

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2417

Vragen van het **Özdi** (GroenLinks) aan de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct» (2017) en het niet automatisch stopzetten van de OV-studentenkaart* (ingezonden 3 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Engelshoven** (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) (ontvangen 24 april 2019).

Vraag 1

Herinnert u zich het rapport «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct» uit 2017, waarin wordt geconcludeerd dat «account based ticketing» de mogelijkheid biedt om de OV-studentenkaart automatisch te laten stopzetten?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u kennisgenomen van de conclusie uit dit rapport dat «account based ticketing» binnen enkele jaren doorgevoerd kan worden voor de OV-studentenkaart? Hoe staat het anderhalf jaar later met de voortgang om deze technologie te implementeren voor de OV-studentenkaart?

Antwoord 2

Ja, ik heb kennis genomen van het rapport «Mogelijkheden stopzetten studentenreisproduct», dat in opdracht van mijn ministerie is uitgevoerd. Naar aanleiding van dit rapport heb ik uw Kamer op 21 december 2017² geïnformeerd over mijn maatregelenpakket om het aantal ov-boetes flink te laten afnemen.

Op 13 maart 2018³ heb ik (in antwoorden op vragen van de GroenLinks-fractie uit een schriftelijke overleg) aan uw Kamer aangegeven waarom ik niet voor ABT als maatregel heb gekozen. Een belangrijke reden daarvoor is dat de studentenorganisaties aan mij hebben aangegeven geen voorstander te zijn van deze oplossingsrichting. Zij hebben vraagtekens gezet bij de

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 653

² Kamerstuk 23 645, nr. 653

³ Kamerstuk 23 645, nr. 658

privacyaspecten en de gevolgen van de incassorelatie. Verder vonden 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).

Op 21 augustus 2018⁴ heb ik uw Kamer gemeld dat voor nieuwe betaalconcepten, waaronder voor ABT, geldt dat nog onduidelijk is of, op welke wijze en wanneer deze concepten kunnen worden toegepast met betrekking tot het studentenreisproduct. Dat is nog steeds het geval. Wel heeft het Ministerie van IenW mij onlangs laten weten dat het Nationaal OV Beraad (bestaande uit reizigersorganisaties, vervoersbedrijven en concessie verlenende overheden) ernaar streeft om de nieuwe Ov betaalwijzen en -methoden, waaronder ABT, uiterlijk in 2021 operationeel te hebben in al het OV in Nederland.

Vraag 3

Waarom is niet voor «account based ticketing» gekozen voorafgaand aan de invoering van de OV-studentenkaart?

Antwoord 3

Voorafgaand aan de invoering van het studentenreisproduct op de ov-chipkaart⁵ was voorzien dat alle studentenreisproducten door het OV stopgezet zouden worden via de blacklist. Zoals ik in mijn brief van 21 december 2017 heb gemeld, gaven de vervoersbedrijven eind 2009 echter aan dat dit niet mogelijk bleek te zijn. Vervolgens hebben de betrokken partijen (Ministerie van OCW/DUO, de vervoersbedrijven en de Regisseur Studenten Reisrecht (RSR)) gezamenlijk verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. De belangrijkste reden om niet voor ABT te kiezen als oplossingsrichting voor het stopzetten van het studentenreisproduct was dat het op dat moment technisch niet mogelijk was om via ABT alle studentenreisproducten stop te zetten.

Vraag 4

Bent u ervan op de hoogte dat account based ticketing al medio 2012 werd geïntroduceerd met de invoering van de NS-Business Card?⁶

Antwoord 4

Ja. Dit heb ik in mijn hiervoor genoemde brief van 13 maart 2018 ook benoemd.

Vraag 5

Heeft uw ministerie voorafgaand aan de invoering van de OV-studentenkaart onderzoek gedaan naar deze technologie? Zo ja, wat was de exacte motivatie om niet voor «account based ticketing» te kiezen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Is het waar dat de vervoerbedrijven voorafgaand aan de invoering van de OV-studentenkaart hebben aangegeven dat het technisch niet mogelijk was om het studentenreisproduct «automatisch» of «op afstand» stop te zetten?

Antwoord 6

Ja. De vervoerders hebben eind 2009 aangegeven dat het niet mogelijk bleek te zijn om alle studentenreisproducten stop te zetten via de blacklist.

⁴ Kamerstuk 34 968, nr. 6

⁵ De OV-studentenkaart is ingevoerd in 1991. Deze is ongeveer 19 jaar later afgeschaft en in 2010/2011 vervangen door een studentenreisproduct dat op een ov-chipkaart kan worden geladen. Waar in de vraagstelling gevraagd wordt naar «de invoering van de OV-studentenkaart», ben ik voor de beantwoording uitgegaan van de aanname dat «de invoering van het studentenreisproduct op de ov-chipkaart» is bedoeld.

⁶ http://2015.nsjaarverslag.nl/FbContent.ashx/pub_1000/downloads/NS_Jaarverslag2011.pdf

Vraag 7

Kunt u nader uiteenzetten wat de vervoerders verstonden onder «technisch onmogelijk»? Betrof het een fundamentele technologische beperking? Of bedoelden de vervoerders: onmogelijk zonder additionele wijzigingen in het systeem zoals het destijds was geïmplementeerd?

Antwoord 7

De vervoerders gaven aan dat het technisch onmogelijk bleek om binnen het bestaande ov-chipkaartsysteem alle studentenreisproducten via de blacklist te gaan stopzetten, omdat de capaciteit van de blacklist daar ontoereikend voor was.

Vraag 8

Hoe is het mogelijk dat het voornoemde rapport concludeert dat blacklisting inmiddels wél een valide optie is om het studentenreisproduct stop te zetten, terwijl het Nederlandse systeem nog steeds gebruik maakt van dezelfde technologie?

Antwoord 8

De onderzoekers hebben in hun onderzoeksrapport bevestigd dat het, zoals de vervoerders eind 2009 aangaven, niet mogelijk is om alle studentenreisproducten stop te zetten via de blacklist. Een deel van de studentenreisproducten kan wel stopgezet worden via de blacklist. Zoals ik in mijn brief van 21 december 2017 al aangaf, gebeurde dat ook en werd de blacklist in de jaren vóór verschijning van het onderzoeksrapport ook daadwerkelijk gebruikt om de studentenreisproducten te deactiveren van (oud-)studenten die na 12 maanden onterecht bezit hun reisproduct nog niet zelf hebben stopgezet. Uit het onderzoeksrapport bleek dat de capaciteit die binnen de blacklist was gereserveerd voor het studentenreisproduct wel kon worden uitgebreid en dat de blacklist tevens effectiever ingezet kon worden om ov-boetes te voorkomen. Daartoe heb ik vervolgens, in afstemming met de vervoersbedrijven, ook direct maatregelen aangekondigd die inmiddels voor een groot deel zijn geïmplementeerd.

Vraag 9

Hoe kan het dat al jarenlang in Londen «refunds» voor reizigers worden klaargezet op geselecteerde poorten en palen, wat de suggestie wekt dat een reisproduct weliswaar niet «op afstand» uitgeschakeld kan worden, maar wel bij in- en uit-checkmomenten?

Antwoord 9

Het betaalsysteem voor openbaar vervoer in Londen is niet identiek aan het ov-chipkaartsysteem zoals wij dat in Nederland hebben, waardoor de functionaliteiten ook verschillen. Het Ministerie van IenW heeft mij laten weten dat een reiziger bij «Transport for London» een online account kan aanmaken, waarmee hij een refund kan aanvragen. Bijvoorbeeld als hij vergeten is uit te checken. Het laat zich vergelijken met uitcheckgemist.nl in Nederland. Bij betalen met een contactloze bankpas wordt een refund vervolgens automatisch verrekend. Bij een «Oystercard», die te vergelijken is met de ov-chipkaart, gaat dit niet automatisch, maar moet de kaart voor een lezer worden gehouden bij de kaartlezer op een (geselecteerd) station.

Vraag 10

Bestaat er een mogelijkheid dat de vervoerders met «technisch onmogelijk» bedoelden dat het onmogelijk was zonder een «steverige systeemwijziging»?

Antwoord 10

Zie mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 11

Met welke adviseurs en belangenbehartigers heeft het ministerie voorafgaand aan de invoering van de OV-studentenkaart contact gehad?

Antwoord 11

Het Ministerie van OCW heeft voorafgaand aan invoering van het studentenreisproduct op de ov-chipkaart in ieder geval contact gehad met de betrokken stakeholders (Ministerie van IenW, studentenorganisaties, uitvoeringsorganisaties en vervoersbedrijven).

Vraag 12

Bent u ervan op de hoogte dat de Nationale ombudsman in het rapport «Een gewaarschuwd mens telt voor twee» enkele communicatie-oplossingen voorstelt, zoals het versturen van een sms of een brief naar studenten wanneer zij geen recht meer hebben op het studentenreisproduct?⁷

Antwoord 12

Ja.

Vraag 13

Heeft u ervan kennisgenomen dat ook het Expertisecentrum OV-betalen van de TU Delft op deze communicatie-oplossingen aandringt? Zijn al deze aanbevelingen al overgenomen en geïmplementeerd?

Antwoord 13

Ja, ik heb daar kennis van genomen. En ik was het ook met de Nationale ombudsman en het Expertisecentrum OV-betalen van de TU Delft eens dat de communicatie van DUO aan (oud-)studenten verder verbeterd kon worden. Daarom heb ik dit ook onderdeel gemaakt van mijn pakket aan maatregelen. Rekening houdend met de effectiviteit van de mogelijke communicatiemaatregelen en de kosten die daarvoor gemaakt zouden moeten worden, heeft DUO (sinds het verschijnen van het bovengenoemde rapport van de Nationale ombudsman) verschillende verbeteringen doorgevoerd. Een voorbeeld daarvan is dat de e-mails waarmee (oud-)studenten worden geïnformeerd over het aflopen van hun reisrecht of over een ontstane ov-boete (de zogeheten notificatiemails) niet meer de titel krijgen dat «er een bericht voor de student klaarstaat in MijnDUO». Nu leest de student in de titel van de e-mail al dat zijn reisrecht afloopt of dat hij/zij een ov-boete moet betalen, waardoor studenten eerder geneigd zijn de mail te openen en actie te ondernemen. Een ander voorbeeld is dat de teksten in e-mails en op de website van DUO zijn verduidelijkt en dat er een filmpje op de website is geplaatst waarin stap-voor-stap wordt uitgelegd hoe het studentenreisproduct moet worden stopgezet.

Vraag 14

Bent u ervan op de hoogte dat vervoerders eerder aangaven dat zij niet mogen controleren of studenten die een boete ontvingen daadwerkelijk ook gereisd hebben, vanwege privacybeperkingen?

Antwoord 14

Ja.

Vraag 15

Kunt u uitleggen waarom studenten, door maatregelen van u, nu geen boete meer hoeven te betalen als zij geen gebruik maken van hun OV-studentenkaart terwijl het recht op vrij reizen al is vervallen?

Antwoord 15

In mijn brief van 21 december 2017 heb ik aangegeven groot voorstander te zijn van de maatregelen die via het subamendement van het lid Van Meenen⁸ en het nader gewijzigde amendement Rog/Duisenberg⁹ waren opgenomen in het wetsvoorstel Aanpassingswet studiefinanciering BES¹⁰. Eén van deze maatregelen was dat de ov-boete alleen wordt opgelegd als de (oud-)student

⁷ <https://www.nationaleombudsman.nl/system/files/onderzoek/2017040%20Rapport%20Een%20gewaarschuwd%20mens%20telt%20voor%20twee.pdf>

⁸ Kamerstuk 34 331, nr. 20

⁹ Kamerstuk 34 331, nr. 19

¹⁰ Na inwerkingtreding is het opschrift gewijzigd in «Wijziging van de Wet studiefinanciering 2000 met het oog op het verminderen van het aantal OV-boetes».

ook daadwerkelijk met het studentenreisproduct heeft gereisd nadat het recht daarop is verlopen. Vervolgens heb ik een novelle voorbereid, waarmee de benodigde wettelijke grondslag werd gecreëerd voor de gegevensuitwisseling die nodig is om deze maatregel zorgvuldig te kunnen uitvoeren. Deze novelle is, samen met het wetsvoorstel Aanpassingswet studiefinanciering BES, door de Tweede Kamer en Eerste Kamer aangenomen en in werking getreden per 1 januari 2019¹¹.

Vraag 16

Kunt u uitleggen hoe het kan dat de privacywetgeving volgens de vervoerders eerder wel een obstakel voor deze maatregel vormde en nu niet meer?

Antwoord 16

Zie mijn antwoord op vraag 15. Met de novelle is een wettelijke grondslag gecreëerd voor de benodigde gegevensuitwisseling tussen DUO, RSR en Translink.

Vraag 17

Wat is het totaalbedrag aan boetes die studenten over de jaren 2018 en 2017 hebben betaald vanwege het overschrijden van het studentenreisrecht?

Antwoord 17

Het bedrag dat in 2017 bij studenten is geïnd vanwege het te laat stopzetten van het studentenreisproduct is € 33.218.282,-. Het bedrag dat in 2018 bij studenten is geïnd vanwege het te laat stopzetten van het studentenreisproduct is € 28.376.859,-.

Vraag 18

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 18

Ja.

¹¹ Stb. 2018, 378 samen met Stb. 2018, 379.