

Vergaderjaar 2023–2024

24 724

Studiefinanciering

Nr. 221

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 maart 2024

De vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd over de brief van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van 25 september 2023 inzake een reactie op verzoek commissie over een afschrift van het antwoord op de brief OV-NL en DOVA met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening (Kamerstuk 24 724, nr. 215).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 oktober 2024 aan de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voorgelegd. Bij brief van 4 maart 2024 zijn de vragen beantwoord heeft de Minister deze beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Michon-Derkzen

De adjunct-griffier van de commissie,
Meester-Schaap

Inhoud

I	Vragen en opmerkingen uit de fracties	2
	• Inbreng van de leden van de VVD-fractie	2
	• Inbreng van de leden van de D66-fractie	3
	• Inbreng van de leden van de CDA-fractie	4
	• Inbreng van de leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie	6
	• Inbreng van de leden van de ChristenUnie-fractie	8
	• Inbreng van de leden van de BBB-fractie	9
II	Reactie van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	9

I Vragen en opmerkingen uit de fracties

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief «Reactie op verzoek commissie over een afschrift van het antwoord op de brief OV-NL¹ en DOVA² met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening». Deze leden hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de brieven verwijzen naar een stijging in het aantal studenten dat vanaf het nieuwe studiejaar gebruikmaakt van de basisbeurs. Wat is het totale aantal studenten per jaar dat de afgelopen vier jaar gebruik heeft gemaakt van de prestatiebeurs, opgesplitst naar het type onderwijsniveau (wo³, hbo⁴, mbo⁵)? Wat zijn de verwachte aantallen studenten die huidig studiejaar en het komende studiejaar gebruik zullen maken van de prestatiebeurs? Is deze verwachting meegewogen in de berekening van het gemiddelde reisgedrag van studenten in de komende jaren?

De Minister heeft aangekondigd de werkurennorm voor internationale studenten te verlagen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister verwacht dat hierdoor meer internationale studenten gebruik zullen maken van de prestatiebeurs. Hoeveel internationale studenten hebben de afgelopen vier jaar gebruik gemaakt van de prestatiebeurs en wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister, op basis van de voorspelde studentenaantallen, kan inschatten in hoeverre de resultaten van het herijkingsonderzoek representatief zullen zijn voor de komende jaren. Verwacht de Minister dat de resultaten van het herijkingsonderzoek, gebaseerd op de verwachte studentenaantallen, een adequate weerspiegeling zullen bieden voor de toekomst? In het licht van het voorstel om het herijkingsonderzoek te vervroegen naar 2025: verwacht de Minister dat tegen die tijd het gemiddelde reisgedrag van studenten wezenlijk zal zijn veranderd?

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de resultaten van het herijkingsonderzoek. Wat is het oude gemiddelde reisgedrag van studenten en wat is het gemiddelde reisgedrag van studenten dat naar

¹ OV-NL: Openbaar vervoer Nederland.

² DOVA: Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten.

³ wo: wetenschappelijk onderwijs.

⁴ hbo: hoger beroepsonderwijs.

⁵ mbo: middelbaar beroepsonderwijs.

voren komt in het herijkingsonderzoek? Wat zal de financiële impact zijn van de verminderde vraag naar reisvoorzieningen voor het contract dat het Ministerie van OCW⁶ heeft met de spoorvervoerders? Kan de Minister de uitkomsten van het herijkingsonderzoek met de Kamer delen?

De leden van de VVD-fractie zien dat het herijkingsonderzoek op regelmatige basis wordt uitgevoerd. Wat zijn de resultaten geweest van voorgaande herijkingsonderzoeken? Zijn er bij vorige herijkingsonderzoeken aanpassingen geweest in het gemiddelde reisgedrag van studenten?

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het antwoord van de Minister op de brief van OV-NL en DOVA met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening. Daartoe hebben deze leden enkele vragen aan de Minister van OCW. Aangezien dit thema raakt aan het openbaar vervoer hebben zij ook enkele vragen aan de Staatssecretaris van I&W⁷.

Verzoek van de provincies en vervoerders om te herijken in 2024

De leden van de D66-fractie constateren dat het IPO⁸ en aanbieders van stads- en streekvervoer ontevreden zijn over het besluit van de Minister om de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening niet te herijken. De Minister heeft voorgesteld om een herijking toe te passen in 2025. Deze leden hebben hierover enkele vragen. Wat is het standaardproces uit de hoofdovereenkomst tussen de Minister en de vervoerders? Wordt hiervan afgeweken en waarom wel of niet? Hoe beoordeelt de Minister het verzoek van OV-NL en DOVA om aankomend jaar al een herijking te doen? Waarom heeft de Minister gekozen voor een herijking in 2025? Is het voor de Minister mogelijk om te voldoen aan het verzoek van de vervoerders? Is voor deze herijking alleen het aantal studenten maatgevend of ook het gemiddeld aantal kilometers dat deze studenten reizen? Kan de Minister aangeven welk effect de jaarlijkse herijking van het aantal kaarthouders op de voorgenomen vergoeding van het studentenreisproduct heeft, rekening houdend met de driejaarlijkse herijking van het aantal gereisde kilometers?

Ontwikkelingen regionaal openbaar vervoer

De leden van de D66-fractie hebben zorgen over de staat van het regionaal openbaar vervoer. Deze leden zijn van mening dat deze context belangrijk is om het verzoek van het IPO aan de Minister goed te beoordelen. Daarom hebben zij ook enkele vragen aan de Staatssecretaris van I&W⁹. Hoe heeft het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van de regio zich de afgelopen tien jaar ontwikkeld? Is dit verbeterd of verslechterd? Wat zijn hiervan de belangrijkste oorzaken? Kan de Staatssecretaris van I&W ingaan op de ontwikkeling van het aandeel studenten binnen het openbaar vervoer? Zijn er gebieden waar overwegend meer of minder vervoersbewegingen plaatsvinden met de SOV¹⁰? Is er een verschil waarneembaar in het vervoersaanbod in gebieden van vervoersautoriteiten die worden gefinancierd door de Brede Doel Uitkering enerzijds en het Provinciefonds anderzijds? Zo ja, waar

⁶ OCW: Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

⁷ I&W: Infrastructuur en Waterstaat.

⁸ IPO: Interprovinciaal Overleg.

⁹ I&W: Infrastructuur en Waterstaat.

¹⁰ SOV: studentenopenbaarvervoerskaart.

wijdt de Staatssecretaris van I&W die verschillen aan? Welke vervoerregio's hebben op dit moment de grootste financiële uitdagingen? Waar staan de voorzieningen en bereikbaarheid het meest onder druk? Zijn hiervoor specifieke oorzaken aan te wijzen? Welke financieringsstromen zijn er richting de vervoerregio's? Hoe heeft het aandeel van de bijdrage van de Minister voor het studentenreisproduct aan de vervoerregio's zich ontwikkeld?

Het IPO stelt dat sommige regio's voor ruim 25% afhankelijk zijn van opbrengsten uit het studentenreisproduct. Kan de Staatssecretaris van I&W of de Minister van OCW aangeven om welke regio's dit gaat? Kan de Staatssecretaris van I&W per vervoerregio een overzicht geven van de afhankelijkheid van de verschillende vervoerregio's van het studentenreisproduct?

Effecten op het regionaal vervoer & mitigeren daarvan

De leden van de D66-fractie constateren dat het IPO stelt dat een korting van € 200 miljoen ernstige schade zou berokkenen aan het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en andere OV¹¹-gebruikers als het aanbod verschaalt. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris van I&W om het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van regio's op niveau te houden? Wat heeft de Staatssecretaris van I&W de afgelopen kabinetsperiode ondernomen om het regionale en streekvervoer te verbeteren? In hoeverre is het amendement van het lid Bikker¹², dat (indien aangenomen) € 300 miljoen beschikbaar stelt per 2024 voor het openbaar vervoer, een oplossing in deze? Is er voldoende materiaal en personeel voorhanden om de extra middelen van het amendement van het lid Bikker in combinatie met het financieringsniveau van 2019 voor het studentenreisproduct te doen vertalen in extra vervoersaanbod?

Effecten voor de Rijksbegroting

De leden van de D66-fractie constateren dat een herijking effect zou kunnen hebben op de begroting van de rijksoverheid. Is een mogelijke stijging van de kosten van het studentenreisproduct voorzien in de begroting van het Ministerie van OCW? Wat zou het effect zijn voor onderwijs, cultuur of wetenschap als de Minister hogere kosten moet dekken? Is een mogelijke stijging de kosten van het OV-stelsel voorzien in de begroting van het Ministerie van I&W? Wat zou het effect zijn als het Ministerie van I&W hogere kosten moet dekken?

Inbreng van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie maken zich grote zorgen over de intentie van de Minister om de bijdrage aan het OV landelijk met € 200 miljoen terug te schalen. De Minister heeft besloten gebruik te maken van de mogelijkheid om het SOV-contract te herijken. Deze leden vragen hoe de uitkomst van de herijking (€ 200 miljoen korten van de bijdrage van de Minister aan het landelijk OV) verenigbaar is met de wens van de Kamer om € 300 miljoen beschikbaar te stellen om de prijsverhogingen in het OV te voorkomen. Met deze korting zullen het amendement van het lid Bikker¹³ en de motie van het lid Grinwis c.s.¹⁴, waarbij dus deze € 300 miljoen is uitgetrokken om de prijsverhogingen in het OV tegen te gaan,

¹¹ OV: openbaar vervoer.

¹² Kamerstuk 36 410-XII, nr. 11.

¹³ Kamerstuk 36 410-XII, nr. 11.

¹⁴ Kamerstuk 36 410-IX, nr. 14.

teniet worden gedaan. De leden horen graag waarom het kabinet denkt dat dit verenigbaar is.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de Minister denkt over het gekozen ijkmoment. De cijfers die zijn gebruikt, zijn achterhaald en een aantal «bijzondere omstandigheden» maken dat de cijfers niet representatief zijn voor de actuele situatie in het OV. De omstandigheden zijn onder andere: de nadagen van corona die nog steeds invloed hebben op het OV, het terugkeren van de studiebeurs (wat zorgt voor een veel grotere instroom van studenten dan verwacht) en de woningnood bij andere studenten (woningtekorten maken dat studenten thuis blijven wonen of niet in de buurt van hun opleiding wonen, wat resulteert in een groeiende behoefte aan het studentenreisrecht). Deze «bijzondere omstandigheden» zorgen ervoor dat het ijkmoment niet representatief is en dat de behoefte aan goed OV voor studenten juist groeit. Deze leden vragen zich af waarom de Minister in zijn reactie op de brief OV-NL/DOVA niet is ingegaan op de onderbouwde «bijzondere omstandigheden» tijdens de meetperiode, waardoor volgens OV-NL/DOVA een niet representatief beeld ontstaat. De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd of de Minister de mening deelt dat dit bijzondere factoren zijn, dat het ijkmoment niet representatief is en dat een herijking op basis van actuele gegevens een beter en vollediger beeld zal geven dan het gebruik van de oudere cijfers. Deze leden ontvangen graag een nauwgezette en volledige onderbouwing.

De leden van de CDA-fractie benoemen dat volgens het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid forensen vaker thuis zijn gaan werken en dat dit een flink effect heeft op het OV-gebruik. Gelijktijdig lag het OV-gebruik de afgelopen drie weken op 92% ten opzichte van 2019. Deze leden horen graag hoe het kabinet verklaart dat studenten desondanks minder zouden reizen volgens het onderzoek. Dit wordt immers niet gestaafd door de cijfers van Translink.

De leden van de CDA-fractie willen ook graag weten of het niet mogelijk is om een nieuw herijkingsmoment te kiezen, en anders of de Minister bereid is om tot de OCW-begrotingsbehandeling 2024 geen onomkeerbare stappen te nemen. Tevens heeft de Minister voorgesteld om de volgende herijking vervroegd te laten plaatsvinden, namelijk in januari 2025, om zo de openbaarvervoerbedrijven en decentrale overheden tegemoet te komen. Deze leden zijn benieuwd of de Minister de opvatting deelt dat een dergelijk aanbod alleen zinvol is als het huidige contract – dus zonder de aangekondigde korting – tot die tijd bevroren wordt. Indien dit niet het geval is, horen de leden graag waarom dit niet zo is en of de Minister bereid is dit toe te zeggen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister de uitspraken uit de beslisnota bij de Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025–2033 dat het «ondoelmatig is om grote wijzigingen in het studentenreisproduct door te voeren» en «de relatief beperkte besparing voor OCW weegt niet op tegen de impact op het hele OV» interpreteert.¹⁵ Deze leden horen graag of dit in de ogen van de Minister het beeld bevestigt dat de voorgenomen korting op het studentenreisproduct onvoldoende doordacht is en een veel grotere impact heeft op het OV voor studenten en het OV als geheel. Zij zien hier graag een gedetailleerde toelichting.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1126, bijlage «Beslisnota's inzake Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025–2033».

De leden van de CDA-fractie vragen ook wat de gevolgen zullen zijn van deze korting. Deze leden vragen of de Minister onderzocht heeft welke gevolgen de voorgenomen korting op het budget voor de OV-studentengelden heeft voor het aanbod van OV door de openbaarvervoerbedrijven. Zo ja, dan horen de leden graag hoe het kabinet beziet hoe de bedrijven en regionale overheden hier naar verwachting op gaan reageren en wat dit betekent voor het aanbod aan studenten en andere reizigers. Ook horen zij graag of er in kaart is gebracht welke buslijnen en treinen worden geschrapt en of de studenten hun opleiding op tijd kunnen bereiken. Eveneens horen de leden graag in welke mate deze lijnen geïsoleerd zijn, dat wil zeggen: bedoeld voor studenten en voor het bereiken van een studentenlocatie. Daarbij zijn sommige opleidingen zoals ROC's¹⁶ veel decentraler gelegen dan de meeste hogescholen en universiteiten. De leden van de CDA-fractie horen graag of dit zou betekenen dat verminderd gebruik van met name de buslijnen in de regio ervoor zou kunnen zorgen dat er hele lijnen geschrapt worden, waardoor anderen ook gedupeerd worden. Deze leden horen graag dat als de Minister dit niet onderzocht heeft, waarom het kabinet dit niet heeft laten onderzoeken en of het kabinet de opvatting deelt dat het minstens onzorgvuldig is om een substantiële korting op te leggen zonder dat de gevolgen daarvan grondig onderzocht zijn.

Tevens zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of de Minister over de gevolgen van de voorgenomen korting afstemming heeft gezocht met de bewindspersonen van het Ministerie van I&W en zo ja, wat hiervan de uitkomst was. Deze leden horen graag of de Minister de belangen van de studenten heeft meegewogen in de beslissing om een dergelijke korting op te leggen en wat volgens de Minister nog de waarde is van het studentenreisrecht als er onvoldoende openbaar vervoer naar het onderwijs voorhanden is. Openbaarvervoerbedrijven hebben een vervoerplicht, ook voor studenten. Bovendien, zodra de OV-bedrijven moeten gaan afschalen, zullen niet alleen de studenten daar last van hebben, maar ook sommige regio's die voor ruim 25% afhankelijk zijn van studentenopbrengsten. Het gaat om groot geld en substantiële impact op het voorzieningsniveau. Met name regio's buiten de Randstad worden extra getroffen en de groep is dus breder dan alleen studenten. Het OV in deze gebieden zal naar verwachting verschrompelen. De leden van de CDA-fractie horen graag een nadrukkelijke reflectie van het kabinet op elk van deze punten. Ook horen deze leden graag of de Minister verwacht dat de OV-bedrijven invulling gaan geven aan deze vervoersplicht als deze bedrijven vanuit het Rijk worden gekort. Zij zijn benieuwd hoe de Minister hierover denkt.

Tot slot zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of de Minister heeft onderzocht welke kosten het naderhand weer moeten opschalen van de OV-lijnen met zich meebrengen voor OV-bedrijven en regionale overheden. Deze leden horen graag of het kabinet het in het licht van die kosten niet verstandiger acht om de huidige budgetten te bevroren, een nieuwe herijking te doen per 1 januari 2025 en dan verdere stappen te nemen, met inachtneming van alle met de voorgenomen korting samenhangende kosten en gevolgen. Zij horen graag waarom het kabinet dit wel of niet verstandiger acht.

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de onderhavige brief. Deze leden hechten eraan dat studenten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer,

¹⁶ ROC: Regionaal Opleidingscentrum.

maar vinden het niet nodig dat aan de studentenreisvoorziening meer onderwijsgeld wordt besteed dan strikt noodzakelijk. Het baart de leden echter zorgen dat de gehele OV-sector voorziet het aanbod van openbaar vervoer te moeten verschromen (blijkens de brief van OV-NL), nu de Minister een forse korting van € 200 miljoen wil doorvoeren op de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening. OV-NL noemt de meting die ten grondslag ligt aan de verwachte herijking van het aantal studenten dat gebruik maakt van het reisrecht «niet representatief», omdat er met ingang van september 2023 aanmerkelijk méér studenten zouden zijn door de herintroductie van de basisbeurs en omdat studenten in verband met de verhoogde rente op de studieschuld per 1 januari 2023 slechts tijdelijk hun studentenreisproduct zouden hebben stopgezet. Hoe beoordeelt de Minister de opvatting van de vervoerders en decentrale overheden dat de Minister werkt met een niet-representatieve ijkperiode? Klopt het dat volgens DUO¹⁷ bij de start van het nieuwe studiejaar ruim 19.000 studenten méér dan verwacht de basisbeurs hebben aangevraagd? Klopt het dat door de krapte op de kamermarkt meer studenten langer in het ouderlijk huis blijven wonen? Klopt de veronderstelling van OV-NL dat dit juist vraagt om meer beschikbaar openbaar vervoer in plaats van de afschaling daarvan? Hoe verhoudt die toename zich dan volgens de Minister tot zijn voornemen om juist te korten op de budgetten? Hoe beoordeelt de Minister de bijzondere omstandigheden tijdens de meetperiode waar OV-NL en DOVA op wijzen in hun brief? Is de vrees van stads- en streekvervoerders terecht dat zij nu hun aanbod moeten afschalen, waarbij niet alleen studentenlijnen, maar ook andere lijnen die van groot belang zijn voor werkende jongeren en de overige regionale bevolking in gevaar komen? Heeft de Minister onderzocht welke gevolgen dat heeft voor onderwijsinstellingen, welke instellingen en welke OV-verbindingen hierdoor geraakt worden en in welke mate en wat dit betekent voor de betrokken studenten? Zo nee, waarom niet en is de Minister bereid om dat alsnog samen met de vervoerders te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren? Is de Minister tevens bereid om hangende dit onderzoek en de gesprekken met decentrale overheden en vervoerders daarover de huidige budgetten te bevriezen zodat de onzekerheid voor 2024 wordt weggenomen en er een dienstregeling op regulier niveau kan worden gehandhaafd, zoals OV-NL wil? Zo nee, kan de Minister dan toelichten waarom niet? Kan de Minister zijn antwoorden gedetailleerd toelichten? Deelt de Minister de opvatting van OV-NL dat voor bepaling van de reisbehoefte en bijbehorende financiering in 2024 uitgegaan moet worden van genormaliseerde en realistisch verwachte reizende studenten en de bijbehorende vereiste financiering van het studentenreisproduct? Zo nee, waarom niet? Waarom is de Minister gegeven de omstandigheden en de dreigende afschaling niet bereid om alsnog uit te gaan van realistische getallen zoals die zullen gelden voor 2024 en daartoe voorlopig de budgetten uit 2023 te bevriezen, zoals de decentrale overheden en de vervoerders verzoeken?

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat voor het bepalen van de financieringsbehoefte voor het studentenreisproduct niet geleund kan worden op cijfers en aannames die stammen uit het verleden waarin de genoemde «bijzondere omstandigheden» de realiteit beïnvloeden. Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid om op grond van de gesignaleerde problemen een herberekening te maken ten behoeve van de contractvergoeding?

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie vragen of het niet vreemd is dat het kabinet na een motie van de Kamer enerzijds, die

¹⁷ DUO: Dienst Uitvoering Onderwijs.

€ 420 miljoen vrijmaakt voor versterking van het openbaar vervoer¹⁸, vrijwel gelijktijdig € 260 miljoen daarvan terughaalt door de voorgenomen korting op het studentenreisproduct. Heeft de Minister ook overlegd met de Staatssecretaris van I&W vóórdat hij zijn besluit heeft genomen? Hoe weegt de Staatssecretaris van I&W de bezwaren, overwegingen en argumenten van OV-NL in dezen? Zouden beide bewindslieden ook willen bezien of er voor studenten met een beperking of andere bijzondere omstandigheden een OV-kaart voor de hele week kan komen en zij niet per se een keuze moeten maken tussen een weekendkaart of een kaart voor door de week? Zo nee, waarom niet?

Inbreng van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met zorg kennisgenomen van de brieven van OV-NL en DOVA met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening en het antwoord van de Minister. De leden vinden bereikbaarheid middels het openbaar vervoer namelijk van groot belang, zowel voor studenten als voor andere reizigers en zien dat een verlaging van de contractvergoeding zal leiden tot vershraling van het OV-aanbod.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Minister kan toelichten waarom hij heeft besloten het verzoek van OV-NL en DOVA tot bevrozing van de contractvergoeding en uitstel van de herijking af te wijzen. Heeft de Minister daarin de mogelijke na-effecten van de coronamaatregelen en het tijdelijke stopzetten van de studiefinanciering en OV-reisproducten door veel studenten meegewogen? Kan de Minister ook toelichten waarom het gegeven dat volgens recente cijfers van DUO 19.000 studenten meer dan verwacht een basisbeurs hebben aangevraagd geen aanwijzing is dat de vervoersbehoefte wellicht hoger is dan uit de herijking zou blijken?¹⁹

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief van OV-NL en DOVA dat deze verwachten dat de contractvergoeding naar verwachting verlaagd zal worden met € 260 miljoen. Verwacht de Minister dit ook? Zo nee, wat is de verwachting van de Minister omtrent de verandering van de contractvergoeding?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister reflecteert op het standpunt van de Staatssecretaris van I&W, die aangeeft dat de aangenomen motie van het lid Bikker c.s.²⁰ niet goed wordt uitgevoerd als er wordt gekort via de herijking. Heeft de Minister hierover gesproken met de Staatssecretaris van I&W? Wat waren de uitkomsten van dit gesprek?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de beslisnota bij onderhavige brief dat I&W aangeeft dat het aanbod voor een extra herijking in 2025 weinig soelaas biedt voor de korte termijn. Waarom is dit voor de Minister geen reden om van het voorgenomen besluit af te wijken en de contractvergoeding voor het studentenreisproduct van 2023 te bevrozen voor het jaar 2024?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister of hij kan toelichten hoe hij de toegankelijkheid en bereikbaarheid van onderwijsinstellingen, maar ook van zorginstellingen die in de nabijheid van universiteiten zijn gevestigd, kan garanderen als de vervoerders worden

¹⁸ Kamerstuk 36 410, nr. 29.

¹⁹ DUO, «Start nieuwe studiejaar: studenten vragen massaal basisbeurs aan» (<https://duo.nl/organisatie/pers/start-nieuwe-studiejaar-studenten-vragen-massaal-basisbeurs-aan.jsp>).

²⁰ Kamerstuk 36 410, nr. 29.

gedwongen frequenties van (studenten)lijnen fors te verlagen. Wil de Minister onderbouwen hoe alle studenten en overige reizigers straks nog passen in het resterende OV-aanbod, bijvoorbeeld middels concrete afspraken met vervoerders?

Inbreng van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de reactie op het verzoek van de commissie over een afschrift van het antwoord op de brief OV-NL en DOVA met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening, evenals de bevindingen en conclusies die de Minister hieruit trekt. Deze leden hebben nog een aantal vragen.

De leden van de BBB-fractie vragen waarom de Minister een referentiemoment uit het verleden gebruikt dat niet representatief is voor het huidige aantal reizende studenten. Ook vragen deze leden welke bezwaren de Minister precies heeft tegen het bevrozen van de huidige budgetten en het gebruik van een wel representatieve referentiedatum.

Ook zijn de leden van de BBB-fractie van mening dat studentenlijnen niet benadeeld mogen worden door deze herijking. Daarom vragen deze leden of de Minister kan uitleggen bij welke verlaging de kwaliteit van het openbaar vervoer kan verslechteren en of hij specifiek kan ingaan op de mogelijke situatie van het verdwijnen van studentenlijnen.

De leden van de BBB-fractie vragen ook of het waar is dat de voorgestelde korting op de budgetten die de Minister uitkeert niet het gevolg is van een vrijwillige of verplichte bezuiniging op de begroting van OCW en dat de financiële middelen waar het hier om gaat dus gewoon beschikbaar zijn binnen de begroting van OCW.

Bij de leden van de BBB-fractie zijn er signalen ontvangen dat, indien de voorgestelde korting op de budgetten doorgaat, de sector een vermindering van 13.000 dienstregelingsuren verwacht. Vindt de Minister het gezien de impact op de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in 2024 en daarna niet verstandiger om alsnog de huidige budgetten te bevrozen, gedegen onderzoek te doen, een juiste en representatieve referentiedatum te kiezen en pas op basis van die resultaten nieuwe besluiten te nemen?

Tot slot willen de leden van de BBB-fractie stilstaan bij de regio's. Daarom vragen deze leden welke betekenis de Minister en zijn collega's hechten aan het rapport «Elke regio telt»²¹, terwijl regionale overheden en vervoerders geen compensatie krijgen voor deze korting op de budgetten. Onderschrijft de Minister de opvatting dat een student die via regionaal openbaar vervoer reist net zo belangrijk is als een student die via het hoofdrailnet reist?

II Reactie van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Met interesse heb ik kennisgenomen van de vragen van de VVD-, D66-, CDA-, GroenLinks- PvdA-, ChristenUnie- en BBB-fracties. De antwoorden houden dezelfde volgorde aan zoals in de inbreng van de fracties. De antwoorden zijn cursief gedrukt.

²¹ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Raad voor het Openbaar Bestuur, Raad voor Volksgezondheid & Samenleving, maart 2023, «Elke regio telt!», (https://www.elkeregiotelt.nl/binaries/elkeregiotelt/documenten/rapporten/2023/03/27/adviesrapport-rli-rob-rvs-elke-regio-telt/Advies_Elke+regio+telt_Rli_ROB_RVS.pdf).

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief «Reactie op verzoek commissie over een afschrift van het antwoord op de brief OV-NL²² en DOVA²³ met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening». Deze leden hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de brieven verwijzen naar een stijging in het aantal studenten dat vanaf het nieuwe studiejaar gebruikmaakt van de basisbeurs. Wat is het totale aantal studenten per jaar dat de afgelopen vier jaar gebruik heeft gemaakt van de prestatiebeurs, opgesplitst naar het type onderwijsniveau (wo²⁴, hbo²⁵, mbo²⁶)? Wat zijn de verwachte aantallen studenten die huidig studiejaar en het komende studiejaar gebruik zullen maken van de prestatiebeurs? Is deze verwachting meegewogen in de berekening van het gemiddelde reisgedrag van studenten in de komende jaren?

In onderstaande tabel is het aantal studenten weergegeven dat de afgelopen vier jaar (2019 t/m 2022) heeft gebruikgemaakt van het studentenreisproduct (hierna: reisproduct) en de komende jaren (2023 t/m 2026) naar verwachting gebruik gaat maken van het reisproduct. De verdeling is gemaakt naar de verschillende kaarten (HO, BOL 18- en BOL 18+), waarvoor ook verschillende kaartprijzen gelden. Er is een stijging te zien van het aantal gebruikers sinds 2020. Dit is deels te verklaren door de effecten van corona en de maatregelen die toen zijn ingevoerd, zoals het extra jaar reisrecht dat studenten hebben gekregen in 2020.

Tabel 1. Aantal studenten met reisproduct (2019 t/m 2022 gerealiseerde aantallen, 2023 t/m 2026 geraamde aantallen)¹

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
BOL 18-	111.281	112.599	108.797	104.827	102.900	104.400	107.500	109.100
BOL 18+	216.548	218.779	220.292	209.045	196.000	193.600	196.400	200.500
HO	464.275	486.195	518.541	527.653	538.400	534.800	531.500	525.000
Totaal	792.104	817.573	847.630	841.525	837.300	832.800	835.400	834.600

¹ BOL beroepsopleidende leerweg in het mbo.

Daarnaast wordt gevraagd of de verwachting van het aantal studenten meegewogen is in de berekening van het gemiddelde reisgedrag van studenten in de komende jaren.

De kaartprijs wordt berekend aan de hand van het reisgedrag per kaarthouder. Deze uitkomst bepaalt uiteindelijk de kaartprijs die OCW betaalt aan de vervoerders voor een type reisproduct. Dat houdt dus in dat de kaartprijs bij een herijking wordt bijgesteld als er gemiddeld meer of minder wordt gereisd door een student, zodat altijd een eerlijke prijs per kaart wordt betaald. Hierbij wordt een marge van 5% gehanteerd. De kaartprijs die na de herijking berekend is, blijft tot de volgende herijking staan en wordt alleen jaarlijks geïndexeerd. De totale vergoeding die vervoerders in een jaar ontvangen van OCW bestaat uit het product van de kaartprijs (zoals hierboven uitgelegd bepaald door de herijking en eventuele indexatie) en het aantal studenten dat in het jaar daadwerkelijk

²² OV-NL: Openbaar vervoer Nederland.

²³ DOVA: Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten.

²⁴ wo: wetenschappelijk onderwijs.

²⁵ hbo: hoger beroepsonderwijs.

²⁶ mbo: middelbaar beroepsonderwijs.

heeft gebruikgemaakt van het studentenreisproduct. De vervoerders worden dus altijd volledig vergoed voor het aantal studenten dat gebruik heeft gemaakt van het reisproduct in een bepaald jaar. Aan het einde van een jaar wordt een inschatting gemaakt van de vergoeding voor het komende jaar (voorlopige vergoeding). Die wordt na afloop van dat jaar definitief vastgesteld (definitieve vergoeding), waarbij een nabetaling of terugbetaling kan plaatsvinden.

De Minister heeft aangekondigd de werkurennorm voor internationale studenten te verlagen, zo zeggen de leden. Zij vragen of ik verwacht dat hierdoor meer internationale studenten gebruik zullen maken van de prestatiebeurs. Hoeveel internationale studenten hebben de afgelopen vier jaar gebruik gemaakt van de prestatiebeurs en wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Het is aannemelijk dat een deel van de EER-studenten dat al werkt, maar waarbij dat eerder niet voldoende was om aanspraak te maken op studiefinanciering, nu wel studiefinanciering zal aanvragen. Daarnaast zijn er mogelijk meer studenten die gaan werken om gebruik te kunnen maken van studiefinanciering. Voor het ramen van de studiefinancieringsuitgaven wordt gebruikgemaakt van de realisaties van eerdere jaren en de referentieraming van het aantal studenten. Op basis van deze cijfers wordt voor de komende jaren een verwachting gemaakt van de uitgaven. Daarbij werd nog geen onderscheid gemaakt tussen studenten uit Nederland en EER-studenten. Het is daarom nog niet mogelijk om een overzicht te geven van het aantal EER-studenten voor de komende jaren. Ik ben bezig om voor de nieuwe raming in 2024 wel een aparte raming te ontwikkelen voor EER-studenten.

In onderstaande tabel is het aantal EER-studenten opgenomen dat het hele studiejaar of een gedeelte van het studiejaar gebruik heeft gemaakt van het studentenreisproduct in de afgelopen vier studie jaren.

Tabel 2. Aantal EER-studenten met een studentenreisproduct in een studiejaar

2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023
6.706	6.212	8.388	12.331

De leden van de VVD-fractie vragen of ik, op basis van de voorspelde studentenaantallen, kan inschatten in hoeverre de resultaten van het herijkingsonderzoek representatief zullen zijn voor de komende jaren. Verwacht de Minister dat de resultaten van het herijkingsonderzoek, gebaseerd op de verwachte studentenaantallen, een adequate weerspiegeling zullen bieden voor de toekomst, zo vragen de leden. In het licht van het voorstel om het herijkingsonderzoek te vervroegen naar 2025: verwacht ik dat tegen die tijd het gemiddelde reisgedrag van studenten wezenlijk zal zijn veranderd?

De herijking ziet toe op de kaartprijs, niet op de studentenaantallen. De studentenaantallen fluctueren jaarlijks en de contractvergoeding voor het studentenreisproduct wordt berekend op basis van het aantal reisrecht-houders (studenten) tegen de geldende kaartprijs. Met andere woorden: de totale vergoeding fluctueert mee met het aantal studenten. Zoals ik aangaf in het eerste antwoord op vragen van leden van de VVD-fractie, zijn de kaartprijzen gebaseerd op het gemiddeld aantal gereisde kilometers per kaartsoort en worden deze enkel aangepast naar aanleiding van een herijking (wel wordt jaarlijks geïndexeerd). Als de studentenaantallen veranderen, zal dat in principe geen effect hebben op het reisgedrag en daaruit voortvloeiend de kaartprijzen die driejaarlijks worden herijkt.

Het huidige herijkingsonderzoek heeft betrekking op de periode van juli 2022 tot en met juni 2023. De resultaten zijn gebruikt voor de herijking van de kaartprijzen per 1 januari 2024. De vervoerders hebben eerder aangegeven dat zij van mening zijn dat de resultaten van dit onderzoek niet representatief zullen zijn. Zij verwachten dat het reisgedrag zal veranderen, omdat er nu een na-ijleffect van de coronamaatregelen zou zijn. De resultaten van het herijkingsonderzoek bieden wat mij betreft geen enkele aanleiding voor deze conclusie. Om de vervoersbedrijven tegemoet te komen bij de transitie naar een nieuwe structurele situatie, heeft het kabinet besloten om de lagere voorlopige vergoeding voor 2024 op het contract voor het studentenreisproduct aan te wenden om het ov in 2024 eenmalig te compenseren voor de effecten van de herijking.²⁷

Daarnaast heb ik richting de ov-bedrijven aangegeven bereid te zijn het herijkingsonderzoek te verlengen, waarna per 1 januari 2025 opnieuw herijkt kan worden. Een eventuele verandering in het reisgedrag zal daarmee eerder doorwerken in de kaartprijzen. Dit is een afwijking van het reguliere ritme, waarbij de eerstvolgende herijking doorgang zal vinden per 1 januari 2027.

Ik kan niet voorspellen hoe ongeveer 800.000 studenten gemiddeld gaan reizen in een volgend jaar, maar ik verwacht in 2024 geen (grote) veranderingen in het reisgedrag ten opzichte van de onderzochte periode in 2022 en 2023.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de resultaten van het herijkingsonderzoek. Wat is het oude gemiddelde reisgedrag van studenten en wat is het gemiddelde reisgedrag van studenten dat naar voren komt in het herijkingsonderzoek? Wat zal de financiële impact zijn van de verminderde vraag naar reisvoorzieningen voor het contract dat het Ministerie van OCW²⁸ heeft met de spoorvervoerders? Kan de Minister de uitkomsten van het herijkingsonderzoek met de Kamer delen, zo vragen de leden.

Het herijkingonderzoek voor de herijking per 1 januari 2024 is op 1 december 2023 afgerond. Deze herijking leidt tot een bijstelling van de contractvergoeding van € -207,5 miljoen. Het rapport heb ik eerder naar uw Kamer gestuurd als bijlage bij de antwoorden op de vragen van de leden Krul en Peters.²⁹ Op basis van het herijkingsonderzoek moet de vergoeding naar beneden worden bijgesteld, omdat studenten in de onderzochte periode minder hebben gereisd. Dit is een trend die ik na corona in den brede heb gezien en waarvan wordt verwacht dat die doorzet.

Het kabinet heeft besloten om de lagere voorlopige vergoeding voor 2024 op het studentenreisproduct aan te wenden om het ov in 2024 eenmalig te compenseren voor de effecten van de herijking. Het kabinet wil het ov met deze incidentele maatregelen in staat stellen om de noodzakelijke transitie als gevolg van het veranderde reisgedrag onder studenten, maar breder in de samenleving, te kunnen accommoderen. Het blijft van belang dat het contract tussen OCW en de ov-bedrijven ongehinderd kan worden uitgevoerd, waaronder de herijking.

²⁷ Kamerbrief over aanvullende financiële steun voor het openbaar vervoer | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

²⁸ OCW: Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

²⁹ Eindrapportage herijking studentenreisproduct 2021–2023 – publieksversie | Rapport | Rijksoverheid.nl.

De leden van de VVD-fractie zien dat het herijkingsonderzoek op regelmatige basis wordt uitgevoerd. Wat zijn de resultaten geweest van voorgaande herijkingsonderzoeken? Zijn er bij vorige herijkingsonderzoeken aanpassingen geweest in het gemiddelde reisgedrag van studenten, zo vragen zij.

In tabel 3 wordt een overzicht van de totale financiële gevolgen van de herijkingen van het contract voor de studentenreisvoorziening tussen 2007 en 2020 weergegeven. Indien bij het herijkingsonderzoek blijkt dat bij een of meerdere kaartcategorieën een verandering van minimaal 5% in het gemiddeld aantal gereisde kilometers heeft plaatsgevonden, dan volgt een navenante aanpassing van de vergoeding.

Tabel 3: totale mutaties in de voorlopige vergoeding met en zonder herijking (2011–2024)

Effect herijking 2011	Voorlopige vergoeding 2011 zonder herijking	Voorlopige vergoeding 2011 na herijking	Verschil in euro's	Verschil in %
<i>Totaal</i>	€ 734.600.000	€ 752.300.000	€ 17.700.000	2,4%
Effect herijking 2014	Voorlopige vergoeding 2014 zonder herijking	Voorlopige vergoeding 2014 na herijking	verschil in euro's	verschil in %
<i>Totaal</i>	€ 796.100.000	€ 745.200.000	€ - 50.900.000	- 6,4%
Effect herijking 2017	Voorlopige vergoeding 2017 zonder herijking	Voorlopige vergoeding 2017 na herijking	verschil in euro's	Verschil in %
<i>Totaal</i>	€ 848.000.000	€ 839.200.000	€ - 8.800.000	- 1,0%
Effect herijking 2020	Voorlopige vergoeding 2020 zonder herijking (incl. 9% btw)	Voorlopige vergoeding 2020 na herijking (incl. 9% btw)	verschil in euro's	verschil in %
<i>Totaal</i>	€ 920.000.000	€ 918.300.000	€ - 1.700.000	- 0,2%
Effect herijking 2024	Voorlopige vergoeding 2024 zonder herijking (incl. 9% btw)	Voorlopige vergoeding 2024 na herijking (incl. 9% btw)	verschil in euro's	verschil in %
<i>Totaal</i>	€ 1.269.000.000	€ 1.061.500.000	€ - 207.500.000	- 16,4%

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie geven aan te hebben kennisgenomen van mijn antwoord op de brief van OV-NL en DOVA met betrekking tot de vergoeding voor de studentenreisvoorziening. Daartoe hebben deze leden enkele vragen. Aangezien dit thema raakt aan het openbaar vervoer hebben zij ook enkele vragen aan de Staatssecretaris van I&W³⁰.

Verzoek van de provincies en vervoerders om te herijken in 2024

De leden van de D66-fractie constateren dat het IPO³¹ en aanbieders van stads- en streekvervoer ontevreden zijn over mijn besluit om de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening niet te herijken. Ik heb voorgesteld om een herijking toe te passen in 2025. Deze leden hebben hierover enkele vragen. Wat is het standaardproces uit de hoofdovereenkomst tussen mij en de vervoerders? Wordt hiervan afgeweken en waarom wel of niet? Hoe beoordeelt de Minister het verzoek van OV-NL en DOVA om aankomend jaar al een herijking te doen? Waarom heeft de Minister gekozen voor een herijking in 2025, zo vragen zij.

³⁰ I&W: Infrastructuur en Waterstaat.

³¹ IPO: Interprovinciaal Overleg.

Het standaardproces zoals beschreven in het contract met de vervoerders is dat het reisgedrag van studenten periodiek (driejaarlijks) wordt gemeten middels een onafhankelijk onderzoek. De meting richt zich op het gemiddeld aantal kilometers dat per studentenreisproduct wordt gereisd in het herijkingsjaar. Dit onderzoek vindt plaats in opdracht van zowel de vervoerders als het Ministerie van OCW. Bij een substantiële wijziging van meer dan 5% van het gemiddeld aantal kilometers dat wordt gereisd met een bepaalde reiskaart, wordt de prijs voor elk van de kaartcategorieën (type reisproduct) navenant aangepast. De herijking is daarmee een direct voortvloeisel uit contractuele afspraken.

Het voorstel voor een herijking in 2025 is inderdaad een afwijking van de reguliere systematiek. Contractpartijen hebben de mogelijkheid om met wederzijdse instemming over te gaan tot een dergelijke afwijking.

Deze leden vragen of het voor mij mogelijk is om te voldoen aan het verzoek van de vervoerders. Is voor deze herijking alleen het aantal studenten maatgevend of ook het gemiddeld aantal kilometers dat deze studenten reizen?

Ik heb eerder aangegeven bereid te zijn om een extra herijking toe te passen per 1 januari 2025. Daarover ben ik in overleg met de ov-bedrijven.

Zoals ik heb aangegeven in mijn antwoord op de vragen van de VVD-fractie, ziet het herijkingsonderzoek enkel op het gemiddeld aantal gereisde kilometers per kaartsoort. Bij een substantiële verandering (5% of meer) van het gemiddelde aantal gereisde kilometers wordt de bijbehorende kaartprijs aangepast.

De contractvergoeding als geheel wordt jaarlijks berekend op basis van het aantal kaarthouders (studenten) en de bijbehorende kaartprijzen. De contractvergoeding fluctueert dus altijd mee met de studentaantallen. De vervoerders worden dus altijd volledig vergoed voor het aantal studenten dat gebruik heeft gemaakt van het reisproduct in een bepaald jaar.

De herijking uitstellen, zoals verzocht door de ov-bedrijven, lag niet in lijn met de contractuele afspraken. Op grond daarvan betaal ik het ov een prijs per studentenreisproduct die is gebaseerd op het werkelijke reisgedrag van studenten. Het normbedrag dat ik hanteer voor de prestatiebeurs voor studenten is daar ook op gebaseerd. Uitstel van de herijking zou betekenen dat studenten een te hoog bedrag moeten betalen voor hun reisproduct, waardoor zij de rekening betalen voor het steunen van het ov. Dat vind ik ongewenst.

Deze leden vragen tevens of ik kan aangeven welk effect de jaarlijkse herijking van het aantal kaarthouders op de voorgenomen vergoeding van het studentenreisproduct heeft, rekening houdend met de driejaarlijkse herijking van het aantal gereisde kilometers.

Zoals ik heb aangegeven ziet het herijkingsonderzoek enkel op het gemiddeld aantal gereisde kilometers per kaartsoort. Bij een substantiële verandering (5%) van het aantal reiskilometers wordt de bijbehorende kaartprijs aangepast. In eerdere antwoorden op vragen van de VVD-fractie, en hierboven in antwoord op vragen van uw fractie, heb ik reeds aangegeven dat vervoerders altijd volledig worden vergoed voor het aantal studenten dat gebruik heeft gemaakt van het studentenreisproduct in een bepaald jaar. Het enkele gevolg van de mogelijke herijking per 2025 is dat de prijs per kaart hoger of lager kan liggen dan de kaartprijs die per 2024 gaat gelden omdat uit de herijking kan blijken dat studenten gemiddeld meer of minder gereisd hebben in het nieuwe herijkingsjaar.

De leden van de D66-fractie hebben zorgen over de staat van het regionaal openbaar vervoer. Deze leden zijn van mening dat deze context belangrijk is om het verzoek van het IPO aan de Minister goed te beoordelen. Daarom hebben zij ook enkele vragen aan de Staatssecretaris van I&W³². Hoe heeft het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van de regio zich de afgelopen tien jaar ontwikkeld? Is dit verbeterd of verslechterd? Wat zijn hiervan de belangrijkste oorzaken? Kan de Staatssecretaris van I&W ingaan op de ontwikkeling van het aandeel studenten binnen het openbaar vervoer? Zijn er gebieden waar overwegend meer of minder vervoersbewegingen plaatsvinden met de SOV³³? Is er een verschil waarneembaar in het vervoersaanbod in gebieden van vervoersautoriteiten die worden gefinancierd door de Brede Doel Uitkering enerzijds en het Provinciefonds anderzijds? Zo ja, waar wijdt de Staatssecretaris van I&W die verschillen aan?

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft mij aangegeven dat het regionaal ov is gedecentraliseerd, waardoor zij geen landelijk overzicht heeft van het voorzieningenniveau per concessie en de ontwikkeling van de bereikbaarheid van de regio in de afgelopen 10 jaar. Wel is te zien dat het openbaar vervoer sinds corona is veranderd. De groei is vertraagd en de kosten zijn gestegen vanwege sterke inflatie en stijging van lonen. Reizigers hebben sinds corona hun reisgedrag veranderd en ook de reizigersaantallen zijn minder hoog dan in 2019. Er wordt voor kleine afstanden vaker gekozen voor de elektrische fiets, de forens is meer gaan thuiswerken en de student heeft mogelijk vaker de beschikking over online colleges.³⁴

Daarom heeft de Staatssecretaris gedurende corona en het afgelopen jaar het ov op peil gehouden met een beschikbaarheidsvergoeding en transitievergoeding van het Rijk naast de exploitatiebijdragen van de decentrale overheden, en de reizigersinkomsten, waaronder die uit het studentenreisproduct, die gezamenlijk de kosten voor het ov tijdens de coronaperiode en daarna dekten. Voor 2023 is er een gezamenlijk transitievangnet met decentrale overheden afgesproken waarbij het Ministerie van IenW maximaal € 140 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor een transitie van het ov.

Het percentage van de bekostiging van het ov door het studentenreisproduct is concessieafhankelijk en kan in sommige gevallen oplopen tot een kwart of meer. Wel is duidelijk dat verschillen in afhankelijkheid van het studentenreisproduct in het regionaal ov afhangen van de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen via buslijnen of regionale treindiensten. Hoe meer dat het geval is, hoe groter aandeel dit product heeft in de totale bekostiging van een concessie. Voor de berekening van de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding (de coronasteun) en de transitievergoeding ov, verantwoorden de vervoerders momenteel hun inkomsten en uitgaven aan het Ministerie van IenW. Daarmee is voor die jaren zicht op de percentages en inkomsten en uitgaven van concessies. Deze informatie is echter ook bedrijfsgevoelig en kan daarmee niet openbaar gemaakt worden.

³² I&W: Infrastructuur en Waterstaat.

³³ SOV: studentenopenbaarvervoerskaart.

³⁴ Waar is de ov-reiziger gebleven? | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

Welke vervoerregio's hebben op dit moment de grootste financiële uitdagingen? Waar staan de voorzieningen en bereikbaarheid het meest onder druk? Zijn hiervoor specifieke oorzaken aan te wijzen? Welke financieringsstromen zijn er richting de vervoerregio's? Hoe heeft het aandeel van de bijdrage vanuit OCW voor het studentenreisproduct aan de vervoerregio's zich ontwikkeld? Het IPO stelt dat sommige regio's voor ruim 25% afhankelijk zijn van opbrengsten uit het studentenreisproduct. Kan de Staatssecretaris van I&W of de Minister van OCW aangeven om welke regio's dit gaat? Kan de Staatssecretaris van I&W per vervoerregio een overzicht geven van de afhankelijkheid van de verschillende vervoerregio's van het studentenreisproduct?

De Staatssecretaris van IenW geeft aan dat het kabinet op 17 november jongstleden heeft besloten de motie-Bikker c.s. en de motie-Grinwis c.s. uit te voeren.^{35, 36} Daarmee gaat er structureel € 300 miljoen aanvullend naar het regionaal ov. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad van 29 november heeft de Staatssecretaris van IenW afspraken gemaakt met de regionale overheden – de ov-autoriteiten – over de besteding van deze middelen.³⁷ Daarbij is een verdeelsleutel afgesproken voor de middelen per provincie die worden ingezet om tariefstijging in het ov tegen te gaan. Ook is er een verdeelsleutel afgesproken voor het andere deel van de € 300 miljoen over de verschillende provincies die worden ingezet om het ov op peil te houden en te verbeteren. Bij Voorjaarsnota rapporteert de Staatssecretaris verder over de doelen waarvoor dit geld zal worden aangewend.

Het klopt dat in sommige regio's de vervoerders voor 25% afhankelijk zijn van de inkomsten van het studentenreisproduct. De Staatssecretaris kan echter geen concrete concessies noemen of percentages waarover het gaat, omdat dit bedrijfsgevoelige informatie betreft die in het kader van de verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding (overheidsbijdrage gedurende de coronaperiode) en de transitievergoeding 2023, is opgeleverd aan het Ministerie van IenW. Daarnaast is het openbaar vervoer gedecentraliseerd is en daarmee de balans tussen kosten en baten van een concessie een decentrale aangelegenheid. Zie hiervoor ook het antwoord op de vorige vraag.

Effecten op het regionaal vervoer & mitigeren daarvan

De leden van de D66-fractie constateren dat het IPO stelt dat een korting van € 200 miljoen ernstige schade zou berokkenen aan het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en andere OV³⁸-gebruikers als het aanbod verschaalt. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris van I&W om het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van regio's op niveau te houden? Wat heeft de Staatssecretaris van I&W de afgelopen kabinetsperiode ondernomen om het regionale en streekvervoer te verbeteren? In hoeverre is het amendement van het lid Bikker³⁹, dat (indien aangenomen) € 300 miljoen beschikbaar stelt per 2024 voor het openbaar vervoer, een oplossing in deze? Is er voldoende materiaal en personeel voorhanden om de extra middelen van het amendement van het lid Bikker in combinatie met het financieringsniveau van 2019 voor het studentenreisproduct te doen vertalen in extra vervoersaanbod?

³⁵ Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29.

³⁶ Kamerstukken II 2023/24, 36 410 IX, nr. 14.

³⁷ NOVB: Nationaal Openbaar Vervoer Beraad.

³⁸ OV: openbaar vervoer.

³⁹ Kamerstuk 36 410-XII, nr. 11.

De Staatssecretaris van IenW heeft mij aangegeven dat het ov gedurende de pandemie beschikbaar moest blijven zodat mensen met vitale beroepen konden rekenen op het vervoer. Met de beschikbaarheidsvergoeding ontving de ov-sector in totaal € 3,4 miljard aan aanvullende ondersteuning in de periode 2020–2022 vanuit de Rijksbegroting voor de wegvallende reizigersaantallen. Tezamen met en de exploitatiebijdragen van decentrale overheden en de reizigersinkomsten, waaronder die uit het studentenreisproduct, vormde dit de bekostiging van het blijven uitvoeren van de dienstregeling bij het wegvallen van de meeste reizigers. Voor 2023 is er een gezamenlijk transitievangnet met de decentrale overheden afgesproken, waarbij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 140 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor een transitievergoeding ov 2023. Het gezamenlijke vangnet is bedoeld om de transitie naar een ov-aanbod dat past bij de nieuwe reizigerspatronen in het ov na corona te faciliteren.

De motie Slootweg/Kuiken vroeg de regering om in kaart te brengen welke (financiële) opties zij ziet om het regionaal ov in 2024 en 2025 te ondersteunen (Kamerstuk 36 350, nr. 17). De moties-Bikker c.s. en -Grinwis verzoeken de regering om het regionaal ov structureel met € 300 miljoen extra te ondersteunen.⁴⁰ Met € 300 miljoen is het mogelijk om de voor 2024 geplande tariefstijging van 11,7% in het regionaal ov structureel af te wenden, waarbij er in 2025 weer reguliere indexatie zal plaatsvinden. Met deze prijsstijging is ongeveer de helft van de 300 miljoen gemoeid. De overige middelen kunnen worden ingezet om de dienstregeling op peil te houden dan wel het ov te verbeteren en in te richten op een veranderde reizigersvraag.

Deze conclusie staat overigens los van de herijking van de kaartprijzen van het studentenreisproduct die ik met de ov-partijen heb uitgevoerd. Om de effecten van de motie-Bikker c.s. niet teniet te doen, heeft het kabinet op 17 november jl. besloten om bij het doorzetten van de herijking van de vergoeding aan vervoerders voor het gebruik van het studentenreisproduct, de middelen die hiermee vrijvallen op de OCW-begroting via de IenW-begroting weer aan te laten wenden voor het ov. Dit is een eenmalige maatregel voor 2024. De Staatssecretaris werkt momenteel uit hoe dat precies vormgegeven gaat worden. Hierover zijn afspraken gemaakt binnen het NOVB begin februari en deze worden vastgelegd in de Voorjaarsnota.

Effecten voor de Rijksbegroting

De leden van de D66-fractie constateren dat een herijking effect zou kunnen hebben op de begroting van de rijksoverheid. Zij vragen of een mogelijke stijging van de kosten van het studentenreisproduct is voorzien in de begroting van het Ministerie van OCW. Zij vragen mij wat het effect zou zijn voor onderwijs, cultuur of wetenschap als ik hogere kosten moet dekken.

In de ontwerpbegroting 2024 is voor de uitgaven aan het studentenreisproduct nog geen rekening gehouden met een verandering van de prijs per kaart voor de jaren 2024 en verder. Dit komt omdat ten tijde van het opstellen van de OCW-begroting nog geen duidelijkheid was over de resultaten van het herijkingsonderzoek.

⁴⁰ Motie van het lid Bikker c.s. over het aanbod en de betaalbaarheid van het ov in 2024, 21 september 2023, nr. 36410–29.

Als de herijking leidt tot een lagere prijs, is dit een meevaller op de OCW-begroting. Conform begrotingsregels kan een meevaller op de OCW-begroting worden ingezet om eventuele tegenvallers te dekken. Als het resterende saldo positief is, valt dat vrij voor generale beeld en kunnen hier tegenvallers elders op de Rijksbegroting mee gedekt worden. Als de herijking leidt tot een hogere prijs, dan is sprake van een tegenvaller op de OCW-begroting die conform begrotingsregels met bezuinigingen elders op de OCW-begroting zal moeten worden gedekt.

Als gevolg van het kabinetsbesluit om de meevaller op het contract voor het studentenreisproduct in 2024 in te zetten voor compensatie aan het ov, is deze in het voorjaar niet meer beschikbaar in het geval dat tegenvallers op de OCW-begroting opgevangen moeten worden. In het uiterste geval kan dat leiden tot bezuinigingen op het vlak van onderwijs, cultuur en wetenschap. Bij Voorjaarsnota zullen de effecten van de referentieraming en studiefinancieringsraming bekend zijn en wordt duidelijk wat de exacte gevolgen voor de OCW-begroting zullen zijn.

Relevant hierbij is dat de aanpassing van de contractvergoeding als gevolg van de herijking ook consequenties heeft voor studenten. De herijking vormt immers ook de basis voor de normbedragen die aan studenten wordt toegerekend voor gebruik van het studentenreisproduct. Als de prijs volgens de herijking aangepast wordt, krijgen studenten een ander bedrag opgeteld bij hun prestatiebeurs voor gebruik van het studentenreisproduct. Dat is met name een consequentie voor studenten die hun diploma niet halen, en hun studieschuld dus terug moeten betalen. De herijking voor 2024 leidt tot verlaging van de vergoeding en daarmee een lager normbedrag voor studenten. Dit staat in verhouding met het reisgedrag zoals vastgesteld in het herijkingsonderzoek.

Is een mogelijke stijging de kosten van het OV-stelsel voorzien in de begroting van het Ministerie van I&W? Wat zou het effect zijn als het Ministerie van I&W hogere kosten moet dekken?

Hiervoor verwijs ik naar het antwoord op eerdere vragen van uw fractie over dit onderwerp.

Inbreng van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie maken zich grote zorgen over mijn intentie om de bijdrage aan het OV landelijk met € 200 miljoen terug te schalen. Deze leden vragen hoe de uitkomst van de herijking (€ 200 miljoen korten van de bijdrage van OCW aan het landelijk OV) verenigbaar is met de wens van de Kamer om € 300 miljoen beschikbaar te stellen om de prijsverhogingen in het OV te voorkomen. Met deze korting zullen het amendement van het lid Bikker⁴¹ en de motie van het lid Grinwis c.s.⁴², waarbij dus deze € 300 miljoen is uitgetrokken om de prijsverhogingen in het OV tegen te gaan, teniet worden gedaan. De leden horen graag waarom het kabinet denkt dat dit verenigbaar is.

Sinds 2010 heeft de Staat (Minister van OCW) een privaatrechtelijke overeenkomst waarin de omvang van en voorwaarden voor levering en uitvoering van het studentenreisproduct zijn geregeld. Ten aanzien van de vergoeding die OCW aan de ov-bedrijven betaalt voor het reisproduct is een model voor prijsbijstelling (herijking en indexatie) afgesproken. Dat gaat uit van een basisvergoeding (kaartprijzen) dat driejaarlijks wordt herijkt aan de hand van het gemiddelde reisgedrag per kaartcategorie,

⁴¹ Kamerstuk 36 410-XII, nr. 11.

⁴² Kamerstuk 36 410-IX, nr. 14.

zoals ik ook aangaf in antwoord op vragen van de VVD- en D66-fractie over dit onderwerp.⁴³

Op grond van dit contract worden bij een substantiële verandering in het reisgedrag de kaartprijzen aangepast. Ik zie geen ruimte om daarvan af te wijken en een ander bedrag te betalen dan is gerechtvaardigd op basis van het reisgedrag van studenten. Als zij meer reizen, moet OCW en studenten via hun prestatiebeurs meer betalen. Als studenten minder reizen, moet OCW via hun prestatiebeurs minder betalen.

De herijking is geen beleidskeuze, maar een contractuele verplichting waar het kabinet zich aan wil houden. Als het reisgedrag van studenten verandert, is het onvermijdelijk dat de vergoeding voor het reisproduct meebeweegt.

Ik begrijp dat het ov op dit moment te maken heeft met diverse uitdagingen, zoals veranderd reisgedrag en hogere brandstofkosten, en dat de Kamer de wens heeft uitgesproken om het ov aanvullend financieel te steunen. Dat laat echter onverlet dat ik mij te houden heb aan het contract en de regels voor financieel beheer, waarbij ik niet kan afwijken om te betalen voor een bepaald aantal kilometers dat studenten niet meer blijken te reizen.

In het geval dat ik zou besluiten om niet te herijken, zouden de middelen die daardoor naar het ov gaan, ten koste gaan van de middelen op de OCW-begroting. Daarnaast zouden ook studenten die hun diploma niet halen en hun prestatiebeurs moeten terugbetalen, geconfronteerd worden met een hogere schuld dan gerechtvaardigd op basis van het reisgedrag, doordat het normbedrag voor het studentenreisproduct hoger komt te liggen. Het kabinet heeft daarom besloten om de herijking door te zetten, maar de verwachte meevaller op de OCW-begroting in te zetten om het ov in 2024 eenmalig te compenseren. Hiervoor verwijs ik naar antwoorden van de VVD- en D66-fractie over dit onderwerp.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe ik denk over het gekozen ijkmoment. De cijfers die zijn gebruikt, zijn achterhaald en een aantal «bijzondere omstandigheden» maken dat de cijfers niet representatief zijn voor de actuele situatie in het OV. De omstandigheden zijn onder andere: de nadagen van corona die nog steeds invloed hebben op het OV, het terugkeren van de studiebeurs (wat zorgt voor een veel grotere instroom van studenten dan verwacht) en de woningnood bij onder andere studenten (woningtekorten maken dat studenten thuis blijven wonen of niet in de buurt van hun opleiding wonen, wat resulteert in een groeiende behoefte aan het studentenreisrecht). Deze «bijzondere omstandigheden» zorgen ervoor dat het ijkmoment niet representatief is en dat de behoefte aan goed OV voor studenten juist groeit. Deze leden vragen zich af waarom ik in mijn reactie op de brief OV-NL/DOVA niet ben ingegaan op de onderbouwde «bijzondere omstandigheden» tijdens de meetperiode, waardoor volgens OV-NL/DOVA een niet representatief beeld ontstaat.

Ik ben bekend met de bijzondere omstandigheden die de vervoerders benoemen. Mijn departement is daar veelvuldig met hen over in gesprek geweest en het departement heeft daar eerder schriftelijk meermaals op gereageerd. Ik ben niet van mening dat deze omstandigheden van invloed zijn op de resultaten van het herijkingsonderzoek. De coronabeperkende maatregelen zijn namelijk al in het voorjaar van 2022 opgeheven en ik zie geen objectieve aanleiding op grond waarvan blijkt dat het te voorspellen

⁴³ Er worden 24 kaartcategorieën gehanteerd, afhankelijk van de kaartsoort (week of weekend), het onderwijstype (ho, bol) en het type vervoerder.

valt dat het reisgedrag op korte termijn zal veranderen. Na corona is er een structurele verandering in de het ov-gebruik in de hele maatschappij. Dit lijkt geen overgangsverschijnsel te zijn, maar is een nieuw normaal, zoals ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert.⁴⁴ Ik ben daar niet opnieuw op ingegaan in mijn laatste brief aan de vervoerders.

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd of ik de mening deel dat dit bijzondere factoren zijn, dat het ijkmoment niet representatief is en dat een herijking op basis van actuele gegevens een beter en vollediger beeld zal geven dan het gebruik van de oudere cijfers. Deze leden ontvangen graag een nauwgezette en volledige onderbouwing.

Ik deel die mening niet voor zover het de herijking betreft. Ten tijde van de coronabeperkende maatregelen was er ontegenzeggelijk sprake van een bijzondere situatie met invloed op de gehele samenleving. Het herijkingsonderzoek is destijds uitgesteld en heeft nu plaatsgevonden in een periode waarin de coronamaatregelen al lange tijd voorbij waren. Ik zie geen reden om aan te nemen dat het mogelijk veranderde reisgedrag toe te schrijven is aan een effect van overheidsmaatregelen rondom Covid-19. Mocht het reisgedrag van studenten veranderd zijn na corona van studenten net als andere reizigers, dan is het gerechtvaardigd dat OCW niet meer betaalt voor het studentenreisproduct dan nodig. Daar is het model voor de prijsbijstelling in het ov-contract ook op geënt: de contractpartijen in staat stellen om een reële vergoeding te betalen op basis van het reisgedrag.

Zoals ik daarnaast al aangaf in mijn antwoord op hiervoor gestelde eerdere vragen, ziet de herijking niet op de studentenaantallen, maar alleen de kaartprijzen. Als er een grotere instroom van studenten is en zij hebben recht op een reisproduct en activeren dat, dan zal dat in 2024 doorwerken in de vergoeding voor vervoerders, ongeacht of er een herijking plaatsvindt of niet. Er zijn dan immers meer studenten waarvoor betaald dient te worden. De vervoerders worden dus altijd volledig vergoed voor het aantal studenten dat gebruik heeft gemaakt van het reisproduct in een bepaald jaar.

Ik ben me er wel van bewust dat het altijd mogelijk is dat studenten weer meer of minder gaan reizen. Daarom heb ik het eerdergenoemde aanbod gedaan om per 1 januari 2025 nog een herijking door te voeren. Het reisgedrag maakt daarbij dat ik het niet uitsluit dat de volgende herijking alsnog een resultaat oplevert dat niet (voldoende) positief is voor de ov-bedrijven. Dat kan desondanks niet tot gevolg hebben dat de rekening bij studenten wordt neergelegd.

De leden van de CDA-fractie benoemen dat volgens het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid forensen vaker thuis zijn gaan werken en dat dit een flink effect heeft op het OV-gebruik. Gelijktijdig lag het OV-gebruik de afgelopen drie weken op 92% ten opzichte van 2019. Deze leden horen graag hoe ik verklaar dat studenten desondanks minder zouden reizen volgens het onderzoek. Dit wordt immers niet gestaafd door de cijfers van Translink, zo stellen zij.

Het herijkingsonderzoek is inmiddels afgerond. De publieksversie daarvan heb ik eerder aan de Kamer gestuurd. Het onderzoek is gebaseerd op analyses van de data van Translink. Uit de resultaten blijkt dat studenten feitelijk minder hebben gereisd in de onderzoeksperiode. Dit ligt ook in lijn

⁴⁴ Mobiliteitsbeeld 2023 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

met de prognoses van het KiM, dat stelt dat het reisgedrag in het ov in de gehele samenleving achterblijft ten opzichte van 2019.⁴⁵

De leden van de CDA-fractie willen ook graag weten of het niet mogelijk is om een nieuw herijkingsmoment te kiezen, en anders of ik bereid ben om tot de OCW-begrotingsbehandeling 2024 geen onomkeerbare stappen te nemen. Tevens heb ik voorgesteld om de volgende herijking vervroegd te laten plaatsvinden, namelijk in januari 2025, om zo de openbaarvervoerbedrijven en decentrale overheden tegemoet te komen. Deze leden zijn benieuwd of ik de opvatting deel dat een dergelijk aanbod alleen zinvol is als het huidige contract – dus zónder de aangekondigde korting – tot die tijd bevroren wordt. Indien dit niet het geval is, horen de leden graag waarom dit niet zo is en of ik bereid ben dit toe te zeggen.

Het kabinet heeft besloten de herijking door te voeren en de lagere betaling aan de vervoerders voor het studentenreisproduct aan te wenden om het ov in 2024 eenmalig te compenseren voor de gevolgen van de herijking. Op deze wijze wordt het ov-contract gerespecteerd en wordt voorkomen dat studenten in 2024 een te hoog bedrag voor de prestatiebeurs reisvoorziening betalen. Ik vind het namelijk ongewenst als studenten en het onderwijs de rekening betalen voor instandhouding van het ov.

Het aanbod om per 1 januari 2025 nogmaals een herijking door te voeren, bespreek ik momenteel met het ov. Mocht het reisgedrag de komende tijd veranderen, dan werkt dat met een extra herijking sneller door in de contractvergoeding. Overigens sluit ik niet uit dat het extra herijkingsonderzoek wederom kan leiden tot een resultaat dat negatief is voor de ov-bedrijven. Het is vervolgens niet aan de orde dat dit kan leiden tot een situatie waarin de rekening bij studenten komt te liggen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe ik de uitspraken uit de beslisnota bij de Ontwerp-concessie Hoofdrailnet 2025–2033 dat het «ondoelmatig is om grote wijzigingen in het studentenreisproduct door te voeren» en «de relatief beperkte besparing voor OCW weegt niet op tegen de impact op het hele OV» interpreteer.⁴⁶ Deze leden horen graag of dit in mijn ogen het beeld bevestigt dat de voorgenomen korting op het studentenreisproduct onvoldoende doordacht is en een veel grotere impact heeft op het OV voor studenten en het OV als geheel. Zij zien hier graag een gedetailleerde toelichting.

De passage waarnaar de leden van de CDA-fractie verwijzen heeft geen betrekking op de herijking. In deze nota wordt verwezen naar de ontwerp-concessie voor het Hoofdrailnet. Het gaat hierbij specifiek om artikel 76, waarin een bepaling wordt voorgesteld op grond waarvan de Staat NS moet compenseren voor het netto financieel effect als gevolg van beleidswijzigingen op het studentenreisproduct. Het gaat daarbij dus niet om vigerend beleid, zoals de herijking, omdat dit reeds deel uitmaakt van het contract. De bepaling is grotendeels gelijk aan artikel 70 in de huidige HRN-concessie.

Een van de gevolgen van deze bepaling is dat een mogelijke beleidsmatige besparing op het studentenreisproduct weinig oplevert, omdat NS daarvoor gecompenseerd dient te worden wanneer dit leidt tot inkomstanderving, terwijl deze besparing wel effect heeft op het ov en het reisrecht van studenten. Door het besparingsverlies staan daar echter

⁴⁵ Mobiliteitsbeeld 2023 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

⁴⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1126, bijlage «Beslisnota's inzake Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025–2033».

relatief weinig middelen tegenover die vrijvallen en voor andere doeleinden ingezet kunnen worden. Overigens benadruk ik dat het kabinet geen voornemens heeft om het studentenreisproduct aan te passen.

De leden van de CDA-fractie vragen ook wat de gevolgen zullen zijn van deze korting. Deze leden vragen of ik onderzocht heb welke gevolgen de voorgenomen korting op het budget voor de OV-studentengelden heeft voor het aanbod van OV door de openbaarvervoerbedrijven. Zo ja, dan horen de leden graag hoe het kabinet beziet hoe de bedrijven en regionale overheden hier naar verwachting op gaan reageren en wat dit betekent voor het aanbod aan studenten en andere reizigers.

Door het besluit van het kabinet zal het ov in 2024 eenmalig compensatie ontvangen voor de gevolgen van de herijking. Hiermee wordt het ov in staat gesteld om zich voor te bereiden op de noodzakelijke transitie als gevolg van het veranderde reisgedrag.

Ook horen zij graag of er in kaart is gebracht welke buslijnen en treinen worden geschrapt en of de studenten hun opleiding op tijd kunnen bereiken. Eveneens horen de leden graag in welke mate deze lijnen geïsoleerd zijn, dat wil zeggen: bedoeld voor studenten en voor het bereiken van een studentenlocatie. Daarbij zijn sommige opleidingen zoals ROC's⁴⁷ veel decentraler gelegen dan de meeste hogescholen en universiteiten. De leden van de CDA-fractie horen graag of dit zou betekenen dat verminderd gebruik van met name de buslijnen in de regio ervoor zou kunnen zorgen dat er hele lijnen geschrapt worden, waardoor anderen ook gedupeerd worden. Deze leden horen graag waarom het kabinet dit niet heeft laten onderzoeken, als dit het geval is. En of het kabinet de opvatting deelt dat het minstens onzorgvuldig is om een substantiële korting op te leggen zonder dat de gevolgen daarvan grondig onderzocht zijn.

Hiervoor verwijs ik onder meer naar het antwoord op eerdere vragen van de D66-fractie over dit onderwerp.

Er kan overigens niet concreet gezegd worden waar de bereikbaarheid het meest onder druk staat. Dat heeft onder meer te maken met de bekostiging van de betreffende concessie en het percentage van de bekostiging die de studentenreisproductmiddelen daarvan uitmaken. Kosten worden gemaakt per dienstregelingsuur. Om een bepaalde dienstregeling te rijden is er een aantal dienstregelingsuren nodig. Daarmee zijn bepaalde standaardkosten gemoeid. Bij minder opbrengsten zoals bij een korting op de studentenreisproductmiddelen, zal dit dus leiden tot minder dienstregelingsuren en dus een verschraling van de dienstregeling. Waar die dan in een concessie neerdalen, bijvoorbeeld door het schrappen van verbindingen in de daluren of in het weekend, is per concessie verschillend.

Tevens zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of ik over de gevolgen van de voorgenomen korting afstemming heb gezocht met de bewindspersonen van het Ministerie van I&W en zo ja, wat hiervan de uitkomst was. Deze leden horen graag of ik de belangen van de studenten heb meegewogen in de beslissing om een dergelijke korting op te leggen en wat volgens nog de waarde is van het studentenreisrecht als er onvolgende openbaar vervoer naar het onderwijs voorhanden is. Openbaarvervoerbedrijven hebben een vervoerplicht, ook voor studenten. Bovendien, zodra de OV-bedrijven moeten gaan afschalen, zullen niet alleen de studenten daar last van hebben, maar ook sommige regio's die

⁴⁷ ROC: Regionaal Opleidingscentrum.

voor ruim 25% afhankelijk zijn van studentenopbrengsten. Het gaat om groot geld en substantiële impact op het voorzieningenniveau. Met name regio's buiten de Randstad worden extra getroffen en de groep is dus breder dan alleen studenten. Het OV in deze gebieden zal naar verwachting verschrallen. De leden van de CDA-fractie horen graag een nadrukkelijke reflectie van het kabinet op elk van deze punten.

Ik weeg nadrukkelijk de belangen van studenten mee bij besluiten over het studentenreisproduct. Tegelijkertijd heb ik mij te houden aan contractuele afspraken, waar de herijking deel van uitmaakt. Een afwijking van de herijking zou, zoals ik eerder aangaf, leiden tot een hogere prestatiebeurs voor studenten. Studenten die hun diploma niet binnen tien jaar halen, worden negatief financieel geraakt als het normbedrag voor de reisvoorziening hoger is dan gerechtvaardigd. Dat vind ik onwenselijk.

Ik heb vanzelfsprekend gesproken over de herijking van het studentenreisproduct met de Staatssecretaris van IenW. In het licht van de oproep van de Tweede Kamer om het ov financieel te steunen, heeft dat geleid tot het kabinetsbesluit van 17 november jl. om het ov eenmalig te compenseren voor de herijking. De herijking zelf wordt wel doorgevoerd, omdat het kabinet ook van mening is dat studenten niet de rekening moeten betalen voor instandhouding van het ov.

De Staatssecretaris van IenW heeft de uitvoering, effectuering en samenloop van de moties Bikker c.s., Grinwis c.s. en Krul c.s. tezamen met bovengenoemd besluit aangegeven in haar brief over de extra middelen die het regionaal ov in vloeien.^{48, 49, 50, 51}

Samen met de sector (decentrale overheden en vervoerders) heeft de Staatssecretaris onderzocht hoe de middelen die het ov in vloeien het best verdeeld kunnen worden. Hierover zijn afspraken gemaakt in het NOV B begin februari. Naast de € 300 miljoen voor het regionaal ov die uw Kamer structureel beschikbaar heeft gesteld voor het regionaal ov (ongeveer de helft daarvan om prijsstijgingen in het ov tegen te gaan en de andere helft om het ov-aanbod op peil te houden) komt er nog eens circa € 100 miljoen van middelen die worden overgeheveld naar de OCW-begroting in het stads- en streekvervoer terecht.

Ook horen deze leden graag of ik verwacht dat de OV-bedrijven invulling gaan geven aan deze vervoersplicht als deze bedrijven vanuit het Rijk worden gekort. Zij zijn benieuwd hoe ik hierover denk.

Met de aanvullende financiële steun vertrouw ik erop dat de ov-bedrijven in staat zijn om zich voor te bereiden op de noodzakelijke transitie en tegelijkertijd te voldoen aan de vervoersvraag van reizigers, waaronder studenten.

Tot slot zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of ik heb onderzocht welke kosten het naderhand weer moeten opschalen van de OV-lijnen met zich meebrengen voor OV-bedrijven en regionale overheden. Deze leden horen graag of het kabinet het in het licht van die kosten niet verstandiger acht om de huidige budgetten te bevriezen, een nieuwe herijking te doen per 1 januari 2025 en dan verdere stappen te nemen, met inachtneming

⁴⁸ Kamerstukken II 2023/24, 23 645, nr. 811. Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 17 november 2023 over de extra middelen voor het (regionaal) openbaar vervoer.

⁴⁹ Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29.

⁵⁰ Kamerstukken II 2023/24, 36 410-IX, nr. 14.

⁵¹ Kamerstukken II 2023/24, 31 524, nr. 581.

van alle met de voorgenenomen korting samenhangende kosten en gevolgen. Zij horen graag waarom het kabinet dit wel of niet verstandiger acht.

Om de effecten van de motie-Bikker c.s. niet teniet te doen, heeft het kabinet op 17 november jl. besloten om bij het doorzetten van de herijking van de vergoeding aan vervoerders voor het gebruik van de studenten ov-kaart, de middelen die hiermee vrijvallen op de OCW-begroting via de lenW begroting weer aan te laten wenden voor het ov.⁵²

Afspraken zijn hierover gemaakt binnen het NOVB begin februari en worden vastgelegd in de Voorjaarsnota.

Daarnaast heb ik vervoerders aangegeven dat ik bereid ben door te gaan met meten en opnieuw te herijken per 2025. Mocht het reisgedrag van studenten weer zijn toegenomen, kan dat leiden tot nieuwe normbedragen. Dat geldt ook bij een afname. Overigens sluit ik niet uit dat het resultaat niet (voldoende) positief is voor de ov-bedrijven. In dat geval kan er echter geen sprake zijn van een situatie waarin de rekening bij studenten wordt neergelegd.

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de onderhavige brief. Deze leden hechten eraan dat studenten gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, maar vinden het niet nodig dat aan de studentenreisvoorziening meer onderwijsgeld wordt besteed dan strikt noodzakelijk. Het baart de leden echter zorgen dat de gehele OV-sector voorziet het aanbod van openbaar vervoer te moeten verschromen (blijkens de brief van OV-NL), nu ik een forse korting van € 200 miljoen wil doorvoeren op de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening. OV-NL noemt de meting die ten grondslag ligt aan de verwachte herijking van het aantal studenten dat gebruik maakt van het reisrecht «niet representatief», omdat er met ingang van september 2023 aanmerkelijk méér studenten zouden zijn door de herintroductie van de basisbeurs en omdat studenten in verband met de verhoogde rente op de studieschuld per 1 januari 2023 slechts tijdelijk hun studentenreisproduct zouden hebben stopgezet. Hoe beoordeelt de Minister de opvatting van de vervoerders en decentrale overheden dat de Minister werkt met een niet-representatieve ijkperiode, zo vragen zij.

Ten aanzien van de suggestie dat de herijkingsperiode niet-representatief zou zijn verwijs ik naar mijn antwoord op de vragen van de leden van de VVD- en CDA-fractie. Ik wil hierbij nogmaals benadrukken dat de herijking toeziet op de kaartprijs door te kijken naar het gemiddeld aantal gereisde kilometers per studentenreisproduct, niet op de studentenaantallen. De kaartprijs wordt vervolgens jaarlijks vermenigvuldigd met het aantal studenten dat gebruik maakt van het studentenreisproduct. De vervoerders worden dus altijd volledig vergoed voor het aantal studenten dat gebruik heeft gemaakt van het reisproduct in een bepaald jaar.

Klopt het dat volgens DUO⁵³ bij de start van het nieuwe studiejaar ruim 19.000 studenten méér dan verwacht de basisbeurs hebben aangevraagd? Klopt het dat door de krapte op de kamermarkt meer studenten langer in het ouderlijk huis blijven wonen?

⁵² Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29.

⁵³ DUO: Dienst Uitvoering Onderwijs.

Het klopt dat meer studenten in het hoger onderwijs een basisbeurs hebben aangevraagd dan geprognoseerd. In de prognose ging DUO er vanuit dat 435.000 hbo- en wo-studenten hiervoor in aanmerking zouden komen. Naar nu blijkt zijn dit er 465.852. DUO keert ruim € 130 miljoen basisbeurs maandelijks uit aan ho-studenten.

In de Landelijke Monitor Studentenhuisvesting (LMS) 2023⁵⁴ wordt ingegaan op de situatie van studentenhuisvesting. De monitor meldt dat onder andere betaalbaarheid (48% van de thuiswonenden uit het onderzoek) en het niet beschikbaar zijn van woonruimte (20% van de thuiswonenden) redenen zijn om het ouderlijk huis niet te verlaten. De monitor meldt ook dat er tussen collegejaar '14-'15 en '22-'23 sprake is van een dalend aandeel uitwonende Nederlandse studenten van 52 naar 44 procent. In de eerste jaren werd deze daling vooral veroorzaakt door de invoering van het leenstelsel. De daling blijft zich echter voortzetten. De tekorten op de studentenwoningmarkt lijken daarmee een tweede oorzaak van de dalende trend te zijn.

Klopt de veronderstelling van OV-NL dat dit juist vraagt om meer beschikbaar openbaar vervoer in plaats van de afschaling daarvan? Hoe verhoudt die toename zich dan volgens de Minister tot zijn voornemen om juist te korten op de budgetten, zo vragen zij.

Ik deel de mening dat het openbaar vervoer belangrijk is voor de borging van de toegankelijkheid van het onderwijs. Tegelijkertijd deel ik niet dat er sprake is van een voornemen om te korten op het budget. Ik ben immers gebonden aan een contractuele verplichting, waar de herijking deel van uitmaakt. De contractvergoeding fluctueert daardoor en het reisgedrag van studenten kan leiden tot een verhoging of verlaging. De herijking van de contractvergoeding zal echter in 2024 incidenteel worden gecompenseerd, waarmee het ov aanvullend in staat wordt gesteld om zich voor te bereiden op de transitie als gevolg van veranderd reisgedrag in de samenleving.

De leden vragen hoe ik de bijzondere omstandigheden tijdens de meetperiode waar OV-NL en DOVA op wijzen in hun brief beoordeel. Is de vrees van stads- en streekvervoerders terecht dat zij nu hun aanbod moeten afschalen, waarbij niet alleen studentenlijnen, maar ook andere lijnen die van groot belang zijn voor werkende jongeren en de overige regionale bevolking in gevaar komen?

In mijn positie als verantwoordelijk Minister voor het studentenreisproduct zie ik mijn rol als grote klant van het ov. Het studentenreisproduct wordt ingekocht via contractuele afspraken. In de situatie als grote klant van het ov ben ik niet in de positie om uitspraken te doen over de operationele gevolgen voor de ov-bedrijven. Als de contractuele herijking leidt tot verlaging van de contractvergoeding, dan kan ik niet uitsluiten dat de stads- en streekvervoerders maatregelen moeten nemen. Met het kabinetsbesluit om het ov te compenseren voor 2024, en om de kaartprijzen in 2025 nogmaals te herijken, verwacht ik dat zij in staat worden gesteld om zich voor te bereiden op 2025 en het structureel veranderde reisgedrag.

Heeft de Minister onderzocht welke gevolgen dat heeft voor onderwijsinstellingen, welke instellingen en welke OV-verbindingen hierdoor geraakt worden en in welke mate en wat dit betekent voor de betrokken studenten, zo vragen zij. Zo nee, waarom niet en ben ik bereid om dat

⁵⁴ Kamerstuk 33 104, nr. 31.

alsnog samen met de vervoerders te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren?

Ik heb geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de herijking voor studenten en onderwijsinstellingen. Dat is ook niet mogelijk, omdat ik geen zicht heb op de gevolgen voor het ov-aanbod van de vervoerders.

Ben ik tevens bereid om hangende dit onderzoek en de gesprekken met decentrale overheden en vervoerders daarover de huidige budgetten te bevriezen zodat de onzekerheid voor 2024 wordt weggenomen en er een dienstregeling op regulier niveau kan worden gehandhaafd, zoals OV-NL wil? Zo nee, kan ik dan toelichten waarom niet?

Nee, ik zie geen mogelijkheid om de huidige budgetten te bevriezen. Zoals ik aangaf in mijn eerdere antwoorden, ben ik gebonden aan contractuele verplichtingen. Een bevrozing is strijdig met dit contract en onrechtmatig, omdat ik meer blijf betalen voor het studentenreisproduct dan contractueel is afgesproken. Ik heb daarom geen mogelijkheid om de contractvergoeding te bevriezen. Daarnaast heeft het niet herijken ook gevolgen voor de OCW-begroting en voor studenten, zoals reeds ook al eerder aangegeven in het antwoord op de vraag van de D66-fractie over dit onderwerp. Ik ga ervan uit dat het kabinetsbesluit voor eenmalige compensatie in 2024 het ov voldoende ruimte biedt om zich voor te bereiden op de transitie als gevolg van veranderd reisgedrag in de samenleving.

Deze leden vragen of ik mijn antwoorden gedetailleerd kan toelichten. Deelt de Minister de opvatting van OV-NL dat voor bepaling van de reisbehoefte en bijbehorende financiering in 2024 uitgegaan moet worden van genormaliseerde en realistisch verwachte reizende studenten en de bijbehorende vereiste financiering van het studentenreisproduct? Zo nee, waarom niet?

Ik deel de mening dat moet worden uitgegaan van genormaliseerde en realistische aantallen. Zoals ik reeds eerder heb aangegeven in antwoord op eerdere vragen van de VVD- en CDA-fractie over dit onderwerp, zie ik geen reden om de representativiteit van dit herijkingsonderzoek in twijfel te trekken.

Waarom is de Minister gegeven de omstandigheden en de dreigende afschaling niet bereid om alsnog uit te gaan van realistische getallen zoals die zullen gelden voor 2024 en daartoe voorlopig de budgetten uit 2023 te bevriezen, zoals de decentrale overheden en de vervoerders verzoeken?

Ook op dit antwoord verwijs ik graag naar de eerdere antwoorden, zoals het antwoord op de eerste vraag van de VVD-fractie. De herijking richt zich alleen op de kaartprijs, die wordt bijgesteld aan de hand van het veranderde reisgedrag van de student. Het gaat hier dus om passendere kaartprijs op basis van het actuele reisgedrag dan in het geval er niet wordt herijkt, omdat die prijs is gebaseerd op reisgedrag in het studiejaar 2018/2019 (voor corona). De kaartprijs wordt vervolgens betaald (naar rato van maanden gebruik) voor elke student die gebruik heeft gemaakt in een bepaald jaar van het studentenreisproduct. Daarnaast wil ik ook nog verwijzen naar de budgettaire consequenties voor de OCW-begroting en studenten (zie daarvoor het antwoord op de eerdere vraag van de D66-fractie over dit onderwerp).

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie vragen of ik de mening deel dat voor het bepalen van de financieringsbehoefte voor het studentenreisproduct niet geleund kan worden op cijfers en aannames die stammen uit het verleden waarin de genoemde «bijzondere omstandig-

heden» de realiteit beïnvloeden. Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid om op grond van de gesignaleerde problemen een herberekening te maken ten behoeve van de contractvergoeding, zo vragen zij.

Ik ben het met deze leden eens dat niet geleund kan worden op cijfers en aannames die stammen uit het verleden. In het geval van het niet herijken is dit ook daadwerkelijk het geval. De kaartprijs zou dan namelijk gebaseerd blijven op het reisgedrag in het studiejaar 2018/2019. De huidige herijking kijkt naar het reisgedrag in het studiejaar 2022/2023, het meest recente jaar waarvoor we gegevens kunnen hebben om te herijken in 2024. In eerdere antwoorden op vragen van de VVD- en CDA-fractie over dit onderwerp heb ik reeds aangegeven waarom ik vind dat het huidige onderzoeksjaar naar mijn mening representatief is, en representatiever is dan uitstel van de herijking en de resultaten uit het studiejaar/herijkingsjaar 2018/2019 gebruiken.

De leden van de PvdA-fractie en GroenLinks-fractie vragen of het niet vreemd is dat het kabinet na een motie van de Kamer enerzijds, die € 420 miljoen vrijmaakt voor versterking van het openbaar vervoer⁵⁵, vrijwel gelijktijdig € 260 miljoen daarvan terughaalt door de voorgenomen korting op het studentenreisproduct.

De herijking is een contractuele afspraak waaraan ik mij heb te houden. Ik zie echter de duidelijke oproep van de Kamer om het ov te ondersteunen in de motie-Bikker c.s. en de motie-Krul c.s.^{56, 57} Daarom heeft het kabinet besloten tot de eerdergenoemde maatregelen om de meevaller op het contract voor het studentenreisproduct, als gevolg van de herijking, aan te wenden om het ov in 2024 eenmalig te compenseren. Zie hiervoor eveneens de brief van de Staatssecretaris van IenW aan uw Kamer over de extra middelen die het ov invloeien.⁵⁸

De leden vragen of ik ook overlegd heb met de Staatssecretaris van I&W vóórdat ik mijn besluit nam? Hoe weegt de Staatssecretaris van I&W de bezwaren, overwegingen en argumenten van OV-NL in dezen? Zouden beide bewindslieden ook willen bezien of er voor studenten met een beperking of andere bijzondere omstandigheden een OV-kaart voor de hele week kan komen en zij niet per se een keuze moeten maken tussen een weekendkaart of een kaart voor door de week? Zo nee, waarom niet?

Ik heb meerdere malen met de Staatssecretaris van IenW gesproken. Het kabinet heeft uiteindelijk besloten tot de incidentele compensatie voor de gevolgen van de herijking in 2024. Daarbij blijft het van belang dat ik het contract met de ov-bedrijven respecteer en studenten niet de rekening krijgen voor de instandhouding van het ov.

Ik ben niet voornemens om het studentenreisrecht aan te passen of uit te breiden. De eventuele keuze om het reisrecht uit te breiden is aan een volgend kabinet.

Inbreng van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of ik kan toelichten waarom ik heb besloten het verzoek van OV-NL en DOVA tot bevrozing van de contractvergoeding en uitstel van de herijking af te wijzen. Heeft de

⁵⁵ Kamerstuk 36 410, nr. 29.

⁵⁶ Kamerstukken II 2023/24, 36 410, nr. 29.

⁵⁷ Kamerstukken II 2023/24, 31 524, nr. 581.

⁵⁸ Kamerstukken II, 23 645, nr. 811, Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 17 november 2023 over de extra middelen voor het (regionaal) openbaar vervoer.

Minister daarin de mogelijke na-effecten van de coronamaatregelen en het tijdelijke stopzetten van de studiefinanciering en OV-reisproducten door veel studenten meegewogen, zo vragen zij.

De herijking ziet alleen toe op de kaartprijzen, niet op de studentenaantallen. De aantallen fluctueren jaarlijks en de contractvergoeding wordt berekend op basis van het aantal reisrechthouders (studenten) tegen de geldende kaartprijs. Ten aanzien van de coronamaatregelen is onder meer door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid geconcludeerd dat het ov-gebruik na corona structureel is veranderd.⁵⁹ Het is niet voor de hand liggend dat dit op korte termijn verandert. Mede hierom heeft het kabinet besloten om het ov in 2024 eenmalig voor de gevolgen van de herijking te compenseren, zodat het ov zich kan voorbereiden op deze nieuwe, structurele situatie.

Voor een nadere toelichting verwijs ik graag naar de eerdere antwoorden omtrent de werking van de herijking en hoe studentenaantallen meewegen in de totale contractvergoeding (zie het antwoord op de eerste vraag van de VVD-fractie), de representativiteit van het onderzoek (zie onder meer het antwoord op eerdere vragen over dit onderwerp van de VVD- en CDA-fractie), en de gevolgen voor de OCW-begroting en de student (zie het antwoord op een eerdere vraag over dit onderwerp van de D66-fractie).

Kan de Minister ook toelichten waarom het gegeven dat volgens recente cijfers van DUO 19.000 studenten meer dan verwacht een basisbeurs hebben aangevraagd geen aanwijzing is dat de vervoersbehoefte wellicht hoger is dan uit de herijking zou blijken?⁶⁰

In antwoord op deze vraag verwijs ik ook graag naar het antwoord op de eerste vraag van de VVD-fractie. In de herijking wordt alleen gekeken naar het gemiddelde reisgedrag (in kilometers) van een student, niet naar het aantal studenten voor de komende jaren waarmee gerekend wordt. De herijking heeft daarom alleen effect op de prijs per kaart, niet over het aantal kaarten/studenten. De vervoerders ontvangen elk jaar een vergoeding voor elke student die gebruik maakt van het studentenreis-product.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief van OV-NL en DOVA dat deze verwachten dat de contractvergoeding naar verwachting verlaagd zal worden met € 260 miljoen. Verwacht de Minister dit ook, zo vragen zij. Zo nee, wat is dan mijn verwachting omtrent de verandering van de contractvergoeding?

De bijstelling als gevolg van het herijkingsonderzoek bedraagt € -207,5 miljoen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe ik reflecteer op het standpunt van de Staatssecretaris van I&W, die aangeeft dat de aangenomen motie van het lid Bikker c.s.⁶¹ niet goed wordt uitgevoerd als er wordt gekort via de herijking. Heeft de Minister hierover gesproken met de Staatssecretaris van I&W? Wat waren de uitkomsten van dit gesprek?

Ik verwijs hiervoor naar het kabinetsbesluit van 17 november 2023 over aanvullende financiële steun aan het ov.

⁵⁹ Mobiliteitsbeeld 2023 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl).

⁶⁰ DUO, «Start nieuwe studiejaar: studenten vragen massaal basisbeurs aan» (<https://duo.nl/organisatie/pers/start-nieuwe-studiejaar-studenten-vragen-massaal-basisbeurs-aan.jsp>).

⁶¹ Kamerstuk 36 410, nr. 29.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de beslisnota bij onderhavige brief dat I&W aangeeft dat het aanbod voor een extra herijking in 2025 weinig soelaas biedt voor de korte termijn. Waarom is dit voor mij geen reden om van het voorgenomen besluit af te wijken en de contractvergoeding voor het studentenreisproduct van 2023 te bevriezen voor het jaar 2024, zo vragen zij.

Ik zie geen ruimte om van het contract af te wijken. Daarnaast zou een afwijking van het contract betekenen dat dit ten koste gaat van middelen van de onderwijsbegroting die daadwerkelijk voor het onderwijs bedoeld zijn, en dat er ook consequenties kunnen zijn voor studenten die hun studie niet halen en hun prestatiebeurs moeten terugbetalen. Zie hiervoor ook de antwoorden op vragen van de PvdA- en GroenLinks-fractie en de D66-fractie en het kabinetsbesluit.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister of hij kan toelichten hoe hij de toegankelijkheid en bereikbaarheid van onderwijsinstellingen, maar ook van zorginstellingen die in de nabijheid van universiteiten zijn gevestigd, kan garanderen als de vervoerders worden gedwongen frequenties van (studenten)lijnen fors te verlagen. Wil de Minister onderbouwen hoe alle studenten en overige reizigers straks nog passen in het resterende OV-aanbod, bijvoorbeeld middels concrete afspraken met vervoerders?

Zoals ik heb aangegeven in eerdere antwoorden over dit onderwerp van de VVD-, D66- en PvdA- en GroenLinks-fractie, fluctueert de contractvergoeding voor het studentenreisproduct op basis van het reisgedrag van studenten. Vanuit mijn contractuele verplichting en het rechtvaardigheidsperspectief kan ik niet meer betalen voor het reisproduct dan reëel is op basis van het reisgedrag. Het zou niet eerlijk zijn voor studenten als zij onnodig veel betalen voor hun reisproduct. Met het kabinetsbesluit verwachten de Staatssecretaris van IenW en ik dat het ov zich het komende jaar kan voorbereiden op de noodzakelijke transitie.

Inbreng van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie vragen waarom ik een referentiemoment uit het verleden gebruik dat niet representatief is voor het huidige aantal reizende studenten. Ook vragen deze leden welke bezwaren ik precies heb tegen het bevriezen van de huidige budgetten en het gebruik van een wel representatieve referentiedatum.

Ik verwijs hiervoor naar mijn eerdere antwoorden, in het bijzonder het antwoord op de vraag van de PvdA- en GroenLinks-fractie over dit onderwerp. Ik deel nadrukkelijk de mening dat gebruik moet worden gemaakt van een representatieve referentiedatum. In eerdere antwoorden heb ik uiteengezet waarom ik vind dat er geen objectieve aanleiding is dat deze herijking, gebaseerd op reisgegevens uit het studiejaar 2022/2023, niet-representatief is. Deze herijking is gebaseerd op de meest recente gegevens die beschikbaar zijn om te kunnen herijken per 2024. Het niet herijken zou betekenen dat de kaartprijs vanaf 2024 nog steeds gebaseerd zou zijn op de herijking gebaseerd op reisgegevens over het studiejaar 2018/2019, wat verder in het verleden ligt en nog gegevens zijn van voor corona. Naar mijn mening zijn deze gegevens minder representatief voor het reisgedrag van studenten dan de reisgegevens over het studiejaar 2022/2023.

Deze leden vragen of ik kan uitleggen bij welke verlaging de kwaliteit van het openbaar vervoer kan verslechteren en of hij specifiek kan ingaan op de mogelijke situatie van het verdwijnen van studentenlijnen.

Ik ben niet in staat om in te schatten wat de operationele gevolgen zijn van de herijking, hoewel de gevolgen hiervan voor 2024 incidenteel worden gecompenseerd. De ov-bedrijven zijn verantwoordelijk om zich voor te bereiden op het structureel veranderde reisgedrag en het voldoen aan hun concessie-eisen. Het gesprek over het al dan niet afschalen van de dienstregeling dient dan ook gevoerd te worden met de concessieverleners.

Om de effecten van de motie-Bikker c.s. niet teniet te doen, heeft het kabinet op 17 november jl. besloten om bij het doorzetten van de herijking van de vergoeding aan vervoerders voor het studentenreisproduct, de middelen die hiermee vrijvallen op de OCW-begroting via de lenW-begroting eenmalig aan te wenden voor het ov. Zie hiervoor ook het antwoord op een eerdere vraag van de D66-fractie over dit onderwerp en de brief die de Staatssecretaris van lenW op 17 november naar de Kamer heeft gestuurd.

Daarnaast heb ik vervoerders aangegeven dat ik bereid ben door te gaan met meten en opnieuw te herijken per 2025. Mochten studenten weer meer zijn gaan reizen, dan kan dat leiden tot aanpassing van de contractvergoeding en het normbedrag voor studenten.

De leden van de BBB-fractie vragen ook of het waar is dat de voorgestelde korting op de budgetten die ik uitkeer niet het gevolg is van een vrijwillige of verplichte bezuiniging op de begroting van OCW en dat de financiële middelen waar het hier om gaat dus gewoon beschikbaar zijn binnen de begroting van OCW.

De herijking is een gevolg van contractuele afspraken. Er is hierbij geen sprake van een beleidskeuze. In die zin is ook geen sprake van een vrijwillige of verplichte bezuiniging op de begroting van OCW.

Voor de volledigheid benoem ik dat hier geen sprake is van vrij beschikbaar budget. De herijking heeft geresulteerd in een meevaller. Conform begrotingsregels kan deze worden ingezet om met eventuele tegenvallers te salderen op de OCW-begroting, waarna het restant ofwel vrijvalt aan het generale beeld (als er geld over is) ofwel bespaard moet worden op de OCW-begroting (als er een tekort is).

Het kabinet heeft nu besloten de meevaller aan te wenden voor eenmalige compensatie aan het ov. Hierdoor is het mogelijk wel noodzakelijk om te bezuinigen wanneer er tegenvallers optreden. Voor de effecten op de begroting verwijs ik naar het antwoord op de eerdere vraag van de D66-fractie over dit onderwerp. In het voorjaar wordt bekend welke gevolgen er definitief zijn voor de OCW-begroting.

Bij de leden van de BBB-fractie zijn er signalen ontvangen dat, indien de voorgestelde korting op de budgetten doorgaat, de sector een vermindering van 13.000 dienstregelingsuren verwacht. Vindt de Minister het gezien de impact op de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in 2024 en daarna niet verstandiger om alsnog de huidige budgetten te bevriezen, gedegen onderzoek te doen, een juiste en representatieve referentiedatum te kiezen en pas op basis van die resultaten nieuwe besluiten te nemen, zo vragen zij.

Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoorden op de leden van de VVD-, CDA- en PvdA- en GroenLinks-fractie.

Tot slot willen de leden van de BBB-fractie stilstaan bij de regio's. Daarom vragen deze leden welke betekenis de Minister en zijn collega's hechten aan het rapport «Elke regio telt»⁶², terwijl regionale overheden en vervoerders geen compensatie krijgen voor deze korting op de budgetten. Zij vragen of ik de opvatting onderschrijf dat een student die via regionaal openbaar vervoer reist net zo belangrijk is als een student die via het hoofdrailnet reist.

Dat onderschrijf ik volledig.

⁶² Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Raad voor het Openbaar Bestuur, Raad voor Volksgezondheid & Samenleving, maart 2023, «Elke regio telt!», (https://www.elkeregiotelt.nl/binaries/elkeregiotelt/documenten/rapporten/2023/03/27/adviesrapport-rli-rob-rvs-elke-regio-telt/Advies_Elke+regio+telt_Rli_ROB_RVS.pdf).