

Binnen de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de brieven van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap d.d. 21 december 2017 en 11 januari 2018 inzake «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct» (Kamerstukken 23 645, nrs. 653 en 655).

De voorzitter van de commissie,
Van Tellegen

De adjunct-griffier van de commissie,
Boeve

Inhoud	blz.
I Vragen en opmerkingen uit de fracties	2
Algemeen	2
Vragen en opmerkingen	2
II Reactie Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	5

I Vragen en opmerkingen uit de fracties

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het rapport «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct» en kijken uit naar de novelle waarin de resultaten van dit onderzoek worden betrokken en de uitvoering van het amendement van de leden Rog en Duisenberg¹ en het subamendement van het lid Van Meenen². Zij hebben nog enkele vragen aan de Minister.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het bovengenoemde rapport en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het bovengenoemde rapport en de bijbehorende beleidsreactie van de Minister. Deze leden onderschrijven de criteria die gehanteerd worden om te bepalen welke maatregelen voor de korte en middellange termijn het meest wenselijk zijn,³ zoals beschreven in de Kamerbrieven van 11 januari 2018 en 21 december 2017. Toch hebben de voornoemde leden een aantal vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het bovengenoemde rapport. De leden hebben het rapport met interesse gelezen en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen over.

Vragen en opmerkingen

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Minister met het onderzoek uitvoering geeft aan de motie van de leden Rog en Duisenberg⁴ en de motie van het lid Mohandis c.s.⁵ De leden zijn teleurgesteld te lezen dat het, volgens de onderzoekers, niet mogelijk is om het studentenreisproduct op korte termijn tegen beperkte kosten automatisch stop te zetten. Calculerend misbruik van het studentenreisproduct moet zo veel mogelijk voorkomen worden. De leden staan positief tegenover de afspraken die de Minister heeft gemaakt met de vervoerders inzake het uitbreiden en het slimmer gebruik maken van de capaciteit van de blacklist. Hoeveel studentenreisproducten worden er reeds gedeactiveerd door het gebruik van de blacklist, zo vragen de leden. In het onderzoek worden de boetes onderverdeeld in vier categorieën. Hoe wil de Minister het aantal boetes uit categorie B, waar de eerste boete meteen een hele maand beslaat door de administratieve doorlooptijd, terugbrengen? Kan

¹ Kamerstuk 34 331, nr. 19

² Kamerstuk 34 331, nr. 20

³ Allereerst dienen de maatregelen te leiden tot substantieel minder ov-boetes. Ten tweede dienen de maatregelen zo gebruiksvriendelijk mogelijk te zijn, zonder dat het bijvoorbeeld extra acties vergt van de meerderheid van de (oud-)studenten die het studentenreisproduct wel op tijd stopzet. Ten derde mogen de maatregelen geen misbruik in de hand werken en als neveneffect hebben dat studenten bewust hun studentenreisproduct te lang in bezit houden. Tot slot dienen de maatregelen kostenefficiënt te zijn.

⁴ Kamerstuk 34 331, nr. 17

⁵ Kamerstuk 34 331, nr. 18

de Minister inzicht geven of er een verband tussen het soort boete en het type student bestaat? Waarop baseert de Minister de verkorting van de maximale periode naar negen maanden en de voorgenomen verkorting naar zes maanden, waarover boetes worden opgelegd? Op welke termijn is bekend welke grote onderwijsinstellingen een test gaan doen met het plaatsen van ophaalautomaten, zo willen deze leden vervolgens weten. Weet de Minister welke criteria de vervoersbedrijven en onderwijsinstellingen bij deze test hanteren, zo vragen zij. Kan de Minister inzicht geven in de kosten van alle maatregelen die zij voornemens is te nemen? Hoe verhouden deze zich tot de onderhandelingsuitdaging Beter Benutten, zo vragen de leden ten slotte.

De leden van de D66-fractie lezen dat wanneer het voor vervoerdersbedrijven technisch mogelijk wordt om een onbeperkte blacklist in de praktijk in te zetten, zij dit zullen doen. Gezien het gegeven dat vervoerdersbedrijven de boetes ontvangen van studenten die hun studentenreisproduct te laat stopzetten, vragen bovengenoemde leden in hoeverre er voldoende prikkels zijn bij de vervoerdersbedrijven om de (technische) mogelijkheid tot een onbeperkte blacklist verder te verkennen. De leden lezen dat vanaf 2019 de maximale periode waarover boetes worden opgelegd, zal worden verkort naar negen maanden en zo mogelijk naar zes maanden. Kan de Minister toelichten binnen welk termijn verwacht wordt de boete te kunnen verkorten naar zes maanden? De leden lezen voorts dat het effectiever inzetten van de blacklist nadelige gevolgen kan hebben voor mbo-studenten die in een overbruggingsperiode onrechtmatig op een blacklist terecht kunnen komen. Kan de Minister toelichten welke maatregelen mogelijk te nemen zijn om de overlast door het deactiveren van studentenreisproducten van mbo-studenten in de overbruggingsperiode zo veel mogelijk te beperken? Vervolgens merken de leden op dat de Minister van plan is om ophaalautomaten bij onderwijsinstellingen te plaatsen. In hoeverre denkt de Minister dat dit zal bijdragen aan het makkelijker maken van het stopzetten van het studentenreisproduct, in acht nemend dat de doelgroep voornamelijk oud-studenten betreft, die juist logischerwijs niet of zelden nog een onderwijsinstelling bezoekt? De leden zijn verheugd te lezen dat het in theorie mogelijk is om het studentenreisrecht flexibel in te zetten, gedurende de periode dat een student recht heeft op studiefinanciering. Aangezien het niet mogelijk is om dit al in 2018 door te voeren, vragen bovengenoemde leden in hoeverre de Minister een tijdsindicatie kan geven wanneer uitvoering wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden, gelet op de beschikbare capaciteit bij DUO.

De leden van de GroenLinks-fractie verbazen zich over de constatering dat het meer dan vijf jaar zal duren voordat reizen op rekening, ook wel Account Based Ticketing (ABT) genoemd, ingevoerd kan worden. De TU Delft constateert dat reizen op rekening uitkomst kan bieden. Als bij dit systeem de student is afgestudeerd en hij of zij reist met de ov-studentenkaart, dan wordt het bedrag per automatische incasso afgeschreven van de rekening van de student. Hierdoor betalen studenten die doorreizen gewoon voor hun vervoer en worden studenten die vergeten het studentenreisproduct stop te zetten, maar er geen gebruik van maken, niet gestraft. Ook wordt hiermee misbruik van de ov-studentenkaart tot een minimum beperkt. Op dit moment bestaat een dergelijk systeem al, namelijk de NS-Businesskaart. Ook is onlangs voor consumenten het NS Flex abonnement ingevoerd, dat werkt met reizen op rekening. Kortom, ABT is geen toekomstscenario: het is er al. De voornoemde leden vragen waarom de invoering van dit systeem voor studenten dan zo lang zou moeten duren. Zijn er technische beperkingen? Ook als er een wetswijziging nodig is, zou dit toch binnen twee jaar gerealiseerd moeten kunnen zijn, zo vragen deze leden.

De leden constateren, in tegenstelling tot eerdere berichtgeving van de Minister, dat het wel degelijk mogelijk is om het studentenreisproduct automatisch stop te zetten. De Minister geeft aan dat het 100 miljoen euro zal kosten om dit te realiseren met de huidige kaarttechnologie en door de blacklist uit te breiden. Echter, is er ook een doorrekening geweest van de kosten als het studentenreisproduct gebaseerd wordt op een systeem van reizen op rekening (ABT)? Zou dit niet veel goedkoper zijn? Voldoet dit systeem niet beter aan de vastgestelde criteria die gehanteerd worden om te bepalen welke maatregelen wenselijk zijn dan de huidige voorgestelde maatregelen, zo vragen deze leden. De leden vragen voorts of onderzocht is of bij het Account Based Ticketing studenten ook op saldo kunnen reizen als zij buiten de geldigheid van hun studentenreisproduct reizen. Zou het technisch mogelijk zijn om dit toe te voegen en wat zou dat kosten, zo vragen deze leden. De NS startte eind 2017 of begin 2018 met een «proof of concept» waaruit moet blijken of een onbeperkte blacklist technisch en financieel haalbaar is. De leden vragen of deze uitkomsten al bekend zijn en wat consequenties hiervan zullen zijn. Kunnen de uitkomsten hiervan ook gebruikt worden door streekvervoerders, zo vragen zij.

De leden van de SP-fractie merken op dat de Minister op basis van het rapport een aantal maatregelen neemt. Een van deze maatregelen is dat de ov-boete alleen wordt opgelegd als de (oud)-student ook daadwerkelijk met het studentenreisproduct heeft gereisd nadat het recht daarop is verlopen en 75 euro gaat bedragen voor de eerste twee halve maanden en 150 euro vanaf de derde halve maand. De leden zijn van mening dat ov-boetes overbodig moeten worden gemaakt. Het is schandalig dat studenten moeten opdraaien voor een falend systeem. Is de Minister het met deze leden eens dat boetes niet meer nodig zijn zullen zijn als het studentenreisproduct automatisch kan worden stopgezet?

Het rapport geeft aan dat een mogelijkheid voor automatische stopzetting van het studentenreisproduct kan zijn dat de totale blacklist op incheckapparatuur geplaatst kan worden. Voor streekvervoer geldt dat veel bussen bij ingang van een nieuwe concessie worden vervangen, inclusief de apparatuur aan boord. Er rijden dus bussen rond met incheckapparatuur van tien jaar oud, maar ook met apparatuur die net nieuw is. Technische specificaties verschillen daarom tussen voertuigen. Bij streekvervoerders zal de techniek vervangen of aangepast moeten worden. Is de Minister het met deze leden eens dat marktwerking een drempel is bij de mogelijkheden tot automatisch stopzetten van het studentenreisproduct?

In de brief van 21 december 2017 stelt de Minister dat (oud-)studenten de verplichting houden om hun studentenreisproduct zelf tijdig bij een ophaalautomaat stop te zetten. Daarnaast zal vanaf 2019 gebruik gemaakt worden van een vorm van «smart blacklisting». Kan de Minister een inschatting geven van wat de verhouding gaat zijn tussen studentenreisproducten die automatisch worden stopgezet via «smart blacklisting» en studentenreisproducten die bij een ophaalautomaat stopgezet moet worden?

Het zou volgens de Minister goed zijn om bij mbo's, hogescholen en universiteiten ophaalautomaten te plaatsen. De vervoersbedrijven gaan selecteren welke grote onderwijsinstellingen in aanmerking komen voor een test. De leden van deze fractie vinden het voornemen om ophaalautomaten te plaatsen bij onderwijsinstellingen een goed voornemen. De leden vragen waarom niet elke onderwijsinstelling van een ophaalautomaat voorzien kan worden. Immers, een ophaalautomaat wordt niet enkel gebruikt voor het afhalen of stopzetten van het studentenreisproduct, maar ook voor het opladen van het saldo. Kan de Minister dit toelichten? Heeft de Minister inzicht in hoe deze instellingen door de vervoersbedrijven geselecteerd gaan worden, zo vragen deze leden.

In 2016 betaalden de studenten voor 40 miljoen euro aan ov-boetes. Hiervan gaat een groot deel naar de vervoerders ter compensatie voor de inkomsten die zij mislopen doordat niet-rechthebbenden geen kaartjes kopen. Deze leden zijn benieuwd waar de rest van dit geld naar toe gaat. Kan de Minister dit toelichten?

In het rapport worden de boetes in 4 categorieën verdeeld. Er staat welk percentage van het boetebedrag in welke categorie valt. Er staat niet welk percentage van de studenten in welke categorie valt. Kan de Minister aangeven om welk percentage studenten het gaat bij elk van de 4 categorieën, zo vragen de leden.

II Reactie Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap