

Vergaderjaar 2011–2012

33 145

Wijziging van de Wet studiefinanciering 2000 in verband met het inkorten van het studentenreisrecht, het vervallen van de bijverdiengrens voor ondernemers in hun laatste studiejaar en het herstel van enkele technische onvolkomenheden

Nr. 34

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN ONDERWIJS, CULTUUR EN WETENSCHAP

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2012

Tijdens het debat op donderdag 7 juni 2012 over het wetsvoorstel over het inkorten van het studentenreisrecht (Handelingen II 2011/12, nr. 93, behandeling Wet Studiefinanciering 2000), heb ik uw Kamer toegezegd per brief een aantal onderwerpen verder toe te lichten.

In deze brief geef ik een nadere reactie op het amendement van het lid Klaver (Kamerstuk II 2011–2012, 33 145, nr. 30). Tevens ga ik naar aanleiding van de vragen van het lid De Rouwe nader in op het aanbod van de NS voor (ex-) studenten.

1. Nadere reactie op het amendement van het lid Klaver (Kamerstuk II 2011–2012, 33 145, nr. 30)

In het plenair debat heb ik aangegeven dit amendement te ontraden vanwege de consequenties voor de uitvoering en de extra kosten voor het contract met de vervoerbedrijven. Dit licht ik hierbij nader toe.

Consequenties voor de uitvoering

Bij de toekenning van studiefinanciering door DUO is het reisrecht 1-op-1 gekoppeld aan het recht op studiefinanciering. Het reisrecht wordt niet door de student apart aangevraagd, maar wordt in de uitvoeringssystemen automatisch toegekend als studiefinanciering wordt aangevraagd. Voor deze systematiek is in het verleden gekozen omdat dit in de uitvoerings- en automatiseringsprocessen het meest eenvoudig is. De student kan in het huidige systeem wel flexibel met zijn recht omgaan om reisrechten op te sparen maar dat vereist stopzetting van de volledige studiefinanciering.

Het flexibel kunnen opnemen van alleen het reisrecht zou vereisen dat de student moet kunnen melden dat hij geen gebruik wil maken van zijn reisrecht, ondanks het feit dat hij wel gebruik maakt van andere onder-

delen van studiefinanciering. Er zou dan een aparte aanvraagprocedure en een registratie van afzonderlijke toekenning van het reisrecht moeten worden ontwikkeld. In alle onderdelen van het geautomatiseerde systeem zal dit moeten worden doorgevoerd. Dit vergt een fundamentele aanpassing van systemen.

DUO heeft aangegeven dat een dergelijke aanpassing bijzonder complex is en niet op korte termijn in de bestaande processen kan worden doorgevoerd. Invoering vóór 2015 wordt door DUO niet als haalbaar gezien. Zonder de definitieve specificaties te kennen, heeft DUO aangegeven dat de incidentele kosten van de aanpassing minimaal € 3 miljoen zullen bedragen. De jaarlijkse uitvoeringskosten van DUO zouden door flexibilisering naar schatting structureel € 300 000 tot € 500 000 hoger worden.

Financiële gevolgen voor het contract met de vervoerbedrijven

In het huidige contract voor de studentenreisvoorziening is neergelegd dat de hoogte van de vergoeding aan de vervoerbedrijven wordt vastgesteld op basis van vermenigvuldiging van het aantal reisrechthouders met de prijs per kaart (contractprijs = aantal reisrechthouders * kaartprijs). De prijs per kaart is gebaseerd op een prijs per kilometer en het gemiddelde aantal kilometers per kaart (kaartprijs = kilometerprijs * aantal kilometers per kaart). De kilometerprijs is een constante die jaarlijks wordt geïndexeerd. Voor het aantal kilometers per kaart wordt een gemiddeld reisgedrag verondersteld. Het gemiddelde reisgedrag wordt iedere drie jaar vastgesteld aan de hand van een op een steekproef gebaseerde enquête onder studenten met reisrecht. De resultaten van dit periodieke herijkingsonderzoek worden conform het contract automatisch doorvertaald in de prijs per kaart.

Flexibilisering van het reisrecht geeft studenten de mogelijkheid om het reisrecht in te zetten in perioden waarin zij denken er het meest gebruik van te maken. Dit zal een verhogend effect hebben op het gemiddelde aantal reiskilometers. Een hoger gemiddeld aantal reiskilometers heeft automatisch een effect op de prijs per kaart en daarmee op de vergoeding die OCW contractueel aan de vervoerders moet betalen.

De mate waarin het gemiddelde reisgedrag zal toenemen, is op voorhand niet met zekerheid vast te stellen. Hiervoor zijn alleen aannames te doen. Bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal studenten dat gebruik zal maken van flexibele inzet van het reisrecht en het aantal kilometers waarmee het gemiddelde zal stijgen.

Tijdens het debat heb ik aangegeven de vergoeding aan de vervoerbedrijven door flexibilisering tot wel € 32 miljoen hoger zou kunnen uitkomen. Dit maximum bedrag is gebaseerd op de veronderstelling dat circa 10 procent van het aantal reisrechthouders gebruik zal maken van flexibele inzet van het reisrecht en dat deze groep gemiddeld genomen circa 40% meer gaat reizen dan nu gemiddeld het geval is. Dit komt neer op een totale contractprijsstijging van 4%. In de praktijk zouden deze percentages anders kunnen uitvallen en daarmee ook de extra kosten, maar in welke mate is op voorhand niet te zeggen.

Zoals ik uw Kamer heb toegezegd, is er na het debat op 7 juni jl. telefonisch contact geweest tussen het ministerie van OCW en de vervoerbedrijven over een eventuele flexibilisering van het reisrecht en de gevolgen daarvan voor het contract tussen OCW en de vervoerbedrijven. De vertegenwoordiger van de vervoerbedrijven heeft tijdens het telefoongesprek als een eerste reactie aangegeven dat de vervoerbedrijven een dergelijke wijziging niet binnen het bestaande contract kunnen accepteren. De vervoerbedrijven geven hiervoor als argumenten aan dat de wijziging onvoorzienbaar was, impact heeft op een substantieel aantal reisrechthouders en dat de beheersmatige en financiële gevolgen niet

vooraf zijn in te schatten. Vanwege de onzekerheid over de effecten op de aantallen gebruikers en op het gemiddelde reisgedrag, zullen de vervoerbedrijven de consequenties hiervan voor hun bedrijfsvoering gehonoreerd willen zien. Dit nog los van de doorwerking van het hogere gemiddelde aantal reiskilometers dat via de periodieke herijking in het contract doorwerkt.

Mede op basis van deze reactie van de vervoerbedrijven kan ik niet anders dan concluderen dat mijn eerdere uitspraken over het duurder worden van het contract worden bevestigd.

Ik blijf tegen deze achtergrond bij mijn standpunt dat flexibilisering van het reisrecht qua kosten en uitvoering niet haalbaar en wenselijk is en ik ontraad het betreffende amendement van het lid Klaver (Kamerstuk II 2011–2012, 33 145, nr. 30) dan ook sterk. Het amendement is op korte termijn (voor 1 september 2012) niet uitvoerbaar en op langere termijn alleen tegen aanzienlijke kosten. Bovendien zijn er forse meerkosten voor het contract met de vervoerbedrijven. Deze meerkosten passen niet binnen de financiële afspraken van het Lente-akkoord.

2. Aanbod van de NS voor (ex-)studenten

Momenteel kunnen ex-studenten binnen 3 maanden na beëindiging van hun studentenreisrecht van NS kosteloos een voordeelurenabonnement ter waarde van € 60 (en twee dagkaarten) ontvangen. Zij krijgen dan een jaar lang 40% korting op hun treinreizen in de daluren (na 9:00 uur en in het weekend). Dit aanbod wordt deels bekostigd door een subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De subsidie loopt begin oktober van dit jaar af. NS heeft aangegeven het aanbod aan (ex-)studenten desondanks te willen voortzetten. Vooral nog zal dat nog zijn in de vorm van het voordeelurenabonnement. Aangezien dit product komt te vervallen, zal dit in 2013 mogelijk een andere abonnementsvorm worden. Het aanbod van NS geldt overigens niet alleen voor ex-studenten maar ook voor studenten waarvan het recht op het studentenreisproduct verloopt. Wel geldt dit abonnement alleen voor het spoorvervoer. Voor het vervoer met bus, tram en metro zijn er geen speciale arrangementen voor (ex-)studenten.

Ten slotte treft u als bijlage een nota van wijziging aan in verband met een kleine technische onvolkomenheid (Kamerstuk 33 145, nr. 35). Hierin wordt een verwijzing naar niet bestaande artikelen verwijderd.

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
H. Zijlstra