

Vergaderjaar 2025–2026

36 410 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2024

O

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2025

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel 36.410 XII, Begrotingsstaten Infrastructuur en Waterstaat 2024, heeft mijn voorganger toegezegd¹ om in het toekomstbeeld OV 2040 ook een doorkijk te geven naar 2050 en daarbij tevens naar de scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 te kijken. Tijdens de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 mei 2025 is gezamenlijk met alle deelnemende partijen besloten om de tijdshorizon van het programma Toekomstbeeld OV te verleggen naar 2050. Hierbij wordt vanzelfsprekend ook gekeken naar de demografische gegevens tot en met 2050.

Ik neem de Eerste Kamer graag mee in de uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 mei 2025. Daarom doe ik u hierbij een afschrift van mijn brief aan de Tweede Kamer over de uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel toekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen

¹ Toezegging T03857

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2025

Op 14 mei jl. vond de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel (hierna: LOVS-tafel) plaats. Tijdens dit overleg hebben mijn ambtsvoorganger, bestuurders van decentrale overheden, (goederen)vervoerders, ProRail, Rijkswaterstaat en reizigersorganisaties over de toekomst van het openbaar vervoer (OV) in Nederland gesproken en de vervolgoopdracht voor het programma Toekomstbeeld OV² (hierna: TBOV) geaccordeerd. Met de vervolgoopdracht werken we vanuit het OV-domein mee aan de uitwerkingsprocessen van de Mobiliteitsvisie en de Nota Ruimte. Dit is van belang omdat mobiliteit, waaronder het OV, een grote maatschappelijke functie heeft, omdat het mensen in staat stelt om familie en vrienden, werk, en voorzieningen te bereiken. Infrastructuur is daarnaast structurerend voor de ontwikkeling van de verschillende delen van ons land en is één van de belangrijke randvoorwaarden voor economische ontwikkeling. In de komende jaren zijn er keuzes te maken over hoe we het OV vorm willen geven richting 2050. Met de vervolgoopdracht voor het Toekomstbeeld OV maken we deze keuzes inzichtelijk, binnen de kaders van de Mobiliteitsvisie en de Nota Ruimte.

Uitgevoerd werk programma Toekomstbeeld Openbaar Vervoer

Sinds de start van het programma in 2015 zijn, gezamenlijk met de partijen van het TBOV, verschillende inzichten opgeleverd. Tijdens de LOVS-tafel is hierop kort teruggeblikt. De meest recente inzichten stammen uit de Situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040³, die in januari 2024 aan de Kamer is gestuurd. In de Situatieschets is uiteengezet hoe gewijzigde omstandigheden sinds 2019, zoals de coronapandemie en vergrijzing, effect hebben op de OV-sector. Uit de Situatieschets zijn vier richtingen voor beleidsontwikkelingen op hoofdlijnen geschetst. De keuze voor een richting is destijds aan een volgend kabinet gelaten.

Het programma TBOV kent een aantal werkprogramma's (zogenoemde werkstromen) die naar specifieke thema's kijken: Landelijke Netwerkuitwerking Spoor, OV-knooppunten, Bus rapid transit (BRT) en Circulair OV. Deze werkstromen hebben recent onder andere de volgende resultaten opgeleverd⁴:

- De werkstroom Landelijke Netwerkuitwerking Spoor heeft de rapportage *Beleidsreferentie en doorgroeireferentie versie 2024*⁵ opgeleverd. De hierin gepresenteerde doorgroeireferentie-dienstregeling verlicht vooral de druk op enkele treinen die volgens de *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* steeds voller dreigen te worden. De doorgroeireferentie maakt voor de bouwprojecten van nu en later duidelijk met welke toekomstige infrastructuureisen nu alvast rekening kan worden gehouden.
- De werkstroom OV-knooppunten heeft het *Handelingsperspectief OV-knooppunten*⁶ opgeleverd. Het Handelingsperspectief is een document dat gemeenten en provincies stapsgewijs kunnen doorlopen

² Zie Bijlage 1

³ Zie kamerstuk 23 645, nr. 817

⁴ Zie Bijlage 2

⁵ Zie Bijlage 3

⁶ Zie Bijlage 4

om OV-knooppunten in kaart te brengen. Huidige en toekomstige ontwikkelingen worden in kaart gebracht, zodat medeoverheden gericht aan de slag kunnen gaan met hun ambities op OV-knooppunten.

- In het kader van de werkstroom Bus rapid transit (BRT) zijn twee BRT-pilots van start gegaan op de verbindingen Haarlem-Schiphol-Amsterdam en A50-Meierij (Noord-Brabant), met behulp van € 2 miljoen Rijksfinanciering (amendement Minhas en Van Ginneken⁷). Daarnaast heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een vervolgonderzoek opgeleverd naar BRT in Nederland: *Met de bus de file voorbij?* Hierin is ook gekeken naar het gebruik van doelgroepenstroken en hubs voor BRT-concepten.
- In het kader van de werkstroom Circulair OV is het *Convenant Circulair Openbaar Vervoer* in juni dit jaar ondertekend door de decentrale OV-autoriteiten, concessiehouders, ProRail en het Ministerie van IenW. In het convenant zijn samenwerkingsafspraken op gebied van circulair OV tussen deze partijen gemaakt. De afspraken richten zich op kennisuitwisseling, onderzoek en innovatie. Hiermee is een belangrijke stap gezet naar circulair OV.

Vervolgopdracht Toekomstbeeld Openbaar Vervoer

Vanaf medio 2024 hebben de partijen van het TBOV gewerkt aan een vervolgopdracht. Met de vervolgopdracht werken we vanuit het OV-domein mee aan de Mobiliteitsvisie en de Nota Ruimte. Dit doen we door inzichtelijk te maken hoe het OV zich stapsgewijs richting 2050 kan ontwikkelen. Deze inzichten kunnen uiteindelijk opgenomen worden in de uitwerkingsprocessen van de Mobiliteitsvisie en de Nota Ruimte.

De vervolgopdracht omvat op hoofdlijnen drie onderdelen (zie bijlage 1 voor een uitgebreide beschrijving):

1. actief meewerken aan de uitvoering van het Bereikbaarheidsspeil⁸ dat als onderdeel van de Mobiliteitsvisie wordt uitgewerkt en concretiseren van de deelopgave voor het OV in de brede context van ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en een goede mobiliteitsmix richting 2050;
2. uitwerken wat de precieze opgave voor het OV richting 2050 onder de gewijzigde omstandigheden kan zijn en welke richtinggevende uitspraken nodig zijn om hierin koersvast te opereren;
3. organiseren van een cyclische aanpak om in te kunnen spelen op ontwikkelingen met innovaties en vernieuwingen.

Tijdens de LOVS-tafel is de vervolgopdracht afgesproken. Alle partijen benadrukten daarbij dat een gezamenlijk gedragen beeld over de toekomst van het OV belangrijk is. Daarnaast benadrukten alle partijen dat het wenselijk is om in de visievorming voor het OV ook nadrukkelijk naar de samenhang met het beleid voor andere modaliteiten en ruimtelijke ordening te kijken.

Vervolg

Samen met de partijen van het TBOV gaat het Ministerie van IenW de komende periode aan de slag met de vervolgopdracht. De uitkomsten hiervan kunnen worden gebruikt als basis voor een gesprek met de

⁷ Zie kamerstuk 36 200 A, nr. 48

⁸ Zie kamerstuk 31305, nr. 489

partijen en de Kamer over beleidskeuzes richting 2050. Indien aan de orde wordt de Kamer geïnformeerd over (tussentijdse) resultaten van de vervolgoopdracht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen