

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

>Retouradres Postbus 16375 2500 BJ Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Hoger Onderwijs en
Studiefinanciering**

Rijnstraat 50
Den Haag
Postbus 16375
2500 BJ Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Onze referentie
1330521

Uw brief
01 februari 2018

Uw referentie
-

Datum 13 maart 2018

Betreft Reactie op Commissiebrief inzake verslag schriftelijk overleg over het
stopzetten van het studentenreisproduct

Hierbij zend ik u het verslag van het schriftelijk overleg, waarin de beantwoording is opgenomen op de vragen van de commissie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over mijn brieven van 21 december 2017 en 11 januari 2018 inzake de mogelijkheden van het stopzetten van het studentenreisproduct (Kamerstukken 23 645, nrs. 653 en 655).

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,

Ingrid van Engelshoven

23 645

Openbaar vervoer

Onze referentie
1330521

Nr.

Verslag van een schriftelijk overleg

Vastgesteld d.d. ...

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). Bij brief van ... heeft de minister deze beantwoord. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

Voorzitter van de commissie
Van Tellegen

Adjunct-griffier van de commissie
Boeve

Inhoud

- I Vragen en opmerkingen uit de fracties**
 - Algemeen
 - Vragen en opmerkingen
- II Reactie minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

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

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, ³

zoals beschreven in de Kamerbrieven van 11 januari 2018 en 21 december 2017. Toch hebben de voornoemde leden een aantal vragen.

Onze referentie
1330521

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 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

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

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

Ik dank de leden van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor de vragen die zij hebben gesteld en de opmerkingen die zij hebben gemaakt naar aanleiding van mijn brieven van 21 december 2017⁶ en 11 januari 2018⁷

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 23 645, nr. 653

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 23 645, nr. 655

over het onderzoeksrapport dat is verschenen over de mogelijkheden rondom het stopzetten van het studentenreisproduct. Hieronder ga ik op deze gestelde vragen in. Daarbij wordt de indeling van het verslag als uitgangspunt genomen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel studentenreisproducten er reeds gedeactiveerd worden door het gebruik van de blacklist.

De onderzoekers hebben omwille van de fraudebestendigheid van het gehele ov-chipkaartsysteem besloten om de exacte getallen die betrekking hebben op de blacklist niet te rapporteren⁸. Ik kan uw vraag dan ook niet beantwoorden.

De leden van de VVD-fractie refereren aan de vier categorieën waarin de boetes worden onderverdeeld. De leden van de VVD-fractie vragen de minister om uit te leggen hoe de minister de boetes uit categorie B, waar de eerste boete meteen een hele maand beslaat door de administratieve doorlooptijd, wil terugbrengen.

Met het pakket aan maatregelen dat ik in mijn brief van 21 december 2017 heb aangekondigd, verwacht ik dat het aantal (oud-)studenten dat een ov-boete moet betalen de komende jaren flink zal afnemen. De maatregelen die ik in mijn beleidsreactie heb opgenomen onder het kopje 'verbeteren van de informatiestroom over het einde van het reisrecht' zijn specifiek gericht op het verminderen van het aantal boetes in de categorie B. Het gaat dan bijvoorbeeld om het feit dat ik DUO opdracht heb gegeven vanaf medio 2018 frequenter het recht op studiefinanciering te herzien op basis van de gegevens uit het Basis Register Onderwijs (BRON). Daardoor kan DUO eerder het einde van het reisrecht van de (oud-)student constateren en zal het aantal boetes dat met terugwerkende kracht wordt opgelegd over meer dan een halve maand, verminderen. Ook de verbeteringen die DUO als gevolg van het Programma Vernieuwing Studiefinanciering (PVS) doorvoert in haar ICT-systemen, moet het aantal boetes in categorie B doen verminderen, aangezien de processen dan meer 'real time' ingericht zullen worden.

Naast de maatregelen die specifiek gericht zijn op het verminderen van de boetes uit categorie B, zullen ook de andere (meer algemenere) maatregelen een positief effect hebben op deze categorie boetes. Denk bijvoorbeeld aan de maatregel dat er alleen nog een boete opgelegd wordt als de (oud-)student daadwerkelijk met het studentenreisproduct heeft gereisd nadat het recht daarop is verlopen. Overigens kunnen er als gevolg van deze maatregel ook boetes met terugwerkende kracht ontstaan, aangezien er tijd overheen gaat voordat DUO via de Regisseur Studenten Reisrecht (RSR) is geïnformeerd over de vraag of de (oud-)student nog met het reisproduct heeft gereisd nadat hij er geen recht meer op had.

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister inzicht kan geven of er een verband bestaat tussen het soort boete en het type student.

Nee, dat kan ik nog niet. In mijn beleidsreactie heb ik aangegeven dat ik het advies van de onderzoekers overneem om de ontwikkelingen in het aantal opgelegde boetes, onder andere in relatie tot de verschillende studentendoelgroepen en de verschillende types ov-boetes te blijven volgen. Ik

⁸ Zie "Rapport mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct", bladzijde 49.

heb DUO gevraagd mij hierover periodiek te informeren, maar deze gegevens zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

Onze referentie
1330521

De leden van de VVD-fractie vragen waarop de minister de verkorting van de maximale periode naar negen maanden en de voorgenomen verkorting naar zes maanden baseert, waarop boetes worden opgelegd.

De maximale termijn waarover momenteel boetes worden opgelegd is 12 maanden. Daarna worden de betreffende studentenreisproducten op de blacklist geplaatst. Naar aanleiding van het onderzoeksrapport en de andere maatregelen die ik heb aangekondigd, heb ik met de vervoerders afgesproken dat zij deze periode van 12 maanden vanaf 2019 verkorten naar 9 maanden en zo mogelijk naar 6 maanden. De vervoersbedrijven hebben mij aangegeven dat dit de kortst mogelijke periode is, gezien het feit dat de capaciteit van de blacklist beperkt is.

De leden van de VVD-fractie vragen op welke termijn bekend is welke grote onderwijsinstellingen een test gaan doen met het plaatsen van ophaalautomaten. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister weet welke criteria de vervoersbedrijven en onderwijsinstellingen bij deze test hanteren.

De vervoersbedrijven hebben mij laten weten dat zij nog voor de zomer een voorstel zullen doen voor het plaatsen van een aantal ophaalautomaten bij grote onderwijsinstellingen, die naar verwachting nog in 2018 geplaatst kunnen worden om te testen in hoeverre dit een bijdrage kan leveren aan het verminderen van het aantal ov-boetes. De vervoersbedrijven hebben mij ook laten weten dat ze onderwijsinstellingen zullen selecteren, waarbij zij verwachten dat het effect op het verminderen van het aantal ov-boetes het grootst is.

De leden van de VVD-fractie vragen de minister of zij inzicht kan geven in de kosten van alle maatregelen die zij voornemens is te nemen. De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze zich verhouden tot de onderhandelingsuitdaging Beter Benutten.

Op dit moment heb ik nog geen volledig inzicht in de kosten die de uitvoering van deze maatregelen met zich meebrengen. Een deel van de implementatiekosten zullen gemaakt worden door DUO en een deel door de vervoersbedrijven. Zoals ik in mijn beleidsreactie aangaf, ben ik nog met de vervoersbedrijven in gesprek over de mogelijke financiële consequenties van de maatregelen, met het oog op het contract dat het ministerie van OCW en de vervoersbedrijven hebben over het studentenreisproduct. Ook over de beoogde besparing op het ov-contract als gevolg van de aanpak Beter Benutten voor Beter Onderwijs ben ik nog met de vervoersbedrijven in gesprek.

De leden van de D66-fractie vragen, gezien het gegeven dat vervoersbedrijven de boetes ontvangen van studenten die hun studentenreisproduct te laat stopzetten, in hoeverre er voldoende prikkels zijn bij de vervoersbedrijven om de (technische) mogelijkheid tot een onbeperkte blacklist verder te verkennen.

In het openbaar vervoersysteem is de blacklist ontwikkeld als een instrument om misbruik en fraude door reizigers tegen te gaan. De blacklist is een lijst van ov-chipkaarten of reisproducten die niet toegelaten mogen worden bij het inchecken. Wanneer met een reisproduct wordt ingecheckt dat op de blacklist staat, dan

wordt dat product direct op de kaart gedeactiveerd en kan er niet meer mee gereisd worden. Los van het inzetten van de blacklist voor het automatisch stopzetten van (een deel van de) studentenreisproducten, is er bij vervoerders een directe prikkel om de capaciteit van de blacklist te vergroten, aangezien vervoerders uiteraard zoveel mogelijk misbruik en fraude door reizigers willen voorkomen.

Naast de reeds ingebouwde prikkel bij de vervoersbedrijven, is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) nauw betrokken bij de autonome ontwikkeling die momenteel plaatsvindt en waarin wordt toegewerkt naar een andere manier van betalen voor het openbaar vervoer. Met de plannen voor een andere manier van betalen voor het openbaar vervoer, komen er in de (nabije) toekomst andere en naar waarschijnlijkheid effectievere manieren om het studentenreisproduct tijdig stop te zetten. Zoals ik in mijn beleidsreactie aangaf, laat ik mij ook door het ministerie van IenW op de hoogte houden van de mogelijkheden die deze ontwikkelingen bieden voor het verminderen van het aantal ov-boetes. Voor de volledigheid wijs ik uw Kamer op het feit dat ik met de vervoerders de afspraak heb gemaakt dat vanaf het moment dat één of meerdere vervoersbedrijven technisch in staat zijn om een onbeperkte blacklist in de praktijk te gaan gebruiken, deze bedrijven dat zullen doen. U kunt erop vertrouwen dat ik de vervoersbedrijven, ondermeer op basis van de informatie van het ministerie van IenW, aan die afspraak zal houden.

De leden van de D66-fractie geven aan dat ze lezen dat vanaf 2019 de maximale periode waarover boetes worden opgelegd, zal worden verkort naar negen maanden en zo mogelijk naar zes maanden. De leden van de D66-fractie vragen of de minister kan toelichten binnen welke termijn verwacht wordt de boete te kunnen verkorten naar zes maanden.

Ik ben momenteel, samen met de vervoersbedrijven en DUO, de implementatie van de korte en middellange termijn verder aan het uitwerken en voorbereiden. Op dit moment kan ik niet aangeven of en zo ja, wanneer de door de leden genoemde periode verkort kan worden naar zes maanden.

De leden van de D66-fractie geven aan dat ze lezen 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. De leden van de D66-fractie vragen of de minister kan 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.

Het feit dat er vanaf 2019 ook mbo-studenten die in een zogeheten 'overbruggingsperiode' zitten op de blacklist terecht kunnen komen als de blacklist effectiever ingezet gaat worden, is een nadeel dat wat mij en de studentorganisaties betreft niet opweegt tegen de voordelen ervan. Het nadeel dat een mbo-student ondervindt als hij ten onrechte op de blacklist terecht komt in deze 'overbruggingsperiode' en vervolgens incheckt, is dat hij of zij het studentenreisproduct dan opnieuw moet aanvragen en opnieuw op zijn ov-chipkaart moeten plaatsen. Zoals ik heb aangegeven, zal ik gaan monitoren wat het aantal mbo-studenten is dat met deze situatie te maken krijgt. Afhankelijk van de resultaten van deze monitoring, zal ik samen met DUO en de vervoersbedrijven bezien of en zo ja, welke maatregelen er te treffen zijn.

Daarnaast wil ik benadrukken dat mbo-studenten die afstuderen maar daarna verder gaan studeren, zelf het risico kunnen verkleinen dat ze ten onrechte op de blacklist terecht komen. Zoals ik in mijn beleidsreactie aangaf, kunnen ze dat doen door de inschrijving voor hun nieuwe opleiding, indien mogelijk, bij voorbaat te regelen, zoals DUO op haar website ook adviseert.⁹

De leden van de D66-fractie merken op dat de minister van plan is om ophaalautomaten bij onderwijsinstellingen te plaatsen. De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de minister denkt 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.

Deze maatregel is onderdeel van het totaalpakket aan maatregelen en kan voor een deel van de doelgroep bijdragen aan het makkelijker maken van het stopzetten van het studentenreisproduct, vooral voor studenten die bijna of net klaar zijn met hun opleiding of nog wel studeren, maar het recht op het studentenreisproduct al hebben verbruikt. Bovendien, als je medestudenten hun reisproduct ziet stopzetten bij zo'n ophaalautomaat op je onderwijsinstelling, dan kan dat andere studenten eraan herinneren dit ook tijdig te doen. (Oud-)studenten die niet of zelden een onderwijsinstelling bezoeken, zullen waarschijnlijk voor een andere ophaalautomaat kiezen. De kracht van het pakket van maatregelen dat ik heb aangekondigd, zit hem juist in het feit dat het veel verschillende maatregelen zijn en dat ze grotendeels effectief zijn voor alle studenten, maar een deel ook gericht is op specifieke groepen (oud-)studenten of type boetes.

De leden van de D66-fractie geven aan verheugd te zijn 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. De leden van de D66-fractie vragen, aangezien het niet mogelijk is om dit al in 2018 door te voeren, in hoeverre de minister een tijdsindicatie kan geven wanneer uitvoering wel mogelijk gemaakt zou kunnen worden, gelet op de beschikbare capaciteit bij DUO.

Mocht er in de Tweede Kamer een meerderheid zijn voor het (volgens het voorstel van de D66-fractie) flexibeler inzetten van het studentenreisrecht, dan zou dit, gelet op de beschikbare capaciteit bij DUO, technisch gezien in de loop van 2019 mogelijk gemaakt kunnen worden. De maatregel vergt echter ook een wetswijziging. De implementatiekosten die deze aanpassing voor DUO met zich mee zou brengen wordt geschat op ongeveer €0,5 tot €1 miljoen. Aangezien het recht op het studentenreisproduct al langer is dan de nominale studieduur, is er voor studenten al enige flexibiliteit. Ook vind ik het om uitvoeringsredenen niet verstandig om het recht op het studentenreisproduct, los te koppelen van het recht op studiefinanciering in het algemeen. DUO verwacht verder dat er maar een kleine groep studenten gebruik zou maken van deze mogelijkheid. Gezien deze overwegingen en in het totaal van de uitdagingen waar DUO voor staat (collegegeldverlaging, PVS, het rapport van de Nationale Ombudsman, et cetera), ben ik vooralsnog geen voorstander van een dergelijke aanpassing.

⁹ Zie ook: <https://www.duo.nl/apps/wijzigingshulp-opleiding/index.html>.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom de invoering van het systeem voor Account Based Ticketing (ABT) voor studenten zo lang moet duren. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of er technische beperkingen zijn. De leden van de GroenLinks-fractie vragen dat ook als er een wetswijziging nodig is, dit toch binnen twee jaar gerealiseerd zou moeten kunnen zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie merken in hun bijdrage terecht op dat het 'reizen op rekening', ook wel Account Based Ticketing (ABT) genoemd, op zichzelf geen toekomstscenario is en het er al is. De onderzoekers schrijven in hun rapport ook dat ABT nu al bestaat voor de zakelijke markt (ook zij noemen de NS-businesscard als voorbeeld) en dat het binnenkort wordt geïntroduceerd op de consumentenmarkt. De onderzoekers geven in hun onderzoeksrapport echter ook aan dat de toepassing van ABT voor het studentenreisproduct een maatregel is die pas op de middellange termijn haalbaar is. Meer specifiek geven de onderzoekers het volgende aan (blz. 71): "Er loopt al een ontwikkeling om ABT beschikbaar te maken voor alle reizigers die dat wensen. Volgens dit tijdspad zal het naar verwachting drie tot vijf jaar duren voordat het aangewend kan worden voor het studentenreisproduct voor *alle* studenten. Voor de benodigde wetswijziging dient rekening gehouden te worden met een doorlooptijd van circa 2 jaar (gemiddelde duur wetswijziging)." Daarbij geven de onderzoekers aan dat als ABT niet ingezet zou worden als enige manier om gebruik te maken van het studentenreisrecht (zoals hierboven beschreven), maar als één van de manieren, dat het dan sneller ingevoerd kan worden (maar dat dan nog steeds geldt dat dit een maatregel is die op de middellange termijn haalbaar is). Om tot de bovengenoemde inschatting van de doorlooptijd voor deze maatregel te komen, hebben de onderzoekers ondermeer experts van Translink, de Regisseur Studenten Reisrecht (RSR), DUO en het ministerie van IenW geraadpleegd. Tot slot merk ik op dat in mijn beleidsreactie abusievelijk is opgenomen dat de verwachting is dat het 'nog meer dan vijf jaar' zal duren voor dat ABT in de praktijk gebruikt kan worden. Hier had 'maximaal vijf jaar' moeten staan.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren, in tegenstelling tot eerdere berichtgeving van de minister, dat het wel degelijk mogelijk is om het studentenreisproduct automatisch stop te zetten. De leden van de GroenLinks-fractie schrijven dat de minister aangeeft dat het 100 miljoen euro zal kosten om dit te realiseren met de huidige kaarttechnologie en door de blacklist uit te breiden. De leden van de GroenLinks-fractie vragen echter of er ook een doorrekening is geweest van de kosten als het studentenreisproduct gebaseerd wordt op een systeem van reizen op rekening (ABT). De leden van de GroenLinks-fractie vragen of dit niet veel goedkoper zou zijn.

Allereerst wil ik ook in antwoord op deze vraag aangeven dat de onderzoekers hebben ingeschat dat het naar verwachting drie tot vijf jaar duurt voordat ABT aangewend kan worden voor het studentenreisproduct voor *alle* studenten. Verder staat in het onderzoeksrapport geen concrete inschatting van de kosten voor het toepassen van ABT bij het studentenreisproduct, omdat de onderzoekers daar op basis van de informatie die bij de betrokken partijen (DUO, RSR en Translink) beschikbaar is, geen goede inschatting van konden maken. De onderzoekers geven in hun rapport wel aan dat er sprake is van "kosten voor aanpassing van de systemen bij RSR en de eigenaar/beheerder(s) van de accountrelaties".

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het systeem van ABT niet beter aan de vastgestelde criteria voldoet die gehanteerd worden om te bepalen welke maatregelen wenselijk zijn, dan de huidige voorgestelde maatregelen.

Onze referentie
1330521

In mijn beleidsreactie heb ik opgenomen welke criteria ik, samen met de studentenorganisaties en de vervoersbedrijven, heb gehanteerd om (op basis van de oplossingsrichtingen uit het onderzoeksrapport) te bepalen welke maatregelen het meest wenselijk zijn. Uiteindelijk ben ik na weging van de verschillende oplossingsrichtingen aan de hand van de genoemde criteria, in overleg met de studentenorganisaties en vervoersbedrijven, gekomen tot de maatregelen die ik heb voorgesteld. ABT is om verschillende redenen niet als maatregel opgenomen. Een belangrijke reden is dat de studentenorganisaties aan mij hebben aangegeven geen voorstander te zijn van deze oplossingsrichting. Zij hebben vraagttekens bij de privacyaspecten en de gevolgen van de incassorelatie. Verder vinden zij een negatief aspect van ABT dat het kan gebeuren dat (oud-) studenten achteraf geconfronteerd worden met een hoge rekening (voor reizen die zij niet gemaakt zouden hebben als ze geweten hadden dat ze er het reguliere tarief voor zouden moeten betalen). Een andere reden waarom ABT niet in mijn brief als maatregel is opgenomen, is dat de maatregel naar verwachting van de onderzoekers pas over drie tot vijf jaar geëffectueerd kan worden en ik het, mede gezien de autonome ontwikkeling die nu gaande is rondom een andere manier van betalen voor het openbaar vervoer, te vroeg vindt om nu al een besluit te nemen over het toepassen van ABT.

De leden van de GroenLinks-fractie 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. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het technisch mogelijk zou zijn om dit toe te voegen en wat dat zou kosten.

De kern van ABT is dat ritten worden bijgehouden in een account op de backoffice en achteraf worden verrekend via een automatische incasso, bijvoorbeeld eens per maand. Bij ABT wordt een ritprijs dus niet direct verrekend met het saldo op de ov-chipkaart. Zoals aangegeven in bovenstaande antwoorden, geven de onderzoekers aan dat het naar verwachting nog drie tot vijf jaar zal duren voordat ABT aangewend kan worden voor het studentenreisproduct voor alle studenten. Dan zou via ABT het studentenreisproduct ook automatisch stopgezet kunnen worden via de backoffice. De onderzoekers geven aan dat het nu nog niet mogelijk is om bij ABT terug te vallen op saldo reizen wanneer het studentenreisproduct niet geldig is. Of het over de bovengenoemde drie tot vijf jaar technisch mogelijk is om het reizen op rekening, na automatische stopzetting van het studentereisproduct, direct te vervangen door reizen op saldo, is niet onderzocht (dit valt ook buiten de scope van het onderzoek dat is gedaan).

De leden van de GroenLinks-fractie schrijven dat de NS eind 2017 of begin 2018 met een "proof of concept" startte waaruit moet blijken of een onbeperkte blacklist technisch en financieel haalbaar is. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of deze uitkomsten al bekend zijn en wat de consequenties hiervan zullen zijn. De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de uitkomsten hiervan ook gebruikt worden door streekvervoerders.

De NS heeft mij laten weten dat de "proof of concept" nog loopt en er nog geen resultaten bekend zijn. Ik zal de resultaten, indien beschikbaar, betrekken bij de novelle die ik deze zomer met uw Kamer hoop te kunnen bespreken. Het ministerie van IenW heeft mij laten weten dat binnen het Nationaal OV Beraad (NOVB) alle ervaringen worden gedeeld met betrekking tot proeven met de OV-chipkaart en nieuwe manieren van betalen voor het openbaar vervoer. De proef van de NS met de ongelimiteerde blacklist is hieraan gerelateerd. In het geval de NS de ongelimiteerde blacklist kan hanteren, betekent dit niet dat andere (stads- of streek)vervoerders daar ook technisch toe in staat zijn. Daarvoor moeten de meeste vervoerders eerst real time connecties tussen hun incheckapparatuur en een backoffice realiseren. Zoals ik in mijn beleidsreactie op het onderzoeksrapport heb aangegeven, heb ik met de vervoerders afgesproken dat vanaf het moment dat één of meerdere vervoersbedrijven technisch gezien in staat zijn om een onbeperkte blacklist in de praktijk te gaan gebruiken, deze bedrijven dat zullen doen.

De leden van de SP-fractie vragen of de minister het met hen eens is dat boetes niet meer nodig zullen zijn als het studentenreisproduct automatisch kan worden stopgezet.

Als alle studentenreisproducten automatisch stopgezet zouden worden, dan betekent dat niet dat er nooit meer een ov-boete wordt opgelegd. Een klein deel van de ov-boetes ontstaat nu namelijk wanneer DUO met terugwerkende kracht vaststelt dat een (oud-)student over een bepaalde periode geen reisrecht had. Een beslissing van een student die tot gevolg heeft dat het reisrecht wordt beëindigd, kan altijd pas achteraf worden vastgesteld. Alleen de student zelf weet dat direct en moet ervan doordrongen zijn dat dit gevolgen heeft voor zijn aanspraken op studiefinanciering. Zelfs in het geval dat alle studentenreisproducten in de toekomst automatisch stopgezet kunnen worden, zal de ov-boete als instrument hoogstwaarschijnlijk moeten blijven bestaan om op zijn minst te voorkomen dat kwaadwillende studenten, na het doorgeven van onjuiste informatie aan DUO, een studentenreisproduct verkrijgen en daarmee ongestraft kunnen reizen.

De leden van de SP-fractie schrijven dat voor streekvervoer geldt dat veel bussen bij ingang van een nieuwe concessie worden vervangen, inclusief de apparatuur aan boord. Ze schrijven dat er dus bussen rondrijden met incheckapparatuur van tien jaar oud, maar ook met apparatuur die net nieuw is. Ze schrijven dat technische specificaties verschillen tussen voertuigen. De leden van de SP-fractie schrijven dat de techniek bij streekvervoerders vervangen of aangepast zal moeten worden. De leden van de SP-fractie vragen of de minister het met hen eens is dat marktwerking een drempel is bij de mogelijkheden tot automatisch stopzetten van het studentenreisproduct.

Nee, niet noodzakelijk. Het ministerie van IenW heeft mij laten weten dat ook zonder marktwerking en periodieke aanbestedingen, de afschrijvingstermijnen van de huidige ov-chipkaartapparatuur uit economische en boekhoudkundige overwegingen waarschijnlijk niet gelijk zouden lopen.

De leden van de SP-fractie vragen of de minister een inschatting kan geven van wat de verhouding gaat zijn tussen studentenreisproducten die automatisch

worden stopgezet via 'smart blacklisting' en studentenreisproducten die bij een ophaalautomaat stopgezet moeten worden.

Onze referentie
1330521

Nee, daar kan ik geen inschatting van geven. Overigens wil ik nogmaals benadrukken dat (oud-)studenten *de verplichting houden* om ervoor te zorgen dat hun studentenreisproduct tijdig is stopgezet. Daaraan verandert niets met het pakket aan maatregelen dat ik heb aangekondigd. Als je zeker wil weten dat je geen ov-boetes oploopt, moet je als (oud-)student het studentenreisproduct gewoon zelf tijdig bij een ophaalautomaat stopzetten. Het effectiever inzetten van de blacklist is enkel een soort vangnet waarmee studentenreisproducten van (oud-)studenten kunnen worden gedeactiveerd en waarmee zoveel mogelijk kan worden voorkomen dat studenten toch nog met hun reisproduct reizen nadat ze er geen recht meer op hebben. Aan studenten wiens reisproduct is gedeactiveerd door middel van de blacklist hoeft dan in ieder geval (vanaf dat moment) geen boete te worden opgelegd.

De leden van de SP-fractie vragen waarom niet elke onderwijsinstelling van een ophaalautomaat wordt voorzien. De leden schrijven dat een ophaalautomaat immers niet enkel wordt gebruikt voor het afhalen en stopzetten van het studentenreisproduct, maar ook voor het opladen van het saldo. De leden van de SP-fractie vragen of de minister dit kan toelichten.

Ik wil niet nu al bij elke onderwijsinstelling een ophaalautomaat laten plaatsen, omdat nog niet duidelijk is of deze maatregel daadwerkelijk effectief is. Daarom zal ik deze maatregel eerst bij een beperkt aantal grote onderwijsinstellingen laten testen.

De leden van de SP-fractie vragen of de minister inzicht heeft in hoe deze instellingen door de vervoersbedrijven geselecteerd gaan worden.

De vervoersbedrijven hebben mij laten weten dat zij nog voor de zomer een voorstel zullen doen voor het plaatsen van een aantal ophaalautomaten bij grote onderwijsinstellingen, die naar verwachting nog in 2018 geplaatst kunnen worden om te testen in hoeverre dit een bijdrage kan leveren aan het verminderen van het aantal ov-boetes. De vervoersbedrijven hebben mij ook laten weten dat ze onderwijsinstellingen zullen selecteren, waarbij zij verwachten dat het effect op het verminderen van het aantal ov-boetes het grootst is.

De leden van de SP-fractie schrijven dat de studenten in 2016 voor 40 miljoen euro aan ov-boetes betaalden. Ze schrijven dat hiervan een groot deel naar de vervoerders gaat ter compensatie voor de inkomsten die zij mislopen doordat niet-rechthebbenden geen kaartjes kopen. De leden schrijven benieuwd te zijn waar de rest van dit geld naar toe gaat. De leden van de SP-fractie vragen of de minister dit kan toelichten.

In het onderzoeksrapport is opgenomen dat er in 2016 per saldo voor €40,7 miljoen aan ov-boetes is opgelegd. Hiervan is voor € 31,5 miljoen ten goede gekomen aan de vervoersbedrijven als compensatie voor gedeerde inkomsten. Zoals mijn voorganger in antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Van Meenen (D66)¹⁰ reeds heeft aangegeven, ontvangt DUO jaarlijks afgerond €2,9

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, Aanhangsel, nr. 1593

miljoen als incasso-vergoeding. De hoogte van deze incasso-vergoeding is ter dekking van de kosten die DUO maakt¹¹. De rest van het bedrag was tot dat moment niet geïnd bij de betreffende (oud-)studenten.

Onze referentie
1330521

De leden van de SP-fractie refereren aan de 4 categorieën waarin in het rapport de boetes verdeeld worden. De leden schrijven dat er staat welk percentage van het boetebedrag in welke categorie valt en dat er niet staat welk percentage van de studenten in welke categorie valt. De leden van de SP-fractie vragen of de minister kan aangeven om welk percentage het gaat bij elk van de 4 categorieën.

Nee. Op basis van de dataset die DUO bij de onderzoekers heeft aangeleverd, is het volgens de onderzoekers niet mogelijk om aan te geven welk percentage studenten in welke categorie valt.

¹¹ Denk bijvoorbeeld aan het communiceren met (oud-)studenten via de website/e-mail/brieven/servicekantoren; het vaststellen en opleggen van de boetes; het afhandelen van klachten, bezwaarschriften en beroepszaken; het versturen van betalingsverzoeken en betalingsherinneringen; het afsluiten van betalingsregelingen; het beheer en onderhoud van de geautomatiseerde processen voor het vaststellen; en het opleggen en innen van de vorderingen.