

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

1528

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het verdwijnen van buslijn 231 tussen Apeldoorn de Maten en Arnhem*. (ingezonden 6 maart 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 april 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met het voornemen om lijn 231 tussen De Maten in Apeldoorn en Arnhem te schrappen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het schrappen van lijn 231 de bereikbaarheid van inwoners van de wijk De Maten verslechtert, gezien het feit dat dagelijks gemiddeld 220 reizigers gebruikmaken van deze verbinding en zij hierdoor noodgedwongen hogere reiskosten maken en langer moeten reizen richting Arnhem? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het betreft hier een besluit van de Provincie Gelderland in haar hoedanigheid als concessieverlener voor het regionale busvervoer. Van de Provincie Gelderland begrijp ik dat er op dit moment twee sneldiensten Apeldoorn–Arnhem zijn: via Beekbergen (lijn 301) en via De Maten (lijn 231). De concessiehouder Transdev kiest in lijn met het programma van eisen van de provincie in haar vervoerplan voor bundeling van vervoerstromen, waarbij de frequenties op lijn 301 enorm stijgen in de spits en het dal. Daar staat tegenover dat lijn 231 verdwijnt. Deze wijziging zorgt ervoor dat er in totaal wel meer bussen gaan rijden tussen Apeldoorn en Arnhem, ook komen er nachtbussen. Reizigers in De Maten die met de bus naar Arnhem willen moeten inderdaad langer reizen. Tegenover deze verslechtering voor een beperkte groep reizigers, staan voordelen voor een aanzienlijk grotere groep

¹ de Stentor, 7 februari 2026, «Verzet tegen opheffen van buslijn: «Vrees dat meer mensen de auto pakken»» (<https://www.destentor.nl/apeldoorn/verzet-tegen-opheffen-van-buslijn-vrees-dat-meer-mensen-de-auto-pakken~abb8ccc40/>)

reizigers. De wijk De Maten in Apeldoorn wordt nog steeds bediend door twee stadslijnen en er kan ook gebruik worden gemaakt van het nabijgelegen treinstation. Veel reizigers die lijn 231 gebruiken zijn studenten. Vanwege het studentenreisproduct krijgt deze groep niet te maken met hogere reiskosten met bus of trein. Het is uiteraard vervelend voor reizigers dat een bestaande verbinding verdwijnt, maar er is door de provincie afgewogen dat er alternatieve reismogelijkheden voor handen zijn voor deze gebruikers en de verwachting is dat er per saldo meer reizigers gebruik gaan maken van het OV tussen Apeldoorn en Arnhem.

Vraag 3

Heeft u kennisgenomen van de zorgen onder burgers en het college van B&W van Apeldoorn met hun brieven aan de provinciale staten en gedeputeerde staten in Gelderland over het verdwijnen van lijn 231?²

Antwoord 3

Ja, daar heb ik kennis van genomen.

Vraag 4

Heeft u in beeld hoe vaak bij concessiewijzigingen haltes verdwijnen die belangrijk zijn voor woonwijken en forenzenverkeer? Zo ja, hoe beoordeelt u deze ontwikkeling?

Antwoord 4

Dienstregelingen in het busvervoer worden jaarlijks aangepast in nauwe afstemming tussen de concessiehouder (vervoerder) en de concessieverlener (provincie of vervoerregio). De verantwoordelijkheid voor de afweging van het al dan niet opheffen of samenvoegen van bushaltes berust op basis van de Wet Personenvervoer 2000 bij de concessieverlenende partij. De rijksoverheid heeft daarin geen bevoegdheid. Wel bevat het landelijke Centraal Halte Bestand (CHB) groot aantal kenmerken van haltes zoals de mate van toegankelijkheid. Deze informatie is beschikbaar via de jaarlijkse Staat van het OV³ van CROW.

Vraag 5

Beschikt u over landelijke cijfers of signalen over reizigersverlies na het schrappen van haltes of lijnen? Zo ja, kunt u deze delen?

Antwoord 5

Er zijn wel landelijke cijfers beschikbaar over het gewijzigd aantal lijnen van het ene op het andere jaar, maar niet over het verlies aan reizigers als gevolg van het schrappen van haltes of lijnen. In het OV Dashboard van CROW is informatie te vinden over o.a. de ontwikkeling van buslijnen per concessie en de ontwikkeling van het totale aantal reizigers in een concessiegebied.

Vraag 6

Welke verantwoordelijkheid ziet u voor het Rijk bij het bewaken van een minimumniveau van bereikbaarheid van woonwijken via het openbaar vervoer?

Antwoord 6

In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil uit 2025 is het belang van de bereikbaarheid van voorzieningen en banen onderschreven. Daarbij is ook het instrument van het bereikbaarheidspeil geïntroduceerd om de ontwikkeling van de bereikbaarheid van voorzieningen in heel Nederland te gaan monitoren. Bij de toepassing hiervan is een integrale aanpak voorzien, waarbij naar alle vormen van vervoer wordt gekeken, evenals naar de locaties

² Website provinciale staten Gelderland, 15 december 2025, «Bericht aan PS over verdwijnen Lijn 231» (https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/16397016/1/Bericht+aan+PS+over+verdwijnen+Lijn+231?connection_type=17&connection_id=12753716)
Website provinciale staten Gelderland, 16 december 2025, «Verwijdering lijn 231» (<https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/16403226/1#search=%22231%22>)
Website provinciale staten Gelderland, 17 februari 2026, «Opheffen buslijn 231 Reiss» (<https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/16612372/2#search=%22231%22>)

³ <https://www.crow.nl/kennisproducten/staat-van-het-openbaar-vervoer-2024/>

van instellingen en banen. Deze toepassing vindt conform het kabinetsstandpunt gebiedsgericht plaats. De eerste stap daarbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de regionale overheden in heel Nederland. Daarvoor is met de regionale bestuurlijke partners in januari een plan van aanpak opgesteld. U bent daarover per brief⁴ geïnformeerd, waarbij tevens het plan van aanpak als bijlage aan de Kamer is toegezonden.

Vraag 7

Bestaan er landelijke richtlijnen of kwaliteitsnormen voor bereikbaarheid bij regionale ov-concessies? Zo ja, worden deze voldoende nageleefd? Zo nee, bent u bereid te onderzoeken of landelijke richtlijnen behulpzaam kunnen zijn om het ov op peil te houden?

Antwoord 7

In het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil van vorig jaar is aangegeven hoe met het instrument van het bereikbaarheidsspeil de (integrale) bereikbaarheid van voorzieningen in beeld wordt gebracht. Hierbij is ook aangegeven hoe dit gebiedsgericht uitwerking krijgt. Een belangrijke stap hierbij is het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses door de medeoverheden, met hun bevoegdheid en verantwoordelijkheden in de regionale bereikbaarheid en hun inzichten in de regionale en lokale staat van bereikbaarheid. U bent daarover per eerdergenoemde brief geïnformeerd, waarbij tevens het plan van aanpak als bijlage aan de Kamer is toegezonden. Op basis van die bereikbaarheidsanalyses kan met de regio het gesprek gevoerd worden over het na te streven niveau van multimodale bereikbaarheid en de rol van het OV daarbinnen.

Vraag 8

Hoe wordt bij (tussentijdse) concessiewijzigingen geborgd dat adviezen van gemeenten en reizigersorganisaties structureel worden meegenomen en vindt hierover landelijke monitoring plaats?

Antwoord 8

Op basis van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is de concessieverlener (zoals een provincie of regio) verplicht overleg te voeren met consumentenorganisaties bij de totstandkoming of wijziging van een concessie, met name over het Programma van Eisen (PvE). Dit is in het geval van de Provincie Gelderland ook gebeurd. Dit PvE is door de provincie voorafgaand aan de aanbesteding van de nieuwe concessie ook gedeeld met gemeenten, regio's en aangrenzende concessieverleners.

Daarnaast stemmen vervoerbedrijven de dienstregelingen voortdurend af met de decentrale overheden (provincies en vervoerregio's). Dat doen ze door het aanbod aan te passen aan de vraag zonder dat de beschikbaarheid en veiligheid van het OV daar onder lijdt. OV-autoriteiten bepalen in de zogenaamde «vervoerplancycclus» jaarlijks het OV-aanbod (dienstregeling) in hun concessies. Dit stemmen zij af met de gemeenten in het concessiegebied. De (regionale) reizigersorganisaties hebben adviesrecht op de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling. De dienstregeling wordt ter akkoord voorgelegd aan de decentrale volksvertegenwoordiging. Deze manier van werken past bij de decentralisatie van het stads- en streekvervoer die is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000. De afwegingen per concessie, of zelfs per buslijn, zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid.

Vraag 9

Bent u bereid om naar aanleiding van de ontstane onrust met de provincie Gelderland en Transdev in gesprek te gaan over het verdwijnen van lijn 231? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

In de wettelijk vastgelegde rolverdeling tussen Rijk en regio is dit een aangelegenheid van de concessieverlener. Wel heb ik – zoals ik hierboven in de beantwoording van de vragen 6 en 7 heb aangegeven – de afgelopen maanden concrete stappen gezet om het proces te starten om met alle regio's

⁴ Kamerstukken II, 36 800 A, nr. 11

een feitenbasis te scheppen voor het gesprek tussen rijk en regio in de komende periode over de multimodale bereikbaarheid, waaronder dus ook de bereikbaarheid van en in de regio per OV.

Bereikbaarheid is een belangrijke sleutel in de keuzevrijheid van burgers om de voor hen belangrijke rechten als wonen, werken, gezondheid en onderwijs in te vullen op basis van de voorkeuren. Daarbij gaat het om zoeken naar balans tussen meerdere factoren, waaronder bereikbaarheid en rendabiliteit. Hoe dit invulling te geven, is regionaal maatwerk. De provinciale overheid kan hier samen met de vervoerder en de bewoners de beste beoordeling in maken. Ik volg de ontwikkelingen bij regionale OV-concessies nauwlettend en waar nodig bespreken we deze in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

Vraag 10

Bent u bereid om, wanneer er in het vervolg signalen ontstaan dat wijken slechter bereikbaar worden door (tussentijdse) concessiewijzigingen, provincies en vervoersregio's aan te spreken op het opnieuw beoordelen van deze besluiten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Ik ga ervan uit dat de provincie bij het opstellen van een nieuwe concessie samen met gemeenten, consumentenorganisaties en bewoners tot een gedragen programma van eisen komt dat voorziet in een optimale bereikbaarheid van de gehele provincie. Deze afspraken worden met de vervoerplancyclus verder geborgd.

Daarnaast heb ik – zoals ik ook in de beantwoording van de bovenstaande vragen heb aangegeven – concrete stappen gezet om het proces te starten om met alle regio's een feitenbasis te scheppen voor het gesprek over de multimodale bereikbaarheid, waaronder dus ook de bereikbaarheid van en in de regio per OV.

Vraag 11

Kunt u deze vragen in elk geval tijdig voor het commissiedebat openbaar vervoer en Taxi van 1 april 2026 beantwoorden?

Antwoord 11

Helaas is het niet gelukt de vragen voorafgaand aan de eerste termijn van het commissiedebat Openbaar vervoer ten Taxi te beantwoorden.