

Vastgesteld d.d. PM

Binnen de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 11 februari 2025 inzake de Publieksversie Eindrapportage herijking studentenreisproduct 2023-2024 (Kamerstuk 23 645, nr. 835). Bij brief van PM heeft de minister deze beantwoord. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie
Bromet

Adjunct-griffier van de commissie
Huls

Inhoud

I Vragen en opmerkingen uit de fracties

- Inbreng van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie
- Inbreng van de leden van de VVD-fractie
- Inbreng van de leden van de NSC-fractie

II Reactie van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

I Vragen en opmerkingen uit de fracties

Inbreng van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de publieksversie van het extra herijkingsonderzoek 1 juli 2023 - 30 juni 2024 voor het studentenreisproduct. Deze leden maken zich grote zorgen over de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer (hierna: OV). Het Nederlandse OV is zo georganiseerd dat er *grosso modo* drie financieringsstromen zijn: inkomsten uit kaartverkoop, bijdragen van overheden en de contractvergoeding voor de studentenvoorziening. Nu er een forse korting van zo'n € 225 miljoen via die laatste financieringsstroom lijkt te komen, staat de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van het OV bijzonder onder druk. De gevolgen hiervan zullen volgens deze leden groot zijn, zeker ook omdat deze korting, opgeteld bij de korting van € 110 miljoen euro via de BDU¹-middelen, een nog hardere klap voor het OV als geheel zal betekenen. Deze leden vinden dit bijzonder zorgelijk. Hiermee is de voorgestelde herziening van de contractvergoeding niet slechts een technisch-financiële herijking tussen het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de vervoersbedrijven, maar een aanpassing van de financiering van het Nederlandse OV met potentieel grote gevolgen voor de bereikbaarheid van veel buurten, dorpen en steden. En met grote gevolgen voor de betaalbaarheid van het OV voor alle reizigers. Deelt de minister deze zorgen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie herinneren zich een eerdere discussie over de korting van ruim € 200 miljoen op de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening. Vervoerders en decentrale overheden betoogden destijds dat deze korting gebaseerd was op een niet-representatieve ijkperiode. Daarnaast vroegen deze leden aandacht voor de veronderstelling dat (bijvoorbeeld door de studentenhuysvestingscrisis en een toename in het aantal basisbeursaanvragen) er juist méér in plaats van minder vraag bestaat naar beschikbaar OV. Dat zou, naar het oordeel van deze leden, doen vermoeden dat het aantal gemaakte reizen per studentenreisproduct én het aantal reizende studenten toeneemt. Kan de minister hierop reflecteren?

¹ BDU: Brede doelluitkering vervoer en verkeer.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn, net zoals eerder bij het genoemde schriftelijk overleg, van mening dat er een *faire* contractvergoeding moet worden overeengekomen die recht doet aan beide contractpartijen én ervoor zorgt dat OV-gebruikers, waaronder de ruim 791.000 bezitters van een studentenreisproduct die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor ongeveer 583 miljoen transacties, kunnen rekenen op comfortabel en betrouwbaar vervoer met een breed landelijk bereik, als duurzaam alternatief voor automobilititeit. Deze leden zijn daarom blij dat het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en OV-contractpartijen een extra herijkingsonderzoek hebben laten uitvoeren. Toch neemt dit de eerdergenoemde grote zorgen voor de betaalbaarheid en beschikbaarheid van het OV bij deze leden niet weg. Hierover hebben zij nog een aantal specifieke vragen aan de minister. Allereerst vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie of de minister zich bewust is dat de blijvende daling van het aantal gereisde kilometers door studenten tot gevolg zal hebben dat voor studenten (en ook voor bijvoorbeeld werknemers) cruciale regionale of lokale OV-verbindingen afgeschaald zullen gaan worden, helemaal verdwijnen of dat de tarieven (fors) zullen worden verhoogd. Zo ja, vindt de minister dit goed uit te leggen?

Kan de minister ook concreet aangeven hoe hij zijn verantwoordelijkheid voor de contractvergoeding weegt ten aanzien van de zekerheid dat het afschalen van de voor het OV als geheel belangrijke financiële pijler het wegvallen van belangrijke verbindingen voor studenten tot gevolg zal hebben? Hoe duidt de minister de grote negatieve gevolgen hiervan voor huidige en toekomstige studenten en voor andere OV-reizigers die gebruik maken van deze lijnen? En hoe ziet de minister deze ontwikkelingen en zijn verantwoordelijkheid hierin in het licht van de nu al verminderde bereikbaarheid met het OV voor studenten?² Deelt de minister het uitgangspunt dat de studiekeuze niet beperkt zou mogen worden door gebrekkige bereikbaarheid per OV? Zo nee, waarom niet? Kan de minister met cijfers aangeven hoe de verslechterde bereikbaarheid per OV eindexamenleerlingen beïnvloeden in hun studiekeuze? Als de minister hierover geen expliciete data heeft, is hij dan bereid om hier onderzoek naar te (laten) doen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat het kabinet zou moeten voorkomen dat studenten en andere OV-reizigers er nog verder op achteruitgaan. Kan de minister aangeven op welke wijze hij met zijn collega's binnen het kabinet zich hier hard voor maakt? In dit kader ontvangen deze leden graag een precies overzicht van te verwachte gevolgen van de nu voorliggende korting op de contractvergoeding voor het studentenreisproduct. Graag ontvangen zij dit zoveel mogelijk uitgesplitst naar soort OV-vervoerder en regio.

Tot slot vernemen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag hoe het kabinet, dus niet alleen de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de bredere financiële gevolgen en operationele impact van de voorgenomen korting op de ontwikkelingen van het OV-netwerk als geheel gaat opvangen. Is het kabinet bereid om in overleg met OV-NL en andere betrokken partijen, zoals reizigersorganisatie Rover en studentenorganisaties, te zoeken naar hoe de continuïteit van cruciale OV-verbindingen voor studenten en de andere reizigers die van deze verbindingen gebruik maken kunnen worden gewaarborgd? Zo nee, waarom niet?

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie danken de minister voor onderhavige stukken en hebben op dit moment geen verdere vragen.

Inbreng van de leden van de NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de publieksversie van de eindrapportage herijking studentenreisproduct 2023-2024 en hebben daarover de volgende vragen.

² Bastiaanssen, J. & M. Breedijk (2024). Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat 16 procent van alle jongeren geen enkele vbo/vmbo-locatie kan bereiken binnen 30 minuten reistijd. Dan gaat het om ruim 201.100 scholieren. Het aandeel studenten dat geen enkele hogeronderwijslocatie binnen 45 minuten reistijd kan bereiken, is gestegen tot 29 procent: ruim 303.500 studenten.

De leden van de NSC-fractie erkennen dat het in de rede ligt dat het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap geen financiering geeft voor niet-gereisde kilometers. Dat laat onverlet dat een bijstelling van de uitgaven in breder maatschappelijk opzicht significante effecten kan hebben, bijvoorbeeld op de toegankelijkheid van het OV als geheel. Kan de minister een inschatting geven van het effect dat de voorgenomen herijking heeft op het voortbestaan van kwetsbare regionale of lokale verbindingen en de tarieven?

Wat de leden van de NSC-fractie betreft moet de continuïteit van bestaande cruciale OV-verbindingen, waar ook studenten van afhankelijk zijn, idealiter zo veel mogelijk worden gewaarborgd. Is de minister bereid om met betrokken partijen te zoeken naar mogelijkheden om eventuele negatieve effecten van de herijking alsnog tot een minimum te beperken?

II Reactie van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Ik dank de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA en NSC voor de vragen naar aanleiding van de Kamerbrief inzake de eindrapportage van het extra herijkingsonderzoek 2023-2024 voor het studentenreisproduct. In het navolgende beantwoord ik de vragen per fractie, in de volgorde waarin de vragen zijn gesteld.

Inbreng van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de publieksversie van het extra herijkingsonderzoek 1 juli 2023 - 30 juni 2024 voor het studentenreisproduct. Deze leden maken zich grote zorgen over de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer (hierna: OV). Het Nederlandse OV is zo georganiseerd dat er grosso modo drie financieringsstromen zijn: inkomsten uit kaartverkoop, bijdragen van overheden en de contractvergoeding voor de studentenvoorziening. Nu er een forse korting van zo'n € 225 miljoen via die laatste financieringsstroom lijkt te komen, staat de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van het OV bijzonder onder druk. De gevolgen hiervan zullen volgens deze leden groot zijn, zeker ook omdat deze korting, opgeteld bij de korting van € 110 miljoen euro via de BDU³-middelen, een nog hardere klap voor het OV als geheel zal betekenen. Deze leden vinden dit bijzonder zorgelijk. Hiermee is de voorgestelde herziening van de contractvergoeding niet slechts een technisch-financiële herijking tussen het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de vervoersbedrijven, maar een aanpassing van de financiering van het Nederlandse OV met potentieel grote gevolgen voor de bereikbaarheid van veel buurten, dorpen en steden. En met grote gevolgen voor de betaalbaarheid van het OV voor alle reizigers. Deelt de minister deze zorgen? Zo nee, waarom niet?

Het onderliggende herijkingsonderzoek concludeert dat het reisgedrag van studenten in de periode 1 juli 2023 tot en met 30 juni 2024 grotendeels hetzelfde is gebleven ten opzichte van het vorige herijkingsonderzoek. Het verwachte effect van de meest recente herijking op de vergoeding aan de vervoerders is een verlaging van minder dan € 1 miljoen op een totaalomvang van het contract van meer dan € 1 miljard. Hiermee concludeer ik dat het vorige herijkingsonderzoek (over de periode 1 juli 2022 tot en met 30 juni 2023), die leidde tot een lagere bijstelling van ruim € 200 miljoen euro jaarlijks op de contractvergoeding, representatief is geweest voor het huidige gebruik van het studentenreisproduct.

Ik constateer, zoals gesteld door de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie, dat er als gevolg van de herijking minder middelen van de onderwijsbegroting naar het openbaar vervoer gaan. Als minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) hecht ik waarde aan het feit dat de student gebruik kan maken van een studentenreisproduct, waarmee de student diens onderwijsinstelling kan bereiken voor een eerlijke prijs. Studenten ontvangen immers het studentenreisproduct in de vorm van een prestatiebeurs, waardoor dit in eerste instantie een lening is. Deze lening dient te worden terugbetaald als de student geen diploma weet te behalen binnen de gestelde termijn en eisen. Als we het studentenreisproduct niet herijken terwijl het gebruik daalt, betaalt een student een hogere prijs voor het studentenreisproduct dan past bij dat gebruik. Dat zou voor sommige studenten ook leiden tot een hogere studieschuld. De resultaten van de herijkingsonderzoeken worden conform

³ BDU: Brede doeluitkering vervoer en verkeer.

het contract tussen (verenigingen van) ov-bedrijven en het ministerie van OCW verwerkt, waardoor de student nooit te veel of te weinig wordt toegerekend.

In (ambtelijke) gesprekken die het ministerie van OCW interdepartementaal en met de (verenigingen van) ov-bedrijven heeft, zal naast het financiële aspect uiteraard ook aandacht blijven voor het belang van de bereikbaarheid van het onderwijs. Echter, het ministerie van OCW heeft geen instrumenten om bepaalde lijnen of dienstregelingen te verplichten of te garanderen. De decentrale overheden gaan als concessieverlener over de totale bereikbaarheid in hun gebied en binnen hun openbaarvervoersconcessies. Datzelfde geldt voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) waar het de Hoofdrailnetconcessie betreft.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie herinneren zich een eerdere discussie over de korting van ruim € 200 miljoen op de contractvergoeding voor de studentenreisvoorziening. Vervoerders en decentrale overheden betoogden destijds dat deze korting gebaseerd was op een niet-representatieve ijkperiode. Daarnaast vroegen deze leden aandacht voor de veronderstelling dat (bijvoorbeeld door de studentenhuysvestingscrisis en een toename in het aantal basisbeursaanvragen) er juist méér in plaats van minder vraag bestaat naar beschikbaar OV. Dat zou, naar het oordeel van deze leden, doen vermoeden dat het aantal gemaakte reizen per studentenreisproduct én het aantal reizende studenten toeneemt. Kan de minister hierop reflecteren?

Zoals eerder gemeld heeft er een herijkingsonderzoek plaatsgevonden van 1 juli 2022 tot en met 30 juni 2023. Hieruit kwam een verlaging voort van ruim € 200 miljoen euro structureel op de contractvergoeding van het studentenreisproduct. De oorzaak hiervan was een substantieel veranderd reisgedrag van studenten ten opzichte van 2018 en 2019. Zij reisden minder dan in de periode daarvoor. Omdat vervoerders en decentrale overheden destijds twijfels hadden over de representativiteit van het onderzoek, en vanwege de grote impact op de sector, is destijds bij hoge uitzondering besloten om nogmaals een herijkingsonderzoek uit te voeren, over de periode 1 juli 2023 tot en met 30 juni 2024. Daarmee werd afgeweken van de contractueel afgesproken driejaarlijkse herhaling van de herijking. Op die manier kon geverifieerd worden of er inderdaad minder gereisd werd of dat de daling in het aantal gereisde kilometers een tijdelijk effect betrof. De resultaten hiervan zijn naar uw Kamer gestuurd. De resultaten van het nieuwe herijkingsonderzoek komen vrijwel volledig overeen met het herijkingsonderzoek van een jaar eerder. Het reisgedrag van studenten is grotendeels hetzelfde gebleven. Hiermee blijkt het herijkingsonderzoek van juli 2022-juni 2023 representatief te zijn voor in ieder geval de periode juli 2023-juni 2024.

De leden geven aan dat ze veronderstellen dat er juist meer in plaats van minder vraag bestaat naar beschikbaar ov, en dat zowel het aantal gemaakte reizen per studentenreisproduct als het aantal reizende studenten toeneemt. In het herijkingsonderzoek wordt specifiek gekeken naar het aantal gemiddelde gereisde kilometers per student. Dit wordt gebaseerd op basis van alle in- en uitcheckdata van studenten met een studentenreisproduct op de ov-chipkaart. Daaruit blijkt dat de veronderstelling van de leden van GroenLinks-PvdA in ieder geval voor de jaren juli 2022-juni 2023 en juli 2023-juni 2024 niet terecht is. In het openbaar vervoer als geheel valt te zien dat reizigers minder reizen dan voor Covid-19.

Het aantal reizende studenten met een studentenreisproduct neemt ook al enkele jaren af. Zoals in onderstaande tabel te zien is, lag de piek in 2021 op circa 846.000 studenten met een studentenreisproduct. In 2024 zijn er ongeveer 790.000 studenten met een studentenreisproduct. Dit wordt veroorzaakt door meerdere factoren. De belangrijkste factor is de daling van het aantal studenten in het algemeen. Daarnaast speelt ook mee dat studenten in het kader van Covid-19 langer recht hadden op het studentenreisproduct rondom de periode 2021 en 2022.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal gebruikers studentenreisproduct	792.104	817.573	846.243	841.525	794.314	789.513
Beroepsopleidende leerweg, mbo (minderjarig)	111.281	112.599	109.042	104.827	102.644	104.158
Beroepsopleidende	216.548	218.779	219.977	209.045	192.237	181.297

leerweg, mbo (meerderjarig)						
Hbo en wo	464.275	486.195	517.224	527.653	499.433	504.058

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn, net zoals eerder bij het genoemde schriftelijk overleg, van mening dat er een faire contractvergoeding moet worden overeengekomen die recht doet aan beide contractpartijen én ervoor zorgt dat OV-gebruikers, waaronder de ruim 791.000 bezitters van een studentenreisproduct die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor ongeveer 583 miljoen transacties, kunnen rekenen op comfortabel en betrouwbaar vervoer met een breed landelijk bereik, als duurzaam alternatief voor automobilititeit. Deze leden zijn daarom blij dat het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en OV-contractpartijen een extra herijkingsonderzoek hebben laten uitvoeren. Toch neemt dit de eerdergenoemde grote zorgen voor de betaalbaarheid en beschikbaarheid van het OV bij deze leden niet weg. Hierover hebben zij nog een aantal specifieke vragen aan de minister. Allereerst vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie of de minister zich bewust is dat de blijvende daling van het aantal gereisde kilometers door studenten tot gevolg zal hebben dat voor studenten (en ook voor bijvoorbeeld werknemers) cruciale regionale of lokale OV-verbindingen afgeschaald zullen gaan worden, helemaal verdwijnen of dat de tarieven (fors) zullen worden verhoogd. Zo ja, vindt de minister dit goed uit te leggen?

Kan de minister ook concreet aangeven hoe hij zijn verantwoordelijkheid voor de contractvergoeding weegt ten aanzien van de zekerheid dat het afschalen van de voor het OV als geheel belangrijke financiële pijler het wegvallen van belangrijke verbindingen voor studenten tot gevolg zal hebben? Hoe duidt de minister de grote negatieve gevolgen hiervan voor huidige en toekomstige studenten en voor andere OV-reizigers die gebruik maken van deze lijnen? En hoe ziet de minister deze ontwikkelingen en zijn verantwoordelijkheid hierin in het licht van de nu al verminderde bereikbaarheid met het OV voor studenten?⁴ Deelt de minister het uitgangspunt dat de studiekeuze niet beperkt zou mogen worden door gebrekkige bereikbaarheid per OV? Zo nee, waarom niet? Kan de minister met cijfers aangeven hoe de verslechterde bereikbaarheid per OV eindexamenleerlingen beïnvloeden in hun studiekeuze? Als de minister hierover geen expliciete data heeft, is hij dan bereid om hier onderzoek naar te (laten) doen? Zo nee, waarom niet?

De staatssecretaris van IenW heeft op 1 april jl. een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de financiële situatie in het openbaar vervoer, waarbij ook de herijkte vergoeding vanuit OCW aan vervoerders voor het studentenreisproduct in de Kamerbrief aan bod komt.⁵ In mijn positie als verantwoordelijk minister voor het studentenreisproduct zie ik mijn rol vooral als grote klant van het openbaar vervoer. Het studentenreisproduct wordt ingekocht via contractuele afspraken. Ik ben niet in de positie om uitspraken te doen over de gevolgen van een herijking op de beschikbaarheid van en de betaalbaarheid in het openbaar vervoer. Ik ben hier ook niet toe in staat, omdat ik geen zicht heb op de concrete gevolgen voor het ov-aanbod en de tarieven van de vervoerders.

Verder geldt dat ik zeer hecht aan de bereikbaarheid van het onderwijs, zodat studenten en medewerkers hun onderwijsinstelling en stageadres kunnen bereiken. Met de verschillende onderdelen van studiefinanciering wil ik vanuit mijn positie de financiële toegankelijkheid van het onderwijs waarborgen. Dat geldt ook voor de reiskosten die studenten moeten maken om bij hun onderwijsinstelling of stageadres te komen. Het studentenreisproduct dekt daarbij veel reiskosten af die studenten moeten maken om van en naar de onderwijsinstelling of stageadres te komen. Wanneer het openbaar vervoer niet voldoet voor studenten, biedt DUO een aantal extra vergoedingen. Zo is er een regeling voor studenten die niet op tijd op de onderwijsinstelling of stageadres kunnen komen met het studentenreisproduct. Deze studenten kunnen bij DUO onder voorwaarden een bedrag van € 109,04 (prijspeil 2025) aanvragen naast het studentenreisproduct aan extra prestatiebeurs. Daarnaast is er een regeling bij DUO voor studenten voor de kosten van

⁴ Bastiaanssen, J. & M. Breedijk (2024). Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat 16 procent van alle jongeren geen enkele vbo/vmbo-locatie kan bereiken binnen 30 minuten reistijd. Dan gaat het om ruim 201.100 scholieren. Het aandeel studenten dat geen enkele hogeronderwijslocatie binnen 45 minuten reistijd kan bereiken, is gestegen tot 29 procent: ruim 303.500 studenten.

⁵ Kamerstukken 2024/25, 23645, nr. 837.

veerponten. Studenten afkomstig van de Waddeneilanden die van en naar de Waddeneilanden moeten reizen voor hun opleiding, kunnen een vergoeding voor bootvervoer aanvragen bij hun gemeente (bekostigd via het gemeentefonds).

Omdat er wat mij betreft een dekkend pakket aan voorzieningen is om het van en naar een onderwijsinstelling en stageadres te komen mogelijk te maken, acht ik het niet nodig om onderzoek uit te voeren naar studiekeuze en bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Daarnaast is bij de bereikbaarheid via het ov-netwerk als geheel ook de *Verkenning Publieke Mobiliteit* relevant. Binnen de *Verkenning Publieke Mobiliteit*, die wordt uitgevoerd in opdracht van het ministerie van IenW, wordt door een aantal ministeries (IenW, OCW, VWS, BZK en FIN) gekeken hoe het publiek vervoer, dat wil zeggen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, in de toekomst (het beste) georganiseerd kan worden met dezelfde middelen. Hierbij wordt ook gekeken naar de doelgroep studenten met het studentenreisproduct binnen dat bredere openbaar vervoers- en doelgroepenvervoersysteem.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat het kabinet zou moeten voorkomen dat studenten en andere OV-reizigers er nog verder op achteruitgaan. Kan de minister aangeven op welke wijze hij met zijn collega's binnen het kabinet zich hier hard voor maakt? In dit kader ontvangen deze leden graag een precies overzicht van te verwachte gevolgen van de nu voorliggende korting op de contractvergoeding voor het studentenreisproduct. Graag ontvangen zij dit zoveel mogelijk uitgesplitst naar soort OV-vervoerder en regio.

Dit kabinet zet zich in voor een toekomstbestendig, beschikbaar, betrouwbaar, veilig, betaalbaar, en toegankelijk openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor mensen in een rolstoel of met een visuele beperking.⁶

Zoals eerder genoemd, heeft de staatssecretaris van IenW op 1 april jl. een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de financiële situatie in het openbaar vervoer, waarbij ook de herijkte vergoeding vanuit OCW aan vervoerders voor het studentenreisproduct in de Kamerbrief aan bod komt.⁷ In een bijlage bij de brief hebben vervoerders en decentrale overheden zelfstandig de impact ingeschat van de in hun ogen totale afname van de vergoeding voor het studentenreisproduct als gevolg van herijkingen en verminderde studentenaantallen.⁸

Los hiervan geldt dat ik, zoals ik schreef in antwoord op eerdere vragen van de GroenLinks-PvdA fractie, vanuit mijn positie als verantwoordelijk minister voor het studentenreisproduct niet in de positie ben om uitspraken te doen over de gevolgen van een herijking op de beschikbaarheid van en de betaalbaarheid in het openbaar vervoer.

Tot slot vernemen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag hoe het kabinet, dus niet alleen de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de bredere financiële gevolgen en operationele impact van de voorgenomen korting op de ontwikkelingen van het OV-netwerk als geheel gaat opvangen. Is het kabinet bereid om in overleg met OV-NL en andere betrokken partijen, zoals reizigersorganisatie Rover en studentenorganisaties, te zoeken naar hoe de continuïteit van cruciale OV-verbindingen voor studenten en de andere reizigers die van deze verbindingen gebruik maken kunnen worden gewaarborgd? Zo nee, waarom niet?

Het kabinet is bereid met de ov-sector over de ontwikkelingen van het ov-netwerk als geheel te spreken. Deze gesprekken voert de staatssecretaris van IenW namens het kabinet in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Dit is een overleg dat de staatssecretaris van IenW heeft met de opdrachtgevende ov-autoriteiten (provincies en vervoerregio's) en vervoerders, die eveneens vertegenwoordigd worden door OV-NL. Het NOVB heeft als doel om in goed overleg tot besluiten te komen die het gezamenlijke belang van de ov-reiziger (inclusief de studenten), de vervoerders en de concessieverleners (overheden) dienen. In het NOVB wordt voortdurend gekeken wat de effecten van de verschillende financiële maatregelen zijn op het openbaar vervoer. De staatssecretaris van

⁶ Regeerprogramma (2024). [Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet](#), p 43.

⁷ Kamerstukken 2024/25, 23645, p. 837.

⁸ Bijlage bij Kamerstukken 2024/25, 23.647. Factsheet gevolgen afname exploitatiemiddelen.

IenW heeft in het NOVB ook aangegeven hierover zorgen te hebben en die te bespreken in het kabinet.

Daarnaast is het bij het functioneren van het ov-netwerk als geheel goed om de *Verkenning Publieke Mobiliteit* te noemen. Binnen de *Verkenning Publieke Mobiliteit*, die wordt uitgevoerd in opdracht van het ministerie van IenW, wordt door een aantal ministeries (IenW, OCW, VWS, BZK en FIN) gekeken hoe in de toekomst het publiek vervoer, dat wil zeggen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, (het beste) georganiseerd kan worden met dezelfde middelen. Hierbij wordt ook gekeken naar de doelgroep studenten met het studentenreisproduct binnen dat bredere openbaar vervoers- en doelgroepenvervoersysteem.

Inbreng van de leden van de NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie erkennen dat het in de rede ligt dat het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap geen financiering geeft voor niet-gereisde kilometers. Dat laat onverlet dat een bijstelling van de uitgaven in breder maatschappelijk opzicht significante effecten kan hebben, bijvoorbeeld op de toegankelijkheid van het OV als geheel. Kan de minister een inschatting geven van het effect dat de voorgenomen herijking heeft op het voortbestaan van kwetsbare regionale of lokale verbindingen en de tarieven?

Zoals ik eerder aangaf, heeft de staatssecretaris van IenW op 1 april jl. een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de financiële situatie in het openbaar vervoer, waarbij ook de herijkte vergoeding vanuit OCW aan vervoerders voor het studentenreisproduct in de Kamerbrief aan bod komt.⁹ In een bijlage bij de brief hebben vervoerders en decentrale overheden zelfstandig de impact ingeschat van de in hun ogen totale afname van de vergoeding voor het studentenreisproduct als gevolg van herijkingen en verminderde studentenaantallen.¹⁰

Wat de leden van de NSC-fractie betreft moet de continuïteit van bestaande cruciale OV-verbindingen, waar ook studenten van afhankelijk zijn, idealiter zo veel mogelijk worden gewaarborgd. Is de minister bereid om met betrokken partijen te zoeken naar mogelijkheden om eventuele negatieve effecten van de herijking alsnog tot een minimum te beperken?

Goede ov-verbindingen zijn van groot belang om de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen voor studenten te waarborgen. Waar nodig wordt dit punt benadrukt in gesprekken met het ministerie van IenW en in gesprekken tussen de vervoerders en OCW, bijvoorbeeld in het overleg over de uitvoering van het studentenreisproductcontract. In dit laatste overleg kan tussen de contractpartijen ook worden gesproken over aanpassingen aan het contract, indien dit gewenst wordt door één van de contractpartijen. Daarbij vind ik het mijn taak om de belangen van studenten goed mee te wegen. Het gaat hierbij niet enkel om de bereikbaarheid van scholen en universiteiten, maar ook om de financiële impact op de student die ik eerder heb benoemd.

Ook heeft de staatssecretaris van IenW een oproep gedaan in het NOVB om te komen met concrete suggesties om onder meer studenten weer in het ov te krijgen. Hoe de verschillende abonnementen binnen het studentenreisproduct eruit zien, is onderdeel van het contract tussen de ov-bedrijven en het ministerie van OCW. Het is dan ook het meest passend dat, wanneer vervoerders een eventueel voorstel hebben om het contract aan te passen, zij dit in het eerdergenoemde overleg tussen de contractpartijen inbrengen. Daarbij vind ik het net als de staatssecretaris van IenW verstandig als vervoerders de uitvoerbaarheid, maakbaarheid en bijdrage aan de beoogde doelen van de voorstellen agenderen in het NOVB. Zo kunnen alle betrokken openbaarvervoerpartijen, inclusief de concessieverleners, reflecteren op de voorstellen van vervoerders.

⁹ Kamerstukken 2024/25, 23645, nr. 837.

¹⁰ Bijlage bij Kamerstukken 2024/25, 23.647. Factsheet gevolgen afname exploitatiemiddelen.

