

Aan de heer Ch.A. Jansen, staatssecretaris van IenW
Postbus 20901
2500 GX 's-GRAVENHAGE

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		11811/2024	5 november 2024
onderwerp			
Contract Studenten Reis Product en implicaties OV-voorzieningenniveau/tarief			

Geachte heer Jansen,

Dagelijks reizen honderdduizenden MBO-, HBO- en WO-studenten met het OV. Hierbij maken zij gebruik van het Studenten Reis Product (SRP). Dit SRP berust op een langjarig contract tussen OC&W en de OV-bedrijven, waardoor studenten hetzij door de week hetzij in het weekend vrij kunnen reizen. Het SRP is voor individuele studenten en ook voor de (bereikbaarheid van) onderwijsinstellingen zeer waardevol. Met het SRP-contract is jaarlijks in totaal ruim één miljard euro gemoeid. Deze inkomsten vormen voor de OV-sector een wezenlijk onderdeel van de bekostiging van het Nederlandse OV-stelsel als geheel (20-25% van de totale OV-omzet, naast reizigersbijdragen en subsidies).

Vanaf de jaren '90 zorgde het SRP-contract voor een goed voorspelbare inkomstenstroom voor de OV-sector, die ook meegroeide met de ontwikkeling van de studentenaantallen. Daarvan ging een stabiliserende werking uit op het voorzieningenniveau als geheel. Echter sinds 2020, en de dynamiek die vanuit de corona-periode is ontstaan, heeft het SRP-contract helaas juist een destabiliserende werking, met hierdoor een voortdurende dreiging van grote verschralingen van het voorzieningenniveau in heel Nederland. Dit hangt samen met enkele contract-kenmerken die bij een goed voorspelbare reizigersmarkt goed werken, maar bij een onvoorspelbare reizigersmarkt juist niet. Slechts met noodgrepen (bevrozing, motie Krul) is de afgelopen jaren toch de noodzakelijke financiële stabiliteit gerealiseerd. Maar voor de jaren vanaf 2025 is er nog geen oplossing voor het feit dat de OV-sector ruim €200 miljoen minder inkomsten tegemoet kan zien ten gevolge van de herijkingsmetingen 2022/2023 en 2023/2024, waarvan plm. 110 miljoen decentraal neer zal slaan. Zonder oplossing verschaalt het decentraal OV-voorzieningenniveau - waar wij als provincies en regio's verantwoordelijk voor zijn - de komende jaren onherroepelijk verder en/of worden wij tot forse tariefstijgingen gedwongen.

Over de dreigende financiële situatie in 2025 en de zeer gewenste structurele bijstellingen van het SRP-contract verzoeken wij u, samen met de minister van OC&W, dringend om nog in 2024 een bestuurlijk gesprek met onze DOVA-delegatie NOVb aan te gaan.

Wij stellen voor daarbij ook bestuurlijke vertegenwoordigers vanuit de OV-bedrijven uit te nodigen. Zij zijn immers contractpartij en daarmee een belangrijke gesprekspartner in dit geheel.

Concreet vragen wij u de volgende punten met ons te bespreken:

1. Herijkingsmeting 2023/2024 en consequenties OV-voorzieningenniveau/tarief

Het SRP-contract kent periodieke herijkingsmetingen. De herijkingsmeting 2023/2024 lijkt er samen met het niet doorzetten van de motie Krul cs. in te resulteren dat er ingaande 1 januari 2025 voor in elk geval de komende 3 jaar ruim €200 miljoen minder voor de sector beschikbaar komt, waarvan plm. €110 miljoen voor het decentraal OV. Dit komt overeen met de kosten van ongeveer 800.000 zogeheten Dienst-Regelings-Uren, op een huidig landelijk totaal van ruim 15.000.000. Ofwel landelijk gemiddeld een verschraling van plm 6%, met uitschieters richting 15-20% in en rond de studentensteden en in meer landelijke gebieden. Of forse tariefverhogingen voor alle reizigers. Het doel van de zogenoemde Bikkermiddelen (betaalbaar OV en geen verdere verschraling van het OV) raakt daarmee uit beeld, evenals de OV-ambities in uw regeerprogramma.

Wij verzoeken u met het oog op uw regeerprogramma om alsnog voor compensaties te zorgen, zodat wij verdere verschralingen in het OV-voorzieningenniveau en/of forse tariefstijgingen vanaf 2025 kunnen vermijden.

2. De systematiek van effectueren van herijkingsmetingen

Het huidige SRP-contract bepaalt dat

- Indien de uitkomst van een herijkingsmeting voor een onderdeel van het SRP-contract minder dan 5% afwijkt van het basiskilometrage, deze niet wordt doorgevoerd. Maar als hij meer dan 5% afwijkt, wordt deze wel volledig doorgevoerd. Deze bepaling werkt in een dynamische reizigersmarkt (zoals bv na corona) destabiliserend: kleine risico's worden afgedekt, grote risico's juist niet. Wenselijk is exact het omgekeerde.
- De herijkingsmeting die eind november 2024 wordt opgeleverd, wordt geeffectueerd per 1 januari 2025. Deze termijn is veel te kort om effectief mee om te kunnen gaan. Nieuwe dienstregelingen vragen immers gauw een jaar voorbereiding.

Gegeven het bovenstaande verzoeken wij u de herijkingsbepalingen uit het SRP-contract aan te passen zodat

- a. juist grote risico's voor de sector worden afgedekt en***
- b. de sector voldoende tijd krijgt zich op aanpassingen in contractbijdragen in te stellen.***

3. De werking van het weekproduct op spitsdrukke in het OV

In uw regeerprogramma zoekt u slimme maatregelen om spitsdrukke in het OV te verminderen. In dit kader het volgende. In de huidige contractsystematiek SRP kan een student kiezen uit een weekproduct (93% van de studenten) of een weekendproduct (7% van de studenten). Het weekproduct geeft ongeclausuleerd toegang tot spitsreizen. Als minder studenten voor het weekproduct zouden kiezen ontlast dit de spits. Wij stellen voor dit niet te doen door het weekproduct onaantrekkelijker te maken, maar door het weekendproduct juist aantrekkelijker te maken.

Wij geven u - gezien ook uw regeerprogramma - in overweging het huidige weekendproduct om te zetten in een dal-weekend-product dat studenten dagelijks vanaf 9.00 uur en in het weekend vrij reizen biedt - waarbij contractvergoedingen aan de OV-bedrijven uiteraard aanpassing behoeven.

4. De scope van het SRP-contract

Het huidige SRP-contract ziet alleen op OV dat onderdeel vormt van een concessie op grond van de Wp2000 en betreft alleen het OV-tarief voor studenten. In de loop van de jaren zijn enkele nadelen van deze keuzen in beeld gekomen met name:

- Soms is het vanwege drukke in het OV wenselijk dat studenten kiezen voor deelfietsen in plaats van OV. Anders dan het OV zijn deze dan echter niet gratis, omdat het SRP-contract hier niet in voorziet
- Soms bestaat het aanbod van OV in een regio uit een doordacht samenstel van deels bussen en treinen, maar deels ook vormen van flexvervoer buiten de concessie om. Het SRP-contract voorziet echter niet in gebruik van dergelijke flexsystemen. Wel biedt OC&W studenten voor dit soort situaties aanvullende reiskostenvergoedingen aan.

- Studenten en onderwijsinstellingen hebben niets aan een vrij reizen met het OV als het voorzieningenniveau dat aangeboden wordt niet bij de behoefte aansluit. Het SPR zelf regelt dit niet, dat vraagt een goede wijze van afstemming op regionaal niveau. Uiteraard zijn wij hiertoe bereid (voor zover dit nog niet bevredigend georganiseerd is).

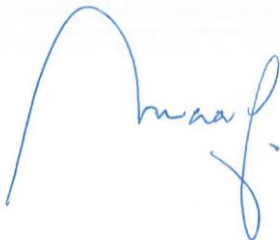
Wij verzoeken u om in 2025 samen met alle relevante stakeholders nader te verkennen of we vanuit een gedeeld beeld inzake de gewenste scope van het Studenten Reis Product kunnen komen tot kaderafspraken hieromtrent, om binnen het landelijk SRP-contract ruimte te bieden om bovengenoemde nadelen met regionaal maatwerk op te lossen.

Tenslotte. Er is ons veel aan gelegen om reizigers (inclusief studerenden) te faciliteren met goed OV en/of andere vormen van Publieke Mobiliteit. Dit kan echter alleen met voldoende middelen en passende SRP-contractbepalingen. Indien ons beschikbare OV-budget door de werking van het huidige SRP-contract vanaf 2025 structureel met ruim €110 miljoen afneemt, zullen verschralingen dan wel tariefverhogingen (ook of misschien wel juist voor studerenden) de komende jaren onherroepelijk het gevolg zijn. We kunnen en moeten daarom nu oplossingen vinden voor de situatie vanaf 2025, en tot passende aanpassingen van het SRP-contract komen. Voor studenten, voor een goede onderwijsbereikbaarheid en voor het OV als geheel - met als achterliggende maatschappelijke belangen bijvoorbeeld naast onderwijsbereikbaarheid ook bestaanszekerheid en individuele ontplooiing, wonen en verstedelijking en de klimaatagenda. Wij zien uw uitnodiging zeer graag tegemoet!

Een identieke brief (kenmerk 11812/2024) versturen wij naar de heer Bruins, minister van OC&W.

Hoogachtend

Harry van der Maas



Voorzitter van de IPO Bestuurlijke Advies Commissie Bereikbaarheid en Infrastructuur
Gedeputeerde Zeeland

Mede namens

André van Schie (gedeputeerde Utrecht)
Frederik Zevenbergen (gedeputeerde Zuid-Holland)
Henk Jumelet (gedeputeerde Drenthe)
Jan de Reus (gedeputeerde Flevoland)
Jasper Kuntzelaers (gedeputeerde Limburg)
Jeroen Olthof (gedeputeerde Noord-Holland)
Johan Hamster (gedeputeerde Groningen, voorzitter OV-bureau Groningen Drenthe)
Klaas Ruitenbergh (gedeputeerde Gelderland)
Martijn Dadema (gedeputeerde Overijssel)
Matthijs de Vries (gedeputeerde Fryslân)
Stijn Smeulders (gedeputeerde Noord-Brabant)
Jeffrey Keus (bestuurder Metropoolregio Rotterdam Den Haag)
Melanie van der Horst (voorzitter Vervoerregio Amsterdam)