23 645 Openbaar vervoer

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 909 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2026

Elke dag maken mensen gebruik van een fijnmazig netwerk van treinen, bussen, trams en metro's om vrienden en familie te bezoeken, naar hun werk te gaan of een dag eropuit te gaan. Maar terwijl het ov bijvoorbeeld in stedelijke gebieden dag in dag uit intensief gebruik wordt, zijn er zorgen over de betaalbaarheid, beschikbaarheid en houdbaarheid van het ov van de toekomst in landelijke gebieden en de buitenwijken van steden. Het functioneren van het ov vanuit deze publieke doelen staat daarmee onder druk. De eerste scheuren in ons huidige systeem worden zichtbaar in de vorm van teruglopende exploitatie-opbrengsten, minder keuze aan vervoersmogelijkheden in dienstregelingen en personeelstekorten.

Het kabinet vindt daarom dat er een nieuwe visie op het ov nodig is, één waarbij het Rijk de regie pakt. Dit nieuwe handelingsperspectief kent vier pijlers:

a. Maatregelen *als antwoord op de verschraling* van het ov, vooral in de regio. Elke regio telt tenslotte. De regionale bereikbaarheidsscenario's die momenteel worden opgesteld kunnen hier goed voor worden gebruikt.
b. Maatregelen om *afgestemd op de vraag* gebruik te maken van verschillende vervoermiddelen, waarbij goed gekeken wordt naar het openbaar vervoer in de keten.
c. Maatregelen en onderzoek die moeten zorgen voor een *betaalbaar ov en een gezonde exploitatie*. Aan de exploitatiekant gaat het om initiatieven zoals publieke mobiliteit en autonoom vervoer, aan de reizigerskant door goed te kijken hoe de inefficiënties in het systeem kunnen worden weggenomen en niet in de laatste plaats om goed te kijken hoe de geldstromen in het ov stabiel en betrouwbaar kunnen worden gehouden.
d. Maatregelen gericht op een *passend sturingsmodel*. Dit vergt een visie met concrete doelen voor het openbaar vervoer, met meer geïntegreerd sturen op de bekostiging van het ov en het begeleid en geregisseerd introduceren van innovaties die het ov klaar maken voor de toekomst. Waar nodig vraagt dit om een aanpassing van de Wp2000 om te zorgen voor een passend sturingsmodel voor nu en in de toekomst.

Het vorige kabinet heeft aan ABDTOPConsult gevraagd onderzoek te doen naar de werking van het ov-systeem.[1] Het huidige kabinet heeft nu met belangstelling kennisgenomen van de uitkomsten hiervan, juist omdat dit rapport een fundament legt voor de nieuwe visie op het ov die het kabinet beoogt. Het kabinet bedankt de opstellers voor hun uitgebreide en zorgvuldige analyse. De titel van het rapport vat de aanbevelingen in het rapport als volgt samen: "Als je niet stuurt, ga je nergens heen."

Het rapport geeft goede handvatten om recht te doen aan de zorgen die in de sector leven. Waar de groei van het gebruik en het netwerk namelijk eerst een vanzelfsprekendheid leek, is dit na de coronapandemie ingrijpend veranderd. De gevolgen van de coronapandemie zijn dan ook te zien als een eerste teken aan

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 904.

de wand dat ons ov-systeem klaar moet worden gemaakt voor de toekomst. De sector kreeg een financiële klap te verwerken en het reisgedrag van mensen is veranderd. Er wordt meer thuisgewerkt en -gestudeerd, maar tegelijkertijd gaan mensen er veel op uit in het weekend. De prijzen in het ov zijn de afgelopen jaren niet harder gestegen dan de algemene inflatie. In reële termen mag het ov daarom niet duurder zijn geworden, zo wordt het niet door de reiziger ervaren. Het ov kampt dus met een probleem als het gaat om de perceptie van de prijs. Maar er zijn ook doelgroepen die echt moeite hebben met het betalen van een reis of zelfs een reis niet maken vanwege de prijs.

Kortom, het voorgaande betekent een teruggang in het aantal reizigers en daardoor een toegenomen druk op de betaalbaarheid van het ov en de beschikbaarheid daarvan. Dat vind ik een zorgelijke situatie. Het Rijk is de sector op meerdere momenten te hulp geschoten met structurele en incidentele middelen, maar voor een aanpak voor de langere termijn is een gedegen analyse van de bestaande situatie noodzakelijk. Het ov moet voor iedereen bereikbaar blijven.

In het vervolg van deze brief:
1. worden allereerst de belangrijkste bevindingen in het rapport op een rij gezet.
2. volgt een reflectie hoe deze bevindingen raken aan bestaand toekomstdenken over de rol van het ov in relatie tot maatschappelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid en regionale ontwikkeling.
3. formuleert het kabinet de inzet waarmee opvolging wordt gegeven aan het onderzoek.
4. tezamen vormen deze onderdelen de kabinetsreactie op het onderzoek. De brief sluit af met een vooruitblik op het vervolgproces en de wijze waarop het kabinet uw Kamer hier in mee wil blijven nemen.

1. Belangrijkste bevindingen in het rapport

De onderzoekers wijzen erop dat het op onderdelen ontbreekt aan nationale sturing op het ov-systeem als geheel. Dit is de afgelopen jaren zichtbaar geworden doordat de financiering van het ov-systeem onder druk staat door veranderd reisgedrag. Tegelijkertijd verschilt de kostendekkingsgraad van het ov sterk per concessiegebied: in regionale concessies ligt deze beduidend lager. Het is in deze situatie volgens het rapport nodig dat het Rijk een stap naar voren zet en een systemische ov-brede nationale visie vormt waarbij niet alleen aandacht is voor de infra maar ook voor de exploitatie van het ov. Dit is volgens de schrijvers van het rapport nodig om het ov-systeem nu en in de toekomst goed functionerend te houden. In het rapport worden op basis van verschillende observaties vier belangrijke knelpunten benoemd:
- De governance.
- Beperkte innovatie in het ov-systeem.
- Onderbenutting en betaalbaarheid voor de reiziger.
- De bekostiging van het ov.

Voor deze knelpunten benoemt het rapport mogelijke interventies, sommige kleiner en sneller uitvoerbaar, andere gaan om grotere wijzigingen in sturing en aanpak. Drie van deze interventies worden systeemsprongen genoemd en hebben volgens het rapport prioriteit bij de uitwerking:

Het beter benutten van de bestaande infrastructuur
Buiten de spits rijden veel treinen en bussen relatief leeg terwijl er op dat moment tegen lage extra kosten meer mensen vervoerd kunnen worden.

Hierdoor sluit het prijsstelsel onvoldoende aan op het maatschappelijke doel om meer mensen gebruik te laten maken van het ov. Het rapport ziet vooral kansen in aantrekkelijkere daltarieven en andere prijsprikkels in het openbaar vervoer. In het ov worden alle kosten in een gemiddelde kilometerprijs berekend. Op dit moment zijn er, daar waar dat nodig is, te weinig opties om door meer differentiatie daarin de maatschappelijk meest wenselijke uitkomst te bereiken.

Het vergroten van de bereikbaarheid in heel Nederland
Publieke mobiliteit, flexvervoer, mobiliteitshubs, data-uitwisseling en autonome voertuigen bieden kansen om de bereikbaarheid te verbeteren, vooral buiten de grote steden. Volgens het rapport worden deze innovaties nu onvoldoende gezamenlijk ontwikkeld en opgeschaald terwijl dit naast een betere bereikbaarheid ook de onderbenutting van publieke middelen tegen kan gaan. Het Rijk moet hierbij meer sturen op de exploitatie van het totale netwerk.

Nationale regie vanuit het Rijk waarbij samen met medeoverheden en vervoerders tot vernieuwing wordt gekomen
Het rapport pleit voor een Rijk dat vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid duidelijke nationale doelen stelt en keuzes maakt samen met andere ov-autoriteiten. Vervolgens moet samenhang georganiseerd worden en regie worden gevoerd op de ontwikkeling van het brede ov-systeem en doelen. Daarvoor dient ook de datapositie van de opdrachtgevende overheden te worden versterkt.

2. Raakvlak met het bestaande toekomstdenken over de rol van het ov in maatschappelijke opgaven

Met bovenstaande bevindingen over financiering, prijs, systeeminnovatie en governance maak het rapport een belangrijke aansluiting met het toekomstdenken in de Nota Ruimte, de Mobiliteitsvisie en de vervolgopdracht voor het toekomstbeeld ov.

Zo wordt in de Nota Ruimte het belang van balans in regionale ontwikkeling geschetst.[2] En wat dit per regio vraagt in het ontwikkelen van woningen en werkgelegenheid, waarbij maatschappelijke voorzieningen en bereikbaarheid op peil moeten blijven. Een toegankelijk en betaalbaar ov-systeem als onderdeel van een geheel van voorzieningen en keuzes in ruimtelijke ordening is noodzakelijk om die opgave te realiseren. Dit sluit aan bij wat het onderzoek constateert over het belang van centrale sturing en een bijpassende financiering.

De ministeriële taskforce versnelling woningbouw levert in september het Actieplan versnelling woningbouw op met daarin de koers richting de realisatie van 100.000 woningen per jaar. De woningbouwopgave overstijgt de beleidsterreinen. Zo is de bereikbaarheid met het ov voor veel woningbouwprojecten een belangrijk aspect.
De Mobiliteitsvisie bespiegelt de andersoortige functie van het ov in verschillende gebieden. De Mobiliteitsvisie schetst hoe de kracht van het ov in stedelijke gebieden gelegen is in het vermogen om grote aantallen mensen op drukke trajecten in dichtbevolkte gebieden te verplaatsen, met beperkte effecten op ruimte en leefomgeving.[3] In stedelijke gebieden moet het ov-systeem in het

[2] Ontwerp Nota Ruimte 2025, deelhoofdstuk 3.2 balans in regionale ontwikkeling, p.31 (Bijlage bij Kamerstuk 29 435, nr. 269).
[3] Mobiliteitsvisie, deelhoofdstuk 3.2 optimale inzet van modaliteiten, p.30 (Kamerstuk 31 305, nr. 388).

belang van leefbaarheid en als basisvoorziening voor bereikbaarheid goed samenwerken met deelvervoer en mogelijkheden voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen). In landelijke gebieden, waar voorzieningen gemiddeld op grotere afstand liggen, zijn tegelijkertijd bepaalde groepen die niet gebruik kunnen maken van een auto in sterke mate afhankelijk van het openbaar vervoer. Deze groepen zijn kleiner in aantal ten opzichte van de steden, maar worden verhoudingsgewijs wel zwaarder geraakt als bijvoorbeeld een buslijn wegvalt en er geen alternatieven voor in de plaats komen. De Mobiliteitsvisie agendeert voor deze vraag in deze gebieden het belang van een regionaal ov-systeem op maat, waarin verschillende vormen van publiek gefinancierd vervoer (die nu nog vaak deels apart zijn georganiseerd buiten het ov-systeem) veel beter kunnen worden gebundeld.[4] Publieke mobiliteit vormt hier dus ook een belangrijk onderdeel bij (zie verder deel 3 van deze brief). En dit sluit aan bij wat het onderzoek constateert over het belang van het versnellen van innovaties, zoals deelmobiliteit en publieke mobiliteit. Welke kwaliteit van bereikbaarheid moet worden behaald, is onderwerp van gesprek binnen de uitwerking van de Mobiliteitsvisie in ‘Bereikbaarheid op Peil’ (zie ook verder deel 3 van deze brief).

Tot slot is uw Kamer 2 december 2025 geïnformeerd over de vervolgopdracht Toekomstbeeld OV, een door de Landelijk Openbaar Vervoer- en Spoortafel geaccordeerde bestuurlijke aanzet om tot een nieuw toekomstbeeld voor het ov te komen. In deze vervolgopdracht is onder meer als richtinggevende vraag gesteld[5]: “hoe kan de betaalbaarheid, het prijsbeleid en daarmee de toegang voor reizigers tot het ov zich op de lange termijn ontwikkelen in relatie tot de kosten voor reizigers van andere vervoersmiddelen.” Inclusief de richting om bij de uitwerking van deze vraag ook de relatie met publieke mobiliteit te analyseren om te komen tot mobiliteitsoplossingen die betaalbaar zijn. Dit sluit aan bij wat het onderzoek constateert over de betaalbaarheid van verschillende modaliteiten voor de reiziger. Het ov is volgens het onderzoek, na lopen en de fiets, de meest voordelige manier van reizen als men kijkt naar de prijs per kilometer en ook de vaste lasten van bijvoorbeeld een auto. De prijzen zijn in het ov niet harder gestegen dan de algemene inflatie.

3. Inzet van het kabinet voor de opvolging van het onderzoek

Het onderzoek bevestigt voor het kabinet dat openbaar vervoer vraagt om een heldere koers voor de doorontwikkeling van het bestaande stelsel en doortastende besluiten die dit mogelijk maken. Het rapport gaat verder dan de betaalbaarheid van het ov. Het is agendavormend voor het gehele ov-systeem de komende periode. Het schetst op een goede wijze de samenhang tussen verschillende ontwikkelingen; publieke mobiliteit, autonoom vervoer, de marktordening en wat dit “nieuwe ov” nodig heeft om tot wasdom te komen.

Het kabinet gaat via twee sporen aan de slag met de opvolging van het onderzoek:

1. ***Rijksvisie op het ov:*** het kabinet geeft met deze reactie de opdracht om een visie op het gehele ov-systeem te ontwikkelen. Hiermee geeft het kabinet een specifieke richting aan het vervolg van de uitwerking van het

[4] Zoals Wmo-, valys- en leerlingen vervoer.
[5] Andere vragen in deze vervolgopdracht richten zich o.a. op vernieuwing en toekomstbestendigheid van het ov, samenhang in vraagstukken rond het spoorsysteem, reizigersbeleving en arbeidsmarktkrapte.

Toekomstbeeld ov).[6] Het kabinet acht deze nieuwe sturende Rijksvisie op het ov noodzakelijk om belangrijke ontwikkelingen in goede banen te leiden, de adoptie van innovaties en vernieuwingen te bespoedigen en rust, stabiliteit en richting te creëren in de sector. In de Rijksvisie komen de thema's uit het rapport van ABD Topconsult terug en de aanbevelingen uit het rapport gaan bijdragen aan de totstandkoming van deze visie.

2. ***Directe opvolging met eerste vervolgstappen:*** het kabinet geeft parallel aan de totstandkoming van de Rijksvisie aan een aantal voorgestelde interventies uit het rapport direct opvolging in de vorm van concrete vervolgstappen of nader onderzoek.

Hieronder worden beide sporen nader toegelicht.

1) Een nieuwe Rijksvisie op het ov

Voor de totstandkoming van de Rijksvisie op het ov geeft het kabinet de volgende richting mee die aansluit bij het nieuwe handelingsperspectief en gericht op de eerder aangegeven vier pijlers:

- *Bijdrage aan maatschappelijke opgaven centraal:* de Rijksvisie gaat om te beginnen de bijdrage die het ov levert aan maatschappelijke opgaven zoals regionale ontwikkeling, woningbouw, leefbaarheid en verduurzaming beschrijven. Binnen die bijdrage ziet het kabinet in de kern twee cruciale rollen voor het ov binnen het totale mobiliteitssysteem die ook in de (verre) toekomst met innovaties zoals autonoom vervoer essentieel blijven. Namelijk het ov als een basisvoorziening voor bereikbaarheid en het ov als katalysator van leefbaarheid en bedrijvigheid. Deze twee rollen wil het kabinet leidend laten zijn in de uitwerking van de Rijksvisie. En vanuit de bijdragen van het ov aan maatschappelijke opgaven en deze rollen wil het kabinet in de Rijksvisie ook tot gerichte doelen voor het ov komen. Ook besteedt het kabinet in deze visie aandacht aan wat men onder "betaalbaar ov" verstaat. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het imago van het ov. Dit sluit goed aan bij de eerste 2 pijlers van het door het kabinet geschetste handelingsperspectief
- *Verder vorm aan Mobiliteitsvisie en Bereikbaarheidspeil:* de Rijksvisie op het ov gaat daarbij verder vormgeven aan de uitvoering van het Bereikbaarheidspeil als onderdeel van de Mobiliteitsvisie voor wat betreft het ov. Dat betekent bijvoorbeeld dat de Rijksvisie zich met name richt op het beter gebruiken van bestaande infra en bijvoorbeeld ook kijkt naar gedragsprikkels om dit optimale gebruik te bevorderen, waarbij het Rijk voorbeeldgedrag kan vertonen. Dat betekent ook dat er in de Rijksvisie op het ov net als in de Mobiliteitsvisie voor het behouden en waar mogelijk verbeteren van bereikbaarheid niet alleen naar mobiliteitsoplossingen wordt gezocht, maar ook naar beleid rond ruimtelijke ordening en maatschappelijke voorzieningen wordt gekeken. De werkwijze die nu vanuit "Bereikbaarheid op Peil" wordt gevolgd om voor elke regio bereikbaarheidsanalyses uit te voeren en op basis hiervan het gesprek tussen Rijk en medeoverheden te voeren over de kwaliteit van deze bereikbaarheid, vormt een belangrijk aangrijpingspunt voor het opstellen van de Rijksvisie op het ov (passend bij pijler a en b van het handelingsperspectief).[7]
- *Accent op regionaal ov en exploitatie van het totale ov-systeem:* om de bevindingen en aanbevelingen uit het onderzoek goed in deze Rijksvisie te

[6] De vervolgopdracht waarop wordt voortgebouwd is in onderdeel 2 van deze brief beschreven. Zie verder ook Brief van de staatssecretaris van IenW van 2 december 2025 (Kamerstuk 23 645, nr. 875).

[7] Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil, p.16 (Kamerstuk 31 305, nr. 489).

laten landen, geeft het kabinet expliciet als richting mee om ook een visie op de doorontwikkeling van het regionaal ov en de betaalbaarheid en de organisatie van de exploitatie van het ov hierin een plek te geven. Het rapport stipt de noodzaak voor deze thema's in een Rijksvisie immers expliciet aan. (passend bij pijler c).

- *Sturende rol Rijksoverheid met informatiepositie:* het kabinet gaat zelf een meer sturende rol pakken als opdrachtgever voor deze visie, met medeoverheden en sector als belangrijke adviseurs. Om op deze wijze invulling te kunnen geven aan de stelselverantwoordelijkheid betekent dat IenW een actueel en voldoende gedetailleerd inzicht in het functioneren van het ov-systeem nodig heeft. Om te kunnen beschikken over de benodigde data zal een nieuwe grondslag in de Wp2000 gecreëerd worden (aansluitend bij pijler c en d).
- *Stabiliteit van en sturen op geldstromen:* Een ander belangrijk onderdeel in de Rijksvisie zal de stabiliteit van en sturing op geldstromen zijn. Hierbij worden ook de gedane aanbevelingen uit het rapport over het studentenreisproduct betrokken. Ook op korte termijn gaan enkele acties van start met betrekking tot de financiering van het ov-systeem (aansluitend bij pijler c en d).
- *Interdepartementale samenwerking:* bij de uitwerking van de Rijksvisie zal nadrukkelijk de samenwerking worden gezocht met andere ministeries, gezien de rol van het ov in het bevorderen van onderwijs, werk, recreëren en wonen. Ook wil het kabinet in de Rijksvisie uitwerken hoe de (Rijks)overheid zelf als werkgever voorbeeldgedrag kan vertonen in lijn met de visie (passend bij pijler c en d).

2) Gelijk opvolging geven aan een aantal voorgestelde interventies uit het rapport

Naast het laten uitwerken van een Rijksvisie op het ov zet het kabinet ook in op een aantal concrete vervolgstappen op deelthema's uit het onderzoek, die nu reeds kunnen worden genomen. Die vervolgstappen richten zich op:

1. Mogelijk maken van pilots voor publieke mobiliteit (pijler a en b);
2. Stimuleren van een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes in de Uitvoeringsagenda Fiets (pijler b);
3. Mogelijk maken van pilots autonoom vervoer (pijler b en c):
4. Evalueren van de Brede Doeluitkering (BDU) voor de beide vervoersregio's (pijler d);
5. Lessen trekken uit Nederland Dalvrij trein en het formuleren van concrete vervolgstappen (pijler c)
6. Verbeteren van de informatiepositie van de opdrachtgevende ov-autoriteiten en IenW als systeemverantwoordelijke (pijler c en d).

Mogelijk maken van pilots voor publieke mobiliteit

In het kader van publieke mobiliteit ondersteunt het ministerie van IenW een zevental projecten (Achterhoek, Drechtsteden, Flevoland, MRDH, Overijssel, Utrecht en Zeeland) om de integratie van verschillende vervoersvormen te faciliteren. Dit betreft in eerste instantie integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en in een vervolgstadium deelmobiliteit en private initiatieven.

Zeeland is als eerste regio op grote schaal met flexibel en vraaggestuurd vervoer begonnen en laat positieve resultaten zien. Doordat nu van 's ochtends vroeg tot

’s avonds laat ritten zijn te boeken, worden voorzieningen beter bereikbaar. De mobiliteitscentrale is hierbij de spin in het web. De centrale krijgt de boekingen binnen, kent de kenmerken van de reizigers en stemt daarop het vervoer af. Provincie en gemeenten hebben een gemeenschappelijke regeling ingesteld die de mobiliteitscentrale aanstuurt.

De komende periode werkt het ministerie van IenW samen met gemeenten en provincies verder aan de opschaling van de projecten, het faciliteren van een landelijk werkend betaal- en informatiesysteem, het effectief inzetten van de beschikbare geldstromen en het vormgeven van een nieuwe governance structuur. Het ministerie van IenW stuurt, in samenspraak met de ministeries van Financiën, BZK, OCW en VWS, begin 2027 een kabinetsstandpunt Publieke Mobiliteit naar de Kamer.

1. *Stimuleren van een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes in de Uitvoeringsagenda Fiets*

Het ministerie van IenW werkt samen met ProRail, gemeenten en NS aan het programma ‘Fietsparkeren bij stations’ en zet hiermee in op voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen bij stations. Het beschikbaar hebben van voldoende fietsparkeerplaatsen versterkt de functie van de fiets als belangrijk voor- en natransportmiddel. Op basis van de huidige beschikbare middelen wordt verwacht dat tot en met 2030 circa 600.000 stallingsplekken kunnen worden gerealiseerd. Er wordt tevens ingezet op een landelijk netwerk van doorfietsroutes, die steden en omliggende kernen via ov-knooppunten met elkaar verbinden. Voor de jaren 2024–2030 is in totaal € 42 miljoen beschikbaar vanuit het Rijk als cofinanciering voor de realisatie van dit netwerk.[8]

2. *Mogelijk maken van pilots geautomatiseerd vervoer[9]*

In het najaar van 2025 heeft het ministerie van IenW pilots met geautomatiseerd vervoer aangekondigd voor de toepassingen logistiek en ov en in mei 2026 is de Kamer over de voortgang geïnformeerd via de kamerbrief Voortgang Voertuigautomatisering[10] Op dit moment wordt er hard gewerkt om deze pilots via een innovatiepartnerschap aan te besteden. Geautomatiseerd ov kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verlichten van het chauffeurstekort, de exploitatiekosten van het ov en het flexibeler inzetten van voertuigen, zoals ook in het rapport is aangegeven. Dat laatste zeker ook in combinatie met vraaggestuurd vervoer als onderdeel van publieke mobiliteit. De komende jaren werkt het ministerie van IenW samen met de uitvoeringsorganisaties in de Nationale Taskforce ADS, vervoersautoriteiten, vervoerders en industrie aan het doorontwikkelen van de technologie en de inpassing ervan in Nederland. Binnen het ov wordt er daarbij specifiek gekeken naar onderwerpen als gebruikersacceptatie, sociale veiligheid en betalen, maar ook systeemvraagstukken zoals het effect van deze technologie op de operatie en exploitatie en het accommoderen in de concessiesystematiek.

3. *Evalueren van de Brede Doeluitkering (BDU) voor de beide vervoersregio’s*

---

[8] Kamerstuk 34 681, nr. 3.
[9] Ook vaak autonoom vervoer of zelfrijdend vervoer. IenW hanteert de term ‘geautomatiseerd vervoer’.
[10] Kamerstuk 31 305, nr. 538.

Het rapport benoemt expliciet de problemen met de financiering via de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer, waaronder dat de BDU onder de generieke korting op de specifieke uitkeringen is komen te vallen. Het ministerie van IenW heeft hierop twee lopende acties. Het ministerie van IenW onderzoekt allereerst of de indexatie op de BDU zou moeten worden aangepast, zodat deze meer in de pas loopt met de loon- en prijsontwikkeling waarmee vervoerregio's in hun uitgaven te maken hebben. Daarnaast zet het ministerie van IenW de komende periode in op de evaluatie van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer voor de beide vervoerregio's. Door de BDU breder te evalueren, zowel de wet als het budget, kan onder andere gekeken worden naar de besteding van de rijksbijdrage voor de vervoerregio's, de (maatschappelijke) opbrengsten en in hoeverre de huidige wijze en omvang van de bekostiging inclusief indexatie van budgetten nog past bij de taken van de vervoerregio's. Ook worden beleidsopties uitgewerkt die moeten zorgen dat het ov in deze regio's ook in de toekomst voldoende is geborgd. De evaluatie beziet welke lessen kunnen worden getrokken voor de toekomstige inrichting en bekostiging van de BDU, waarbij ook de indexatie expliciet wordt betrokken. De oplevering van de evaluatie is voorzien in 2027.

4. *Lessen trekken uit Nederland Dalvrij trein en het formuleren van concrete vervolgstappen* [11]

De betaalbaarheid van het ov had deze zomer al volop aandacht van het kabinet. Afgelopen zomer is namelijk geëxperimenteerd met "Nederland Dal Vrij Trein". De resultaten en inzichten daarvan komen in het najaar 2026/ begin 2027 beschikbaar en worden meegenomen bij het ontwikkelen van eventuele opvolgende initiatieven, zoals voor verdere gedachtevorming over een landelijk ticket, mogelijk gekoppeld aan een doelgroep zoals minima en differentiatie in tarieven in het ov, als input voor de Rijksvisie op het ov. Tot slot ziet het rapport daarnaast kansen in een grotere differentiatie tussen spits- en daltarieven, om reizen buiten de spits aantrekkelijker te maken en de beschikbare capaciteit beter te benutten. Het kabinet pakt dit graag ov breed op en wil samen met ov-autoriteiten en vervoerders, de mogelijkheden voor een bredere toepassing van tariefdifferentiatie in het ov te verkennen en daarvoor pilots gaan starten.

5. *Verbeteren van de informatiepositie van de ov-autoriteiten en van IenW als systeemverantwoordelijke.*

Het kabinet neemt de aanbeveling uit het rapport om de datapositie in het ov te verbeteren over en ziet dit als een onderwerp waarop op korte termijn stappen kunnen worden gezet, maar waar op de langere termijn een betere wettelijke grondslag voor noodzakelijk is. Een betere beschikbaarheid en benutting van data kan bijdragen aan een beter inzicht in het functioneren van het ov-systeem en daarmee aan een betere onderbouwing van beleidskeuzes en besluitvorming. De opdrachtgevende ov-autoriteiten, waaronder het ministerie van IenW, hebben de afgelopen periode geïnvesteerd in een uitbreiding van monitoring van het ov. De basis hiervoor is de *Staat van het OV,* waarbij is gekeken naar doelstellingen en indicatoren om dit verder vorm te geven. Vanaf het najaar van 2026 zal de staatssecretaris van IenW de Kamer jaarlijks informeren over de prestaties van het ov-systeem op basis van de monitor.

[11] Dit NL Dal Vrij ticket kwam niet alleen de reiziger tegemoet in de portemonnee door de gestegen energieprijzen, maar kan ook een oplossing zijn voor onderbenutting van het openbaar vervoer. Dit is onderdeel van de evaluatie.

Een aandachtspunt in de huidige monitoring is dat reizigersstromen en -patronen nog niet goed in beeld zijn. Om gerichter te kunnen zien waar het aanbod aanpassing behoeft zal het kabinet samen met de betrokken partijen bezien hoe deze informatiepositie, binnen het geldende wettelijk kader, nog versterkt kan worden en waar bijvoorbeeld regionale data ook beter ontsloten en benut kan worden. Daarbij wordt ook gekeken naar de rol- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende partijen in het ov-stelsel.

4. Afrondend

Het ov heeft behoefte aan nieuw handelingsperspectief. Dit is in het belang van reizigers, vervoerders – en daarmee heel Nederland. Met het opstellen van de Rijksvisie op het ov en het werken aan de concrete vervolgstappen die hierboven zijn beschreven geeft het kabinet opvolging aan het rapport over de betaalbaarheid van het ov-systeem van ABDTOPConsult. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de motie van het lid De Hoop om met plannen te komen voor structurele versterking van het ov.[12]

Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting door infrastructuur. Dit is ook hard nodig. Zoals gemeld op Prinsjesdag gaat het om €100 miljoen in 2028, €200 miljoen in 2029 en structureel €300 miljoen vanaf 2030. Deze extra middelen raken aan de in deze brief beschreven opgave. Over de nader invulling van deze middelen wordt de Kamer geïnformeerd in de brief over de prioritering van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.
Mijn streven is om u in het voorjaar van 2027 te kunnen informeren over de hoofdlijnen van de nieuwe Rijksvisie, waarna ik verdere uitwerking en afronding van de Rijksvisie aan het einde van dat jaar verwacht. Met de sector maak ik op korte termijn vervolgafspraken over de wijze waarop zij betrokken worden bij de totstandkoming hiervan. Verder houd ik u periodiek geïnformeerd over de ontwikkelingen in de vervolgstappen. Zo blijft het kabinet werken aan een betaalbaar en toekomstbestendig ov en een bereikbaar Nederland.

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

[12] Kamerstuk 36 800 XII, 18.