

Vergaderjaar 2017–2018

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 653**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN ONDERWIJS, CULTUUR EN WETENSCHAP**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2017

Met deze brief bied ik uw Kamer het rapport «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct» aan<sup>1</sup>. In dit rapport wordt verslag gedaan van het externe onderzoek dat is verricht naar de (on)mogelijkheden van het automatisch stopzetten van het studentenreisproduct. Het rapport heeft mijn ambtsvoorganger u in april jl. toegezegd in antwoorden op schriftelijke vragen van de leden Van Meenen (D66),<sup>2</sup> Futselaar (SP)<sup>3</sup> en Özdil (GroenLinks).<sup>4</sup>

Met het onderzoek is uitvoering gegeven aan de motie van de leden Rog en Duisenberg<sup>5</sup> en de gewijzigde motie van het lid Mohandis c.s.<sup>6</sup> waarin de regering is opgeroepen om in overleg met betrokken partijen te komen tot automatische stopzetting respectievelijk tot vereenvoudiging van het stopzetten van het studentenreisproduct.

Ook de studentenorganisaties, de Nationale ombudsman en de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) hebben het afgelopen jaar gepleit voor het automatisch stopzetten van het studentenreisproduct.

Ik ben de onderzoekers zeer erkentelijk voor het grondige onderzoek dat zij hebben verricht. De onderzoekers hebben aan de hand van literatuuronderzoek, expertinterviews en werksessies met betrokken partijen een goede analyse van het probleem gemaakt en in hun onderzoeksrapport op nauwkeurige wijze verschillende oplossingsrichtingen beschreven.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1593

<sup>3</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1717

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1719

<sup>5</sup> Kamerstuk 34 331, nr. 17

<sup>6</sup> Kamerstuk 34 331, nr. 18

Het onderzoeksrapport is tot stand gekomen in samenwerking met een begeleidingscommissie, waarin de Landelijke Studentenvakbond (LSVb), het Interstedelijk Studenten Overleg (ISO), de Jongeren Organisatie Beroepsonderwijs (JOB), de openbaar vervoer contractpartijen en medewerkers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) vertegenwoordigd waren.

In deze brief schets ik allereerst de achtergrond rondom het stopzetten van het studentenreisproduct en de ov-boetes die (oud-)studenten opgelegd krijgen als zij dat te laat doen. Vervolgens beschrijf ik de kern van het onderzoeksrapport en mijn aanpak voor de korte en (middel)lange termijn om het aantal ov-boetes terug te dringen. Aan het einde van deze brief ga ik in op het proces voor de komende maanden.

### **Stopzetten van het studentenreisproduct en de ov-boete**

Als (oud-)studenten geen recht meer hebben op een studentenreisproduct (bijvoorbeeld omdat ze zijn afgestudeerd of stoppen met hun studie), dan moeten ze zelf hun studentenreisproduct stopzetten. Ze moeten dat doen door met hun ov-chipkaart naar één van de ruim 2.200 ophaalautomaten te gaan (bijvoorbeeld op een station) en daar hun studentenreisproduct van de kaart te halen. Doen (oud-)studenten dat niet of te laat, dan krijgen ze een boete voor het onterecht in bezit hebben van het studentenreisproduct. De boete bedraagt € 97,- per halve maand.

De Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) int deze ov-boetes. De opbrengsten van de ov-boetes gaan, na aftrek van de door DUO gemaakte uitvoeringskosten van jaarlijks afgerond € 2,9 miljoen, naar de vervoersbedrijven. De opbrengsten van de ov-boetes zijn bedoeld als een compensatie voor de gedeelde inkomsten van de vervoersbedrijven. Immers, de vervoersbedrijven krijgen vanuit het Ministerie van OCW niet betaald voor studentenreisproducten waar geen recht meer op is. En aangezien (oud-)studenten die hun studentenreisproduct niet stopzetten wel gratis of met korting met het product kunnen blijven reizen, ontvangen de vervoersbedrijven minder inkomsten uit abonnementen, losse kaartverkoop en saldo's op ov-chipkaarten.

### **Kern van het onderzoeksrapport**

De onderzoekers leggen in het begin van hun rapport uit waarom het (in tegenstelling tot wat vaak verondersteld wordt) niet zo eenvoudig is om het studentenreisproduct automatisch stop te zetten. Dat is het gevolg van de getrapte wijze waarop het studentenreis*recht* uiteindelijk als een studentenreis*product* op een ov-chipkaart terecht komt. Als een (oud-)student op een gegeven moment geen studentenreis*recht* meer heeft, blijft het studentenreis*product* op de ov-chipkaart staan en de incheckapparatuur kan vervolgens niet zien dat het studentenreis*recht* inmiddels is verlopen.

Toch is automatisch stopzetten niet onmogelijk. In het rapport worden verschillende mogelijkheden beschreven waarmee het studentenreisproduct (voor een deel van de (oud-)studenten) automatisch stopgezet kan worden. Deze mogelijkheden verschillen van elkaar in de methode: automatisch stopzetten kan door (slimmer) gebruik te maken van een «blacklist» (een lijst met productnummers waarbij het product dat op die lijst staat wordt gedeactiveerd wanneer wordt ingecheckt), door een geldigheidsduur mee te geven aan het studentenreisproduct of door in de toekomst gebruik te maken van de back-office voor een andere manier van ov-betalen, zoals «Account Based Ticketing» (ABT). De mogelijkheden verschillen van elkaar in effectiviteit, in doorlooptijd en in implementatie-

kosten. De implementatiekosten voor de meest vergaande manier van automatisch stopzetten van het studentenreisproduct (waarbij alle studentenreisproducten worden stopgezet via een blacklist) wordt door de onderzoekers geschat op ongeveer € 100 miljoen. Voor andere betaalconcepten<sup>7</sup> zoals ABT geldt dat nog zeer onduidelijk is of, op welke wijze en wanneer deze concepten kunnen worden toegepast. Dit zijn concepten die alleen voor het ov-systeem als geheel kunnen worden geïmplementeerd.

Uit het rapport wordt duidelijk dat dé ideale oplossing, namelijk de oplossing die met beperkte kosten en doorlooptijd alle ov-boetes kan voorkomen, niet bestaat. Er worden naast de varianten van automatisch stopzetten ook andere oplossingsrichtingen beschreven die het aantal opgelegde ov-boetes flink kunnen laten dalen. Voorbeelden daarvan zijn aanpassingen in de boetesystematiek en het verbeteren van de informatiestroom over het einde van het reisrecht. Er is namelijk niet altijd voldoende duidelijkheid voor studenten wanneer zij geen recht meer hebben op het reisproduct en wanneer zij dit dus dienen stop te zetten bij de ophaalautomaat. Met die laatste oplossingsrichting kan een deel van de ov-boetes worden voorkomen die bij automatische stopzetting zou blijven bestaan, zoals ov-boetes die ontstaan als DUO met terugwerkende kracht vaststelt dat een student over een bepaalde periode al geen reisrecht meer had. Ook kan het verbeteren van de informatiestroom de oplossing zijn voor studenten voor wie onduidelijk is wanneer het recht op het reisproduct afloopt.

### **Maatregelen voor de korte en middellange termijn**

Het totale bedrag aan opgelegde ov-boetes is de laatste jaren afgenomen (van € 52,6 miljoen in 2014; naar € 45,0 miljoen in 2015; naar € 40,7 miljoen in 2016 naar € 29,1 miljoen tot en met oktober 2017). Het is mijn doel om ervoor te zorgen dat deze dalende trend zich voortzet en dat steeds minder studenten tegen een ov-boete aanlopen. Gegeven dit doel vind ik het heel goed dat dit rapport, naast mogelijkheden voor automatische stopzetting, ook andere oplossingsrichtingen bevat.

Om te bepalen welke maatregelen voor de korte en middellange termijn het meest wenselijk zijn, heb ik samen met de studentenorganisaties en de vervoersbedrijven enkele criteria gehanteerd:

- 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.
- Ten vierde dienen de maatregelen kostenefficiënt te zijn (zo is het bijvoorbeeld niet kostenefficiënt om veel geld te investeren in ov-infrastructuur die naar verwachting over enkele jaren aangepast of vervangen zal worden).

Op basis van deze criteria en de oplossingsrichtingen uit het rapport ben ik, in overleg met de studentenorganisaties en de vervoersbedrijven, voornemens de volgende maatregelen te nemen.

---

<sup>7</sup> Ook bij andere betaalconcepten zal blijven gelden dat studenten bij het reizen altijd moeten in- en uitchecken.

## 1. Alleen ov-boetes bij gebruik, maar wel oplopend in hoogte

Na de plenaire behandeling van het wetsvoorstel Aanpassingswet studiefinanciering BES heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel inclusief het subamendement van het lid Van Meenen<sup>8</sup> en het nader gewijzigde amendement van de leden Rog en Duisenberg<sup>9</sup> aangenomen (Handelingen II 2016/17, nr. 37, item 28). In dit wetsvoorstel is nu opgenomen 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,- gaat bedragen voor de eerste twee halve maanden en € 150,- vanaf de derde halve maand.

Ik ben groot voorstander van deze maatregelen omdat het opleggen van de boete alleen bij gebruik naar verwachting een zeer grote daling van het aantal boetes met zich mee zal brengen.

Zoals mijn ambtsvoorganger in haar brief van 19 januari 2017<sup>10</sup> reeds heeft aangekondigd, wordt voor een zorgvuldige uitvoering van de amendementen momenteel een novelle voorbereid. De uitkomsten van dit onderzoek worden, zoals in antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Van Meenen is aangegeven<sup>11</sup>, betrokken bij de vormgeving van deze novelle. Het wetsvoorstel Aanpassingswet studiefinanciering BES wordt door de Eerste Kamer aangehouden in afwachting van deze novelle. Ik kom hier verderop in deze brief op terug.

## 2. Uitbreiden en slimmer gebruik maken van de capaciteit van de blacklist

De blacklist is een instrument dat vervoerders primair inzetten om fraude en misbruik door reizigers tegen te gaan. De blacklist bevat nummers van ov-chipkaarten of reisproducten die niet toegelaten mogen worden bij het inchecken. Wanneer iemand probeert in te checken met een ov-chipkaart of reisproduct dat op de blacklist staat, dan wordt die kaart of dat product direct gedeactiveerd. Je kan er dan niet meer mee reizen.

Bij de invoering van het studentenreisproduct op de ov-chipkaart en het verdwijnen van de papieren ov-studentenkaart, was voorzien om de blacklist in te zetten om ook studentenreisproducten stop te zetten. In 2009 gaven de vervoersbedrijven aan dat de capaciteit van de blacklist voor het stopzetten van alle studentenreisproducten te beperkt is. Er is maar een beperkt aantal plaatsen op de blacklist beschikbaar en dat aantal was aanzienlijk lager dan het aantal studentenreisproducten dat jaarlijks stopgezet moet worden. Vervolgens is de huidige werkwijze ontwikkeld, waarbij studenten zelf hun studentenreisproduct moeten stopzetten bij een ophaalautomaat. Momenteel wordt, voor wat betreft het studentenreisproduct, de blacklist hoofdzakelijk gebruikt om de studentenreisproducten te deactiveren van (oud-)studenten die na 12 maanden onterecht bezit hun reisproduct nog niet zelf hebben stopgezet.

De onderzoekers geven aan dat de blacklist die momenteel door de vervoersbedrijven gehanteerd wordt, nog steeds te beperkt is om alle studentenreisproducten automatisch stop te zetten. Ze geven echter ook aan dat de blacklist op een andere en effectievere manier ingezet zou kunnen worden dan nu het geval is.

<sup>8</sup> Kamerstuk 34 331, nr. 20

<sup>9</sup> Kamerstuk 34 331, nr. 19

<sup>10</sup> Kamerstuk 34 331, B

<sup>11</sup> Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1593

Om de blacklist zo effectief mogelijk te kunnen inzetten om ov-boetes te voorkomen, heb ik met de vervoerders het volgende afgesproken:

- vanaf het moment dat één of meerdere vervoersbedrijven technisch gezien in staat zijn om een onbeperkte blacklist in de praktijk te gaan gebruiken, dan zullen deze bedrijven dat doen. Als een (oud-)student met zijn studentenreisproduct dan bij één van deze vervoersbedrijven incheckt, dan wordt het studentenreisproduct gedeactiveerd en is deze ook niet meer bij andere vervoersbedrijven te gebruiken. NS start eind 2017 / begin 2018 een proof of concept waaruit moet blijken of dit technisch en financieel haalbaar is.<sup>12</sup>
- de vervoerders verwachten het aantal plekken dat momenteel binnen de blacklistcapaciteit beschikbaar is om studentenreisproducten te deactiveren, in 2018 te verdubbelen. Hiertoe zijn de voorbereidingen in gang gezet. Hierbij wordt ook de capaciteit van de blacklist gereorganiseerd en daarmee het aantal plekken verder verhoogd in de maanden dat er een piek is in het aantal (oud-)studenten dat het studentenreisproduct moet stopzetten, namelijk van juli tot en met september.
- vanaf 2019 zal gebruik worden gemaakt van een vorm van «smart blacklisting», waarbij alle studentenreisproducten waar geen recht meer op is, gerouleerd worden op de blacklist. Dat betekent dat het studentenreisproduct van een (oud-)student op de ene dag wel op de blacklist staat en op de andere dag niet. Checkt een student in met zijn ov-chipkaart met studentenreisproduct op een dag waarop zijn product op de blacklist staat, dan wordt het studentenreisproduct gedeactiveerd en kan de student vanaf dat moment niet meer reizen met zijn studentenreisproduct. Dit rouleren verhoogt de kans dat het studentenreisproduct automatisch wordt stopgezet.
- Vanaf 2019 zal de maximale periode waarover boetes worden opgelegd (nu 12 maanden) worden verkort naar 9 maanden en zo mogelijk naar 6 maanden.

(Oud-)studenten *houden de verplichting* om hun studentenreisproduct zelf tijdig bij een ophaalautomaat stop te zetten. Door het effectiever inzetten van de blacklist kunnen studentenreisproducten van (oud-)studenten worden gedeactiveerd, waardoor zij in ieder geval geen extra ov-boetes meer blijven ontvangen. Daarnaast zorgt dit effectiever inzetten van de blacklist ervoor dat de studentenreisproducten van (oud-)studenten die nu bewust dit product in bezit houden (omdat de ov-boete voor hen goedkoper is dan op saldo reizen met hun ov-chipkaart), waarschijnlijk sneller gedeactiveerd worden via de blacklist. Dat betekent dat studenten minder lang misbruik kunnen maken van een studentenreisproduct waar ze geen recht meer op hebben.

Een nadeel van het effectiever inzetten van de blacklist, is dat er ook studentenreisproducten op de blacklist terecht kunnen komen van studenten die in een zogeheten «overbruggingsperiode» zitten. Het gaat daarbij om mbo-studenten die afstuderen maar daarna verder gaan studeren. Als er niet meer dan vier maanden tussen de oude en nieuwe opleiding zitten, dan voorziet de WSF 2000 in een overbruggingsregeling en kunnen studiefinanciering en het studentenreisproduct in die maanden gewoon doorlopen. Het komt echter voor dat de student in de tussenliggende periode is uitgeschreven bij zijn oude studie en zich nog niet heeft ingeschreven voor een nieuwe. In de tussenliggende periode staat de student bij DUO geregistreerd als iemand die geen reisrecht heeft. Wanneer DUO later informatie over de nieuwe inschrijving ontvangt, dan past DUO alsnog de overbruggingsregeling toe. Omdat dit achteraf wordt vastgesteld, kan het voorkomen dat de student een periode niet vrij kon

<sup>12</sup> Het gaat hier om oplossingsrichting 8.2.4: «uitbreiden van capaciteit via connectie met backoffice».

reizen, omdat diens studentenreisproduct via de blacklist gedeactiveerd is. Dit terwijl hij er, achteraf gezien, wel recht op had.<sup>13</sup> Zij zullen dan ook opnieuw een studentenreisproduct op hun ov-chipkaart moeten zetten. Ik heb dit nadeel van de blacklist met de studentenorganisaties besproken en zal gaan monitoren wat het aantal studenten is dat met deze situatie te maken krijgt.

### 3. Verbeteren van de informatiestroom over het einde van het reisrecht

Uit het onderzoeksrapport is gebleken dat een deel van de ov-boetes ontstaat als gevolg van de doorlooptijd van de administratieve processen binnen DUO. Daardoor komt het voor dat wanneer een (oud-)student voor de eerste keer een ov-boete ontvangt, deze boete direct betrekking heeft op twee halve maanden (in plaats van op één halve maand). Ook komt het voor dat de eerste keer dat een student een ov-boete ontvangt, deze boete op méér dan twee halve maanden betrekking heeft. Dat kan gebeuren als DUO met terugwerkende kracht vaststelt dat een student over een bepaalde periode (soms bijvoorbeeld al twee maanden) geen recht meer had op een studentenreisproduct. DUO komt dan tot deze vaststelling na raadpleging van het Basis Register Onderwijs (BRON). In BRON worden onder meer in- en uitschrijvingen van studenten geregistreerd.

Ik vind het belangrijk de informatiestroom over het einde van het reisrecht te verbeteren, waardoor dit type ov-boetes sterk vermindert.

Zoals in het rapport is opgenomen, zal de informatiestroom verbeterd worden als gevolg van het Programma Vernieuwing Studiefinanciering (PVS) waarmee DUO momenteel omvangrijke verbeteringen in haar ICT-systemen doorvoert. Daarnaast heb ik DUO opdracht gegeven om vanaf medio 2018 frequenter het recht op studiefinanciering te herzien op basis van gegevens uit BRON. Daardoor kan DUO eerder het einde van het reisrecht van een (oud-) student constateren en kan het aantal ov-boetes dat met terugwerkende kracht wordt opgelegd, verminderd worden.

Een andere aanpassing die binnen de nieuwe ICT-systemen mogelijk gemaakt zal worden, is dat studenten in MijnDUO kunnen zien hoeveel maanden reisrecht zij nog hebben (op basis van de informatie die op dat moment bij DUO bekend is). DUO heeft mij laten weten dat deze aanpassing naar verwachting begin 2019 gerealiseerd zal zijn.

Uit het onderzoeksrapport blijkt ook dat in het mbo niet altijd voor de student duidelijk is wat de einddatum van het reisrecht is omdat de onderwijsinstelling de student uitschrijft. Voor de student is niet altijd helder wat de datum van uitschrijving bij de onderwijsinstelling is. Een deel van de mbo-studenten denkt dat de diplomadatum en daarmee het einde van het reisrecht de datum van de diploma-uitreiking is. De diplomadatum is echter de datum waarop de examencommissie het afstuderen vaststelt. Ik zal aan de onderwijsinstellingen vragen om duidelijker te communiceren over het moment van uitschrijving uit de opleiding door de mbo-instelling.

---

<sup>13</sup> Het is daarom wenselijk om, indien mogelijk, de inschrijving bij voorbaat te regelen. DUO adviseert nu het volgende: «Wat moet je doen? Log in op Mijn DUO om je nieuwe opleiding door te geven. Ga naar «Mijn studies en diploma's» en kies voor «School/studie». Klik op «Wijzig» achter je huidige opleiding. De rest wijst zich vanzelf.» (<https://www.duo.nl/apps/wijzigingshulp-opleiding/index.html>)

#### 4. Later in laten gaan van de ov-boete

Momenteel moeten studenten binnen vijf werkdagen van de eerste maand waarin ze geen reisrecht meer hebben, hun studentenreisproduct stopzetten. Als een student bijvoorbeeld vanaf 1 december 2017 geen reisrecht meer heeft, dan moet uiterlijk op donderdag 7 december 2017 het studentenreisproduct zijn stopgezet bij een ophaalautomaat.<sup>14</sup> Om het aantal ov-boetes te verminderen dat ontstaat omdat studenten net iets te laat zijn met het stopzetten, ben ik voornemens de wettelijke termijn van 5 werkdagen aan te passen in een termijn van 10 kalenderdagen. Omdat de uiterste datum voor stopzetten daarmee een vaste datum in de maand wordt (uiterlijk op de tiende), is dat ook eenvoudiger qua communicatie.

#### 5. Plaatsen van ophaalautomaten bij onderwijsinstellingen

Om de drempel voor (oud-)studenten zo laag mogelijk te maken om hun studentenreisproduct tijdig stop te zetten, zou het goed zijn om bij mbo-instellingen's, hogescholen en universiteiten ophaalautomaten te plaatsen. Door het zien van de ophaalautomaten bij de onderwijsinstelling zal wellicht een deel van de studenten eerder aangezet worden tot het daadwerkelijk stopzetten van het studentenreisproduct. Ik heb met de vervoersbedrijven afgesproken dat zij mij informeren over welke grote onderwijsinstellingen zij selecteren om dit in 2018 te testen.

#### 6. Blijven verbeteren van de communicatie over het studentenreisproduct

Naast de bovengenoemde maatregelen die in het rapport zijn opgenomen, blijft het erg belangrijk dat DUO zo goed mogelijk communiceert over het stopzetten van het studentenreisproduct. In de beleidsreactie op het rapport van de Nationale ombudsman over de informatievoorziening van DUO aan studenten met een betalingsachterstand,<sup>15</sup> heeft mijn ambtsvoorganger al aangegeven wat DUO allemaal al heeft gedaan en nog doet om deze communicatie te verbeteren. In aanvulling daarop heb ik na overleg met de studentenorganisaties en de vervoersbedrijvende teksten op de website van DUO en de website [www.studentenreisproduct.nl](http://www.studentenreisproduct.nl) over het stopzetten van het studentenreisproduct op elkaar afgestemd, zodat over deze teksten geen verwarring kan ontstaan bij (oud-)studenten.

### **Maatregelen voor de lange termijn**

Uit het rapport blijkt dat er in de ov-sector momenteel een autonome ontwikkeling gaande is waarin wordt toegewerkt naar een andere manier van betalen voor het openbaar vervoer. Een voorbeeld daarvan is de herinrichting van het chipkaartsysteem waarbij accounts worden bijgehouden in de «backoffice». Online kan dan in die backoffice het studentenreisproduct worden stopgezet als het reisrecht vervalt. Dit is een onderdeel van het bredere «Account Based Ticketing» (ABT). De verwachting is dat het nog meer dan vijf jaar zal duren voordat deze nieuwe toepassing in de praktijk gebruikt kan worden.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Op de website van DUO staat een lijstje met concrete stopzetdata vermeld voor de kalendermaanden in 2017.

<sup>15</sup> Kamerstuk 25 268, nr. 147

<sup>16</sup> NS start eind 2017 / begin 2018 met een marktproef. Wanneer het resultaat hiervan positief is zal NS in de loop van 2018 het concept introduceren op de consumentenmarkt. Het introduceren van ABT met het studentenreisproduct zal ook juridische en uitvoeringstechnische consequenties hebben.

Ik zal mij de komende jaren door het Ministerie van IenW op de hoogte laten houden over de mogelijkheden die deze ontwikkelingen bieden voor het verminderen van het aantal ov-boetes.

### **Proces voor de komende maanden**

De komende periode zal ik, samen met de vervoersbedrijven en DUO, de implementatie van de hierboven genoemde maatregelen voor de korte en middellange termijn verder gaan uitwerken en voorbereiden.

Daarnaast zal op korte termijn de novelle worden afgerond waarover ik eerder in deze brief schreef, en die mijn ambtsvoorganger in haar brief van 19 januari 2017<sup>17</sup> heeft aangekondigd. Zoals hiervoor aangegeven, wordt in die novelle geregeld wat nodig is om op zorgvuldige wijze uitvoering te kunnen geven aan het eerdergenoemde subamendement van het lid Van Meenen en het nader gewijzigde amendement Rog/Duisenberg. Daarnaast zal ik in deze novelle opnemen dat de ov-boete later ingaat: de hierboven genoemde termijn van 5 werkdagen wordt aangepast in 10 kalenderdagen. Ik streef ernaar de novelle medio 2018 aan uw Kamer te kunnen aanbieden. De beoogde datum voor inwerkingtreding van de maatregelen uit de novelle is 1 januari 2019.

Verder ben ik met de vervoersbedrijven in gesprek over de mogelijke financiële consequenties van bovengenoemde maatregelen, met het oog op het contract dat het Ministerie van OCW en de vervoersbedrijven hebben over het studentenreisproduct. Daarbij kijk ik ook naar mogelijke andere aanpassingen in dit contract, onder meer aan de hand van hetgeen de studentenorganisaties daarbij belangrijk vinden.

Ook neem ik het advies van de onderzoekers over om de ontwikkelingen in het aantal opgelegde ov-boetes, onder andere in relatie tot de verschillende studentendoelgroepen en de verschillende types ov-boetes (door de onderzoekers verdeeld in de categorieën A t/m D), te blijven volgen. Ik heb DUO gevraagd om mij hierover periodiek te informeren. Daarnaast zal ik jaarlijks een onafhankelijk (audit)onderzoek laten uitvoeren waarin, mede op basis van de rapportages van DUO, gemonitord wordt wat de effecten van de maatregelen zijn en wat daaromtrent (mede op basis van toekomstige ontwikkelingen) nog verbeterd zou kunnen worden.

### **Flexibel inzetten reisrecht**

Tijdens het AO DUO van 23 november (Kamerstuk 25 268, nr. 156) heb ik aangegeven in deze brief terug te zullen komen op de vraag of het in de toekomst mogelijk kan worden dat studenten hun reisrecht flexibel kunnen starten en stopzetten gedurende de periode waarin recht op studiefinanciering bestaat. In het hoger onderwijs zou dat in de meeste gevallen neerkomen op de keuze om de vijf jaren recht op reisvoorziening flexibel in te kunnen zetten in de zeven jaren recht op studiefinanciering. Dit kan voordelig zijn voor een student die langer studeert dan de periode van het reisrecht en die voorziet dat in de periode nadat het reisrecht is opgehouden meer gereisd zal moeten worden. Het is mogelijk om deze flexibiliteit in de uitvoering mogelijk te maken. Invoering in 2018 is zeker niet mogelijk omdat de bij DUO beschikbare capaciteit voor het doorvoeren van aanpassingen in de processen volledig wordt benut. Dit is mede het gevolg van het afronden van PVS, de implementatie van de noodzakelijke maatregelen naar aanleiding van het rapport van de Nationale ombudsman, de overige maatregelen uit deze brief en het doorvoeren van de maatregelen uit het Regeerakkoord.

<sup>17</sup> Kamerstuk 34 331, B



### **Tot slot**

Met de aanpak die ik in deze brief heb geschetst, vertrouw ik erop dat het aantal (oud-)studenten dat een ov-boete moet betalen de komende jaren flink zal afnemen. Daartoe worden er zowel aanpassingen gedaan in de werkwijze van de vervoersbedrijven als in die van DUO. Het blijft echter ook de verantwoordelijkheid van (oud-)studenten zelf om alert te zijn en hun studentenreisproduct stop te zetten op het moment dat ze er geen recht meer op hebben. Alleen dan kunnen we gezamenlijk het aantal ov-boetes tot een minimum beperken.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,  
I.K. van Engelshoven