort situaties hier snel en serieus werk van maken, maar het blijft natuurlijk erg vervelend voor de reizigers die getroffen worden door uitgevallen ritten, vertragingen en slechte reisinformatie. Het is belangrijk dat provincies, vervoerregio's en vervoerders hier lessen uit trekken richting toekomstige aanbestedingen. Omdat dit zich bij een aantal recente concessiewisselingen heeft voorgedaan, is dit door DOVA geagendeerd in het Nationaal OV Beraad (NOVB) van 23 april. Bij deze bespreking wordt ook het effect op de reizigers(aantallen) betrokken.</p>
De Hoop	GL-PvdA	<p><b>Vraag:</b> Is de Staatssecretaris het eens met GL-PvdA dat het onacceptabel is dat OV pas volledig toegankelijk is in 2047?</p> <p><b>Antwoord:</b> De afgelopen decennia is veel geïnvesteerd in het verbeteren van de toegankelijkheid van het OV. In het Bestuursakkoord (7 november 2022)<sup>7</sup> zijn afspraken gemaakt tussen het rijk en decentrale overheden dat voor het overgrote deel van de toegankelijkheidsvoorzieningen geldt dat die in 2040 gerealiseerd zullen zijn. Het jaartal 2047 heeft alleen betrekking op de bushaltes. Voor een deel van bushaltes zullen de wegbeheerders (vooral provincies en gemeentes) naar verwachting enkele jaren meer nodig hebben. Groot onderhoud of reconstructie van een weg (waaronder ook de haltes) vindt gemiddeld plaats na circa 25 jaar. Op 20 november 2023<sup>8</sup> is de Kamer geïnformeerd over de kosten voor het toegankelijk maken van de resterende bus- en tramhaltes. Kosten zijn destijds geraamd op € 670 miljoen voor de resterende bushaltes en € 90 miljoen voor de resterende tramhaltes.</p>
Heutink	Groep Markuszower	<p><b>Vraag:</b> Hoe ziet u het OV over 50 en misschien wel over 100 jaar voor zich?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met de Nota Ruimte en Mobiliteitsvisie wordt verder vooruit gekeken in de tijd en komt nadrukkelijk het belang van een sterk OV netwerk terug. Onder meer vanwege de bijdrage van het OV aan de ontsluiting van woningbouw, het vestigingsklimaat voor bedrijven en het ruimte- en energie-efficiënte karakter van het OV. Binnen de kaders van de nota Ruimte en Mobiliteitsvisie geven we – in navolging op het Toekomstbeeld OV 2040 – momenteel samen met medeoverheden en sectorpartijen invulling aan de doorontwikkeling van het OV opende lange termijn in een Toekomstbeeld OV 2050. In die lange termijnvisie wordt ook naar de impact van innovaties in het mobiliteitssysteem gekeken. Deze uitwerking wordt uiteraard ook gedeeld met de Kamer.</p>
Heutink	Groep Markuszower	<p><b>Vraag:</b> Deze regeerperiode zouden we eens goed moeten nadenken over de toekomst. (...) Moeten we niet eens concreet gaan nadenken over meer marktwerking op het spoor?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het kabinet streeft ernaar om begin 2027 een besluit te nemen over de principes over de marktordening op het spoor na 2033. Met dit besluit wil het kabinet ervoor zorgen dat het spoorstelsel ook vanaf 2034 blijft bijdragen aan een goede bereikbaarheid van maatschappelijk-economische functies voor de reiziger en een veilig en duurzaam mobiliteitsstelsel. In het programma Toekomstige Marktordening Spoor worden daarvoor verschillende studievarianten van marktordening op het spoor geanalyseerd, zoals toegelicht in de Kamerbrief van vorig jaar.<sup>9</sup></p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Heutink	Groep Markuszower	<p><b>Vraag:</b> Concurrentie is prikkel voor NS om beter te presteren en dat is goed voor de reiziger. Hoor graag reactie van de Staatssecretaris.</p> <p><b>Antwoord:</b> De prestaties van NS zijn momenteel op het niveau zoals afgesproken in de HRN-concessie. Voor de periode tot en met 2033 is er ruimte voor binnenlandse opentoevangsdiensten aanvullend op de in de HRN-concessie gecontracteerde treindiensten. Het kabinet heeft interesse in initiatieven van vervoerders die treindiensten in open toegang willen aanbieden, vooral als reizigers daarmee een beter treinproduct krijgen. Het kabinet vindt het cruciaal dat reizigers een goed en continue treinproduct krijgen aangeboden, zoals geborgd in de Hoofdrailnetconcessie en de regionale spoorconcessies. Op dit moment wordt uitgebreid onderzoek gedaan naar de marktordering na 2033.</p>
Heutink	Groep Markuszower	<p><b>Vraag:</b> Aantal zware gewelddelicten neemt toe met het jaar. Ik wil van de Staatssecretaris horen hoe het staat met alle voorgenomen maatregelen? Het blijft maar duren. Kunnen BOA's al een ID-check doen, stappen gezet met spoorwegpolitie, hoe zit het met implementatie bodycams?</p> <p><b>Antwoord:</b> We nemen een reeks maatregelen om de veiligheid in het OV te verbeteren. De planning is dat OV-boa's het rijbewijsregister in de tweede helft van 2026 kunnen gebruiken voor een zelfstandige ID-check. Het kunnen gebruiken van een register met 12 miljoen personen tijdens de ID-check is een grote stap vooruit voor (OV-)boa's. Een goede samenwerking tussen de politie en de vervoersbedrijven is uiteraard van belang. Het bevoegde (lokale) gezag maakt de beslissing over de inzet van politie. Wanneer het gaat om inzet van politie op het spoor is relevant te vermelden dat regionale eenheden om bijstand kunnen vragen bij het Domein Infrastructuur van de eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX). Deze bijstand kan bijvoorbeeld bestaan uit (mee)draaien van diensten in de trein of op het station of het leveren van gespecialiseerde kennis. Voor de uitrusting van conducteurs met bodycams geldt dat de eerste bodycams naar verwachting nog deze maand worden uitgereikt. Ik zal hierbij aanwezig zijn. De NS meldt dat de aanbesteding van de bodycams is afgerond en dat ze deze maand beginnen met testen of het goed werkt en goed aan het uniform zit. Na deze test wordt het verder uitgerold en is de verwachting dat elke conducteur aan het eind van het jaar een bodycam heeft.</p>
Heutink	Groep Markuszower	<p><b>Vraag:</b> Oproep aan de Staatssecretaris om OV aantrekkelijk te maken zonder drang of dwang. Tijdelijk als noodmaatregel OV gratis maken.</p> <p><b>Antwoord:</b> Op dit moment is het kabinet maatregelen aan het inventariseren in het kader van de energieschok. Goedkoper ov is een van de maatregelen die het kabinet bekijkt. Gratis ov is echter een zeer dure oplossing. De kosten daarvan worden geraamd op circa 4 miljard euro per jaar.</p>
Schutz	VVD	<p><b>Vraag:</b> OV-boa's geven aan in acute situaties niet altijd te weten wat ze mogen. Behoeft aan meer helderheid in handelingskader OV-boa's te bespreken met Minister justitie en veiligheid. Mogen zij situaties buiten hun domein wel of niet bevriezen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Boa's hebben een buitengewone opsporingsbevoegdheid en zijn per definitie niet bevoegd voor het handhaven van openbare orde feiten. Ook de OV-boa niet als die in en rondom het OV plaatsvinden. De politie staat daarvoor aan de lat. Het inzetten van bevoegdheden die men verkrijgt op basis van de opsporingsbevoegdheid gebeurt in beginsel alleen als de betreffende functionaris als boa handelt en dus bezig is met de opsporing van strafbare feiten. Uit de diepgaande beschouwing<sup>10</sup>, die onder regie van JenV is uitgevoerd, is gebleken dat de handelingsverlegenheid voor boa's die opereren in de openbare ruimte, waaronder OV-boa's, een knelpunt is. Naar aanleiding daarvan is een aantal veranderingen in het boa-bestel aangekondigd die de handelingsverlegenheid van boa's in onvoorziene situaties zo veel als mogelijk dienen te beperken, zoals de samenvoeging van domeinlijsten. Deze voorstellen zullen onder regie van JenV en in nauwe samenspraak met de bij het boa-stelsel betrokken partijen, waaronder de vervoerders, nader worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Echter, naar aanleiding van de beschouwing is ook besloten om boa's buitengewoon opsporingsbevoegd te laten, omdat een algemene opsporingsbevoegdheid niet proportioneel is ten opzichte van hun taak. Dit betekent dus ook dat boa's geen gebruik mogen maken van hun uitrusting en strafvorderlijke bevoegdheden als het strafbare feit niet in hun domein is opgenomen. Dit is juridisch namelijk niet mogelijk.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Schutz	VVD	<p><b>Vraag:</b> Wil de Staatssecretaris Kamer per brief informeren over aanvullende kansen voor integrale aanpak sociale veiligheid in het OV, ook met andere ministeries? Kunnen OV-verboden voor langere periode gelden dan 2 maanden wanneer situatie erom vraagt?</p> <p><b>Antwoord:</b> Een goede samenwerking tussen verschillende partijen is in het kader van een veilig OV van belang. Zo ook de samenwerkingen tussen vervoerders, politie en gemeenten. Hierover kunnen deze partijen met elkaar afspraken maken. In deze afspraken moet ruimte worden ingebed voor lokaal maatwerk. Er wordt ook met verschillende partijen gewerkt aan de herijking van het convenant sociale veiligheid in het OV, waarin wordt gestreefd naar het opnieuw verankeren van de inzet van verschillende partijen op sociale veiligheid in het OV. Wat een redelijke duur van een reisverbod is, zal per geval verschillen. Daarvoor is door het OM een leidraad opgesteld. Op grond van die leidraad kunnen reisverboden worden opgelegd tot een lengte van vijf maanden. Daarbij zijn de op te leggen verboden met het oog op de proportionaliteit beperkt in tijd, omvang en plaats.</p>
Schutz	VVD	<p><b>Vraag:</b> In twee recente Telegraaf artikelen werd stevige kritiek geuit op het ministerie, onder andere over vertraging en beweerdelijke bevoordeling van één partij. Dat zijn signalen die het vertrouwen kunnen raken. De VVD hecht aan een goed functionerende en transparante sector. Kan de Staatssecretaris vandaag kort reageren, en toezeggen om de Kamer per brief daar inhoudelijk meer over te informeren, uiterlijk een maand voor commissiedebat spoor (3 juni 2026)?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op 5 maart is uw Kamer geïnformeerd over de conclusie van de gesprekken met Arriva over de Noordelijke Lijnen naar aanleiding van de tussenuitspraak van het CBB.<sup>11</sup> Er is een groot aantal vragen gesteld in het schriftelijk overleg over deze brief. Deze vragen haken ook in op de Telegraaf-artikelen. Met de reactie op het schriftelijk overleg zal uw Kamer binnenkort nader geïnformeerd worden.</p>
Schutz	VVD	<p><b>Vraag</b> Hoe staat het met de motie Koolmees van 3 december 2013, die verzocht de regering een externe audit te laten uitvoeren naar kruissubsidiëring tussen de activiteiten van de NS-groep, en de daartoe behorende dochterondernemingen, zoals stations en andere commerciële activiteiten, en de dochters die bieden op de concessies.<sup>12</sup></p> <p><b>Antwoord</b> Deze motie is uitgevoerd en op 9 juli 2014 heeft de Minister van Financiën een brief en het onderzoeksrapport naar de Kamer verstuurd.<sup>13</sup> Er waren geen aanwijzingen dat er sprake was van kruissubsidiëring.</p> <p><b>Vraag</b> Hoe staat het met de motie Heutink en Veltman van 10 oktober 2024, die verzocht de regering om alle activiteiten van NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak in kaart te brengen en dit te betrekken bij de gesprekken over een structurele oplossing voor de tarieven.<sup>14</sup></p> <p><b>Antwoord</b> Op 13 februari 2025 is hierover een brief naar de Kamer gestuurd.<sup>15</sup> In deze brief is benadrukt dat NS op grond van Europese wet- en regelgeving een gescheiden boekhouding voert tussen concessieactiviteiten en andere bedrijfsactiviteiten en dat kruissubsidiëring niet is toegestaan.</p>
Schutz	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris op grond van verzamelbrief aangeven hoe keuze voor facturatie tot stand komen? Waarom kiest NS voor facturatie achteraf? En andere vervoerders voor bancaire transacties?</p> <p><b>Antwoord:</b> Of er achteraf wordt betaald of na iedere reis heeft te maken met het product waarmee wordt gereisd. Met een reizen op rekening product wordt achteraf betaald, dat geldt zowel voor de NS als voor de andere vervoerders. Wanneer op saldo wordt gereisd, of dit nou met de OV-chipkaart of met OVpay is, dan wordt de reis dezelfde dag afgerekend. De manier van factureren staat los van de introductie van OVpay.</p>
Schutz	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris toezeggen dat voor het einde van het jaar wordt bewerkstelligd dat iedere trein met toiletten bij inzet beschikt over één werkend toilet?</p> <p><b>Antwoord:</b> De situatie waar Kamerlid Schutz onlangs schriftelijke vragen over heeft gesteld<sup>16</sup> was zeer schrijnend en betreutenswaardig. Het is van groot belang dat reizigers betrouwbaar en comfortabel kunnen reizen. In artikel 49 van de concessie voor het Hoofddrailnet 2025–2033 is daarom vastgelegd dat NS zich moet inspannen om in alle treinstellen één functionerend toilet te hebben en om defecten binnen een redelijke termijn te verhelpen. Als concessieverlener ziet lenW daarop toe. Het is alleen ook zo dat in uitzonderlijke situaties (zoals bij het winterweer) niet volledig voorkomen kan worden dat alle toiletten in een bepaalde trein afgesloten zijn.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> OV-personeel heeft steeds meer te maken met huftergedrag of agressie. Zou de Staatssecretaris willen verkennen of we minimumeisen voor sociale veiligheid als vaste voorwaarde kunnen opnemen in concessies?</p> <p><b>Antwoord:</b> Sociale veiligheid is stevig geborgd in de HRN-concessie, via artikel 36. Er worden verschillende instrumenten ingezet, die aansluiten bij de werkwijze van andere ov-vervoerders en betrokken partners. NS monitort de sociale veiligheid via de A-B-C-registratiemethodiek en rapporteert jaarlijks over de prestatie-indicator Klantoordeel sociale veiligheid. Incidenten worden actief opgevolgd en vertaald naar gerichte maatregelen, onder meer via het Vervoerplan. Daarbij wordt intensief samengewerkt met gemeenten, politie en justitie. Deze aanpak is gericht op voortdurende verbetering en maakt het mogelijk waar nodig bij te sturen.</p>
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris aangeven wat zich ertegen verzet dat BOA's in realtime intelligence system kunnen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het Ministerie van IenW herkent de dringende behoefte van (OV-)boa's aan een verbeterde informatiepositie om hun taken adequaat en zelfstandig uit te kunnen oefenen, specifiek wanneer het gaat om situaties waarin de boa iemand dient te identificeren. Ook de Minister van Justitie en Veiligheid onderschrijft dit. Zoals reeds gemeld aan uw Kamer in de beantwoording van 9 februari 2025 op de Kamervragen van de VVD, is de juridische basis van de samenwerking in Rotterdam met het real-time intelligence center van de politie als onvoldoende solide beoordeeld. Dit is gelegen in het feit dat er in de pilot door politie externe registers (niet zijnde politieregister) zijn geraadpleegd, waartoe de politie toegang heeft voor het uitvoeren van de politietaak, artikel 3 Politiewet, niet zijnde de boa-taak. De werkwijze is juridisch kwetsbaar, omdat er geen wettelijke grondslag is die de boa toegang geeft of de mogelijkheid geeft om gebruik te maken van de gegevens die in deze registers zijn opgenomen. Daarom is toegezegd dat mijn departement en JenV gezamenlijk werken aan de brede juridische borging van deze werkwijze.</p>
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> Is de Staatssecretaris bereid om met onze buurlanden een convenant te sluiten om bevoegdheden op internationale trajecten te stroomlijnen? Graag een toezegging.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het is op dit moment juridisch gezien niet mogelijk om boa-bevoegdheden in te zetten in onze buurlanden. Een complicerende factor binnen dit kader is dat onze buurlanden geen gelijkend boa-systeem hebben. Enige route om hier verbetering in aan te brengen is het gesprek aan te gaan met de overheden en vervoerders in de buurlanden over een goede samenwerking op het gebied van veiligheid en de inzet van politie/boa's/toezichthouders op deze internationale OV-voorzieningen én de juridische borging hiervan. Dit is vanuit JenV in samenspraak met de NS eerder gepoogd, maar dat heeft niets opgeleverd. Er is op dit punt sprake van afhankelijkheid van de medewerking van de buurlanden.</p>
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris toezeggen dat lessen die voortkomen uit stations-schouwen worden geborgd en een plek krijgen in het nieuwe akkoord Sociale Veiligheid?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het programma «Een veilig station; altijd voor iedereen» is erop gericht de sociale veiligheid op en rond een aantal specifieke stations te verbeteren. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de veiligheidsbeleving van vrouwelijke reizigers. Stations-schouwen maken onderdeel uit van dit programma. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in de te sluiten Stationsdeals en de geleerde lessen worden gedeeld met de deelnemers aan het landelijk convenant sociale veiligheid, zodat deze ook in bredere zin kunnen worden benut.</p>
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij, gezien het OV een cruciaal instrument is voor bestaanszekerheid, in het kader van de maatregelen die nu in het kabinet worden uitgewerkt voor de economische gevolgen van de crisis, een OV-kaart voor jongeren en minima als concrete optie op tafel legt?</p> <p><b>Antwoord:</b> Als gevolg van de energieschok worden er door het kabinet maatregelen overwogen, maar daarop kan nog niet vooruit worden gelopen. NS biedt al wel een dalkaart aan waarmee jongeren kosteloos in de daluren tegen 40% korting reizen, zonder abonnementsgeld. Ook heeft NS voor jongeren speciale Prijs Tijd deals. In het kader van het Social Climate Fund is gekeken naar het vormgeven van een landelijke propositie of ticket voor minima om met een budget te kunnen reizen in het ov. De Kamer is recent geïnformeerd over de redenen waarom dit initiatief niet op korte termijn haalbaar is gebleken.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> En is zij bereid om de technische uitwerking hiervan nu al op te starten, zodat we jongeren in de trein houden en een echt alternatief bieden voor de dure brandstof aan de pomp?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het is belangrijk dat jongeren de trein en het openbaar vervoer blijven gebruiken én er in toenemende mate voor kiezen. Er is geen technische uitwerking nodig om jongeren in de trein te hebben en te houden. Er is al een jongerenticket voor de trein beschikbaar, waarmee jongeren in alle treinen, ook die van andere aanbieders, tegen gereduceerd tarief in het dal kunnen reizen zonder verdere bijkomende kosten. Dit is een bestaande propositie die op de ov-chipkaart geladen kan worden en die straks ook in de OVpay omgeving beschikbaar is. Ook heeft NS al speciale Prijs Tijd deals voor jongeren.</p>
Huidekooper	D66	<p><b>Vraag:</b> Zes op de tien bushaltes zijn niet toegankelijk voor mensen met een visuele beperking. De Staatssecretaris stelt dat dit pas in 2047 gereed zal zijn. Ik vraag een toezegging voor een versnellingsplan toegankelijkheid dat ervoor zorgt dat in ieder geval kritieke haltes bij ziekenhuizen en scholen uiterlijk in 2030 op orde zijn.</p> <p><b>Antwoord:</b> Nederland kent circa 40.000 bushaltes en het volledig toegankelijk maken daarvan is een lange termijnopgave. Voor motorisch beperkten voldoet circa de helft aan de toegankelijkheidseisen, voor visueel beperkten voldoet 35% aan de toegankelijkheidseisen. De decentrale ov-autoriteiten werken als wegbeheerders aan het verder toegankelijk maken van bushaltes. Zij bekijken in welk tempo en met welke prioritering haltes toegankelijk kunnen worden gemaakt. In het Bestuursakkoord heeft mijn ambtsvoorganger hierover afspraken gemaakt. In 2023 is de Kamer geïnformeerd over de kosten voor het toegankelijk maken van de resterende bus- en tramhaltes<sup>17</sup>. De kosten zijn destijds geraamd op € 670 miljoen voor de resterende bushaltes en € 90 miljoen voor de resterende tramhaltes. Omdat de financiële middelen niet beschikbaar zijn is gekozen voor een langere termijn om de haltes in het kader van het langjarige onderhoud te verwezenlijken. Verder werkt IenW samen met de regio's aan de opstelling van bereikbaarheidsanalyses waarin wordt gekeken naar de bereikbaarheid publieke instellingen als ziekenhuizen en scholen. Daarin kan ook naar de toegankelijkheid van die voorzieningen worden gekeken.</p>
Goudzwaard	JA21	<p><b>Vraag:</b> Kritisch kijken naar systeem: beperkte concurrentie en prikkels. We moeten verschraling niet laten gebeuren. Stagnatie reizigersaantallen gaan hand in hand met aanbod. Hoe gaat de Staatssecretaris ons bevrijden uit vicieuze cirkel?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op dit moment wordt er in een breed betaalbaarheidsonderzoek goed gekeken naar hoe het OV-systeem wordt gefinancierd. En wat dit voor effecten heeft op betaalbaarheid van de reiziger. In het NOVB spreken partijen met elkaar over de stand van de reizigersaantallen in het ov en hoe we ervoor kunnen zorgen dat reizigers de weg naar het ov beter kunnen vinden. Zodra dit onderzoek beschikbaar zal ik dit betrekken bij de vraag hoe de verschraling tegen te gaan. En tegelijk is ook een aantal innovaties interessant, zoals de groene hubs in Zeeland.</p>
Goudzwaard	JA21	<p><b>Vraag:</b> Erkent de Staatssecretaris dat prijsdemping geen structureel oplossing is? Wat doet de Staatssecretaris op het gebied van doelmatigheid, innovatie en betere prikkels in het systeem om betaalbaar te houden op lange termijn?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op dit moment zijn er geen structurele middelen beschikbaar om prijsstijgingen in het OV te dempen. Prijsstijgingen zijn een logisch gevolg van stijgende kosten, bijvoorbeeld voor personeel en energie. Er zijn zorgen over de betaalbaarheid van het OV, zeker nu de kosten van mobiliteit stijgen. Daarom wordt er nu breed gekeken naar de financiering en betaalbaarheid van het OV-systeem. Het kabinet informeert de Kamer over de uitkomsten.</p>
Goudzwaard	JA21	<p><b>Vraag:</b> RDW heeft geen toetsingskader voor automatisch vervoer. Wordt daaraan gewerkt? Is de Staatssecretaris bereid dat op gang te helpen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Hier wordt reeds aan gewerkt. De RDW en het CBR werken nauw samen om in de toekomst een zelfrijdend voertuig te kunnen beoordelen met een toetsingskader dat aansluit bij internationale kaders. Een toetsingskader voor zelfrijdend vervoer vraagt om een zorgvuldig uitwerkingsproces, omdat het een complexe beoordeling behelst waarin techniek en gedrag samen komen. In het kader van de pilots autonoom vervoer OV en Logistiek is geld beschikbaar gesteld om de beschikbare capaciteit bij RDW en CBR voor dit vraagstuk te vergroten. Omdat het toelaten van voertuigen tot de weg onderwerp van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is, zal ik uw vraag ook aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat overbrengen.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Goudzwaard	JA21	<p><b>Vraag:</b> Is de Staatssecretaris bereid op korte termijn te overleggen met collega JenV om te bezien of toegang tot vreemdelingenregister en strafrechtketen databank kan worden gerealiseerd?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op 19 december 2025 is de Kamer mede namens de Minister van JenV geïnformeerd over het streven dat OV-boa's vanaf de tweede helft van 2026 toegang krijgen tot het rijbewijzenregister. Dat is nog steeds de planning. Daarnaast is verkend of toegang tot de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV) en strafrecht-ketendatabank (SKDB) voor boa's tot de mogelijkheden behoort. Uit deze verkenning is gebleken dat bij de toegang tot registers betrokken partijen een gedeeld beeld bestaat van de problematiek en de doelstelling om te komen tot een zelfstandigere identificatie door boa's. Als opvolging daarvan werkt JenV op dit moment de technische en juridische vraagstukken die spelen binnen het kader van toegang voor boa's tot de SKDB nader uit. De Minister voor Asiel en Migratie heeft aangegeven dat de toegang tot de gegevens uit de BVV onder meer om een wetswijziging vraagt. Deze wetswijziging en de beste inbedding hiervoor wordt door de Minister voor Asiel en Migratie waar benodigd in samenspraak met JenV verkend en voorbereid. Uw kamer zal hier periodiek van op de hoogte worden gehouden.</p>
Goudzwaard	JA21	<p><b>Vraag:</b> Is de Staatssecretaris bereid om OV-boas toe te staan in noodsituaties (buiten hun taak) gevaar te bevriezen met bijv. handboeien of fouilleringen?</p> <p><b>Antwoord:</b> De verantwoordelijkheid voor het boa-stelsel ligt bij de Minister van JenV. De Minister van JenV heeft op 2 oktober 2025 de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de diepgaande beschouwing van het boa-stelsel, waarin wordt onderzocht wat de taak van de boa binnen de politiefunctie in de maatschappij moet zijn. Hij zal u de komende tijd blijven informeren over de vervolgstappen. Voor de verdere beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de beantwoording van de vraag van de heer Schütz (VVD).</p>
Beckerman	SP	<p><b>Vraag:</b> Honderden bushaltes verdwenen de afgelopen jaren. Steeds meer dorpen, wijken en voorzieningen zijn steeds slechter bereikbaar. Dat maakt dat mensen geen alternatief hebben voor de auto, maar ondertussen steeds meer moeite krijgen om de brandstof te betalen. Erkent het Kabinet dat inzet op een fijnmazig OV-netwerk nodig is? Denkt het kabinet dat dit de beste klimaatmaatregel is die je zou kunnen nemen, omdat mensen daar daadwerkelijk van profiteren?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op basis van data-onderzoek van het PBL kan worden vastgesteld dat het aantal bushaltes in Nederland tussen 2018 en 2023 met 527 is afgenomen<sup>18</sup>. De afname is primair het gevolg van een transitie naar de zogenaamde «hub-strategie» en het «strekken van buslijnen». Hierbij wordt ingezet op snelle, hoogfrequente verbindingen tussen knooppunten en minder op fijnmazigheid in woonwijken en dorpskernen. Daarbij speelt de daling van het aantal reizigers in die periode (mede door de COVID pandemie) ook een belangrijke rol. Desalniettemin woonde in 2023 96,3% van alle inwoners in Nederland binnen 800 meter van een ov-halte. Voor het Kabinet is het van belang dat voorzieningen goed bereikbaar zijn. Het OV met het publiek vervoer zijn hierin belangrijke schakels en dragen positief bij aan het klimaat. Het is aan de decentrale OV-autoriteit om de afwegingen rond de inrichting van het netwerk te maken. In maart 2025 is de Kamer geïnformeerd over het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (Kamerstuk 31 305, nr. 489). Momenteel wordt gewerkt aan regionale bereikbaarheidsanalyses, waarin de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen in kaart wordt gebracht. De uitkomsten van deze bereikbaarheidsanalyses zijn de basis voor het gesprek tussen Rijk en regio over het na te streven niveau van multimodale bereikbaarheid en de rol van het OV daarbinnen. Daarbij staat regionaal maatwerk centraal.</p>
Beckerman	SP	<p><b>Vraag:</b> Het is geen geheim dat de SP toe wil naar gratis openbaar vervoer. Maar laten we vandaag ook kijken naar welke meerderheden te vinden zijn voor een forse prijsverlaging. Tussen 2008 en 2024 werden de tickets voor het ov 40% duurder en dit jaar kwam er alleen al bij de NS 6,25% bij. Dit is een structureel probleem voor heel veel reizigers. We hebben ook directe noodoplossingen nodig. Ik sluit me aan bij eerdere vragen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Gratis ov is een dure maatregel. In 2024 was het totaal aan reizigersinkomsten bijna 5 miljard. Van dit bedrag kwam ongeveer 1 miljard uit de bekostiging van het studentenreisproduct. Dit betekent dat gratis OV ongeveer 4 miljard per jaar aan extra overheidsuitgaven betekent. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat dit vooral leidt tot extra reizen bij bestaande reizigers en maar beperkt reizigers uit de auto haalt.<sup>19</sup> Op dit moment inventariseert het kabinet daarom maatregelen in het kader van de energieschok. Daar zitten ook maatregelen voor het OV bij. Het kabinet beraadt zich op een pakket met meest passende maatregelen.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Beckerman	SP	<p><b>Vraag:</b> Er zijn in Utrecht problemen met de bussen, bij overgang van concessie. Dit probleem speelt niet alleen in Utrecht. Tijdens privatisering waren beloftes groot. En wat is daarvan terechtgekomen, is privatisering geslaagd of moet er ingegrepen worden, hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar?</p> <p><b>Antwoord:</b> De problemen in Utrecht en bij andere concessieovergangen zijn serieus en vragen om aandacht. Deze problemen worden door het kabinet echter niet beschouwd als bewijs dat privatisering of aanbesteding als geheel is mislukt. De Wet personenvervoer 2000 heeft in de afgelopen decennia ook verbeteringen in het openbaar vervoer gebracht, zoals meer en frequentere verbindingen, moderner en elektrisch materieel, hogere reizigerstevredenheid, innovatie en aanvankelijk lagere kosten. Uit eerder besproken onderzoek naar ervaringen met openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer uit 2020 komt dit beeld eveneens naar voren. Daarbij is van belang dat de meeste openbaarvervoerbedrijven in Nederland volledig in handen van de overheid zijn en niet zijn geprivatiseerd, zoals NS, GVB, HTM en RET. De inzet blijft daarom gericht op het trekken van lessen en op strakkere sturing binnen het bestaande systeem, in plaats van te concluderen dat het stelsel als geheel heeft gefaald.</p>
Beckerman	SP	<p><b>Vraag:</b> We lezen dat het kabinet ruimte wil geven aan innovatieve nieuwe aanbieders op het spoor, specifiek voor nachttreinen en internationale spoorverbindingen. Meer marktwerking dus waar marktwerking faalt. Waarom, vragen we het kabinet?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het kabinet heeft interesse in initiatieven van vervoerders die treindiensten in open toegang willen aanbieden, allereerst om reizigers daarmee een beter treinproduct te verstrekken. Zeker bij nachttreinen en internationale treinen kunnen nieuwe aanbieders meerwaarde bieden. Voorbeelden zijn de nachttreinen van Arriva vanuit steden als Groningen en Maastricht naar Schiphol en de op 19 maart gestarte treinen naar Berlijn en Hamburg van GoVolta. Het kabinet vindt het cruciaal dat reizigers een goed en continue treinproduct krijgen aangeboden. Voor de periode tot en met 2033 zijn binnenlandse opentoevangdiensten aanvullend op het treinaanbod in de Hoofdrailnetconcessie en de regionale spoorconcessies.</p>
Beckerman	SP	<p><b>Vraag:</b> Plannen van Kabinet voor AOW, WIA en WW zijn onacceptabel. Doorwerken tot 67 te zwaar. Erkent kabinet dit en laat ze huidige regeling intact? Blijft derde WW jaar onverkort overeind? Bonden bereiden nu acties voor. Wat gaat Kabinet doen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Afspraken over de AOW, WW en WIA vallen niet onder het domein van lenW, maar onder het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik zal uw vragen naar de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> Mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris heel simpel: hoe kan zij blijven vasthouden aan de afspraak dat alle OV-bussen richting 2030 zero-emissie moeten zijn, terwijl uit de eigen stukken blijkt dat in 11 van de 27 nieuwe concessies problemen worden verwacht doordat tijdig voldoende netaansluitingen en gecontracteerd vermogen ontbreken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Decentrale overheden doen er alles aan om de continuïteit van busverbindingen te waarborgen. Bij concessies wordt zero-emissie niet opgenomen als eis maar als mogelijkheid om extra punten te verdienen door vervoerders. Het streven is dat alle OV-bussen richting 2030 zero-emissie worden. Netcongestie is een probleem dat zich vaak lokaal voordoet en niet op alle momenten van de dag optreedt. Buiten de piekmomenten is er op veel plekken nog ruimte om elektriciteit te verbruiken. Bijvoorbeeld in de nacht. Dat sluit goed aan op het profiel voor bussen. Het Ministerie van lenW werkt nauw samen met vervoerders en netbeheerders om de effecten van netcongestie in het openbaar vervoer te beperken. Dit pakken we op in het Bestuurlijk Akkoord Netcongestie OV (BANOV).</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> Dus mijn tweede vraag is: erkent de regering dat zij de sector feitelijk op elektrificatie heeft vastgezet, terwijl de fysieke randvoorwaarden op een groot deel van het net nog ontbreken? En zo nee, waarom niet?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het kabinet heeft een gezamenlijke ambitie afgesproken met de sector om te komen tot zero-emissie in het OV. Bij concessies wordt zero-emissie niet opgenomen als eis maar als mogelijkheid om extra punten te verdienen door vervoerders. Het is aan de concessieverlener om realistische doelen te stellen en aan de vervoerder om een realistische inschrijving te doen, vervolgens wordt de vervoerder gehouden aan zijn bod. De beperkingen en uitdagingen die netcongestie oplevert pakt het Ministerie van lenW en decentrale overheden in gezamenlijkheid met de sector op in het Bestuurlijk Akkoord Netcongestie OV (BANOV). Een aantal innovatieve oplossingen, zoals bufferbatterijen, worden financieel ondersteund met een subsidieregeling (SPriLa).</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> En daar hoort meteen een derde vraag bij: waarom heeft het OV wel een zware verduurzamingsopgave gekregen, maar kennelijk geen vanzelfsprekende voorrangpositie gekregen bij schaarse netcapaciteit? Hoe valt dat bestuurlijk uit te leggen?</p> <p><b>Antwoord:</b> December vorig jaar heeft de ACM een nieuw prioriteringskader gepubliceerd. OV heeft daarin een voorrangpositie gekregen, omdat het als basisbehoefte wordt gezien. Dat betekent dat OV-bedrijven bij een aanvraag om netcapaciteit voorrang krijgen voor andere bedrijven.</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> Dus ook hier wil ik een helder antwoord van de Staatssecretaris: waarom is eerst op elektrificatie aangestuurd en pas daarna op zoek gegaan naar contractvormen die het misschien uitvoerbaar maken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) is in 2016 getekend door OV-concessieverleners, het IPO, de MRDH en het Ministerie van IenW, lang voordat netcongestie speelde. De Staatssecretaris van KGG is verantwoordelijk voor de toekomstbestendigheid van de elektriciteitsvoorziening en heeft het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) hiervoor opgezet. Als onderdeel hiervan is de sectorovereenkomst Netcongestie en OV tussen IenW, KGG, OV-sector en netbeheerders gesloten met als doel met slimme oplossingen in het OV netcongestie te verlichten en duurzame groei van het ov mogelijk te maken.</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> En dus vraag ik de regering ook: kan zij uitsluiten dat deze elektrificatiekoers, in combinatie met netcongestie, gevolgen krijgt voor de kwaliteit, frequentie of continuïteit van busverbindingen? En zo nee, welke concessies lopen volgens haar het grootste risico?</p> <p><b>Antwoord:</b> Dit kabinet zet in op elektrificatie van het OV juist om het OV op lange termijn betaalbaar te houden voor de reiziger. In de principes van samenwerking met OV-concessieverleners is bovendien vastgelegd dat de transitie naar zero-emissie bussen niet ten koste mag gaan van de dienstverlening aan de reiziger. Tevens dient de transitie tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten uitgevoerd te worden, en zo mogelijk kostenneutraal.</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> Voorzitter, er zit ook een heel principiële bestuursvraag onder. Want als provincies en vervoerders klem komen te zitten tussen concessie-eisen, netcongestie en oplopende kosten, wie draagt dan uiteindelijk de politieke verantwoordelijkheid? Het Rijk, de concessieverlener of de vervoerder?</p> <p><b>Antwoord:</b> Busvervoer is primair de verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Aansturing verloopt via concessies. Bij aanbesteding wordt zero-emissie vaak niet opgenomen als eis maar als mogelijkheid om extra punten te verdienen, hiermee is het mogelijk om flexibel in te schrijven. Het is aan de concessieverlener om realistische doelen te stellen en aan de vervoerder om een realistische inschrijving te doen, vervolgens wordt de vervoerder gehouden aan zijn bod. Vanwege netcongestie en de schaarse ruimte voor aansluitingen zorgen overheden erin steeds meer concessies van tevoren voor dat aansluitingen geregeld zijn.</p>
Duijvenvoorde	Forum voor Democratie	<p><b>Vraag:</b> En wat betekent dit financieel? Hoeveel extra publieke kosten en risico's ontstaan er doordat vervoerders moeten voorsorteren op elektrificatie, terwijl er geen zekerheid is over aansluiting, contractvermogen en doorlooptijden?</p> <p><b>Antwoord:</b> Decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de aansturing van concessies. Decentrale overheden anticiperen op netcongestie door vroegtijdig netaansluitingen aan te vragen. Mogelijke kosten en risico's die vervoerders voorzien bij de uitvoering van de concessie worden meegenomen in de aanbiedingen.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> De vier B's, waar is de B van beveiligd? Sociale veiligheid, het aantal incidenten neemt toe. Hoe staat het met de aanpak daarvan? Spoorwegpolitie stond niks over in de brief? Toegang BOA's tot registratiesystemen? Hoe staat het met uitrol bodycams?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op 19 december 2025 is de Kamer mede namens de Minister van JenV geïnformeerd over het streven dat OV-boa's vanaf de tweede helft van 2026 toegang krijgen tot het rijbewijsregister. Dat is nog steeds de planning. JenV werkt de technische en juridische vraagstukken die spelen binnen het kader van toegang voor boa's tot de strafrechtketendatabank nader uit. Het Ministerie van lenW begrijpt van de Minister voor Asiel en Migratie dat de toegang tot de gegevens uit de Basisvoorziening Vreemdelingen onder meer om een wetswijziging vraagt. Deze wetswijziging en de beste inbedding hiervoor wordt door de Minister voor Asiel en Migratie waar benodigd in samenspraak met JenV verkend en voorbereid. De NS heeft de aanbesteding van bodycams afgerond en begint in april met testen of het goed werkt en goed aan het uniform zit. Eind deze maand zal de eerste bodycam in mijn aanwezigheid worden uitgereikt. Na deze test wordt de bodycam verder uitgerold en is de verwachting dat elke conducteur aan het eind van het jaar van zo'n apparaat is voorzien. Het klopt dat de spoorwegpolitie niet was opgenomen in de verzamelbrief, want die is reeds in 2013 opgeheven. De organisatie van de politie is daarnaast het domein van het Ministerie van JenV, waarmee regelmatig contact is.</p>
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> Zorgen over prijzen OV. Gelukkig aantal amendementen aangenomen, maar zijn incidentele middelen. Prioriteit bij structureel overeindhouden van OV en wijdvertakt systeem als basisvoorziening, ook op platteland. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?</p> <p><b>Antwoord:</b> Ook het kabinet maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van voorzieningen. Mede daarom is er een interdepartementale verkenning gestart naar publieke mobiliteit. De verkenning schetst een beeld van een vraagafhankelijk vervoersysteem, dat bestaat uit integratie van OV en doelgroepenvervoer, dat zou kunnen leiden tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen. In Zeeland zijn inmiddels (succesvolle) ervaringen opgedaan met zo'n systeem van publieke mobiliteit. Daarnaast starten er de komende jaren ook projecten in de Achterhoek, Overijssel, Flevoland, Drechtsteden, MRDH en Utrecht. Er wordt met de regio's in overleg gegaan over de eerste leerervaringen van de introductie van publieke mobiliteit.</p>
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> Hoe staat het met de door uw voorganger aangekondigde onderzoek naar structurele oplossingen rondom de Betaalbaarheid van het ov, te meer omdat coalitieakkoord weinig ruimte geeft?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het betaalbaarheidsonderzoek dat is aangekondigd, is lopende. In het onderzoek wordt gekeken naar de betaalbaarheid van het huidige OV-systeem: hoe lopen de geldstromen, hoe liggen de rollen taken en verantwoordelijkheden. Oplevering wordt rond de zomer verwacht.</p>
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> Waar zit volgens de Staatssecretaris de uitdaging op het gebied van toegankelijkheid en kapotte liften? Is de Staatssecretaris bereid gevraagde extra inzet toe te zeggen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is sprake van een dalende trend in het gemiddeld aantal liften dat een week of langer in storing is. Van 15 à 20 langdurige storingen per maand in de zomer van 2022 naar ongeveer 7 liften per maand in het najaar van 2025. In deze cijfers zijn de liften die niet beschikbaar zijn vanwege geplande liftvervanging en gepland onderhoud niet meegerekend. ProRail stelde al langere tijd wekelijks updates beschikbaar van liften die een week of langer defect zijn. Sinds begin 2025 deelt ProRail ook data over kortdurende liftstoringen die door vervoerders kunnen worden verwerkt in reisinformatievoorzieningen. Op 1 mei 2026 komen actuele beschikbaarheidsdata van liften van ProRail voor alle reizigers beschikbaar op ns.nl en in de NS-app. Naar aanleiding van de motie van de heer Grinwis (Christen Unie) c.s. van 27 maart 2024 over rapportage van liftstoringen in de halfjaarverantwoording van ProRail<sup>20</sup> zijn daarover afspraken gemaakt met de infra-beheerder. Het Ministerie van lenW houdt de voortgang in de gaten. Ten slotte, een deel van de problematiek binnen ProRail is moeilijk op te lossen, omdat veel storingen het gevolg zijn van externe factoren, met name vandalisme en waterschade.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> Voelt de Staatssecretaris zich in het ootje genomen door ProRail [rondom Spoorknop Haarlem]? Hij heeft Kamerlid eerst uitgenodigd motie nog niet in te dienen. Toen Kamerlid motie wel indiende, wilde motie uitvoeren, maar bleek het tijdvenster verstreken. Kan de Staatssecretaris de frequentieverhoging tussen Haarlem en Amsterdam die nu achter de horizon dreigt te verdwijnen, garanderen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Allereerst wordt betreurd dat de financiële realiteit in het Mobiliteitsfonds noopt tot harde en scherpe keuzes zoals hier in Haarlem. Desondanks streeft het Ministerie van IenW er altijd naar de door uw Kamer aangenomen moties uit te voeren. Dat is in dit geval helaas niet mogelijk gebleken. U heeft recent ook Kamervragen hierover gesteld. In de beantwoording wordt nader op de besluitvorming over Spoorknop Haarlem ingegaan. De frequentieverhoging tussen Haarlem en Amsterdam is vastgelegd in de concessie. De gemaakte afspraken over het volume zijn onderdeel van de <i>Mid-Term Review</i> van het HRN-concessievolume in 2027. Daarin weegt het Ministerie van IenW alle gewenste en beoogde frequentieverhogingen integraal af tegen vervoersvraag, eventueel benodigde infrastructuurinvesteringen en budgettaire ruimte. Binnen de huidige financiële randvoorwaarden is het echter geen zekerheid dat alle afgesproken frequentieverhogingen die nog aanvullende infra-maatregelen vergen, ook geaccomodeerd kunnen worden. Zoals eerder toegezegd, informeert het Ministerie van IenW u voor de zomer per brief over de resterende infraknelpunten voor het volledig rijden van de HRN-concessie.</p>
Grinwis	CU	<p><b>Vraag:</b> Wanneer kunnen we weer een voortgangsbrief verwachten over ERTMS?</p> <p><b>Antwoord:</b> ERTMS is door de Kamer aangewezen als groot project. De Kamer ontvangt daarom halfjaarlijks een voortgangsrapportage ERTMS.</p>
Jumelet	CDA	<p><b>Vraag:</b> Ik snap dat we de onderzoeken naar betaalbaarheid en publieke mobiliteit moeten afwachten, maar heeft de Staatssecretaris al een richting van denken als het gaat om bereikbaarheid en in het bijzonder het plaatje dat zij voor ogen ziet, als resultaat? Of het nu gaat om publiek vervoer of sec OV.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het is inderdaad verstandig om de resultaten van de onderzoeken nog even af te wachten. Op zich loopt deze discussie al een tijd omdat het kabinet het belangrijk vindt dat voorzieningen bereikbaar zijn. En tegelijkertijd ziet het Ministerie van IenW dat het OV, zeker in de regio, onder druk staat. De verkenning publieke mobiliteit laat zien dat met het bundelen van geldstromen het huidige publieke vervoerssysteem effectiever ingericht zou kunnen worden. Om nieuwe ontwikkelingen zoals publieke mobiliteit goed te kunnen faciliteren met het huidige systeem, kijkt ABDTOPConsult in opdracht van IenW naar het functioneren van de betaalbaarheid van het huidige OV-systeem. De verwachting is dat dit onderzoek nog voor de zomer gereed is.</p>
Jumelet	CDA	<p><b>Vraag:</b> Schoonmaak bij NS: is de Staatssecretaris van deze problematiek op de hoogte en vindt zij ook dat schoonmaak niet het sluitstuk moet zijn van de bedrijfsvoering van NS, ligt hier niet een schone taak voor de NS om hier echt met zorg en waardering voor het schoonmaakpersoneel werk van te maken? Moeten we NS overigens niet gewoon houden aan de afspraken in de concessie? Graag een reactie van de Staatssecretaris</p> <p><b>Antwoord:</b> Schone treinen vormen een essentieel onderdeel van de dienstverlening. Het werk van schoonmaakpersoneel is daarbij van groot belang en verdient waardering. Met NS wordt hierover het gesprek gevoerd, waarbij nadrukkelijk wordt gewezen op het belang van een goede positionering van schoonmaak. Daarbij wordt NS ook gehouden aan de afspraken in de concessie ten aanzien van materieel. Hierop wordt blijvend toegezien.</p>
Jumelet	CDA	<p><b>Vraag:</b> Wanneer krijgen Boa's wat ze ook nodig hebben: toegang tot het rijbewijsregister, de strafrechtenketendatabank en het vreemdelingenregister. Mijn collega Straatman heeft bij het BOA debat hierover ook vragen gesteld. Maar van de Minister van J&amp;V is nog geen helder antwoord gekregen. Kan de Staatssecretaris wellicht al meer zeggen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op 19 december 2025 is de Kamer mede namens de Minister van JenV geïnformeerd over het streven dat OV-boa's vanaf de tweede helft van 2026 toegang krijgen tot het rijbewijsregister. Dat is nog steeds de planning. Daarnaast werkt JenV de technische en juridische vraagstukken die spelen binnen het kader van toegang voor boa's tot de strafrechtenketendatabank nader uit. De Minister voor Asiel en Migratie heeft aangegeven dat de toegang tot de gegevens uit de Basisvoorziening Vreemdelingen onder meer om een wetswijziging vraagt. Deze wetswijziging en de beste inbedding hiervoor wordt door de Minister voor Asiel en Migratie waar benodigd in samenspraak met JenV verkend en voorbereid. Hierover vindt regelmatig overleg plaats. Uw kamer zal hier periodiek van op de hoogte worden gehouden.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Jumelet	CDA	<p><b>Vraag:</b> Hoe kijkt de Staatssecretaris naar de aanbevelingen van de coalitie Anders Reizen, bijvoorbeeld dat werkgevers sleutel zijn tot beter OV-beleid, hoe kijkt de Staatssecretaris naar de huidige ontwikkeling van MaaS en deur-tot-deur mobiliteit in Nederland, en welke rol ziet u hierin voor de overheid? Graag een reactie?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het Ministerie van IenW is goed bekend met de Coalitie Anders Reizen en haar aanbevelingen. Het Ministerie van IenW deelt in zijn algemeenheid de ambitie van de Coalitie om de werkgevers te ondersteunen bij het verduurzamen van hun mobiliteit. Veel van de aanbevelingen raken dan ook aan de beleidsdossiers die regelmatig met de Kamer besproken worden. Met Mobility as a Service (MaaS) kunnen reizigers eenvoudiger een multimodale reis plannen, boeken en betalen. Op die manier wordt deur-tot-deur mobiliteit met het OV, maar ook met deelmobiliteit of andere vormen van vervoer zichtbaarder. Het is een positieve ontwikkeling waar mijn ministerie op verschillende manieren bij betrokken is. Bijvoorbeeld via de MaaS-waardige concessie-eisen of het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit.</p>
El Abassi	Denk	<p><b>Vraag:</b> Er zijn stijgende prijzen aan de pomp. Bijna 2/3 van brandstofprijzen bestaat uit accijns, btw en heffingen. Beleid draagt niet bij aan betaalbare mobiliteit. Top 3 met hoogste brandstofbelastingen, andere landen laten zien dat anders kan (maximumprijzen). Waarom grijpt Nederland niet in?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het kabinet volgt de situatie in het Midden-Oosten van dag tot dag. IenW gaat niet over prijzen aan de pomp. Het kabinet beraadt zich momenteel op een pakket met de meest passende maatregelen.</p>
El Abassi	Denk	<p><b>Vraag:</b> Absurde kosten raken de taxibranche. Nederlandse taxichauffeurs zien marges verdwijnen en faillissementen dreigen. Is de Staatssecretaris het eens dat ingrijpen noodzakelijk is om dit te voorkomen en wat doet de Staatssecretaris om taxichauffeurs te beschermen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het taxibeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richt zich niet op de kosten en inkomsten van taxiondernemers. In de meeste gevallen bepalen taxiondernemers zelf de tarieven waarvoor zij werken. Zij kunnen ervoor kiezen gestegen kosten door te berekenen aan hun klanten. Als gestegen kosten structureel worden, zullen deze worden meegenomen in de indexering van de maximumtarieven voor de opstapmarkt op 1 januari 2027. Over eventuele generieke maatregelen in reactie op de gestegen brandstofprijzen heeft het kabinet nog geen besluit genomen.</p>
El Abassi	Denk	<p><b>Vraag:</b> OV-kosten rijzen de pan uit. Dit raakt vooral mensen met laag inkomen. OV behoort tot het duurste ter wereld: 30–35% duurder dan EU gemiddelde. Prijzen stijgen sneller dan inflatie. Wat gaat de Staatssecretaris doen om voorkomen dat OV nog duurder wordt? Volgens Nibud worden niet alleen lage maar ook hoge inkomens beperkt in vrijheid om te reizen. Wat gaat de Staatssecretaris doen om reizen betaalbaar te houden voor iedereen? Wat vindt de Staatssecretaris van 9 euro ticket, zoals in Duitsland? Enkele staten in Australië hebben gekozen OV gratis aan te bieden. Wat vindt de Staatssecretaris van dat idee?</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie het antwoord op de vraag van het lid Beckerman over gratis OV. Het kabinet beraadt zich op een pakket met meest passende maatregelen.</p> <p><i>Het 9-euro ticket</i></p> <p>Lid De Hoop ging in op het Duitse klimaat-ticket als voorbeeld om op korte termijn in te voeren en een korte periode geldig te laten zijn (mei tot en met september van dit jaar). Eerder is in NOVB-verband onderzoek gedaan naar het invoeren van een propositie met gratis reizen in de daluren, als een van de opties.<sup>21</sup> OV-bedrijven schatten in dat er een flinke inkomstenderving is bij een dergelijk product vanuit bestaande kortingsabonnementen en het studentenreisproduct. Daarnaast geeft het KIM aan dat een dergelijk product vooral meer reizigerskilometers onder bestaande reizigers zal genereren in plaats van reizigers die de overstap van auto naar OV maken. Ook is dit op zo'n korte termijn niet uitvoerbaar. In Duitsland is dit ticket destijds beschikbaar gesteld voor € 9 per maand. Inmiddels is dit een structureel ticket waarvan de kosten voor de reiziger ieder jaar oplopen (nu € 63 per maand). Ook de kosten voor de Bondsrepubliek en Duitse Bundesländer lopen ieder jaar op en bedragen inmiddels meer dan € 3 mld per jaar.<sup>22</sup></p>
El Abassi	Denk	<p><b>Vraag:</b> Heeft de Staatssecretaris nog andere ideeën om OV betaalbaar en toegankelijk te houden voor iedereen?</p> <p><b>Antwoord:</b> De betaalbaarheid van het OV is urgent, zeker nu de kosten van mobiliteit stijgen. Het betaalbaarheidsonderzoek dat is aangekondigd, is lopende. In het onderzoek wordt gekeken naar het huidige functioneren van het OV-systeem: hoe lopen de geldstromen, hoe liggen de rollen taken en verantwoordelijkheden? En de vraag hoe de overheid kan sturen op de betaalbaarheid van het OV voor de reiziger. Er wordt gekeken naar wat er goed gaat en wat er beter zou kunnen. Oplevering wordt rond de zomer verwacht. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> De basis moet op orde voor Veiligheid en Service-medewerkers, sprake van structurele onderbezetting. Kan er een vergelijkbaar proces komen net als bij de noodmaatregel 2022, toen er grote conducteurstekorten waren en de dienstregeling in de knel kwam?</p> <p><b>Antwoord:</b> In 2022 heeft NS een integrale aanpak personeelstekort opgesteld en maatregelen getroffen. De Integrale Aanpak Personeelstekorten NS was in beginsel voor machinisten en hoofdconducteurs, deze is reeds verbreed naar de groepen onderhoudsmonteurs en veiligheid- en servicemedewerkers. De krapte van deze groepen heeft de volle aandacht van NS. NS blijft mij informeren over de voortgang van personeelstekorten.</p>
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> Wat vindt de Staatssecretaris van ideeën zoals slimme camerabewaking en realtime monitoring, camera's op basis van AI als aanvulling op fysieke aanwezigheid van veiligheidspersoneel, boa's en controleurs? Dus camera's die verdachte of gevaarlijke situaties detecteren (bijvoorbeeld gevechten, valpartijen of achtergelaten bagage) en direct (automatisch) personeel in de buurt waarschuwen?</p> <p><b>Antwoord:</b> In het kader van het programma voor sociaal veilige stations worden dit soort maatregelen verder onderzocht en besproken. AI biedt kansen om camerabewaking effectiever in te zetten ook voor verdachte of gevaarlijke situaties in het openbaar vervoer. NS en ProRail verkennen op dit moment de mogelijkheden voor het toepassen van AI op stations. Daarbij geldt dat niet alleen de technologie zelf op orde moet zijn, maar ook de opvolging.</p>
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> Een noodknop voor passagiers waarbij alle lichten van de bus/tram gaan knipperen en iedereen kan zien dat er iets aan de hand is. Ook een voorbijrijdende politieauto (al of niet in burger) krijgt automatisch een melding zodat agenten direct kunnen ingrijpen. Is dit een goed idee?</p> <p><b>Antwoord:</b> De meeste vervoerders hebben voertuigen met een stil alarm. Bestuurders kunnen dit inschakelen wanneer de situatie daar om vraagt. Daarnaast hebben de meeste vervoerders een apart Whatsappnummer dat reizigers kunnen gebruiken bij onraad.</p>
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> Of veiligheids- en gedragsapps voor reizigers geïntegreerd met een mobiele (landelijke) app zodat reizigers ook incidenten snel kunnen melden? Of pushmeldingen over drukke periodes of verdachte situaties, zodat mensen veiliger keuzes kunnen maken?</p> <p><b>Antwoord:</b> De meeste vervoerbedrijven hebben inmiddels een Whatsapp nummer waarmee melding gemaakt kan worden van onraad in het OV. De opvolging van het Whatsapp nummer van NS is geëvalueerd en wordt in de tweede helft van 2026 naar de Kamer gestuurd. Op basis van deze evaluatie kijkt het Ministerie van IenW of er nog verdere verbeteringen voor de reiziger mogelijk zijn. Omdat de vervoersbedrijven in veel gevallen regionaal opereren is er geen centraal meldpunt. Daarnaast kan er gebruik worden gemaakt van de bekende meldnummers bij acute noodsituaties.</p>
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> Is de Staatssecretaris het met BBB eens dat de boa's die actief zijn op en rond het spoor, naast toegang tot het rijbewijsregister, gecontroleerd toegang moeten krijgen tot gezichtsbeeldherkenning (GBH) op basis van bestaande pasfoto's uit overheidsregisters en dat dit zou helpen om agressiviteit tijdens het uitdelen van de boete tegen te gaan?</p> <p><b>Antwoord:</b> Nee, met deze technologie is het ministerie momenteel niet bezig.</p>

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en Antwoord
Van der Plas	BBB	<p><b>Vraag:</b> Wordt er gewerkt aan alternatieven voor identificatie wanneer iemand geen identiteitsbewijs of rijbewijs heeft, en zo ja, welke instrumenten krijgen boa's concreet tot hun beschikking?</p> <p><b>Antwoord:</b> Op 19 december 2025 is de Kamer mede namens de Minister van JenV geïnformeerd over het streven dat OV-boa's vanaf de tweede helft van 2026 toegang krijgen tot het rijbewijzenregister. Dat is nog steeds de planning.</p> <p>Daarnaast is verkend of toegang tot de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV) en strafrecht-ketendatabank (SKDB) voor boa's tot de mogelijkheden behoort. Uit deze verkenning is gebleken dat bij de toegang tot registers betrokken partijen een gedeeld beeld bestaat van de problematiek en de doelstelling om te komen tot een zelfstandigere identificatie door boa's. Als opvolging daarvan werkt JenV op dit moment de technische en juridische vraagstukken die spelen binnen het kader van toegang voor boa's tot de SKDB nader uit. De Minister voor Asiel en Migratie heeft aangegeven dat de toegang tot de gegevens uit de BVV onder meer om een wetswijziging vraagt. Deze wetswijziging en de beste inbedding hiervoor wordt door de Minister voor Asiel en Migratie waar benodigd in samenspraak met JenV verkend en voorbereid. Uw kamer zal hier periodiek van op de hoogte worden gehouden.</p>

<sup>1</sup> Mobility as a Service.

<sup>2</sup> Verslag schriftelijk overleg Onderwegpas, Kamerstuk 23 645, nr. 874, <https://open.overheid.nl/documenten/ab072349-4219-4b17-8a45-2f2b44447746/file>.

<sup>3</sup> Verzamelbrief openbaar vervoer, Kamerstuk 23 645 en 31 521, nr. 881, Openbaar vervoer | Tweede Kamer der Staten-Generaal.

<sup>4</sup> Eerder is dit een van de punten waarop de Onderwegpas in de uitvoering is verzet naar 2028 omdat eerst de bestaande proposities en klanten bij OV bedrijven worden omgezet naar OVPay en pas daarna nieuwe proposities kunnen worden vormgegeven.

<sup>5</sup> Kamerstuk 2025Z01892

<sup>6</sup> Kamerstuk 2025D21526

<sup>7</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 785.

<sup>8</sup> Kamerstuk, 23 645, nr. 812.

<sup>9</sup> Kamerstuk, 29 984, nr. 1234.

<sup>10</sup> Kamerbrief over de rol van de boa | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

<sup>11</sup> Kamerstuk, 29 984, nr. 1277.

<sup>12</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 167, vergaderjaar 2013–2014.

<sup>13</sup> Kamerstukken 28 165, nr. 178, vergaderjaar 2013–2014.

<sup>14</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 32, vergaderjaar 2024–2025.

<sup>15</sup> Kamerstukken 29 984, nr. 1231, vergaderjaar 2025–2026.

<sup>16</sup> Kamerstukken 2026Z02053.

<sup>17</sup> Kamerstuk, 23 645, nr. 812.

<sup>18</sup> Het betreft hier bushaltes waarvoor binnen 400 meter geen alternatief beschikbaar is. Zie ook: <https://pointer.kro-ncrv.nl/ruim-500-bushaltes-verdwenen-in-5-jaar-tijd-vooral-in-drenthe-en-groningen>

<sup>19</sup> Effecten tarieverlagingen in het OV, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022.

<sup>20</sup> Kamerstuk, 29 984, nr. 1195.

<sup>21</sup> Kamerbrief 3 oktober 2024 over NL ticket <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-10042e5b5b9d13818abf5295359d9f4a50647b03/pdf>

<sup>22</sup> Deutschlandticket: Fragen und Antworten | Bundesregierung