



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?

Notitie

Mette Wagenvoort

28 mei 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kenmerk publicatie: <https://doi.org/10.82230/KiM.MB2620>

Inhoud

Inhoud 3

- 1 Inleiding 4**
- 2 Overwegingen bij een goedkoper treinticket in Nederland en de overdraagbaarheid van effecten uit Duitsland 5**
- 3 Conclusie 8**
- 4 Nadere toelichting: Resultaten uit Duitsland 9**
 - 4.1 Effecten, voordelen, en nadelen van het 9-euro-ticket 9
 - 4.2 Effecten, voordelen, en nadelen van het Deutschlandticket 10

Referenties 13

Colofon 15

1 Inleiding

Op 22 april is er een motie aangenomen over het treffen van voorbereidingen voor goedkoper ov door middel van een Nederlandticket waarmee reizigers in daluren onbeperkt kunnen reizen met bus, tram, metro, en trein voor een vast bedrag per maand (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2026). Als eerste stap is het de bedoeling dat er een ticket aangeboden wordt voor de trein voor 49 euro per maand voor een periode van 3 maanden in de zomer van 2026.

Het ticket is geïnspireerd op het Deutschlandticket, een openbaarvervoer abonnement waarmee reizigers voor 63 euro per maand onbeperkt gebruik kunnen maken van bus, tram, metro, en regionale trein in heel Duitsland. Daarbij wordt vaak verwezen naar de positieve effecten die met het Deutschlandticket zijn behaald (zie bijlage). Inzichten in de overdraagbaarheid van effecten van beleidsmaatregelen uit het buitenland, zoals het Deutschlandticket in Duitsland, kunnen laten zien of deze effecten ook te verwachten zijn van het geplande trein ticket voor deze zomer. De inzichten kunnen tevens inspiratie bieden voor de vormgeving van een eventuele opvolger van het tijdelijke zomerticket voor de trein, zoals ook beschreven in de Kamerbrief over het zomerticket (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026).

In deze notitie laten we zien dat de vergelijking van het voorstel voor het Nederlandticket en het voorgenomen tijdelijke zomerticket voor de trein niet op gaat. Het Deutschlandticket is een wezenlijk ander product, waardoor de effecten in Duitsland op autogebruik, ov-gebruik, en CO₂-emissies niet doorgetrokken kunnen worden naar Nederland. Zo is bijvoorbeeld het Deutschlandticket 24/7 geldig voor bus, tram, metro, en regionale trein. Het Deutschlandticket is daarom veel aantrekkelijker om te gebruiken voor woon-werkreizen dan een ticket dat alleen geldig is in de daluren (in de trein). Het Nederlandticket, en zeker ook het tijdelijke ticket voor treinreizen, zullen daarom door de beperking tot daluren vooral leiden tot een (beperkte) stijging van privéreizen en nauwelijks tot een modal shift van de auto naar het ov.

In deze notitie bespreken we hoe de effecten, voordelen, en nadelen van het Deutschlandticket en haar voorganger, het 9-euro-ticket, in Duitsland overdraagbaar zijn naar de effecten van goedkoper ov in Nederland, met name de invoering van een goedkoper ov-ticket voor de trein in de zomer van 2026. De resultaten uit Duitsland die gebruikt zijn voor het maken van deze vertaalslag zijn in de bijlage weergegeven.

2 Overwegingen bij een goedkoper treinticket in Nederland en de overdraagbaarheid van effecten uit Duitsland

Het plan in Nederland is om voor 3 maanden¹ in de zomer van 2026 een treinticket voor de daluren voor 49 euro per maand aan te bieden (mogelijk gevolgd door een ticket voor trein, bus, tram, en metro in de daluren voor een vast bedrag per maand). In deze paragraaf bespreken we de verschillen in vormgeving en scope tussen dit treinticket en het Deutschlandticket en wat dit betekent voor de overdraagbaarheid van de effecten en voor- en nadelen van het Deutschlandticket (zie paragraaf 2) naar Nederland.

- Een groot voordeel van het Deutschlandticket in Duitse context is dat het een uniform ticket is voor heel het land en er hiermee voor het eerst een ticket beschikbaar is dat in alle ruim 60 vervoersregio's gebruikt kan worden. Dit voordeel gaat niet op voor Nederland, aangezien al langere tijd een OV-chipkaart, en tegenwoordig ook een bankpas gebruikt kan worden in heel Nederland. Wel hebben de verschillende vervoerders verschillende abonnementen. Zo kan bijvoorbeeld met een abonnement van de NS wel in alle treinen (ook van andere vervoerders) gereisd worden, maar is dit abonnement niet geldig in bus, tram, en metro. Met het zomerticket voor de trein komt hier geen verandering in, aangezien deze niet geldig is in bus, tram, en metro.
- Ongeveer driekwart van de ritten in het regionale ov in Duitsland worden gemaakt met stedelijke diensten en dus maar een kwart met regionale treinen (qua reizigerskilometers zijn de aandelen ongeveer even groot). Het Deutschlandticket is het meest populaire ticket waar in het regionale ov gereisd wordt, dus is het aannemelijk dat ook een groot deel van de ritten met het Deutschlandticket met bus, tram, en metro gemaakt worden. Bus, tram, en metro kunnen in Nederland niet gebruikt worden met het zomerticket. Aan de andere kant is de geografie van Nederland heel anders dan die van Duitsland en daarmee ook het huidige gebruik van het ov. Zo was in 2024 in Nederland het aandeel dat bus, tram, en metro gebruikt voor woon-werk reizen ongeveer 4,2% en het aandeel dat de trein gebruikt 6,3% (CBS, n.d.-a). Het aandeel trein in Nederland is dus relatief groter ten opzichte van bus, tram, en metro, dan het aandeel regionale trein in Duitsland.
- Het Deutschlandticket laat een duidelijke modal shift zien in het reisgedrag voor woon-werkverkeer. Het Nederlandse zomerticket voor de trein is echter (veel) minder aantrekkelijk voor forenzen doordat:
 - het ticket alleen in de daluren geldig is;
 - het ticket niet voor bus, tram, en metro geldig is, waardoor het gebruik voor mensen wiens woon- en/of werklocatie niet dichtbij een treinstation (met gratis/goedkope parkeermogelijkheden) minder aantrekkelijk is;
 - werkgevers soms al een OV-chipkaart aanbieden voor woon-werk reizen met het ov, waardoor het als werknemer niet loont om zelf een abonnement af te sluiten als vergoeding hiervoor niet binnen bestaande woon-werkvergoedingen mogelijk is.

¹ Het ticket zal hoogstwaarschijnlijk minder dan 3 maanden geldig zijn met een beoogde ingangsdatum van 21 juni 2026 en een looptijd tot 1 september (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026).

Het is daardoor lastig om de effecten van het 9-euro-ticket en het Deutschlandticket door te trekken naar Nederland. Eerder schatte het KiM dat een 40% korting in de daluren tot een stijging van de afgelegde afstand met de trein met 14% zal leiden (De Haas et al., 2022). Het grootste aandeel van deze stijging is voor de motieven 'winkelen' en 'overig', met maar kleine aandelen voor 'onderwijs', 'werk', en 'zakelijk'.

- Voor privéreizen zijn er de volgende overwegingen voor het al dan niet gebruiken van het tijdelijke zomerticket voor de trein:
 - Voor gezinnen (zeker wanneer kinderen ouder dan 12 jaar zijn en niet meer gratis mee mogen reizen) is het vrij duur om het zomerticket aan te schaffen, zeker aangezien vaste kosten van de auto doorlopen of er anders ook met korting met de trein gereisd kan worden.
 - Stel je hebt als gezin kinderen onder de 12 die gratis mee kunnen reizen en koopt 2 Nederlandtickets à 49 euro per stuk. Je hebt een middenklasse benzineauto die 6 liter per 100 km verbruikt tegen een benzineprijs van 2,389 (prijspeil 4 mei 2026; CBS, n.d.-b). Dan zou het gezin in plaats van het aanschaffen van de Nederlandtickets bijna 700 km kunnen rijden².
 - Een gezin met 2 kinderen van 12 jaar of ouder zal 4 tickets aan moeten schaffen om met de trein te kunnen reizen. Dit komt neer op bijna 1400 kilometer met een middenklasse benzineauto³.
 - Er zijn NS-abonnementen en opties voor goedkopere tickets. Hiervoor geldt het volgende:
 - Een NS dal voordeel abonnement kost 6,35 euro per maand. Hiermee kan met 40% korting in de daluren gereisd worden. Het Nederlandticket is voordeliger wanneer er voor minstens 71,08 euro aan treinritten gemaakt worden op basis van volle tarieven. Hoeveel er gereisd moet worden hangt sterk af van de lengte van de trajecten.
 - Een retour Rotterdam CS-Den Haag CS kost 12,80 euro, waardoor er meer dan 5 retourtjes per maand op dit traject gemaakt moeten worden.
 - Een retour Rotterdam CS-Utrecht CS kost 27,60 euro, waardoor er meer dan 2 retourtjes per maand op dit traject gemaakt moeten worden.
 - Een retour Den Haag CS-Groningen kost 66,60 euro, waardoor de kosten van het Nederlandticket er met één retourtje al bijna uit zijn.
 - Voor reizigers met een dal vrij of weekend vrij abonnement kan het aantrekkelijk zijn om voor de zomerperiode over te stappen naar het zomerticket. Voor reizigers met een dal vrij abonnement ter waarde van 127,95 euro per maand, betekent het zomerticket een korting van 78,95 euro per maand. Voor reizigers met een weekend vrij abonnement, eventueel in combinatie met een dal voordeel abonnement, kost de upgrade naar dal vrij in de zomerperiode 9,50 euro of 5,50 euro per maand, respectievelijk. Dit is een groep die

² Dit is een bovengrens aan het aantal benodigde kilometers om quitte te spelen op het Nederlandticket. De kosten van autogebruik liggen hoger door bijvoorbeeld parkeerkosten. Aan de andere kant biedt de auto wel meer flexibiliteit doordat er ook in de spits gereisd kan worden en er geen kosten voor eventueel voor- en natransport naar en van treinstations gemaakt hoeven te maken.

³ Idem.

- al veel met het ov reist met geen/beperkt effect op het aantal autokilometers.
- Naast NS-abonnementen is er ook nog de optie om tickets met significante korting te kopen op rustige tijdstippen (tot wel 60% korting), de optie om met korting in de daluren met een abonenthouder mee te reizen, en groepstickets. Wanneer er vooral in het weekend, de daluren, en/of op rustige tijdstippen gereisd wordt, zal het Nederlandticket dus relatief duur zijn voor privéreizen.
 - Door het ontbreken van bus, tram, en metro in het zomerticket is het minder aantrekkelijk in regio's en voor bestemmingen waar voor- en/of natransport nodig is met bus, tram, en/of metro.
 - Met een prijs van 49 euro is het ticket vrij duur voor lagere inkomens (zeker omdat vaste kosten voor een eventuele auto doorlopen omdat deze voor een periode van 3 maanden niet zal worden weggedaan).
- Het effect op CO₂-uitstoot is afhankelijk van de reductie in het gebruik van de auto (met verbrandingsmotor). Tijdens het 9-euro-ticket en het Deutschlandticket in Duitsland is het autogebruik licht gedaald met een reductie in de CO₂-uitstoot als gevolg. Het zomerticket zal echter duurder zijn dan het 9-euro-ticket en minder aantrekkelijk zijn voor forenzen door de daluren beperking, wat een vergelijking met de reductie van het auto gebruik en daarmee de CO₂-uitstoot in Duitsland lastig maakt. Bij een daling van de ov-tarieven, zowel voor de trein als voor bus, tram, en metro, in daluren van 40% schatten De Haas et al. (2022) dat het autogebruik met 0,4 miljard kilometer per jaar zal afnemen. Dit zou neerkomen op een besparing van CO₂-uitstoot van 60.000 ton per jaar rekenend met 150 gram CO₂-uitstoot per kilometer⁴.
- Met het 9-euro-ticket en het Deutschlandticket is er niet alleen een modal shift effect, maar ook het effect van meer reizen. Dit kan economische en maatschappelijke voordelen hebben (uitgaves die gedaan worden tijdens/door deze reis, meer deelname aan de samenleving door de mogelijkheid om goedkoper te reizen), maar kan ook druk leggen op het ov-systeem⁵. Dit kan ook voor een treinticket in Nederland gelden. In een studie van het KiM naar tariefverlagingen in het ov wordt geschat dat bijna 80% van de stijging van het ov-gebruik bij een verlaging van de tarieven in de daluren komt door extra mobiliteit (De Haas et al., 2022).
- Door gebruik te maken van de trein kan er een lange termijn effect zijn op het treingebruik (mensen raken bekend met het gebruik van de trein en de voordelen ervan). Uit studies naar de effecten van het Deutschlandticket blijkt dat des te langer mensen een Deutschlandticket gebruiken, des te meer hun reisgedrag verandert. Ruim een kwart van de gebruikers van het Deutschlandticket kunnen zich voorstellen op de middellange tot lange termijn zonder auto te kunnen. Bij een ticket dat alleen in de daluren gebruikt kan worden, is het de vraag of zulke structurele verschuivingen plaats zullen vinden.

⁴ Dit onder de aanname dat de reductie in de auto kilometers van auto's met een verbrandingsmotor komt, en niet van elektrische auto's.

⁵ Een daling van 1% van het aantal autokilometers komt overeen met een stijging van het ov van 5%.

3 Conclusie

In deze notitie hebben we de overdraagbaarheid van resultaten in Duitsland van het Deutschlandticket naar het voorgenomen tijdelijk zomerticket voor de trein en het eventuele opvolgende Nederlandticket besproken. Concluderend zijn de potentiële effecten slechts beperkt afleidbaar van die van het Deutschlandticket. Het Duitse succes hangt sterk samen met de onbeperkte geldigheid in bus, tram, metro, en regionale trein, waardoor het ticket inzetbaar is voor woon-werkreizen. Het voorstel voor het goedkope ov-ticket uit de motie van 22 april 2026 is door de dalurenbeperking vooral aantrekkelijk voor recreatieve treinreizen en bestaande frequente ov-gebruikers. Door de beperking van het zomerticket tot de trein zijn de gebruiksvoordelen ook beperkt. Hierdoor zal het effect op de overstap van auto naar ov waarschijnlijk beperkt blijven.

4 Nadere toelichting: Resultaten uit Duitsland

In 2022 is in Duitsland een 9-euro-ticket geïntroduceerd in navolging van de hoge energieprijzen waarmee voor 9 euro per maand onbeperkt gebruik gemaakt kon worden van bus, tram, metro, en regionale trein in de maanden juni, juli, en augustus. Volgend op dit tijdelijke ticket is in mei 2023 het Deutschlandticket geïntroduceerd waarmee onbeperkte met de bus, tram, metro, en regionale trein gereisd kan worden. Bij de introductie kostte abonnement 49 euro, waarna het is gestegen naar 58 euro in 2025 en 63 euro in 2026. In dit hoofdstuk bespreken we de effecten en de voor- en nadelen van het 9-euro-ticket en het Deutschlandticket.

4.1 Effecten, voordelen, en nadelen van het 9-euro-ticket

Het 9-euro-ticket werd, in navolging van de hoge energieprijzen, aangeboden in de maanden juni, juli, en augustus in 2022 voor het gebruik van bus, tram, metro, en regionale trein. Er werden 52 miljoen tickets verkocht in deze periode. Eerder werden door het KiM de effecten van tariefverlagingen in het openbaar vervoer, waaronder de effecten van het 9-euro-ticket besproken (De Haas et al., 2022). Hieruit bleek het volgende.

Effecten op modaliteit gebruik

- Er werd significant meer gebruik gemaakt van het OV. Het aantal bewegingen per trein lag in de periode juni-augustus 2022 gemiddeld 44% hoger vergeleken met dezelfde periode in 2019 (Statistisches Bundesamt, 2022b). De stijging was met gemiddeld 57% meer passagiers het hoogste bij ritten tussen de 100 en 300 km.
- Het ov werd gebruikt door veel nieuwe reizigers, bijna de helft van de 6.000 ondervraagden gebruikte het ov eerder weinig (maximaal 1 keer per maand) tot nooit (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, n.d.).
- Het Verband Deutscher Verkehrsunternehmen schat dat er ongeveer 1 miljard ritten per maand met het openbaar vervoer zijn gemaakt met het 9-euro-ticket (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, n.d.). Dit zijn deels ritten die anders ook met het openbaar vervoer gemaakt waren, deels ritten die anders met de auto waren gemaakt, en deels extra ritten. Het grote aantal ritten in het openbaar vervoer heeft op sommige momenten, zoals bijvoorbeeld het Pinksterweekend, tot grote drukte geleid, waardoor sommige treinen niet konden rijden (NOS, 2022).
- Er werd minder gebruik gemaakt van de auto, met name voor afstanden vanaf 100 km. Waar het aantal ritten tussen de 100 en 300 kilometer in mei 2022 nog 13% boven het niveau van voor corona lagen, was het aantal ritten in juni 2022 6% lager dan voor corona (Statistisches Bundesamt, 2022a). Er zitten echter grote verschillen in de geschatte effecten op het autoverkeer. Zo wordt door het Verband Deutscher Verkehrsunternehmen geschat dat 10% van ritten die met het 9-euro-ticket gemaakt waren anders met de auto gemaakt zouden worden (Ackermann, 2022), terwijl de Universiteit van Berlijn dit geschat heeft op ongeveer 3% (Carter, 2022).

Kosten

- De federale overheid heeft voor de financiering van het 9-euro-ticket de subsidie voor het regionale vervoer aan de Bundesländer verhoogd met 2,5 miljard euro (Die Bundesregierung, n.d.).

Maatschappelijke baten

- Het Verband Deutscher Verkehrsunternehmen schatte de CO₂ besparing op 1,8 miljoen ton. Dit is op basis van hun schatting dat 10% van de 1 miljard ritten per maand met het 9-euro-ticket anders met de auto gemaakt zouden worden.
- Langetermijn effecten op het gebruik van het ov zijn lastig te schatten door de introductie van het Deutschlandticket minder dan een jaar na het 9-euro-ticket.

4.2 Effecten, voordelen, en nadelen van het Deutschlandticket

Met het Deutschlandticket kan voor 63 euro per maand onbeperkt met bus, tram, metro, en regionale trein in heel Duitsland gereisd worden. Op dit moment hebben ongeveer 14,5 miljoen van de ruim 80 miljoen inwoners van Duitsland het Deutschlandticket (Deutscher Bundestag, 2026). Het ticket wordt voornamelijk door jongeren gebruikt (40% van de gebruikers zijn tussen de 14 en 29 jaar) en in stedelijke gebieden (slechts 19,5% woont in het landelijke gebied) (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2024).

Effecten op mobiliteit

- Een groot voordeel van het Deutschlandticket in de Duitse context is dat het een uniform ticket is met een uniforme prijs voor heel Duitsland. Dit vereenvoudigt het gebruik van ov in Duitsland aanzienlijk, omdat reizigers niet langer rekening hoeven te houden met de meer dan zestig verschillende vervoersregio's, elk met hun eigen tarieven en ticketingsystemen. Zo liggen bijvoorbeeld Düsseldorf en Keulen, waar tussen in 2023 ruim 26000 mensen voor woon-werk reisdan, in verschillende vervoersregio's, ondanks dat ze op minder dan een half uur met een regionale trein van elkaar liggen (Landeshauptstadt Düsseldorf, n.d.). Met een uniform ticket is het eenvoudiger om in en door verschillende tariefzones en vervoersregio's te reizen.
- Op basis van een onderzoek onder ruim 180.000 personen van 14 jaar of ouder in 2023 blijkt dat 72,8% van de ritten die met het Deutschlandticket gemaakt worden, anders ook met het ov gemaakt zouden worden, 13,9% van de ritten anders met een andere modaliteit gemaakt zouden worden, en de overige 13,3% van de ritten anders niet gemaakt zouden worden (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2024). Ongeveer de helft van de extra ritten in het ov is dus een verplaatsing van andere vervoerwijzen naar het ov en de andere helft is extra mobiliteit.
- In de periode 2022-2024 is het aandeel van het ov in de woon-werkreizen is toegenomen van 13,5% naar 16,6% en het aandeel van de auto is licht afgenomen van 69% naar 67,5% (Hartmann et al., 2026). Deze verschuiving hangt samen met een substantiële groep reizigers die hun gedrag (deels) heeft aangepast: naar schatting maakten 1,8 miljoen voormalig autogebruikers in 2024 volledig (1 miljoen) of gedeeltelijk (0,8 miljoen) gebruik van het ov. Bij gecombineerd gebruik betreft het doorgaans korte autoritten tot circa 5 kilometer enkele reis als voortransport naar het ov.
- De totale afgelegde afstand per auto voor woon-werk verkeer tussen 2022 en 2024 is afgenomen met 9 miljard kilometer (Hartmann et al., 2026). In totaal was in 2022 de afgelegde afstand voor woon-werk reizen (alle modaliteiten) 214 miljard kilometer.
- Het effect op het fietsgebruik voor woon-werk verkeer, zowel op het aantal forenzen dat de fiets voor (een deel van) hun reis gebruikt als het aantal kilometers dat er met de fiets wordt afgelegd, lijkt af te hangen van de regio

(Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt, n.d.).

- Aan de ene kant kan het fietsgebruik afnemen door een toename van bus, tram, en metro. Dit is bijvoorbeeld het geval in Berlijn, waar het aandeel forenzen dat gebruik maakt van de fiets is gedaald van 21,6% naar 19,2% en het aandeel in de reizigerskilometers is gedaald van 10,3% naar 9,5%. Dit gaat gepaard met een afname van het autogebruik (van 41,0% naar 40,3%) en een toename van het ov (van 39,8% naar 42,2%).
- Aan de andere kant kan het fietsgebruik toenemen door het gebruik van de fiets in combinatie met het ov. Dit is bijvoorbeeld het geval in Borken in Nordrhein-Westfalen (ongeveer 42 duizend inwoners), waar het aandeel forenzen dat gebruik maakt van de fiets is gestegen van 13,8% (2022) naar 14,1% (2024) en het aandeel reizigerskilometers van 6,2% naar 6,7%. Dit gaat gepaard met een sterke afname van het autogebruik (van 73,1% naar 69,8%) en een toename van het ov (van 4,6% naar 6,8%).
- Er kan ook een combinatie van effecten spelen. Zo is bijvoorbeeld het aandeel forenzen van Potsdam naar Berlijn dat gebruik maakt van de fiets toegenomen van 4,4% naar 4,7%, terwijl het aandeel in de reizigerskilometers gelijk is gebleven op 1,5%. Dit kan ofwel komen door een afname van het totaal aantal reizigerskilometers, maar ook door een modal shift van zowel auto naar fiets in combinatie met ov als van fiets naar fiets in combinatie met ov, waardoor er gemiddeld een kortere fietsafstand afgelegd wordt.
- 29% van de mensen die op het moment van ondervragen een Deutschlandticket hebben, kunnen zich voorstellen dat ze op de middellange tot lange termijn zonder eigen auto kunnen (Lutz, 2024).
- Bezitters van het Deutschlandticket leggen, gecorrigeerd voor sociaal-demografische variabelen, gemiddeld 0,6 reizen per maand meer af voor vrije tijd vergeleken met mensen die geen Deutschlandticket hebben, voor winkelen en familiebezoek is er geen significant verschil (Ermes et al., 2025). Dit kan komen ofwel door een selectiebias in de bezitters van het Deutschlandticket, ofwel door meer reizen die worden afgelegd door het bezit van het Deutschlandticket.

Kosten voor de reiziger

- De vaste en variabele kosten⁶ per maand en per kilometer voor het gebruik van auto, fiets, regionaal ov (bestaande uit bus, tram, metro, en regionale trein), en langeafstandsverkeer met IC/ICE-treinen en langeafstandsbussen zijn geschat voor 2022 en 2024 (Hartmann et al., 2026). De autokosten zijn in deze periode ongeveer gelijk gebleven met 35 cent in 2022 en 36 cent in 2024. De kosten voor regionaal ov zijn gedaald van 14 cent in 2022 naar 9 cent in 2024 door de introductie van het Deutschlandticket, wat het gebruik van het regionale ov goedkoper gemaakt heeft.
- Of het gebruik van het Deutschlandticket zorgt voor een kostenverlaging hangt af van de regio en reisafstanden. Het ticket is kostentechnisch het meest interessant voor metropolen en omliggende gebieden en voor afstanden van 20-50 kilometer (Hartmann et al., 2026). Daarnaast hangt het af van de kwaliteit van het ov en de prijs van ov tickets/abonnementen in de vervoersregio voor introductie van het Deutschlandticket.

⁶ Voor de auto bestaan de vaste kosten uit kosten voor afschrijving, verzekering, voertuigbelasting, onderhoud en reparatie, en parkeervergunning. De variabele kosten zijn de brandstofkosten. Voor het openbaar vervoer worden de kosten berekend op basis van de tarieven en abonnementsmodellen. Voor (e-)fietsen bestaan de kosten uit kosten voor afschrijving, onderhoud, en, bij e-fietsen, elektriciteitskosten.

De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?

- Bij een Deutschlandticket reizen kinderen tot 6 jaar gratis. In sommige vervoersregio's mogen kinderen sowieso tot 14 jaar gratis meereizen (eventueel op bepaalde tickets en/of op bepaalde tijdstippen), waardoor het voor gezinnen duurder kan zijn om met een Deutschlandticket te reizen. Zo geldt bijvoorbeeld voor Deutsche Bahn dat kinderen tot 15 jaar gratis mee mogen reizen mits vermeld op het ticket (Deutsche Bahn, n.d.).
- Hartmann et al. (2026) schat de totale jaarlijkse kostenbesparing door het Deutschlandticket op 3 miljard euro, waarvan 0,3 miljard euro door kostenbesparing van het ov zelf en 2,7 miljard euro door kostenbesparing van minder auto gebruik. De daling in de kosten van het auto gebruik komt door de modal shift van, naar schatting van Hartmann et al., 1,8 miljoen forenzen die in 2022 de auto gebruikten naar (deels) het ov. Het is niet duidelijk of voor deze berekening de berekende totale kosten per maand en kilometer gebruikt zijn, of alleen de variabele kosten.
- In de periode 2023-2025 heeft de Federale regering 1,5 miljard euro per jaar aan subsidie verstrekt voor het Deutschlandticket (Ermes et al., 2025). De Bundesländer hebben hier gezamenlijk ook 1,5 miljard euro per jaar bijgelegd. De totale publieke uitgaven voor het Deutschlandticket bedragen dus 3 miljard euro per jaar.

Maatschappelijke baten

- Door de modal shift van auto naar ov is er een CO₂ besparing. De schattingen lopen echter uiteen van een reductie van 2,5 miljoen ton (Ermes et al., 2025) tot 6,5 miljoen ton CO₂ per jaar (Amberg & Koch, 2024). Hier wordt berekend met een gemiddelde uitstoot van 3kg CO₂-uitstoot per autorit en van 147 gram CO₂-uitstoot per kilometer, respectievelijk. Het is niet duidelijk of er rekening is gehouden met elektrificatie.
- Naast reductie van CO₂-emissies, zijn er nog andere maatschappelijke voordelen zoals reductie van andere emissies, lichte reductie van het aantal auto's, meer budget voor andere uitgavencategorieën, verhoogde participatie in de samenleving door verhoogde toegang tot werk, onderwijs, en sociale inclusie, en hogere (in)directe effecten van het openbaarvervoer aan de economie door bijvoorbeeld lonen van personeel (Ermes et al., 2025).
- De schattingen van het netto effect van het Deutschlandticket, de maatschappelijke voordelen minus de overheidskosten dit ticket, verschillen van 0,5-2 miljard euro (Ermes et al., 2025) tot 1,7-3,4 miljard euro (Lutz, 2024).

Referenties

- Ackermann, T. (2022). *Ergebnisse der Evaluation des 9-Euro-Tickets* [slides]. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen.
https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Fahtagung-9-Euro-Ticket_Vortrag1.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- Amberg, M., & Koch, N. (2024). Ariadne D-Ticket Impact Tracker. Kopernikus-Projekt Ariadne. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://mcc-berlin-ariadne.shinyapps.io/dticket-tracker/>.
- Carter, A. (2022). 9-euro ticket hasn't changed how much people use their cars, studies suggest. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://www.iamexpat.de/expat-info/germany-news/9-euro-ticket-hasnt-changed-how-much-people-use-their-cars-studies>.
- CBS (n.d.-a). Mobiliteit; per persoon, vervoerswijzen, motieven, regio's. Geraadpleegd op 18 mei 2026.
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84710NED/table>.
- CBS (n.d.-b). Pompprijzen motorbrandstoffen; brandsoort, per dag. Geraadpleegd op 18 mei 2026.
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80416ned/table?ts=1778836132862>.
- De Haas, M.C., Terwindt, M.J.A., & Witte, J. (2022). Effecten tariefverlaging in het ov, Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM): Den Haag.
- Deutsche Bahn (n.d.). Ihre Reise mit Kind und Bahn. Geraadpleegd op 18 mei 2026.
<https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/kinder>.
- Deutscher Bundestag (2026). Drucksache 21/4498.
<https://dserver.bundestag.de/btd/21/044/2104498.pdf>.
- Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (n.d.). Übersicht zum Pendelverhalten und Pendelkosten in Deutschland.
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYTJlZmU3ZTQOTzkyYy00NGE1LWI4ODQ0tZTMwZmEyM2ZmYWZhIiwidCI6IjM5NmZmNmY3LTMzZTgtNDYjMi05ZGVjLWw0NjhjYWM4OGU2MjI9>.
- Die Bundesregierung (n.d.). 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/archiv-bundesregierung/faq-9-euro-ticket-2028756>.
- Ermes, B., Föllmer, R., Heider, S., Schelewsky, M., Höing, N., Kuhnimhof, T., Louen, C., Bark, N., Koch, H., Plotz, C., Sarnes, J., Hubrich, S., Wittwer, R., & Schönherr, F. (2025). *Evaluation Deutschlandticket 2025, Methode und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung und Nachfrageerhebung zur Evaluation Deutschlandticket*. Bundesministerium für Verkehr: Bonn.
- Hartmann, E., Hettich, M., Tolk, H., John, C., Leischer, S., Kutzner, V., & Iglesia Moreno, A. (2026). *Die Kosten des Pendelns und der Einfluss des Deutschlandtickets*. Statista GmbH: Hamburg.
- Landeshauptstadt Düsseldorf (n.d.). Pendlerzahlen seit 2014. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://opendata.duesseldorf.de/dataset/pendlerzahlen-seit-2014>.
- Lutz, C. (2024). *Verkehrspolitik und Mobilitätsverhalten: Effekte der Einführung des Deutschlandtickets* [Slides]. Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt.
https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Fachvortrag_Lutz_D-Ticket.html?nn=1692966.
- Lutz, C., & Rollin, P. (2025). Neue Mobilitätsroutinen dank Deutschlandticket? Wie das verkehrspolitische Instrument starre Muster der Verkehrsmittelwahl verschiebt. *Internationales Verkehrswesen*, 77(1).
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026). €49-ticket en beroep op art. 2.27 Comptabiliteitswet. Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en

De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?

- Waterstaat aan de Tweede Kamer, 22 mei 2026. Kenmerk IENW/BSK-2026/87818.
https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2026Z10698&did=2026D24210.
- NOS (2022). Populair maar duur: 9-euro-ticket in ov Duitsland was wisselend succes. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://nos.nl/artikel/2442768-populair-maar-duur-9-euro-ticket-in-ov-duitsland-was-wisselend-succes>.
- NOS (2026). Ov-kortingskaart in beeld als maatregel tegen energiecrisis. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://nos.nl/artikel/2611507-ov-kortingskaart-in-beeld-als-maatregel-tegen-energiecrisis>.
- Statistisches Bundesamt (2022a). 9-Euro-Ticket: Mobilität steigt deutlich auf kurzen Distanzen im Schienenverkehr. Geraadpleegd op 18 mei 2026. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_284_12.html.
- Statistisches Bundesamt (2022b). Nach Ende des 9-Euro-Tickets: Bahnreisen zurück auf Vorkrisenniveau. Geraadpleegd op 18 mei 2026. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22_377_12.html.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (2026). Motie van lid Klaver c.s. over een Nederlandticket voor onbeperkt reizen met de trein in de daluren. Kamerstukken II 2025/2026, 36933, nr. 8.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (n.d.). Bilanz zum 9-Euro-Ticket. Geraadpleegd op 18 mei 2026. <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2024). *Das Deutschland-Ticket in 2024 – Zentrale Ergebnisse der bundesweiten Marktforschung*.

De introductie van een Nederlandticket: gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

28 mei 2026

Auteurs:

Mette Wagenvoort

Projectnummer: MB2620

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Wagenvoort, M. (2026), De introductie van een Nederlandticket:
gaat de vergelijking met het Deutschlandticket op?. Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid (KiM).