Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026 **Aanhangsel van de Handelingen**

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2689

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de vindbaarheid van de Waterbus in digitale reisplanners* (ingezonden 7 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met signalen dat de Waterbus, ondanks dat deze onderdeel is van het openbaar vervoer en door reizigers hoog wordt gewaardeerd, in digitale reisplanners niet altijd als volwaardig reisalternatief zichtbaar is?

Antwoord 1
Ja, hiermee ben ik bekend.

Vraag 2
Deelt u de opvatting dat reizigers moeten kunnen rekenen op volledig en betrouwbaar reisadvies, waarin relevante vervoersopties op een logische en evenwichtige wijze worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
Ja, deze opvatting deel ik.

Vraag 3
Klopt het dat de Waterbus in sommige reisplanners pas als aantrekkelijk alternatief verschijnt wanneer reizigers handmatig specifieke instellingen aanpassen, bijvoorbeeld door expliciet «fiets» te selecteren voor voor- en natransport?

Antwoord 3
Dit klopt. Reisplanners worden gemaakt door marktpartijen die zelf beslissen welke reisinformatie wordt opgenomen en op welke wijze deze wordt getoond. En dus is het mogelijk dat door een marktpartij gemaakt keuze de reiziger meer moeite moet doen voor de gewenste reisinformatie. Marktpartijen maken gebruik van de open data van de Nationale Data OV (NDOV)-loketten. Deze NDOV-loketten zorgen voor de distributie van actuele reisinformatie van het openbaar vervoer in Nederland.

ah-tk-20252026-2689
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 4
Hoe beoordeelt u het dat een bestaande OV-verbinding hierdoor mogelijk onvoldoende zichtbaar is voor reizigers die niet al bekend zijn met deze optie?

Antwoord 4
Het is voor de reiziger vervelend als niet alle beschikbare opties direct vindbaar zijn. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 5
Welke afspraken bestaan er over de opname van concessievervoerders en andere OV-aanbieders in digitale reisplanners en in hoeverre wordt daarbij gestuurd op volledigheid en gebruiksvriendelijkheid van reisinformatie?

Antwoord 5
In vrijwel alle OV-concessies is opgenomen dat vervoerders correcte en actuele dienstregelings- en realtime-reisinformatie moeten leveren. Het NODV is vervolgens de raadpleegbare dataset. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 6
In hoeverre is de constatering juist dat kleinere vervoerders, zoals personenvervoer over water, in tegenstelling tot grote vervoerders als de NS en platforms als 9292 en Google Maps, soms te maken krijgen met beperkte prioriteit of relatief hoge drempels om goed geïntegreerd te worden in breed gebruikte reisplanners?

Antwoord 6
De Waterbus valt onder de concessie van de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland kan als concessieverlener voorschrijven welke ov-data gedeeld moet worden en in welk format aan het NDOV-loket. De provincie gaat echter niet over hoe marktpartijen in de reisplanners deze brondata van het NDOV-loket omzetten in een passend reisadvies.
De wijze waarop reisopties worden weergegeven is aan de aanbieders van reisplanners zelf. Zij hanteren daarvoor hun eigen algoritmen en criteria, bijvoorbeeld ten aanzien van reistijd, overstappen en de relevantie van reisopties. Ik herken dat kleinere vervoerders hierdoor minder mogelijkheden kunnen hebben om invloed uit te oefenen op de wijze waarop hun aanbod in reisplanners wordt weergegeven dan grotere marktpartijen. Juist daarom werkt de Europese Commissie aan nieuwe regelgeving.
Om een open en eerlijke markt voor ticketverkoop en reisinformatiediensten te bevorderen, en daarmee ook een gelijker speelveld te creëren voor kleinere vervoerders, heeft de Europese Commissie op 13 mei 2026 wetgevingsvoorstellen gepubliceerd over multimodale digitale mobiliteitsdiensten en de verkoop van treintickets. De voorstellen moeten onder meer zorgen voor betere toegang tot ticket- en reisinformatie. Daarnaast bevatten zij regels die aanbieders van mobiliteitsplatforms verplichten reisopties van verschillende vervoeraanbieders op transparante en non-discriminatoire wijze weer te geven. Op 19 juni 2026 is het BNC-fiche met de Nederlandse inzet aan de Tweede Kamer aangeboden[1].

Vraag 7
In hoeverre geldt dat ook voor concessieverleners, omdat zij geen sturingsmogelijkheden hebben op informatie die voor de reizigers beschikbaar komt en de ontwikkelagenda rond ov-reisinformatie?

Antwoord 7
Er is voor gekozen om vervoerders wettelijk te verplichten reisinformatie te verstrekken aan de NDOV-reisinformatieloketten, maar het aan marktpartijen te laten op welke wijze het gebruik van deze informatie wordt gebruikt in hun reisplanners.

[1] Kamerstukken II 2025/26, 22 112, nr. 4387: https://open.overheid.nl/details/551ec8a7-b5f6-484b-a97b-113fbd75b3ee

Vraag 8
Deelt u de mening dat dit kan leiden tot minder efficiënt gebruik van bestaande vervoerscapaciteit en suboptimale reisadviezen voor reizigers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Ja, zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 9
Welke rol ziet u voor de Rijksoverheid – als systeemverantwoordelijke – om te bevorderen dat reizigers een zo volledig mogelijk overzicht krijgen van beschikbare reisopties?

Antwoord 9
Door toenemende digitalisering van het mobiliteitssysteem is het belang van de beschikbaarheid en vindbaarheid van mobiliteitsdata toegenomen. Daarom heeft de Rijksoverheid het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) opgericht. Binnen het stelsel maken publieke en private aanbieders en afnemers van data afspraken over bijvoorbeeld standaarden en datakwaliteit, zodat gegevens op een betrouwbare en uniforme manier kunnen worden uitgewisseld. Hiermee geven de stelselpartijen tevens invulling aan Europese wet- en regelgeving over het digitaal toegankelijk maken van belangrijke mobiliteitsinformatie zoals dienstregelingen en tarieven in het ov. Daardoor kunnen aanbieders van mobiliteitsdiensten deze gegevens gebruiken in bijvoorbeeld routeplanners en navigatieapps. Reizigers krijgen zo betere en actuelere reisinformatie.
Het systeem voor reizigersinformatie werkt in de basis goed, en ik zie geen aanleiding om het te veranderen. Wel houd ik samen met het Samenwerkingsverband Decentrale Vervoersautoriteiten (DOVA) vinger aan de pols bij de reisinformatieketen van het openbaar vervoer en kijken we samen hoe de reisinformatie voor de reiziger steeds verder verbeterd kan worden.

Vraag 10
Deelt u de opvatting dat dit een aanjagende rol zou kunnen zijn bij het doorontwikkelen van landelijke reisplanners naar echt multimodale reisplanners? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10
Zie het antwoord op vraag 9. Deze aanjagende rol wordt al aangenomen.

Vraag 11
Bent u ermee bekend dat onderzoek van Rover uit 2024 in het rapport «Reisadvies op Maat» heeft laten zien dat alle reisplanners nog niet multimodaal zijn en de «fiets» in voor- en natransport geen volwaardige plek heeft?

Antwoord 11
Ja, hiermee ben ik bekend.

Vraag 12
Wat is de status van de opvolging van de aanbevelingen van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) die in 2024 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gevraagd een marktverkenning uit te voeren naar een maatschappelijke reisplanner?

Antwoord 12
Ik ben bekend met het rapport. Dit betreft een kleinschalige marktverkenning naar de zogenoemde «maatschappelijke reisplanner»: een multimodale reisplanner die duurzame en gezonde reisopties faciliteert en reizigers inzicht biedt in de verschillende beschikbare reisopties. Uit het rapport blijkt dat reisplanners op dit moment nog niet volledig aan deze maatschappelijke uitgangspunten voldoen. Een belangrijke oorzaak is dat bepaalde typen mobiliteitsdata nog niet via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata beschikbaar worden gesteld of dat de kwaliteit van deze data nog onvoldoende is. Binnen het DSM wordt hieraan gewerkt. Ik verwijs hiervoor tevens naar het antwoord op vraag 9. De uitkomsten van de marktverkenning zijn daarnaast gedeeld met de betrokken partijen en de bredere mobiliteitssector.

Daarmee wordt aandacht gevraagd voor het belang van het beschikbaar stellen en delen van kwalitatief goede (multimodale) mobiliteitsdata. Dit draagt eraan bij dat reizigers beter in staat worden gesteld om de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd te kiezen.

Vraag 13
Hoe beziet u de onvolledigheid van multimodale reisplanners, waarin bestaande alternatieven zoals de Waterbus en anderen vaak pas na een handmatige zoekopdracht zichtbaar worden, in het licht van de grote bereikbaarheidsopgaven en de komende werkzaamheden aan bruggen, tunnels en andere infrastructuur?

Antwoord 13
Zie het antwoord op vraag 1 en 9.

Vraag 14
Ziet u mogelijkheden om deze alternatieven beter vindbaar en daarmee beter benutbaar te maken?

Antwoord 14
Zie de antwoorden op de vragen 3 en 9.

Vraag 15
Bent u bereid hierover in gesprek te gaan met betrokken partijen en de Kamer te informeren over mogelijkheden om multimodale reisinformatie te verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15
Deze gesprekken vinden reeds plaats, zie ook het antwoord op vraag 9.