

Vergaderjaar 2025–2026

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 904

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2026

Betaalbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een toegankelijk en aantrekkelijk openbaar vervoer. Het openbaar vervoer stelt mensen in staat om deel te nemen aan werk, onderwijs, zorg en sociale activiteiten. Juist in een periode waarin veel huishoudens de gevolgen van stijgende kosten ervaren, is het van belang dat reizen met het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Daarom vormt betaalbaarheid een van de speerpunten van mijn inzet voor het openbaar vervoer,

samen met het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Wat mij betreft gaat dat hand in hand.

Tegen deze achtergrond heeft de Kamer met de motie van het lid Klaver c.s. aandacht gevraagd voor maatregelen die het openbaar vervoer voor reizigers financieel aantrekkelijker maken.¹ Met de introductie van Nederland Dal Vrij Trein van 15 juni tot en met 31 augustus, is uitvoering gegeven aan het eerste deel van deze motie. Tegelijkertijd vraagt de motie ook om een bredere verkenning naar mogelijkheden om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer structureel te versterken. Ik informeer de Kamer in deze brief over de vervolgstappen die het Rijk, de decentrale overheden en vervoerders gezamenlijk zetten om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer verder te verbeteren.

Advies ABDTopconsult

Allereerst ben ik daarom blij om u het opgeleverde betaalbaarheidsonderzoek aan te bieden.² Ik heb dit onderzoek zelf op de Dag van het OV mogen ontvangen. Hierbij geef ik invulling aan mijn toezegging om de

¹ Kamerstuk 36 933, nr. 8.

² «Als je niet stuurt, ga je nergens heen.» Betaalbaarheid, inrichting en werking van het ovstelsysteem. ABDTopconsult, juni 2026.

Kamer voor de zomer te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek.³

Om inzicht te krijgen in de uitdagingen en mogelijke oplossingsrichtingen is onderzoek gedaan naar de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Dit onderzoek gaat over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer systeem in brede zin, niet alleen voor de reiziger maar ook voor de overheid; de houdbaarheid en stabiliteit van de bekostiging van het systeem. Het rapport roept op onder meer op tot meer regie vanuit het Rijk, dat doelen moet bepalen, een koers uit moet zetten, moet kunnen monitoren en evalueren en daarin de leiding moeten nemen. Daarmee beziet het rapport niet alleen het lenW domein.

Ik ben erg blij met dit zeer goed leesbare rapport en de concrete knelpunten en mogelijke interventies die worden voorgesteld. De komende zomer benut ik om het rapport van ABDTopconsult te bespreken met mede overheden – die op verschillende plekken al invulling geven aan bepaalde initiatieven en vervoerders, maar ook binnen het kabinet. Op basis daarvan bereid ik de komende periode een kabinetsreactie voor waarin ik meer concreet in wil gaan op de voorgestelde interventies uit het rapport en hoe ik daaraan invulling wil geven. Ik herken veel van de aangestipte punten in het rapport en op onderdelen sluit dat ook naadloos aan bij lopende initiatieven zoals publieke mobiliteit waarbij we al in de praktijk kijken naar het efficiënter inrichten en meer kunnen doen met de bestaande middelen. Ook de integrale blik ondersteun ik; we moeten kijken naar het totale vervoerssysteem en ik voel ook de urgentie om ermee aan de gang te gaan, willen we ons systeem betaalbaar houden nu en in de toekomst. Hiervoor is in relatie tot betaalbaarheid een taskforce ingericht waarin de leden van het NOVB met elkaar de verschillen opties verkennen.

NOVB Taskforce Betaalbaar ov

De sector en lenW voeren gesprekken in de NOVB Taskforce Betaalbaar ov. Deze Taskforce richt zich op de betaalbaarheid van het ov voor de reiziger en kent drie sporen gericht op (1) korte, (2) middellange en (3) lange termijn maatregelen rondom betaalbaarheid. De actie Nederland Dal Vrij Trein voor € 49,- per maand gedurende 2,5 maand in de zomerperiode past binnen het korte termijn spoor. Het onderzoek naar concrete vervolgmogelijkheden op het gebied van betaalbaarheid voor het gehele ov past binnen het tweede spoor. De maatregelen die mogelijk voortvloeien uit het advies van ABDTopconsult passen in het derde. Ik hecht er waarde aan de Kamer mee te nemen in de gezamenlijk met sectorpartijen geformuleerde uitgangspunten voor een vervolg, waarbij onder andere aandacht is voor de algemene betaalbaarheid en de betaalbaarheid voor bepaalde doelgroepen zoals mensen met een laag inkomen (minima). Hiermee wordt ook voldaan aan de gevraagde voorbereiding in de motie Klaver c.s.

De motie Klaver c.s. roept ook op om voorbereidingen te treffen voor een abonnement waarmee in het gehele openbaar vervoer gereisd kon worden voor een vast bedrag per maand in de daluren. De resultaten van het opgeleverde onderzoek van ABDTOPconsult en de ervaringen met Nederland Dal Vrij Trein dienen daarvoor als input. Er bestaat binnen de Taskforce behoefte aan een duidelijk vertrekpunt bij het ontwikkelen van een eventueel nieuw reisproducten of abonnementen.

³ TZ202604–118 De Kamer wordt rond de zomer per brief geïnformeerd over de uitkomsten van het betaalbaarheidsonderzoek van het OV voor de reiziger dat nu loopt.

Vooral mensen met een laag inkomen hebben moeite met het betalen van ov, of ze blijven thuis omdat ze een bepaalde reis niet kunnen maken. Dat is natuurlijk geen wenselijke situatie. Ik heb u in het commissiedebat Spoor toegezegd hier nog een keer goed naar te kijken.⁴ Hier is ook veel aandacht voor vanuit de sector. Maar met de huidige inrichting van het stelsel moet er oog gehouden worden voor de verdeling van de bevoegdheden.

Op dit moment wordt dit soort ondersteuning vormgegeven via sectorafspraken. Waarbij dergelijke producten soms onderdeel uitmaken van (regionale) concessies, en soms door vervoerders zelf worden aangeboden aan gemeenten in lijn met hun eigen business case. Daarmee verschillende de soorten producten en tarieven per concessie.

Bij de totstandkoming van nieuwe landelijke producten binnen de Taskforce is er oog voor de rol die gemeenten spelen bij het aanbieden van gratis en/of goedkoop ov aan inwoners met lagere inkomens of van een bepaalde leeftijdscategorie. De gemeente is immers verantwoordelijk voor het lokale armoedebestrijdingsbeleid.⁵ Hiervan zijn in het stedelijk en regionaal ov in Nederland vele voorbeelden te vinden. De ervaringen en lessen uit het traject met de Onderwegpas worden in de uitwerking in de Taskforce uiteraard ook meegenomen.

De Taskforce neemt bij de verdere uitwerking hiervan meerdere uitgangspunten mee:

- Een heldere en goed beredeneerbare relatie is nodig tussen het beoogde doel, de beoogde doelgroep en de te kiezen maatregel.
- Houd aandacht voor wat er al wordt aangeboden. Zo wordt in het regionaal ov gewerkt aan een landelijk dekkend gratis reizen product voor kinderen onder de 12 die samen reizen met een ouder. Tezamen met het Kids Vrij NS kunnen kinderen daarmee landelijke gratis reizen. Ook is in veel gemeenten een aanbod voor goedkoper of gratis ov voor minima.
- De beschikbaarheid van (structurele) rijksmiddelen. Betaalbaarder ov in de vorm van proposities of structurele verlagingen betekent dat financiering moet worden vrijgemaakt, los van gesuggereerde systeem ingrepen zoals benoemd in het ABDTopconsult rapport.
- Aandacht voor de business cases van de vervoerders is belangrijk. Zij werken via concessies waarin veel afspraken zijn vastgelegd, waaronder over producten en tarieven. Een nieuw (gesubsidieerd) product verandert de (financiële) balans van de concessies.
- Niet alle concessies kennen daluren, waardoor een landelijk dal-product op dit moment niet uitvoerbaar is. Algemene kortingen of het koppelen van (bestaande) regionale abonnementen met een abonnement voor het hoofdrailnet zijn beter haalbaar.
- Een abonnement voor onbeperkt reizen geniet niet de voorkeur en heeft tevens hogere aanschaffkosten. Dit is voor mensen met een kleinere beurs niet altijd een alternatief.⁶
- Veruit de meeste dagelijkse verplaatsingen van mensen zijn binnen de eigen regio. Een breed afkoopproduct voor heel Nederland is daarom niet altijd de meest logische keuze.

⁴ Toezegging 2025A08082 waarbij het rapport van ABD Topconsult wordt betrokken bij een minima product.

⁵ Dit is wezenlijk anders van opzet dan de Onderwegpas waar gewerkt werd aan een binnen de concessie bestaand product beschikbaar door een vooraf gedefinieerde groep minima. Zie ook het Verslag van het Schriftelijk overleg over de Onderwegpas (Kamerstuk 23 645 nr. 879).

⁶ Zie ook brief van 3 oktober 2024 Betreft Brief over het NL-ticket en besteding van de extra middelen voor het regionaal OV (Kamerstuk 23 645, nr. 828).

- Eventuele vervolgininitiatieven komen beschikbaar op OVpay en niet meer op de ov-chipkaart. Dat houdt in dat eventuele nieuwe initiatieven pas na migratie (voorzien in 2026 en 2027) beschikbaar kunnen komen.

Overig

Naast deze update over betaalbaarheid van het ov benut ik deze brief ook om in te gaan op een motie naar aanleiding van het commissiedebat OV en taxi van 1 april jl.

Wervingscampagne voor meer medewerkers Veiligheid & Service (V&S) bij NS

Conform de motie-Van der Plas heeft NS inzicht gegeven welke acties worden ondernomen bij de werving van V&S-personeel, inclusief de huidige wervingscampagne.⁷

Om de instroom van geschikte kandidaten te vergroten, zet NS in op een combinatie van maatregelen. Dit betreft:

- De lopende grote nieuwe arbeidsmarktcampagne «*de Buddy Check*», ontwikkeld samen met V&S-collega's: <https://www.werkenbijns.nl/veiligheid-en-service-buddycheck>
- Zogeheten *V&S Experience Days* op locaties in het land waar relatief veel behoefte is aan V&S-medewerkers, inclusief praktijksimulaties.
- Online *meet & greets* om laagdrempelig geïnteresseerden te informeren en te binden.
- Naast korte video's op social media en online kanalen zijn er langere video's waarin collega's meer vertellen over een echte situatie uit hun werk. Ook zijn er commercials te horen op onder andere Qmusic en NPO Radio 2.
- Vergroting van zichtbaarheid van het vak via media-exposure, waaronder programma's als *Meldkamer Centraal* (RTL5 en Videoland) en *Amsterdam Centraal* (National Geographic)
- Momenteel werkt NS aan de inrichting van een dedicated V&S-recruitmentteam, met focus op structurele verbetering van kwalitatieve instroom, inclusief inzet op referral (aandraagbonus)

De hierboven beschreven inspanningen bouwen voort op ervaringen uit eerdere campagnes voor andere functiegroepen binnen NS. De arbeidsmarkt voor V&S-personeel is krap, mede omdat andere werkgevers uit dezelfde groep werven. Denk aan werkgevers als Politie, Defensie, uit de beveiligingsbranche, en andere (boa)werkgevers zoals gemeenten en vervoerders. Door bovenstaande maatregelen lukt het NS om elke week nieuwe V&S-medewerkers aan te nemen. Het aantal geschikte kandidaten blijft hierbij wel een aandachtspunt.

NS is zich ervan bewust dat het aantrekken en behouden van voldoende V&S-medewerkers essentieel is voor de uitvoering en veiligheid in de trein en houdt hier continu nadrukkelijk oog voor. Gelet op het bovenstaande acht lenW het verstandig dat NS eerst actief het effect van de ingezette maatregelen monitort. Op basis daarvan kan NS, eventueel in overleg met lenW, beoordelen of er aanvullende stappen nodig zijn.

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

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 886.