



Schriftelijke Statenvragen van de Statenfracties van GroenLinks en PvdA over 'Bezuinigingsplannen OV en de effecten op Flevoland', ingediend op 8 mei 2025, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 20 mei 2025 (3399040).

Inleiding

Recent is bekend geworden dat er forse bezuinigingen komen op het openbaar vervoer, en dat deze gevolgen hebben voor [elke provincie](#). Deze ontwikkeling baart zorgen, niet alleen vanwege de mogelijke gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid, maar ook omdat het raakt aan bredere provinciale ambities op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit.

GroenLinksPvdA heeft hierover de volgende vragen aan het college:

Antwoorden

1. Op welk moment is het college op de hoogte gesteld van de voorgenomen bezuinigingen op het openbaar vervoer?

Antwoord:

Zoals genoemd in een eerdere [Statenmededeling](#) uit 2023, is in 2023 duidelijk geworden dat de bijdrage vanuit het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) voor het studentenreisproduct (SRP) wordt herijkt. Daarop is in oktober 2023 de motie Krul aangenomen om de negatieve gevolgen voor 2024 eenmalig te compenseren.

De genoemde bezuinigingen bestaan uit twee onderdelen:

- 1) Een lagere vergoeding voor het studentenreisproduct op basis van het contract tussen het ministerie van OCW enerzijds en de vervoerders anderzijds. Deze lagere vergoeding (–€ 225 miljoen per jaar) is in 2023 vastgesteld en voor het eerst in 2024 geëffectueerd. Vanuit de Motie Krul heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2024 de verlaging eenmalig gecompenseerd en is er een nieuwe meting voor het gebruik van het product gehouden. Ook die meting bevestigde het lagere gebruik. Vanaf 1 januari 2025 is de verlaging van de vergoeding doorgevoerd richting de vervoerders.
De vergoeding voor het SRP valt onder de reizigersopbrengsten. Het ministerie van OCW heeft een contract met de vervoersbedrijven en niet met de vervoersautoriteiten. Over de hoogte van de bijdrage uit het SRP worden we door de vervoerder geïnformeerd.
 - 2) Een efficiëntiekorting van 10% (ter grootte van € 110 miljoen per jaar) doordat de Specifieke Uitkering (SPUK) aan de stadsregio's omgezet wordt naar een lagere reguliere vergoeding via het gemeentefonds. Deze bezuiniging raakt de provincies niet direct, maar is voor de stadsregio's desastreus.
2. Hoe beoordeelt het college de door Rover gepresenteerde scenario's waarin alternatieve manieren van bezuinigen worden [voorgesteld](#)?

Antwoord:

De door Rover genoemde bezuiniging van € 2 miljoen heeft betrekking op de totale bezuiniging van de provincie Flevoland (concessie IJssel-Vecht) en de gemeente Almere (concessie Almere) tezamen. Voor provincie Flevoland is de verwachte verlaging van de bijdrage uit het SRP circa € 800.000. De verlaging van de bijdrage uit het SRP voor de gemeente Almere valt buiten de verantwoording van de provincie Flevoland en heeft derhalve geen invloed op het voorzieningenniveau in de concessie IJssel-Vecht. De verwachte bezuiniging betekent circa 5% minder aanbod. In hoeverre de door Rover voorgestelde scenario's hieraan voldoen is nog niet nader onderzocht. Geen bussen op zaterdag en/of zondag betekent in de concessie IJssel-Vecht circa 8,5% respectievelijk 6,5% minder aanbod ten opzichte van het huidige totale aanbod.

3. Wat zijn de verwachte gevolgen van deze bezuinigingen voor het huidige OV-aanbod in Flevoland, uitgesplitst naar stad, dorpen en landelijke gebieden?

Antwoord:

Vanuit de motie Bikker ontvangt de provincie Flevoland vanaf 2024 structureel een extra bijdrage van circa € 1,52 miljoen voor het openbaar vervoer. Hiervan is circa € 690.000 bestemd voor de vervoerder voor compensatie van de niet doorgevoerde prijsstijging van 11,72% van de reizigerstarieven in 2024.

Het restantbedrag (circa € 830.000) is bestemd voor de structuurversterking van het openbaar vervoer. Dit deel van de Bikker-gelden kan aangewend worden om de bezuiniging op het SRP te compenseren en daarmee het huidige voorzieningenniveau op peil te houden. We verwachten dan ook dat er in 2026 geen bezuinigingen doorgevoerd behoeven te worden en het huidige voorzieningenniveau in de concessie IJssel-Vecht in stand blijft.

De negatieve gevolgen uiteten zich vooral in een beperking van de ruimte voor doorontwikkeling en structuurversterking. Daardoor zijn en komen er minder financiële mogelijkheden beschikbaar voor noodzakelijke aanpassingen naar de toekomst toe. Als de lagere vergoeding van het SRP niet gecompenseerd wordt, ontstaan er op termijn problemen om het OV aan te kunnen passen richting publieke mobiliteit en het zo mee te kunnen laten groeien met de veranderende behoeftes in de maatschappij.

4. *Op welke wijze worden kwetsbare groepen, zoals scholieren, ouderen en mensen met een beperking, geraakt door deze maatregelen?*

Antwoord:

Door het in stand houden van het huidige voorzieningenniveau zal niemand geraakt worden, dus ook niet de kwetsbare groepen.

5. *Hoe worden gemeenten, maatschappelijke organisaties en reizigers betrokken bij het opstellen van het definitieve bezuinigingsplan?*

Antwoord:

Het opstellen van een bezuinigingsplan is voorlopig niet aan de orde.

Het inspraak- en adviesproces voor het doorvoeren van een dienstregelingswijziging, al dan niet voortkomend uit bezuinigingen, is vastgelegd in het programma van eisen van de concessie IJssel-Vecht.

6. *Is het college bereid om toe te zeggen dat bij het opstellen en uitvoeren van de bezuinigingen, de bereikbaarheid van de dorpen en het landelijk gebied een harde randvoorwaarde blijft?*

Antwoord:

Dit is niet van toepassing gezien de antwoorden op vraag 1 tot en met 5.