



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

**Uw kenmerk**  
179679

**Bijlage(n)**  
1

Datum 16 maart 2026  
Betreft Beantwoording van de schriftelijke vragen van de Eerste  
Kamer n.a.v. de verkenning publieke mobiliteit

Geachte voorzitter,

Op 3 februari jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/  
Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen gesteld over het  
rapport 'Sturing geven aan publieke mobiliteit' en de bijbehorende kamerbrief. Met  
deze brief geef ik antwoord op de vragen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

## **Vragen van de fracties BBB, Groenlinks-PvdA en OPNL**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

### **Vraag 1**

Is de regering het met genoemde leden eens dat de bereikbaarheid van regionale voorzieningen zoals ziekenhuizen, winkelcentra en theaters verbetering behoeft?

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2026/35920

### **Antwoord**

In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil is vorig jaar het belang van de bereikbaarheid van voorzieningen, waaronder ziekenhuizen en supermarkten, onderschreven. Iedereen in Nederland heeft er recht op dat belangrijke voorzieningen goed te bereiken zijn. Het Rijk werkt daarom samen met lokale en provinciale overheden aan regionale bereikbaarheidsanalyses om de feitelijke bereikbaarheid in en van de regio's in beeld te brengen. Een vervolgstap is om met de regio's opgaven op het gebied van ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en mobiliteit te bepalen, om ook in de toekomst de bereikbaarheid van voorzieningen te waarborgen.

### **Vraag 2**

Is regering bekend met het opiniestuk 'Naar een nationaal programma Publieke Mobiliteit' van Jan van Selm, directeur samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA), in het Magazine Personenvervoer? Kan de regering zich vinden in de definitie van publieke mobiliteit die in het stuk vermeld staat? Graag ontvangen genoemde leden hierop een toelichting van de regering.

### **Antwoord**

Ja, het opiniestuk is bekend.

In het opiniestuk wordt de volgende definitie van publieke mobiliteit gegeven:

*Publieke Mobiliteit is een samenhangend stelsel van collectieve vervoervoorzieningen dat onder regie van de overheid/overheden tot stand komt, waarbij het vergezicht is dat alle in Nederland verblijvende mensen op elk moment van de dag op een veilige, toegankelijke, aantrekkelijke, gemakkelijke en betaalbare wijze in hun bereikbaarheidsbehoeften kunnen voorzien.*

De definitie komt in beginsel overeen met het *wenkend perspectief* voor publieke mobiliteit uit de verkenning publieke mobiliteit. In dit wenkend perspectief ligt de regie ook aan overheidszijde en kunnen alle reizigers gebruik maken van publiek gefinancierde mobiliteit, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Samen met de betrokken departementen werken we nu alle aspecten van publieke mobiliteit verder uit. Het vaststellen van de definitie publieke mobiliteit vormt hier een belangrijk onderdeel van. Het VN-verdrag Handicap en de Wet Gelijke Behandeling zijn daarbij leidend.

### **Vraag 3**

Gaat de aan de orde zijnde verkenning ook iets veranderen aan de versnipperde geldstromen tussen het Rijk, de provincies en gemeenten?

### **Antwoord**

In de verkenning publieke mobiliteit staat dat voor de integratie van verschillende vervoersvormen ook gekeken moet worden naar het bundelen van de geldstromen. Met mijn collega's van Financiën, BZK, OCW en VWS wil ik hiertoe eerst de geldstromen die omgaan in het publiek gefinancierde vervoer beter in beeld brengen, om vervolgens uit te werken welke varianten mogelijk zijn voor het richten, stroomlijnen of eventueel bundelen van geldstromen. Naast de betrokken

departementen, betrek ik hier ook de (koepels van) decentrale overheden, betrokken regio's en relevante organisaties bij.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### **Vraag 4**

De leden van de fracties van de BBB, GroenLinks-PvdA en OPNL constateren dat er wordt ingezet op "flexibilisering" en het boeken van ritten via apps, maar deelt de regering de zorg van genoemde leden inhoudende dat kwetsbare ouderen of mensen met een beperking hierdoor letterlijk buiten de boot vallen als zij niet digitaal vaardig zijn of niet beschikken over een smartphone? Wat zijn volgens de regering "acceptabele loopafstanden" tot virtuele haltes die ook geschikt moeten zijn voor kwetsbare groepen?

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

#### **Antwoord**

Ook bij publieke mobiliteit streven we naar een inclusief en toegankelijk vervoerssysteem voor alle reizigersgroepen, al dan niet met de benodigde passende ondersteuning. Dit is in lijn met het VN-verdrag Handicap waarin door middel van een geleidelijke verwezenlijking wordt ingezet op het toegankelijk maken van algemene collectieve voorzieningen. Het is en blijft een randvoorwaarde dat mensen zonder digitale mogelijkheden ook toegang hebben tot het systeem van publieke mobiliteit. We zijn en blijven met alle betrokken stakeholders in gesprek om deze randvoorwaarde te borgen. Ondanks modernisering blijven diensten voor burgers zonder digitale vaardigheden toegankelijk. Ook voor publieke mobiliteit is dat geborgd en geldt dat de daadwerkelijke uitvoering conform Wet digitale overheid, Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv) en de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geschiedt.

Op dit moment hebben we geen vastomlijnd beeld bij acceptabele loopafstanden. In de uitwerking van de scenario's is dit een belangrijk onderdeel; samen met VWS zal ik daar met verschillende partijen invulling aan geven. Zo heb ik een aantal koploperregio's gevraagd om aan de hand van reizigerservaringen te kijken welke loopafstand zij als acceptabel zien. In de uitwerking worden regionale verschillen (stedelijk of ruraal gebied) en de ruimtelijke indeling van gebieden meegenomen en ook wat wel en niet mogelijk is voor bijvoorbeeld kwetsbare ouderen en voor mensen met een beperking.

#### **Vraag 5**

Is de gereserveerde vijf miljoen euro voor regionale projecten niet te weinig gezien de enorme opgave waar onze provincies voor staan op het gebied van publiek vervoer? Is de regering voornemens om bij het ontwerpen van een systeem van publieke mobiliteit uit te gaan van een "ontwerp op uitersten" of is zij vooral op zoek naar kostenbesparing? Wordt hierbij ook de besparing op maatschappelijke kosten meegenomen? Graag ontvangen genoemde leden een toelichting hierop van de regering.

#### **Antwoord**

Voor IenW is kostenbesparing geen doelstelling. Uitgangspunt is het realiseren van een effectief vervoerssysteem, opdat reizigers tegen dezelfde kosten een betere bereikbaarheid kan worden geboden.

De financiële ondersteuning van regionale projecten is bedoeld om in de praktijk te ervaren hoe publieke mobiliteit het mobiliteitssysteem kan verbeteren. Voor 2026 heb ik wederom vijf miljoen euro ter beschikking gesteld om regionale projecten te ondersteunen. Mijn collega van BZK ondersteunt in het kader van de Regio Deals en het Nationaal Programma Vitale Regio's ook projecten op het

gebied van publieke mobiliteit. Hierin trekken we samen op. Monitoring en evaluatie maken onderdeel uit van de regionale projecten en ik zal aandacht besteden aan de maatschappelijke impact van publieke mobiliteit en beoordelen op welke wijze de projecten eventueel een vervolg kunnen krijgen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

### **Vraag 6**

Op welke wijze gaat de regering de enorme druk van de "dubbele vergrijzing" op het doelgroepenvervoer opvangen zonder dat de kosten onbeheersbaar worden en de kwaliteit van het vervoer verder verslechtert?

### **Antwoord**

Met het oog op de piek van de vergrijzing (2040: 43%; op elke honderd potentiële arbeidskrachten zijn 43 65-plussers, bron: CBS) is het van belang om algemene collectieve vervoersvoorzieningen voor alle reizigersgroepen toegankelijk te maken – al dan niet met de benodigde passende ondersteuning – en beschikbaar te houden (Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032). Om ervoor te zorgen dat reizigers die helaas nooit met het (aanvullend) OV of publieke mobiliteit zullen kunnen reizen toch vervoersmogelijkheden aangeboden krijgen, is het van belang om reizigers die dit wel kunnen, te stimuleren gebruik te maken van de algemene collectieve vervoersvoorzieningen. Dit is belangrijk omdat het doelgroepenvervoer bij een 'dubbele vergrijzing' dusdanige omvang zou moeten hebben dat dit niet betaalbaar en uitvoerbaar is in de toekomst. Dit sluit overigens aan bij het gedachtegoed van het VN-verdrag Handicap. Door het mogelijk te maken dat het merendeel van de reizigers kunnen reizen met algemeen collectieve mobiliteitsvoorzieningen van de (regionale) vervoersnetwerken, blijft er ruimte voor de - ook groeiende - groep reizigers die helaas niet in staat is (een deel van) hun reis via het (aanvullend) OV te maken.

### **Vraag 7**

Erkent de regering dat het vasthouden aan "kostenneutraliteit" als harde randvoorwaarde een gevaar vormt voor de sociale functie van het vervoer, waarbij de reiziger in dunbevolkte gebieden – op het platteland, in stadranden en suburbane gebieden – de dupe dreigt te worden?

### **Antwoord**

Ik hecht veel waarde aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen, alsmede aan het in stand houden van de sociale functie in dunbevolkte gebieden middels een effectief vervoerssysteem. Een vraagafhankelijk vervoerssysteem speelt op beide aspecten in. De reiziger kan van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat een reis boeken voor zowel zakelijke als sociale ritten.

Bij de verkenning Publieke Mobiliteit is het uitgangspunt gehanteerd dat het systeem van publieke mobiliteit niet meer kost dan de afzonderlijke systemen samen. De opzet van publieke mobiliteit is om een effectief publiek vervoerssysteem in te richten. Door de verschillende vervoersvormen goed op elkaar af te stemmen, schotten te elimineren en een vraaggestuurd vervoerssysteem in te voeren, is de hypothese dat de bereikbaarheid van voorzieningen voor reizigers (in dunbevolkte gebieden) gewaarborgd kan blijven, zonder dat de totale kosten toenemen. In de komende verbredingsfase zal bij de monitoring en evaluatie van de regionale projecten aandacht worden besteed aan het kostenaspect, de reizigerservaringen en de sociaal-maatschappelijke impact.

**Vraag 8**

De leden van de fracties van de BBB, GroenLinks-PvdA en OPNL wijzen erop dat in regio's zoals Parijs, Île-de-France, een dergelijk systeem al bestaat. Wat betekent dit systeem bijvoorbeeld voor de tevredenheid van de reizigers en de kosten?

Hierbij merken genoemde leden op dat deze regio circa 65% van de inwoners en circa 33% van de oppervlakte van Nederland heeft. Zo nee, gaat de regering dit – en wellicht andere voorbeelden – meenemen in haar onderzoek?

**Antwoord**

De situatie in Nederland is vaak moeilijk te vergelijken met het buitenland omdat het doelgroepenvervoer en het OV in Nederland gescheiden van elkaar georganiseerd zijn, met andere publieke opdrachtgevers, andere geldstromen en andere fysieke infrastructuur.

Aangezien het kabinet veel waarde hecht aan de bereikbaarheid van voorzieningen in de regio, ben ik zeker bereid om in het buitenland mijn licht op te steken. Vorig jaar heeft een delegatie Denemarken bezocht om te ervaren hoe een systeem werkt waarbij doelgroepenvervoer en vraaggestuurd openbaar vervoer gepland worden door een centrale partij (Flexdanmark). Dit jaar wordt Wenen bezocht en waar mogelijk zullen we initiatieven zoals in Parijs en Denemarken meenemen in de verbredingsfase.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

## **Vragen SP fractie**

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

### **Vraag 1**

Waarom is de regering van mening dat een deel van het doelgroepenvervoer vervangen kan worden door het openbaar vervoer? Betekent dit niet juist een achteruitgang van de bereikbaarheid van voorzieningen voor zorgdoelgroepen?

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

### **Antwoord**

De regering is niet van mening dat een deel van het doelgroepenvervoer vervangen kan worden door het openbaar vervoer. We zien wel dat zowel het OV als de verschillende vormen van doelgroepenvervoer door ontwikkelingen als vergrijzing en een chauffeurstekort in de uitvoering steeds meer onder druk komen te staan. Daarnaast zijn bepaalde vormen van aangepast vervoer altijd al enkel en alleen bedoeld als tijdelijke voorzieningen voor zover het OV en andere regionale algemeen collectieve vervoersvormen niet beschikbaar of toegankelijk zijn. Nu ook deze vormen steeds toegankelijker worden en ook passende ondersteuning wordt geboden (zoals ondersteuning bij in- en uitstappen in de trein bij NS en andere regionale spoorvervoerders (reisassistentie)), ligt het in de rede dat mensen gebruik maken van deze algemene voorzieningen en minder beroep hoeven te doen op maatwerkvoorzieningen.

Publieke mobiliteit biedt mogelijk kansen als een flexibeler en efficiënter systeem met kenmerken van zowel het OV als het doelgroepenvervoer. Dit is in lijn met het VN Verdrag Handicap en betekent dat de algemeen collectieve vervoersmogelijkheden door geleidelijke verwezenlijking steeds toegankelijker worden voor zoveel mogelijk Nederlanders, zo nodig met passende ondersteuning voor mensen die dat nodig hebben. Met een aantal regio's willen we in de praktijk beproeven of de bereikbaarheid van voorzieningen voor alle doelgroepen gewaarborgd blijft met een systeem van publieke mobiliteit.

### **Vraag 2**

Hoe kijkt de regering naar het advies uit de verkenning om buslijnen met een lage vervoersvraag om te zetten naar flexvervoersystemen? Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de SP inhoudende dat dit zowel de bereikbaarheid van het openbaar vervoer als het doelgroepenvervoer slechter maakt? Zo nee, waarom niet?

### **Antwoord**

Buslijnen in dunbevolkte gebieden hebben vaak een lage frequentie en rijden soms alleen tijdens spitsuren. In deze situatie kan een vraaggestuurd mobiliteitssysteem een uitkomst bieden. Het is aan de provincies om deze afweging te maken en we zien dat ze dat in de praktijk ook al doen.

In de regio Groningen Drenthe wordt onder regie van het OV-bureau Groningen Drenthe al jaren gewerkt met een slim mobiliteitsnetwerk van reguliere buslijnen met 57 Hubs waar het OV en mobiliteitssysteem op elkaar aansluiten. Dit systeem wordt aangevuld met een flexibel systeem (Hubtaxi) waarmee je tegen OV-tarief naar de Hub kunt reizen. Juist deze keuze maakt het dat mensen de mogelijkheid hebben om zich te verplaatsen. De reguliere buslijnen zijn financieel immers niet overal in stand te houden, doordat er minder mensen wonen.

Ook zijn in de regio Groningen Drenthe afspraken over inzet van buurtbussen gemaakt. De beschikbaarheid van de bus is gefinancierd vanuit het OV-bureau, waarbij vrijwilligers de bus rijden volgens een vaste dienstregeling op lijnen waar de inzet van een reguliere (grote) bus niet haalbaar is. Zolang er voldoende reizigers, financiering en vrijwillige chauffeurs zijn, kan de buurtbus blijven rijden.

Alle gemeenten in Groningen en Drenthe werken met het OV-bureau samen in de organisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe om het gemeentelijk Wmo- en leerlingenvervoer samen met de Hubtaxi en buurtbussen in gezamenlijke contracten te organiseren. Hierbij worden doelgroepen ook gestimuleerd om met het reguliere OV te reizen.

Kortom, publieke mobiliteit maakt de bereikbaarheid niet slechter, maar beter. Vaste OV-lijnen aangevuld met flexibele systemen als een Hubtaxi (deur-hub en deur-deur) maakt het vervoer toegankelijker, ook voor mensen die nu nog gebruik maken van doelgroepenvervoer.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

### **Vraag 3**

Hoe kijkt de regering naar het advies uit de verkenning om met dynamische vraagafhankelijke tarieven te werken? Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de SP inhoudende dat deze maatregel het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer ingewikkelder en mogelijk duurder maakt, waardoor minder mensen deze vervoersmodellen zullen gebruiken?

### **Antwoord**

Het is wat mij betreft te vroeg om hier een standpunt over in te nemen. In de verbredingsfase worden verschillende aspecten uitgewerkt, waaronder de tarieven. Binnen de regionale projecten bestaat de mogelijkheid om hier ervaring mee op te doen.

### **Vraag 4**

Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de SP inhoudende dat het openbaar vervoer nog lang niet overal toegankelijk is, door een grote afstand tussen de woning en een halte, haltes en voertuigen die ontoegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking en voorzieningen die lastig te bereiken zijn met het openbaar vervoer? Zo ja, is de regering bereid volwaardig doelgroepenvervoer in ieder geval te garanderen voor mensen die dit nodig hebben en voor wie het openbaar vervoer geen volwaardig alternatief is?

### **Antwoord**

Waar integratie plaatsvindt van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zal voor veel ov-reizigers de halteafstand afnemen. Publieke mobiliteit is bedoeld als systeem dat zoveel mogelijk inspeelt op de wens van de reiziger. Door 'virtuele' haltes/hubs in te richten kan een concessieverlener halteafstanden relatief klein houden. De eerste resultaten in Zeeland zijn positief. Onder regie van VWS verkennen we of en hoe we met bepaalde toetsingscriteria, die nu ook al gebruikelijk zijn in het doelgroepenvervoer mensen die niet naar een halte kunnen gaan, op een passende wijze van huis kunnen ophalen.

Overigens geeft de brancheorganisatie van reizigers met een beperking, IederIn, aan dat een groep doelgroepenvervoerreizigers juist graag gebruik maakt van ov-voorzieningen om zodoende beter betrokken te zijn bij de maatschappij.

De verantwoordelijkheid voor de afstand en toegankelijkheid van haltes berust op dit moment bij de concessieverlenende overheid. In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil van vorig jaar is aangegeven hoe met het instrument van het bereikbaarheidspeil de (integrale) bereikbaarheid van voorzieningen, zoals zorginstellingen, in beeld wordt gebracht. Hierbij is ook aangegeven hoe dit gebiedsgericht uitwerking krijgt. Op dit moment ben ik samen met decentrale overheden regionale bereikbaarheidsanalyses aan het opstellen. Een vervolgstap is om met de regio's opgave op het gebied van ruimtelijke ordening,

voorzieningenbeleid en mobiliteit te bepalen, om in de toekomst de bereikbaarheid van voorzieningen te waarborgen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

#### **Vraag 5**

Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de SP inhoudende dat toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer en goed doelgroepenvervoer tegelijkertijd mogelijk zijn en dat het één niet door het ander vervangen hoeft te worden? Zo nee, waarom niet?

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920

#### **Antwoord**

Toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer en goed doelgroepenvervoer staan onder druk, door onder andere een toenemende vergrijzing, een chauffeurstekort en verschraving van voorzieningen in de regio. Tegelijkertijd heeft iedereen in Nederland er recht op dat belangrijke voorzieningen goed te bereiken zijn. Dat is ook opgenomen in het Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil. Publieke Mobiliteit biedt kansen voor een effectief, toegankelijk en inclusief vervoerssysteem voor zoveel mogelijk Nederlanders. Dit is in lijn met het VN Verdrag Handicap en betekent dat de algemeen collectieve vervoersvoorzieningen door geleidelijke verwezenlijking steeds toegankelijker worden voor zoveel mogelijk Nederlanders, zo nodig met passende ondersteuning voor mensen die dat nodig hebben. Er is geen sprake van vervanging, maar van een effectiever inrichten van het totale systeem, zonder dat wordt ingeleverd op de doelstellingen van beide vervoerssystemen, maar wellicht wel met verschuiving in de taken.

#### **Vraag 6**

Hoe rijmt de regering de conclusies uit de aan de orde zijnde brief met de bevindingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in zijn rapport 'Beter Bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022, waarin wordt geconcludeerd dat voorzieningen als scholen en ziekenhuizen niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer ten opzichte van de auto, juist door de politieke keuze om het openbaar vervoer af te schalen? Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de SP inhoudende dat de bereikbaarheid van deze voorzieningen nog verder achteruitgaat door het openbaar vervoer te combineren met doelgroepenvervoer, aangezien zorgdoelgroepen vaak met taxibussen worden vervoerd?

#### **Antwoord**

Deze mening deel ik niet. De bereikbaarheid van voorzieningen als ziekenhuizen en scholen, maar ook van bedrijventerreinen, kan door het flexibele, vraaggestuurde vervoerssysteem toenemen. Voor reizigers met specifieke beperkingen blijft een vorm van aangepast taxivervoer bestaan.

#### **Vraag 7**

Is de regering ermee bekend dat in Zuid-Holland deze samenvoeging in 2019 reeds verkend en onverstandig gebleken is? Op welke wijze leert de regering van eerdere ervaringen?

#### **Antwoord**

Er zijn de afgelopen jaren verscheidene kleinschalige projecten met wisselende successen uitgevoerd. Uit de verkenning publieke mobiliteit blijkt dat er nu momentum is voor de ontwikkeling van publieke mobiliteit. Ik heb van alle betrokken maatschappelijke organisaties en brancheverenigingen de bevestiging gekregen dat zij positief staan ten opzichte van publieke mobiliteit. Mede vanwege

de ervaringen uit het verleden heb ik besloten om na de verkenning een aantal onderwerpen, zoals governance, financiering en reizigersbehoeften nader te verbreden en uit te diepen. Daarnaast wordt er praktijkervaring opgedaan in Zeeland, Achterhoek, Drechtsteden, Overijssel, Flevoland, Utrecht en in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2026/35920



Aan Staatssecretaris

# nota

Beslisnota Beantwoording van de schriftelijke vragen van de Eerste Kamer n.a.v. de verkenning publieke mobiliteit

## TER BESLISSING

### Datum

9 maart 2026

### Onze referentie

IENW/BSK-2026/35928

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Directie Mobiliteit en Gebieden  
Afdeling Mobiliteit en  
Transities

### Beslistermijn

17 maart 2026

### Bijlage(n)

1

## Aanleiding

Op 3 februari jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schriftelijke vragen gesteld over het rapport 'Sturing geven aan publieke mobiliteit' en de bijbehorende kamerbrief. Met deze nota leggen wij de conceptbeantwoording van de vragen aan u voor.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de inhoud van de schriftelijke beantwoording en deze naar de Eerste Kamer te sturen.

## Kernpunten

- Op 19 december 2025 heeft uw ambtsvoorganger de verkenning publieke mobiliteit, mede namens de bewindspersonen van OCW, BZK en VWS met de Eerste en Tweede Kamer gedeeld.
- De verkenning laat zien dat integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer door provincies en gemeenten goede mogelijkheden kan bieden om een effectiever, toegankelijker en inclusiever vervoerssysteem voor de reizigers te realiseren.
- In de bijbehorende Kamerbrief hebben de gezamenlijke departementen aangegeven voldoende aanknopingspunten te zien om het onderwerp publieke mobiliteit verder uit te werken, samen met decentrale overheden en andere betrokken partijen. De departementen gebruiken dit jaar om de thema's reizigersbehoeften, regionale aanpak, geldstromen, instituties en aansturing ten aanzien van publieke mobiliteit nader uit te werken. Dit zal bijdragen aan een bredere visie ten aanzien van publieke mobiliteit en het mogelijk maken om vervolgens te werken aan een Kabinetsstandpunt publieke mobiliteit.
- De fracties van de BBB, Groenlinks-PvdA, OPNL en SP van de Eerste Kamer hebben vragen gesteld n.a.v. de verkenning publieke mobiliteit.
- Tevens is de Verkenning Publieke Mobiliteit geagendeerd voor het Commissiedebat OV en Taxi van 1 april. Indien gewenst kunnen we u voorafgaand aan het debat mondeling informeren over de huidige stand van zaken omtrent publieke mobiliteit.

## Krachtenveld

De beantwoording van de vragen is afgestemd met andere betrokken departementen.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Kamerbrief beantwoording vragen Eerste Kamer n.a.v. verkenning publieke mobiliteit	Conceptbeantwoording van de Kamervragen met oplegbrief.

**Datum**

9 maart 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/35928

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Directie Mobiliteit en Gebieden  
Afdeling Mobiliteit en  
Transities

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

Vul hier het aantal bijlagen in