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

2789

Vragen van het lid **Van Brenk** (50PLUS) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het besluit van DOVA om de landelijke ov-korting voor 65-plussers per 1 januari 2027 af te schaffen* (ingezonden 10 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het besluit van het samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA) om de landelijke ov-korting voor 65-plussers per 1 januari 2027 af te schaffen?

Antwoord 1
Ja, hiermee ben ik bekend.

Vraag 2
Waarom is ervoor gekozen deze landelijke korting voor ouderen te beëindigen?

Antwoord 2
Het afschaffen van de korting voor 65-plussers in bus, tram en metro is een besluit van de decentrale overheden. Er worden keuzes gemaakt over de inzet van de middelen om het openbaar vervoer in de toekomst betaalbaar en beschikbaar te houden. De decentrale OV-autoriteiten hebben besloten om de aandacht te verschuiven van algemene kortingen naar een gerichte ondersteuning voor kinderen.

Vraag 3
U noemde de nieuwe regeling voor kinderen «fantastisch», kunt u aangeven hoe deze reactie zich verhoudt tot het wegvallen van de landelijke ov-korting voor 65-plussers?

Antwoord 3
De reactie was gericht op het gratis reizen voor kinderen; dit scheelt veel gezinnen flink in de portemonnee.

ah-tk-20252026-2789
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 4
Welke democratische controle bestaat er op een besluit van DOVA met zulke grote gevolgen voor ouderen?

Antwoord 4
Het regionaal openbaar vervoer is in Nederland gedecentraliseerd. Verantwoordelijk zijn de gedeputeerde staten in het geval van een provincie en het dagelijks bestuur (bestaande uit de wethouders met de portefeuille openbaar vervoer uit de betreffende regio) voor de vervoerregio's; de democratische controle vindt ook daar plaats. Binnen Samenwerkingsverband DOVA werken deze decentrale OV-autoriteiten (provincies en vervoerregio's) samen aan verschillende thema's, de tariefbevoegdheid ligt bij de separate leden van DOVA. Deze wijziging van het Landelijk Tarievenkader (LTK) is goedgekeurd door alle aangesloten OV-autoriteiten. Daarmee hebben zij allen dezelfde afgestemde keuze gemaakt.

Vraag 5
Acht u het wenselijk dat DOVA kan besluiten een landelijke regeling voor ouderen af te schaffen?

Antwoord 5
Zie het antwoord op vraag 4. Het LTK is niet geldig op het hoofdrailnet. De kortingsabonnementen voor 60- en 65-plussers op het hoofdrailnet blijven bestaan.
De betaalbaarheid van het ov in alle modaliteiten is een belangrijk onderdeel van gesprek in het NOVB. Een taskforce vanuit het NOVB kijkt naar verschillende kortingsproducten en neemt daarbij het recent opgeleverde rapport van de ABDTOPConsult over de betaalbaarheid van het ov-systeem mee. Zoals toegezegd in mijn brief van 19 juni ontvangt de Kamer na de zomer een kabinetsreactie op dit rapport.[1]

Vraag 6
Hoeveel 65-plussers maken momenteel gebruik van de landelijke ov-korting?

Antwoord 6
Decentrale overheden hebben wel onderzoek gedaan naar het aantal reizen van deze doelgroep, maar niet naar de exacte grootte van de groep. Daarom is een exact cijfer over het aantal gebruikers niet beschikbaar.

Vraag 7
Hoeveel gaan deze reizigers gemiddeld extra betalen?

Antwoord 7
De algemene leeftijdskorting van 34%, die nu nog in alle regionale concessies geldt, vervalt. De OV-autoriteiten kunnen (ook) zelf besluiten om een nieuw speciaal product voor 65-plussers aan te bieden. Daarnaast kan de doelgroep ook gebruikmaken van de bestaande kortingsproducten (ook vaak voor deze doelgroep) in hun regionale concessies. Hoeveel een reiziger gemiddeld meer kan betalen kan daarom niet worden aangegeven.

Vraag 8
Heeft u in kaart gebracht welke gevolgen dit heeft voor de mobiliteit van ouderen?

Antwoord 8
Zie het antwoord op vraag 4. Het wel of niet in beeld brengen van deze gevolgen is aan de decentrale overheden.

Vraag 9
Verwacht u dat ouderen hierdoor minder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer?

[1] Kamerbrief 23 645, nr. 904.

Antwoord 9
Dit is niet te voorspellen. Prijs is niet de enige reden waarom mensen wel of niet reizen met het openbaar vervoer. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 10
Deelt u de zorg dat dit kan leiden tot meer eenzaamheid en minder participatie van ouderen?

Antwoord 10
Mobiliteit is voor iedereen van belang om goed mee te kunnen doen aan de maatschappij, ook voor ouderen. In het openbaar vervoer zijn daarvoor niet alleen de tarieven van belang, maar bijvoorbeeld ook de beschikbaarheid en de toegankelijkheid. De sector zet zich op al deze aspecten in.

Vraag 11
Welke gevolgen verwacht u voor ouderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer voor zaken zoals mantelzorg, vrijwilligerswerk of ziekenhuisbezoek?

Antwoord 11
De impact van deze wijziging verschilt per persoon en reisgedrag.

Vraag 12
Wat vindt u ervan dat DOVA verwijst naar gemeenten voor gerichte maatregelen, terwijl gemeenten nu al financiële tekorten hebben?

Antwoord 12
Het betreft een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Inkomensafhankelijke gerichte ondersteuning voor mensen met een laag inkomen wordt in Nederland geboden door gemeenten. DOVA verwijst naar de gemeenten vanwege hun rol, waarbij separate gemeenten binnen hun beleid kunnen kiezen of zij een bijdrage willen leveren aan mobiliteit in de vorm van openbaar vervoer voor mensen met een krappe beurs. Dat kunnen dan ook ouderen zijn, die daaronder vallen.

Vraag 13
Acht u het wenselijk dat de toegang tot een ov-tegemoetkoming straks afhankelijk wordt van de gemeente waarin iemand woont?

Antwoord 13
Zie het antwoord op vraag 12.

Vraag 14
Deelt u de zorg dat dit kan leiden tot veel regionale ongelijkheden?

Antwoord 14
Zie het antwoord op vraag 12. Dit vraagstuk is breder dan alleen de ov-tegemoetkoming.

Vraag 15
Heeft u voor uw enthousiaste reactie nog overleg gevoerd met de Minister van VWS en de Minister van BZK over de gevolgen van het afschaffen van de landelijke ov-korting voor ouderen op hun portefeuilles, zoals eenzaamheid, toegang tot zorg en financiële druk op gemeenten?

Antwoord 15
Nee, dat contact is er niet geweest. De keuze van de decentrale overheden voor een andere doelgroep valt namelijk niet onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. Over de reactie verwijs ik naar het antwoord op vraag 3.

Vraag 16
Heeft u zich georiënteerd op de kosten die terechtkomen bij gemeenten als zij deze korting zelf moeten regelen?

Antwoord 16
Het betreft een besluit van de decentrale overheden. Zie verder het antwoord op vraag 4.

Vraag 17
Bent u zich ervan bewust dat een grote groep ouderen die niet door de herkeuring van hun rijbewijs komen volledig aangewezen is op openbaar vervoer?

Antwoord 17
Ja.

Vraag 18
Deelt u de mening dat een generieke maatregel zowel voor jong als voor oud ook terechtkomt bij mensen die dit wel kunnen betalen?

Antwoord 18
ledere generieke maatregel biedt ondersteuning aan mensen die het hard nodig hebben en aan mensen die mogelijk ook zonder kunnen. Voor gezinnen met meerdere kinderen kunnen de kosten snel oplopen en daarom wordt vaak voor vervoer per auto gekozen. Deze keuze voor een meer gerichte ondersteuning is op dit moment aan de decentrale overheden, maar het is ook onderwerp van gesprek in de taskforce betaalbaarheid van het NOVB.

Vraag 19
Deelt u de mening dat een generieke maatregel eenvoudig en transparant is en dat een overgang naar 342 verschillende regelingen dat niet is?

Antwoord 19
Zie het antwoord op vraag 12. Dit vraagstuk is breder dan alleen de ov-tegemoetkoming.

Vraag 20
Bent u bereid met DOVA in gesprek te gaan om de landelijke ov-korting voor 65-plussers alsnog te behouden?

Antwoord 20
Zie het antwoord op vraag 5. De betaalbaarheid van het ov voor alle doelgroepen is een belangrijk gespreksonderwerp in het NOVB.