

Th. H. Dragt
Lange Voorhout 9-13
2511 CN 's-Gravenhage

AAN: de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
Drs. L.M.L.H.A. Hermans

Onderwerp: vervoerkaart studenten

Den Haag, 4 april 2002

Hierbij vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Algemeen

Ondergetekende heeft op basis van uw opdracht bij brieven van 28 februari en 5 maart 2002 de onderhandelingen gevoerd over een reisvoorziening voor studenten voor de periode 2003 tot en met 2006 (Het huidige contract voor de Openbaar Vervoer Studentenkkaart (OVSK) loopt eind 2002 af). Mijn taakopdracht luidde een voor alle partijen (studenten, vervoersbedrijven en OCW) aanvaardbaar resultaat te bereiken. Ik was hierbij door U gemachtigd om daarbij verschillende modaliteiten van een reisvoorziening te verkennen binnen de budgettaire kaders van de Rijksbegroting, mede de standpunten van de Tweede Kamer, de studentenorganisaties en de overwegingen van de OV-bedrijven in aanmerking nemende.

Het kader waarbinnen ik de onderhandelingen heb gevoerd, kan als volgt worden omschreven.

Studenten die recht hebben op studiefinanciering kunnen aanspraak maken op een reisvoorziening. Deze voorziening wordt al gedurende 12 jaar verstrekt in de vorm van een OV-studentenkaart. Op dit moment krijgen studenten een week/weekendkaart. Daarover is een contract gesloten tussen de minister van OCW en de openbaar vervoer bedrijven, dat op 1 januari 2003 expireert. Dat betekent dat op zeer korte termijn een nieuw contract gesloten moet worden. De studenten blijken de week/weekendkaart zeer te waarderen. De Tweede Kamer heeft zich vrijwel unaniem uitgesproken voor voortzetting van deze kaart.

Plan van aanpak

In overleg met partijen heb ik gekozen voor een integrale aanpak ten aanzien van de inhoud en continuïteit van een vervoersvoorziening voor studenten vanaf 2003. Het uitgangspunt van deze aanpak is dat een structurele vervoersvoorziening tot stand wordt gebracht die voor alle partijen leidt tot een “win-win-situatie”.

Het beleidsuitgangspunt is geweest de OVSK aan te passen naar een vervoersmodaliteit voor studenten met een structureel karakter. Hierdoor is de (financiële) continuïteit naar de toekomst zeker gesteld; met dien verstande dat dit alleen maar mogelijk is indien partijen een model jaarlijkse prijsbijstelling overeenkomen. Deze systematiek leidt enerzijds tot een overzichtelijke, planmatige en meetbare kostenontwikkeling voor de begrotingswetgever en anderzijds tot continuïteit in de bedrijfsvoering voor de vervoersbedrijven.

Dit overwegende heeft mij doen besluiten om het plan van aanpak in drie onderdelen uit te werken.

1. Model jaarlijkse prijsbijstelling contract op objectiveerbare parameters;
2. Nieuw kwaliteitsmodel vervoerkaart studenten vanaf 2003;
3. Financiële uitwerking endogeen binnen totaliteit Rijksbegroting.

1. Model jaarlijkse prijsbijstelling contract

Partijen hebben een model ontwikkeld dat zal dienen als meetinstrument om de (jaarlijkse) kostenontwikkeling ten aanzien van de overeengekomen contractsprijs nader te indiceren.

De contractsprijs bestaat uit een volumecomponent en een prijscomponent, die beide jaarlijks worden aangepast. De parameters die in het model zijn opgenomen gelden in algemene zin voor alle partijen, met dien verstande dat de index voor de kostenontwikkeling voor de verschillende vervoersmodaliteiten verschillend uitwerkt. Per vervoersmodaliteit kan een verschillende indexering plaatsvinden. Om voor de begrotingswetgever te voldoen aan een logische en verantwoorde lijn in de kostenontwikkeling –zonder teveel te worden gehinderd door distorsies in incidentele/structurele kostenontwikkelingen- heb ik in het model laten opnemen een bandbreedte (“dempingsmechanisme”). Vooralsnog staat nu in het model een bandbreedte voor de jaarlijkse prijsbijstelling van $CPI \pm 1\%$. Partijen zijn overeengekomen om voor 1 mei 2002 de parameters in het model verder te benoemen en een sluitende afspraak te maken over de bandbreedte.

In het model is tevens opgenomen dat een onafhankelijke commissie wordt benoemd die door partijen kan worden gevraagd een (bindend) oordeel te geven indien (extreme) ontwikkelingen in volume of kosten een te grote invloed zullen hebben op de overeengekomen contractsprijs.

2. Nieuw kwaliteitsmodel vervoerkaart studenten vanaf 2003

Om de vervoersmogelijkheden voor studenten nu en in de toekomst te vergroten heb ik partijen voorgesteld om de Openbaar Vervoer Studentenkkaart vanaf 2003 te wijzigen in de vervoerkaart studenten.

In een aantal gesprekken dat ik heb gevoerd met vertegenwoordigers van de Landelijke Studenten Vakbond (LSVB) en het Interstedelijk Studenten Overleg (ISO) is mij duidelijk geworden welke kwalitatieve verbeteringen de studenten in de reikwijdte van de vervoerkaart aangebracht zouden willen zien. Hierover is

indringend en constructief gesproken met de vervoersbedrijven. Binnen de afgegeven offertes zijn zij bereid gevonden om de reismogelijkheden op vrijdag voor zowel de weekkaarthouders als de weekendkaarthouders aanzienlijk te verruimen. Daarnaast komt er een kortingsregeling voor (trein)reizen binnen Europa en wordt het openbaar vervoer te water onder de werkingssfeer van deze kaart gebracht. Ook de samenreiskorting NS blijft gehandhaafd. Ik heb de vervoersbedrijven in deze verruimingsmogelijkheden mee kunnen krijgen, indien in de afspraken wordt meegenomen dat partijen zullen onderzoeken of uitbreiding van doelgroepen binnen de overheid tot de mogelijkheden kan behoren.

3. Financiële uitwerking

De financiële kaders van de begrotingswetgever i.c. de minister van OCW hebben als uitgangspunt gediend voor de onderhandelingen en het uiteindelijke onderhandelaarsakkoord. Binnen de bestaande begroting van OCW voor 2003 e.v. zijn er – naast het hieronder gestelde - voldoende middelen beschikbaar om de overeengekomen contractsprijs 2003 te financieren.

In mijn onderzoek naar de financiële randvoorwaarden die verbonden zijn aan de subsidiëring van streek- en stadsvervoer is mij gebleken dat de minister van V&W jaarlijks (2003) 1 miljard euro subsidieert voor de exploitatie van het OV streek en stad. Deze subsidie is een doeluitkering die ook aan OV moet worden besteed. De subsidie wordt verstrekt aan de decentrale overheden (2003:12 provincies, 7 kaderwetgebieden en 16 grote gemeenten; 2004: 12 provincies en 7 kaderwetgebieden), die vervolgens de subsidiegelden ter beschikking stellen van het OV.

Van deze subsidie wordt jaarlijks 90 mln euro “ingehouden” om enerzijds de apparaatskosten decentrale overheden te bekostigen en anderzijds om reserveringen te plegen voor (toekomstige) ontwikkelingen, om vervoerdalingen op te vangen en om bepaalde voorzieningen/projecten te financieren. De decentrale overheden hebben overigens momenteel reeds circa 100 mln euro aan voorzieningen gereserveerd.

In overleg met het ministerie van V&W heb ik voorgesteld om vanuit de 90 mln euro 25 mln euro te oormerken ten behoeve van verbeteringen in kwaliteit en doelmatigheid van het vervoersaanbod in het streek- en stadsvervoer. Bij brief van 27 maart 2002 heeft de DG Personenvervoer mij bericht dat het technisch mogelijk is om delen van de doeluitkering te oormerken en dat dit overigens verder met de decentrale OV-autoriteiten moet worden besproken. Met de voorzitters van resp. het IPO en het VNG, de heren Franssen en Deetman heb ik overleg gevoerd over het bereikte onderhandelingsakkoord en zij zullen zich sterk maken voor het oormerken van deze gelden in bedoelde zin.

Overleg met partijen

In de afgelopen vier weken is intensief overleg gevoerd met de Openbaar vervoersbedrijven (NS, Streekvervoer en VSV+), vertegenwoordigers van de minister van OCW en de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Op 29 maart 2002 is een onderhandelaarsakkoord bereikt waaraan partijen zich hebben verbonden. Inmiddels hebben partijen het akkoord voorgelegd aan de respectievelijke achterbannen. Alle partijen hebben aangegeven in formele zin het akkoord te onderschrijven. De relevante zaken uit het akkoord zal ik eveneens bespreken met vertegenwoordigers van de studentenbonden LSVB en ISO. Zij hebben reeds aangegeven dat zij tevreden zouden zijn met de verruiming van de vervoerkaart op de vrijdag voor zowel

weekkaarthouders als weekendkaarthouders. Ook de kortingsregeling voor reizen binnen Europa zouden zij als een grote verbetering beschouwen.

Resumerend

Ik kan U melden dat ik – naar mijn oordeel - heb voldaan aan mijn taakopdracht zoals vermeld in Uw brief van 5 maart 2002, te weten een voor alle partijen aanvaardbaar resultaat te bereiken.

De belangrijkste kenmerken van dit resultaat zijn:

1. De integrale aanpak heeft ertoe geleid dat de reisvoorziening voor studenten is behouden en zelfs kwalitatief is verbeterd. Uw beleidsdoelstelling om studenten in de gelegenheid te stellen om zonder beperkingen een vrije keuze te laten maken voor wat betreft het kiezen van een studierichting en/of lokatie, is hiermee maximaal ingevuld.
2. De gekozen uitgangspunten van het nieuwe model prijsbijstelling geeft maximaal inhoud aan het uitgangspunt van de begrotingswetgever om te voldoen aan een logische en verantwoorde lijn in de kostenontwikkeling van het betreffende begrotingsartikel.
3. Het continueren van de vervoerkaart studenten voor onbepaalde tijd heeft op de langere termijn een positieve uitwerking op de verbetering van de continuïteit van de bedrijfsvoering van de vervoersbedrijven binnen Nederland. De kwaliteit (en continuïteit) van het Openbaar Vervoer in Nederland zal mede hierdoor een positieve impuls krijgen.
4. De flexibilisering van de vervoerkaart studenten op vrijdag voor zowel week- als weekendkaarthouders leidt tot een verbetering van de gebruikskwaliteit OV voor studenten. In algemene zin is mijn verwachting dat de pieken op zowel vrijdag als maandagochtend door deze flexibilisering worden gedempt.
5. De uitbreiding van de gebruiksmogelijkheden van de nieuwe kaart is positief voor de studenten en kan naar mijn opvatting ertoe leiden dat het gebruik van OV na de studentenperiode zal toenemen.
6. Het oormerken van subsidiegelden voor verbeteringen in kwaliteit en doelmatigheid van de vervoersmodaliteiten streek- en stadsvervoer zal een positieve invloed hebben op de integrale kwaliteit van deze vervoersmodaliteiten voor alle gebruikers.

Het is mij een genoegen geweest om deze taakopdracht – die door uw departement als een “mission almost impossible” werd beschouwd, doch waarbij ik van uw ambtelijke ondersteuning (en van mijn plaatsvervanger, de heer N. Van Dam) zeer veel steun en wijze raad heb gekregen, op deze wijze aan u te kunnen rapporteren.

Ik ga er op basis van een op de achtergrond aanwezig “worst case-scenario” vanuit dat zowel de minister van V&W als de Tweede Kamer der Staten-Generaal, alsmede de betrokken partijen en wellicht ook uzelve van mening zijn dat dit het meest optimale resultaat van dit onderhandelingstraject kan zijn.

Th. H. Dragt
Bijlagen: 4

