

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1227

Vragen van het lid **Klaver** (GroenLinks) aan de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over *het rapport Maatschappelijke effecten afschaffing ov-studentenkaart* (ingezonden 6 februari 2013).

Antwoord van minister **Bussemaker** (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) (ontvangen 8 februari 2013).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het rapport «Maatschappelijke effecten afschaffing ov-studentenkaart» van Panteia en Significance?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat studenten gemiddeld € 1355 meer kwijt zijn aan reiskosten bij afschaffing van de ov-kaart zonder aanpassing van het reisgedrag en € 1053 na aanpassing van het reisgedrag? Welke kans ziet u om studenten effectief te compenseren voor de extra kosten bij afschaffing van de ov-kaart?

Antwoord 2

Het is goed dat de openbaar vervoerbedrijven een eerste aanzet hebben gedaan in het inzichtelijk maken van de kosten als gevolg van de voorgenoemen besparing op de reisvoorziening. De berekeningen in het rapport van Panteia en Significance zijn echter gebaseerd op de aanname dat de huidige reisvoorziening wordt afgeschaft en er geen andere voorziening voor in de plaats komt. Dit terwijl het nadrukkelijke streven van het kabinet is om wél een alternatief vervoersarrangement voor studenten vorm te geven. De (financiële) effecten voor studenten zullen dan aanmerkelijk kleiner zijn. Welke vorm het arrangement precies krijgt en welke effecten zich zullen voordoen, is nog onbekend. De openbaar vervoerbedrijven hebben hierop ook invloed aangezien het nieuwe vervoersarrangement in samenwerking en onderhandeling met de vervoerbedrijven zal worden vormgegeven. Niettemin zal de gemiddelde student vanaf 1 januari 2016 met hogere reiskosten te maken krijgen. Dat is een gevolg van de bewuste keuze van het

¹ Nu.nl 4 februari 2013

kabinet om te besparen op de ondersteuning in de kosten van levensonderhoud en reizen teneinde de vrijkomende middelen te investeren in de kwaliteit van onderwijs.

Vraag 3

Ondersteunt u de conclusie dat de student na afschaffing van de ov-studentenkaart 45% minder met het ov gaat reizen dan hij nu gratis reist? Acht u dit een wenselijk scenario?

Antwoord 3

Dit percentage zal naar verwachting lager uitvallen wanneer een alternatief vervoersarrangement is vorm gegeven. Hoeveel reizen studenten maken met het openbaar vervoer is uiteindelijk hun eigen afweging. Op dit moment kunnen studenten doordeweeks danwel in het weekend vrij reizen met de reisvoorziening die door de overheid wordt bekostigd. Dat betekent dat overheidsmiddelen deels niet doelmatig worden besteed. Ongeveer 30% van het totaal aantal gereisde kilometers wordt gemaakt met een niet-onderwijsgerelateerd doel.

Vraag 4

Ondersteunt u de conclusie dat naar schatting 50.000 studenten ervoor zullen kiezen op zichzelf te gaan wonen als gevolg van de afschaffing van de ov-studentenkaart? Denkt u dat er betaalbare woonruimte voor deze studenten beschikbaar is?

Antwoord 4

Ik ondersteun de conclusie niet. In het onderzoek wordt als uitgangspunt genomen dat de reisvoorziening wordt afgeschaft terwijl de invloed van een alternatief vervoersarrangement niet in het onderzoek is meegenomen (zie ook mijn antwoord op vraag ²). Veel is afhankelijk van de uiteindelijke vorm van het nieuwe vervoersarrangement.

De landelijke monitor studentenhuysvesting die door Kences samen met het ministerie van BZK in 2012 is ontwikkeld, volgt de vraag-/aanbodverhouding per stad. Deze monitor is te vinden op www.wonenalsstudent.nl.

Vraag 5

Ondersteunt u de conclusie dat het aanbod van openbaar vervoer zal dalen met gemiddeld tussen de 12,5% (bus, tram, metro) en 10,4% (trein)? Vindt u dit een wenselijk scenario?

Antwoord 5

Studenten vormen een substantieel deel van openbaar vervoerreizigers (oplopend tot 25 à 40% in de spits). Daar is deel van het openbaar vervoersysteem opgebouwd en ook de businesscases van de verschillende vervoerders. Echter, zoals ook in de antwoorden op de vragen 2 en 3 is aangegeven, zullen de effecten op het openbaar vervoer lager uitvallen dan vermeld in het rapport omdat er wordt voorzien in een alternatief vervoersarrangement voor studenten. Daarnaast zijn in het onderzoeksrapport niet alle effecten meegewogen. Zoals een mogelijk minder grote druk van studenten op de ochtendspits. Wanneer minder materieel in de spits ingezet hoeft te worden of er meer ruimte voor andere betalende reizigers ontstaat, kan dat een positief effect hebben op het openbaar vervoer en leiden tot het beter benutten van de beschikbare capaciteit. Bij de vormgeving van het nieuwe vervoersarrangement zullen daarom zowel positieve als negatieve effecten worden meegewogen.

Zoals ik ook in mijn hoofdlijnenbrief Studiefinanciering van 18 januari 2013 heb aangegeven, zal ik bij de voorbereiding van het vormgeven van het nieuwe vervoersarrangement samenwerken met onder meer de minister van Infrastructuur en Milieu, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de decentrale overheden.

² Nu.nl 4 februari 2013

Vraag 6

Ondersteunt u de conclusie dat de afschaffing van de ov-jaarkaart zal leiden tot extra milieuschade en files als gevolg van een toename van het autobezit? Acht de u dit wenselijk?

Antwoord 6

Ik ondersteun de conclusie niet. De in het rapport genoemde effecten zijn om bovengenoemde redenen erg voorbarig. In het rapport wordt bovendien alleen gespeculeerd over mogelijke negatieve effecten van veranderingen rond de reisvoorziening. Daartegenover kunnen ook de positieve effecten worden geplaatst. Bijvoorbeeld kunnen studenten voor de korte afstanden ervoor kiezen de fiets te nemen in plaats van een bus. Dat is goed voor gezondheid en milieu.

Vraag 7

Hoe verhoudt de afschaffing van de ov-studentenkaart zich tot het actieplan «Groeï op het spoor»?

Antwoord 7

Met de uitvoering van het Actieplan «Groeï op het spoor» is er naar gestreefd om de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen, door drempels weg te nemen. Over de voortgang wordt uw Kamer regelmatig door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd. De huidige studentenreisvoorziening maakt geen deel uit van de maatregelen uit het Actieplan.

Voor studenten streeft het kabinet naar een aantrekkelijk alternatief vervoersarrangement, zodat de trein een goede manier blijft om in de studieperiode te reizen. Daarnaast kan groei op het spoor op verschillende manieren worden gerealiseerd. Dat studenten waarschijnlijk minder kilometers over het spoor zullen afleggen, betekent niet dat er per saldo geen groei mogelijk is. Het is denkbaar dat de lege plaatsen van studenten snel worden opgevuld door andere betalende reizigers die bijvoorbeeld op dit moment drukke treinen mijden. Middelen die nu worden gereserveerd voor investeringen in materieel kunnen dan anders worden besteed, bijvoorbeeld aan veiligheid en comfort, wat uiteindelijk zou kunnen resulteren in groei op het spoor.

Vraag 8

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg over de hoofdlijnenbrief studiefinanciering voorzien voor 13 februari 2013?

Antwoord 8

Bij dezen.