

OV-studentenkaart is de kurk van het ov

Discussie over versobering of afschaffing van de OV-studentenkaart is taboe in het openbaar vervoer. Terwijl dat toch honderden miljoenen euro's én ruimte in de overvolle spits zou kunnen opleveren.



AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S PIET DEN BLANKEN EN JAN LANKVELD

Het openbaar vervoer draait op studenten en scholieren. Terwijl hun aandeel in de totale mobiliteit slechts 15 procent is, maken ze de dienst uit in bus, tram, metro en trein. Ze zijn goed voor eenderde van alle reizigerskilometers in de trein en de helft van alle kilometers in bus, tram en metro. Het merendeel van al die kilometers wordt verreed op de OV-studentenkaart:

voor 82 euro per maand krijgen ruim 600.000 studenten gratis reizen. Doordeweeks of in het weekend. Vrijwel de complete groei van NS in de afgelopen decennia is toe te schrijven aan de studentenkaart. Dat het stads- en streekvervoer redelijk stabiel is gebleven, is eveneens te danken aan de kaart. Zonder OV-studentenkaart zouden veel verbindingen zijn

opgeheven wegens gebrek aan reizigers. De drukste busverbindingen in het stads- en streekvervoer zijn de verbindingen naar de universiteiten in Utrecht, Groningen en Nijmegen. De plannen voor nieuwe tramlijnen in die steden danken hun bestaan aan de student. De OV-studentenkaart werd in 1991 ingevoerd als onderdeel van de nieuwe studiefinanciering. Studenten

OV-studentenkaart in cijfers

Aantal OV-studentenkaarthouders 618.000

Reizigerskilometers op studentenkaart

- trein (incl. regionale vervoerders) 4,4 miljard (NS: 4,1 op totaal 16,3 miljard)
- bus, tram, metro 1,6 miljard (totaal 6,5 miljard)
Aandeel studenten in de spits 30 procent

Gebruik voor woon-studiedoeleinden

Wetenschappelijk onderwijs 39 procent
HBO 49 procent
MBO 57 procent

Vergoeding vervoerbedrijven

- NS ± 400 miljoen euro
- stads- en streekvervoer ± 300 miljoen euro

Mogelijke bezuinigingen overheid

- afschaffen kaart 700 miljoen euro
- versoberen kaart 60-200 miljoen euro

Aantal studenten dat kaart wil

inruilen voor cash 28,8 procent
aantal studenten dat nooit gebruik
maakt van kaart 6 procent

Bronnen: CPB, ministeries OCW en I&M, LSVb, NS, Wroov, NEA

kregen niet langer een reiskostenvergoeding, maar recht op gratis reizen. Daar leverden ze wel een deel van hun beurs voor in. Dat betekende voor het ministerie van Onderwijs een bezuiniging op de studiefinanciering. Voor het openbaar vervoer was het een enorme impuls in het gebruik. En in inkomsten. Jaarlijks ontvangen de Nederlandse vervoerbedrijven zo'n 700 miljoen euro voor de studentenkaart. Met de komst van de OV-studentenkaart was het in één klap afgelopen met liften in Nederland.

Tevredenheid

Het openbaar vervoer koestert de studentenkaart. "De studentenkaart is cruciaal voor de sector," zegt Jan Breugem, werkzaam bij NS en voorzitter van de Stuurgroep OV-studentenkaart, waarin alle vervoerbedrijven zijn vertegenwoordigd. "De kaart staat niet ter discussie. Voor ons niet, voor het ministerie niet en voor de studenten niet." Ook de politiek is enthousiast over de kaart. "Discussie over afschaffing of versobering van de kaart is onzinnig", vindt zelfs VVD-kamerlid Charlie Aptroot. Leon de Jong van gedoogpartner PVV kan zich daar helemaal in vinden. "Wij staan voor de OV-studentenkaart." De unanieme tevredenheid laat zich makkelijk verklaren. Morrelen aan de studentenkaart betekent automatisch protesterende studenten. En de ov-bedrijven zijn als de dood dat er op hun belangrijke inkomstenbron wordt bezuinigd.

Gratis mobiliteit

Toch valt er veel af te dingen op de studentenkaart. Al bij de invoering van de kaart was er kritiek van de studenten zelf dat ze een deel van hun studiefinanciering moesten inruilen voor gratis openbaar vervoer, waarop ze lang niet allemaal zaten te wachten. De laatste jaren klinkt vooral de kritiek dat het vreemd is om 'gratis' mobiliteit weg te geven, zeker aan een groep reizigers die net zo goed de fiets zou kunnen nemen. Toen de studentenkaart werd ingevoerd was een van de positieve neveneffecten dat het snel aan belang verliezende openbaar vervoer in Nederland nieuw leven werd ingeblazen. In de spits is die impuls zijn doel voorbij geschoten. Op de drukke vervoerassen zit het Nederlands openbaar vervoer overvol. Uitbreiding van de spitscapaciteit is kostbaar, want in de daluren is er vervolgens dure leegloop.

Versobering

Het was dan ook niet verwonderlijk dat de ambtelijke heroverwegingsgroepen voor zowel verkeer en vervoer als onderwijs vorig jaar tot de conclusie kwamen dat bezuinigen op de studentenkaart mogelijk is én voor de hand ligt. Versobering van de studentenkaart zou tussen de 60 en 200 miljoen euro opleveren. Per jaar. Tegen die plannen kwam veel verzet. De stuurgroep OV-studentenkaart van de vervoerbedrijven liet vorig jaar als reactie een nooit gepubliceerd onderzoek uitvoeren door NEA en Significance naar de maatschappelijke waarde van de studentenkaart. De stuurgroep wil het onderzoek, dat bedoeld was om de ambtelijke bezuinigingsvoorstellen te counteren, nog steeds niet naar buiten brengen. Het zou niet compleet zijn omdat de bezuinigingsvoorstellen het niet haalden. Maar voorzitter Jan Breugem verklaart graag de belangrijkste bevindingen. Versobering van de studentenkaart zou een enorme negatieve maatschappelijke impact hebben. Het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer zou met één miljard dalen en worden vervangen door honderden miljoenen, vervuilende, autokilometers en studenten zouden ook later in hun werkzame leven minder met het openbaar vervoer gaan reizen. Studenten zouden voor hun vervoer gemiddeld 100 euro per jaar duurder uit zijn en in sommige gevallen zouden bepaalde studiekeuzes niet meer verwezenlijkt kunnen worden. Ook de kamernood in studentensteden zou groter worden. De kwaliteit van het openbaar vervoer zou hard onderuitgaan. Belangrijke investeringen zouden uitblijven. Van Breugem: "Als er minder studenten reizen, gaat dat ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Frequenties gaan omlaag en sommige verbindingen zijn niet meer levensvatbaar. Daar ondervinden ook andere reizigers nadeel van."

dingen zijn niet meer levensvatbaar. Daar ondervinden ook andere reizigers nadeel van."

Spitsheffing

Het onderzoek van de vervoerders richtte zich niet specifiek op de spits en dat is opmerkelijk. Economisch is het onwenselijk om gratis openbaar vervoer weg te geven. Als er een capaciteitsprobleem in de spits is, wordt het helemaal een lastig te verkopen verhaal. Reizigers die bereid zijn om fors te betalen voor een plaats in de spits kunnen er niet terecht omdat studenten geen keuze hoeven te maken wanneer ze reizen, en tegen welke vergoeding. Veel van de maatschappelijke problemen die de afschaffing van de studentenkaart kan veroorzaken, gelden niet voor een eventuele spitsheffing voor studenten. Het argument dat studenten wel in de spits móeten reizen omdat ze niet anders kunnen, gaat niet op. Zoals de ambtelijke werkgroepen opmerken, verdubbelde het aantal studenten in de spits tot 30 procent van alle reizigers toen de OV-studentenkaart werd ingevoerd. Niet omdat het aantal colleges verdubbelde, maar omdat gratis openbaar vervoer nu eenmaal leidt tot meer mobiliteit. In de ambtelijke bezuinigingsvoorstellen wordt verwacht dat een versobering van de studentenkaart via bijvoorbeeld een spitsstarief kan leiden tot een halvering van het aantal studenten in de spits: zij die niet per se in de spits hoeven reizen of gewoon de fiets kunnen pakken, kiezen voor het alternatief. Volgens de ambtelijke werkgroepen valt het ook wel mee met de noodzaak van de OV-studentenkaart om het onderwijs bereikbaar te houden. Van alle treinkilometers die de student maakt, is minder dan de helft specifiek voor woon-studie doeleinden.



Een andere bezuinigingsmogelijkheid op de kaart zou beperking van het vervoer in de steden kunnen zijn. Met de komst van de studentenkaart zijn fietsende studenten overstapt op bus en tram. "Ik heb nooit zo goed begrepen waarom de kaart recht op gratis reizen geeft in de stadsbus", zegt Rover-voorzitter Arriën Kruyt. "Dat kan ook op de fiets. Voor trein en regionale buslijnen ligt dat natuurlijk anders." Rover heeft geen uitgesproken mening over de toekomst van de kaart. "Wij vinden het vooral belangrijk dat alle reizigers dezelfde rechten hebben." Maar het lijkt Kruyt niet zinvol om de spits dunder te maken voor studenten. "Dan moet je ook de collegetijden aanpassen."

Verkapte subsidie

Voor het openbaar vervoer is de studentenkaart financieel van groot belang. Van de 700 miljoen die naar het ov gaat, krijgt NS het grootste deel: ongeveer 400 miljoen. Het resterende bedrag gaat vooral naar het stads- en streekvervoer. De drie grote steden krijgen samen 10 procent. Het geld wordt verdeeld aan de hand van reizigersonderzoek dat de basis vormt voor een verdeelsleutel die elke drie jaar wordt herzien. Bij NS is de OV-studentenkaart goed voor een kwart van de reizigerskilometers en ongeveer een vijfde van de reizigersinkomsten, zo'n 400 miljoen euro. In het stads- en streekvervoer is het beeld ongeveer hetzelfde. De studentenkaart is ook daar verantwoordelijk voor een kwart van het vervoer en 300 miljoen euro inkomsten, bovenop zo'n 800 miljoen euro aan reguliere reizigersopbrengsten. Hoewel de OV-studentenkaart geldt als een grootcontract tussen vervoerbedrijven en ministerie van OCW, kan de kaart even goed worden gezien als een verkapte vorm van subsidie. De reizigers zelf, de studenten, hebben immers niets over het contract te zeggen. Dat is ook de frustratie van de studenten. Studentenverbond LSVb is tegen versobering, laat staan afschaffing van de studentenkaart. "Een spitstarief voor studenten is voor ons onbespreekbaar", zegt LSVb-bestuurslid Kitty Egelman. "En studenten moeten ook gewoon in de bus kunnen. Je hebt vaak college op verschillende locaties en de afstanden in studentensteden zijn soms

groot." De LSVb is echter wel tegenstander van de huidige verplichting voor studenten om een studentenkaart te nemen. Een grote meerderheid van de achterban wil graag zelf de keuze hebben tussen de kaart en het geld. Uit een enquête vorig jaar bleek dat in dat geval bijna 30 procent van de studenten voor het geld zou kiezen. Dat zou betekenen dat de Nederlandse OV-bedrijven 200 miljoen euro aan inkomsten kwijtraken.

Zelf kiezen

Nederland is uniek met gratis reizen voor studenten. In andere landen geldt alleen een kortingsregeling. Versobering van de studentenkaart lijkt echter onvermijdelijk. De eerste aanpassing waartoe is besloten, afschaffing van het reisrecht voor langstudeerders, is een simpele bezuiniging die 30 miljoen per jaar oplevert. Inperking van de mogelijkheden van de studentenkaart in de spits is de volgende stap. Als straks de OV-chipkaart meer mogelijkheden gaat bieden tot tariefdifferentiatie, zal ook de studentenkaart onder de loep worden genomen. "Bij de discussie over investeringen in de spitscapaciteit van het openbaar vervoer gaat de studentenkaart waarschijnlijk wel een rol spelen", beaamt Jan Breugem van de Stuurgroep OV-studentenkaart. Breugems baas Bert Meerstadt liet in een interview in OV-Magazine twee jaar geleden weten dat afschaffen van de OV-studentenkaart voor NS 'bedrijfseconomisch een ramp zou zijn'. Maar, zo voegde hij toe: "Geen studentenkaart meer in de spits zou een propositie kunnen zijn. Als studenten cash het geld krijgen dat ze nu aan hun kaart betalen, kunnen ze zelf de keuze maken." Ook Connexion-directeur Bruno Bruins, die discussie over de kaart nu 'geen issue' vindt, stelt dat het gebruik van de studentenkaart straks aan de orde zal komen 'als we de discussie over spitstarieven gaan voeren'.

Black box

Met de OV-chipkaart weten de vervoerbedrijven precies hoe, waar en wanneer studenten reizen. Niet alleen kan dan de verdeling van de gelden beter worden geregeld, het wordt ook duidelijk wat de werkelijke kosten en opbrengsten zijn van de studentenkaart.

Week- en weekendkaart

De studentenkaart kent twee varianten: een weekkaart en een weekendkaart. De weekendkaart geeft recht op gratis vervoer van vrijdag 12 uur tot maandag 4 uur 's ochtends. De weekkaart is geldig van maandagochtend 4 uur tot zaterdagochtend 4 uur. 580.000 studenten hebben een weekkaart, 38.000 een weekendkaart. De weekkaart geeft recht op 40 procent korting in het weekend; de weekendkaart geeft korting op de doordeweekse daluren. De student betaalt 82 euro per maand voor de kaart, als onderdeel van zijn studiefinanciering.

Geldt de win-win-situatie bij de invoering van de kaart nog steeds? Zit OCW voor een dubbelletje op de eerste rang, of zijn het juist de vervoerbedrijven die profiteren van het grootcontract?

De decentrale overheden die graag tariefdifferentiatie willen, hopen er met de chipkaart ook eindelijk eens achter te komen wat de studentenkaart voor hun concessies betekent. Nu zijn de inkomsten en vervoerbewegingen voor de opdrachtgevers een 'black box'. "Wij hebben niet echt een beeld van de afspraken tussen de vervoerbedrijven en OCW", zegt IPO-directeur Jan Ploeger. "We weten dat er 200 miljoen euro naar het streekvervoer gaat, maar hoe die opbrengsten zijn verdeeld is voor ons onduidelijk, terwijl het toch heel relevante informatie is."

Onding

Vervoereconomisch gezien is de studentenkaart een onding. In ruil voor een vast bedrag krijgen reizigers het recht om zoveel te reizen als ze willen. "De OV-studentenkaart is een gek instrument", zegt hoogleraar ruimtelijke economie Erik Verhoef, die het project Spitsmijden leidt en alles af weet van de motieven van reizigers om al dan niet in de spits te reizen. Op het argument van vervoerders, OCW en studentenbond dat studenten wel in de spits móeten reizen vanwege de colleges, is volgens Verhoef veel af te dingen. "Je moet niet naar de gemiddelde reiziger kijken. Die past zijn gedrag niet aan. Slechts 10 tot 15 procent van de spitsreizigers is gevoelig voor prijsprykkels, dat zie je bij alle toepassingen van spitstarieven. Dus die kun je uit de spits krijgen." Volgens Verhoef is een spitstarief 'een goedkope manier om capaciteit in de spits te creëren'. Vervoerbedrijven kunnen die capaciteit vervolgens benutten voor het vervoer van beter betalende reizigers die wel in de spits moeten reizen. Studenten kunnen deels uitwijken naar de fiets of de daluren. "Vervolgens moet je wel kijken naar wat je met die winst doet. Moet die bij de vervoerbedrijven blijven? Je kunt er ook voor kiezen om dat geld terug te sluisen naar de studenten, zij moeten immers inleveren."