Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 945 XII Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2026 over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025 (Kamerstuk 36 945 XII, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

kst-36945-XII-6
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Vragen en antwoorden

Vraag 1
Wat kost het invoeren van een dalurenticket (Nederlandticket) voor al het openbaar vervoer op jaarbasis?

Antwoord 1
De Kamer is in 2024 geïnformeerd over de kosten en effecten van verschillende dalproposities n.a.v. vragen over een Nederlandticket (Kamerstukken 23 645, nr. 828). Die bedragen (prijspeil 2023 en met gegevens uit 2021) waren ongeschikt voor een indicatie van de werkelijke kosten van een ticket, maar wel onderling te vergelijking.
Er bestaat geen landelijk model met daarin de reisbewegingen van alle reizigers bij alle vervoerders om een goede berekening te maken. Werkelijke kosten vallen uiteen in derving van inkomsten, maar bijvoorbeeld ook van (extra) benodigde capaciteit. Deze kosten moet worden berekend met actuele cijfers in de modellen van de vervoerders afzonderlijk en worden gecontroleerd op feitelijk gebruik van het ticket. Ook moet rekening gehouden worden met mogelijke extra exploitatie- of uitvoeringskosten. Een dergelijke modulaire berekening is op dit moment niet mogelijk gebleken.
Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 3 juni jl. (Kamerstukken 36 933, nr. 41) levert het Nederland Dal Vrij Trein abonnement dat deze zomer beschikbaar is naar verwachting waardevolle informatie voor de verkenning naar een landelijke propositie. Het gebruik van dit abonnement wordt vanaf de eerste dag gemonitord, zodat het taakstellende budget niet wordt overschreden.

Vraag 2
Hoeveel euro per inwoner wordt in Nederland uitgegeven aan openbaar vervoer (zowel subsidies, concessiebijdragen als infrastructuur)? En kan dit worden vergeleken met omringende EU-lidstaten?

Antwoord 2
Bij de beantwoording van de vraag wordt uitgegaan van alle Rijksbijdragen voor het OV, voor de infrastructuur, zowel aanleg als onderhoud (voornamelijk Mobiliteitsfonds), en voor exploitatie (voornamelijk Provinciefonds en uit de IenW-begroting (BDU). Het jaarlijkse totaalbedrag dat door het Rijk wordt uitgegeven is circa € 7 mld., dit komt neer op tenminste circa 400 euro per persoon per jaar vanuit de Rijksbegroting. Dit bedrag kan jaarlijks verschillen. Dit bedrag is slechts een deel van de totale uitgaven vanuit de overheid, omdat het Ministerie van IenW niet beschikt over een actueel overzicht van de decentrale uitgaven aan OV (voor infrastructuur, aanleg, onderhoud en exploitatie), zoals opgenomen in de begrotingen van de provincies, vervoerregio's en gemeenten. Het Ministerie van IenW beschikt ook niet over deze gegevens van andere landen waardoor een Europese vergelijking niet kan worden gegeven.

Vraag 3
Wat zou het volledig gratis maken van het openbaar vervoer op jaarbasis ongeveer kosten?

Antwoord 3
De totale vervoerskosten voor 2024 worden geschat op circa 6,3 miljard euro per jaar. Dit bedrag bestaat uit de reizigersinkomsten (circa 4,0 miljard euro), de middelen voor de OV-studentenkaart (OCW-begroting, circa 1,0 miljard euro) en door exploitatiesubsidies (o.a. via Provinciefonds en IenW-begroting (BDU Verkeer en Vervoer), circa 1,3 miljard euro). Dit betreffen geaggregeerde cijfers over de reizigersinkomsten op basis van publicatie in de Staat van het OV (te raadplegen via

www.crow.nl/kennisproducten). De totale kosten voor het gratis maken van het openbaar vervoer vallen naar verwachting hoger uit, omdat er in deze kostenraming geen rekening mee is gehouden dat bij gratis openbaar vervoer de vraag naar openbaar vervoer stijgt en de kosten voor (bijvoorbeeld) OV-personeel en materieel zal toenemen.

Vraag 4
Hoe verklaart u dat voor enkele indicatoren en kengetallen de realisatiegegevens nog niet beschikbaar waren bij het opstellen van het jaarverslag en welke gevolgen heeft dit voor de volledigheid van de controle?

Antwoord 4
Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV). De RBV stelt dat voor de verantwoording over het jaar 2025 op 13 maart 2026 een door de Auditdienst Rijk (ADR) goedgekeurd jaarverslag aan de Minister van Financiën moet worden aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 30 maart verwerkt kunnen worden.

Verschillende indicatoren en kengetallen in de jaarverslagen van IenW worden aangeleverd door externe partijen, zoals bijvoorbeeld het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), SWOV (wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ten tijde van de in de RBV opgenomen data waren enkele realisatiegegevens nog niet beschikbaar en worden om die reden bij de eerstvolgende begroting aan de Kamer aangeboden. Dit heeft geen gevolgen voor de volledigheid van de controle. De indicatoren en kengetallen vallen onder de controle van de niet-financiële informatie. Als onderdeel van de wettelijke taak voert de ADR onderzoek uit naar de betrouwbare totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie en of de niet-financiële verantwoordingsinformatie niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie. Uit het onderzoek van de ADR blijken geen materiële bevindingen.

Vraag 5
Hoe beoordeelt u de doelmatigheid van de extra investeringen in sociale veiligheid in het openbaar vervoer en welke concrete prestatie-indicatoren worden gehanteerd om de effectiviteit te meten?

Antwoord 5
Het Ministerie van IenW beoordeelt de doelmatigheid van de extra investeringen in sociale veiligheid in het openbaar vervoer door te kijken naar de samenhang en versterking van de verschillende maatregelen die de afgelopen jaren zijn genomen vanuit het ministerie en vanuit de vervoerders. Deze maatregelen variëren van het verhogen van de boete voor zwartrijden, werken met bodycams voor hoofdconducteurs en Veiligheid & Service medewerkers, de uitvoering van het Programma «Veilige Stations», het plaatsen van camera's, verbeteringen aan zichtlijnen in stationshallen en datagestuurde inzet van personeel. Ook wordt gewerkt aan een nieuw landelijk convenant sociale veiligheid voor 2026–2030, met een actieplan om de gezamenlijke inzet verder te versterken.

Veel maatregelen bevinden zich op dit moment nog in de uitvoeringsfase. Daardoor kan over het daadwerkelijke effect van de intensivering nog geen definitieve uitspraak worden gedaan. Naarmate de implementatie verder vordert, wordt duidelijker wat de gezamenlijke impact is. De monitoring en evaluatie van deze maatregelen vindt plaats via meerdere sporen. Voor specifieke maatregelen worden afzonderlijke voortgangsrapportages of evaluaties opgesteld. Zo is aan de Kamer toegezegd dat zij

voor het Kerstreces wordt geïnformeerd over de eerste resultaten van het gebruik van bodycams door hoofdconducteurs en Veiligheid & Service medewerkers. Daarnaast vindt er regelmatige terugkoppeling plaats aan de Kamer over de stand van zaken en worden ontwikkelingen en effecten van maatregelen periodiek besproken met de vervoerders. Veel maatregelen bevinden zich momenteel nog in de uitvoeringsfase, waardoor over de uiteindelijke effecten nog geen definitieve uitspraken kunnen worden gedaan.

Voor het meten van de effectiviteit hanteert het Ministerie van IenW drie evaluatieinstrumenten: de OV klantenbarometer, de Stationsbelevingsmonitor (SBM) en de personeelsmonitor. Deze monitors geven inzicht in de ervaren sociale veiligheid van reizigers en medewerkers en vormen daarmee de basis voor de beoordeling van de resultaten van de ingezette maatregelen. Voor maatregelen die niet primair gericht zijn op veiligheidsbeleving, zoals de verhoging van de boete voor zwartrijden, worden aanvullende gegevens betrokken, waaronder cijfers over het aantal zwartrijders en de handhavingsresultaten. De effectiviteit wordt ten slotte ook bepaald door externe factoren, zoals de trend van verharding in de samenleving.

Vraag 6
Welke concrete maatregelen neemt u om de structurele druk op de uitvoeringscapaciteit bij Rijkswaterstaat te verminderen, nu wordt vastgesteld dat de maakbaarheid groter is dan het beschikbare financiële kader?

Antwoord 6
Het klopt inderdaad dat de maakbaarheid van Rijkswaterstaat – en trouwens ook in zijn algemeenheid de opgave – groter is dan wat aan financiële middelen beschikbaar is. Rijkswaterstaat heeft dan ook maatregelen genomen om de productiviteit samen met de markt te vergroten (zie ook Meerjarenplan instandhouding Rijkswaterstaatnetwerken 2025–2030).

Tegelijkertijd geldt dat de opgave voor Rijkswaterstaat met het huidige apparaat niet volledig maakbaar is. De kern van de uitdaging ligt niet enkel in de personeelsomvang, maar in het bepalen welke taken en prestatieniveaus maatschappelijk het meest noodzakelijk zijn. Rijkswaterstaat werkt daarom gericht aan het versterken van de uitvoeringskracht door onder andere digitalisering, processtandaardisatie en de inzet op assetmanagement.

Het kabinet blijft zich inzetten om binnen de beschikbare middelen de basisuitvoering van Rijkswaterstaat te borgen, conform de aangenomen motie Stoffer/Grinwis over de uitvoeringscapaciteit van Rijkswaterstaat (Kamerstukken 36 800 A, nr. 51). En gegeven de omvang van de instandhoudingsopgave is het onvermijdelijk dat het kabinet keuzes moet maken over welke prestaties, kwaliteitsniveaus en ambities in de komende jaren houdbaar en maatschappelijk verantwoord zijn. Hierover wordt de Kamer voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni nader over geïnformeerd.