

20 708

Wijziging van onder meer de Wet op de studiefinanciering in verband met dekking van de meeruitgaven terzake van de uitvoering van die wet, vereenvoudiging van die wet, verbeteringen van procesrechtelijke aard, alsmede de afschaffing van de tegemoetkoming in de overige studiekosten (Vereenvoudiging WSF-I)

21 433

Wijziging (onder meer schrapping van de zogenaamde uitwonendenmaatregel) van de wet tot wijziging van onder meer de Wet op de studiefinanciering in verband met dekking van de meeruitgaven terzake van de uitvoering van die wet, vereenvoudiging van die wet, verbeteringen van procesrechtelijke aard, alsmede de afschaffing van de tegemoetkoming in de overige studiekosten (Vereenvoudiging WSF-I)

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 30 maart 1990

Graag beantwoorden ondergetekenden de vragen die de leden van de vaste Commissie voor Wetenschapsbeleid en Hoger Onderwijs in het voorlopig verslag stelden. Voorts gaan zij in op de opmerkingen die deze leden maakten.

Inleidende opmerkingen

De leden van de V.V.D.-fractie gaven te kennen moeite te hebben met de verschijnselen van wat zij beschouwen als «gedwongen winkelnering» die het wetsvoorstel naar de mening van deze leden omvat. Zij zouden de voorkeur hebben gegeven aan een keuzemogelijkheid tussen een OV-studentenkaart en een daarmee in het kader van de begroting van het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen overeenkomend bedrag.

Ondergetekenden merken op dat een dergelijke benadering is overwogen (hetgeen blijkt uit de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer), maar op een aantal gronden is afgewezen. In de eerste plaats zou het in een dergelijke variant veel moeilijker zijn geweest om tot een overeenkomst met het openbaar vervoer te geraken: de keuzemogelijkheid zou meer onzekerheid meebrengen ten aanzien van het te

verwachten openbaar vervoergebruik door studerende(n). De door het openbaar vervoer te leveren prestatie zou daarmee veel moeilijker te definiëren zijn geweest. In de tweede plaats zou een belangrijk deel van de vereenvoudigingswinst, die met het huidige wetsvoorstel geboekt kan worden door het schrappen van de individueel gedifferentieerde reiskostenvergoeding voor thuiswonenden, weer zijn ingeleverd. Dat geldt te meer naarmate studerende(n) hun keuze (OV-studentenkaart of geld) vaker zouden kunnen herzien. In de derde plaats, en dat is uit milieuoogpunt van groot belang, zou een aanmerkelijk deel van de populatie het educatief effect van het reizen per openbaar vervoer ontberen. Deze derde overweging heeft sinds de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer der Staten-Generaal naar de mening van ondergetekenden aan belang gewonnen. Voorts willen ondergetekenden onder de aandacht van de leden van de V.V.D.-fractie brengen dat het niet aanneemelijk is dat de door deze leden genoemde optie had kunnen leiden tot dezelfde prijs per eenheid produkt in het OV-contract, en daarmee niet tot dezelfde financiële uitkomsten. Het uitgangspunt van neutraliteit in termen van kosten en baten ten opzichte van het huidige wetsvoorstel dat deze leden hierbij kennelijk voor ogen zou staan, zou, ook afgezien van de uitvoeringslasten en -kosten, onhaalbaar zijn geweest.

De leden van de V.V.D.-fractie gaven voorts te kennen zeer bezorgd te zijn over de doelmatigheid van de verstrekking van de OV-studentenkaart, gezien met name dreigende ernstige capaciteitsproblemen bij de Nederlandse Spoorwegen (NS) en vroegen daaromtrent naar de indruk van eerste ondergetekende.

In algemene zin stellen ondergetekenden vast dat het capaciteitsvraagstuk de NS niet heeft verhinderd om ook na ondertekening van het OV-contract voor studerende(n) met andere klanten collectieve afspraken te maken nadat in arbitrage de geldigheid van het contact andermaal vast was komen te staan. Voorts willen ondergetekenden hier verwijzen naar hun reacties op meer specifieke vragen later in deze memorie.

De inleidende opmerkingen van de leden van de fracties van P.v.d.A. en D66 geven ondergetekenden reden om met voldoening vast te stellen dat deze leden zich kunnen verenigen met de strekking van de novelle op het aanvankelijke wetsvoorstel, en dat die novelle voor de leden van de P.v.d.A.-fractie grond is een positief oordeel te geven over de aanvaardbaarheid van het daarmee nu voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de fractie van D66 lieten voorts blijken dat inzicht in het invoeringsproces rond de OV-studentenkaart voor hun oordeel over het wetsvoorstel van grote betekenis is, en gaven te kennen dat een formele opstelling van de zijde van de regering, waar het gaat om het onderscheid tussen wetgevende versus executieve bevoegdheden, zich in hun visie niet goed verhoudt tot het gewicht van de in het geding zijnde belangen.

Allereerst valt op te merken dat ondergetekenden met deze leden van mening zijn dat met de invoering van de OV-studentenkaart zwaarwegende belangen zijn gemoeid; daarvan zijn de vervoers- en milieubelangen niet de minste. Ondergetekenden overwegen voorts dat het door deze leden aangeduide onderscheid in verantwoordelijkheden in het verkeer tussen Staten-Generaal en regering ook hier op enig moment in het geding kan zijn. Vermeden moet immers worden een situatie waarin een vicieuze cirkel ontstaat: het nemen van besluiten eist duidelijkheid over de daaruit voortvloeiende situatie, terwijl de heldere schets van die situatie mede afhankelijk is van die besluiten, waarmee een impasse een feit zou zijn. Tegelijk zijn ondergetekenden bereid, voor zover het invoeringsproces zelve daardoor niet wordt belast, zich niet op voorhand terug

te trekken op een formele positie. Deze bereidheid leidt tot de toezegging dat, zodra een geconsolideerd oordeel naar aanleiding van de invoeringsplanning door de OV-bedrijven en daarop toegepaste contra-expertise voor handen is, dit oordeel gemotiveerd aan de beide Kamers der Staten-Generaal kenbaar zal worden gemaakt. In het vervolg van deze memorie zal het streven naar openheid dat aan die toezegging ten grondslag ligt, reeds blijken, zo hopen ondergetekenden.

OV-jaarkaart

Het verheugt ondergetekenden dat de leden van de fracties van C.D.A., P.v.d.A. en R.P.F. op zichzelf niet onwelwillend staan tegenover de invoering van een OV-jaarkaart voor studerende. Met deze leden zijn ondergetekenden van mening dat het daarbij van groot belang is te weten, of de daaruit voortvloeiende reizigersstroom kan worden verwerkt.

In de nadere overeenkomst is vastgelegd dat de OV-partners zonder voorbehoud zullen streven naar invoering van de kaart per 1 januari 1991 ter uitvoering van hun vervoersplicht. De invoeringsplannen en de toetsing daarvan zullen duidelijk moeten maken op welke wijze het contract daadwerkelijk naar behoren zal worden uitgevoerd. De binding die de partners aan OV-zijde met de betreffende overeenkomsten zijn aangegaan, en die de Staten-Generaal ter kennis zijn gebracht, nemen ondergetekenden ernstig. De berichtgeving die de hier aan het woord zijnde leden heeft bereikt over de condities waarop de NS prijs zouden stellen ter realisering van dat contract, behelst een deelaspect uit het proces van uitvoeringsplanning. Dat proces is uiteraard mede een onderhandelingsproces. Ondergetekenden willen er evenwel niet mee volstaan om die reden te verwijzen naar hun hiervoor gedane toezegging, doch thans reeds het volgende naar voren brengen. Uiteraard speelt de afgesproken toetsing op het geheel van de uitvoeringsplanning daarbij nog een rol. De extra inzet van materieel die de NS voor ogen staat, kan volgens mededelingen van die zijde voortkomen uit het inzetten van buitenlands materieel, versnelde inzet van nieuw materieel en uit versnelling van interne processen in onder meer de NS-werkplaatsen. Daarnaast kan een lokaal nader gedifferentieerde aanvangstijd van lessen, colleges en practica, in het bijzonder waar het gaat om grotere scholengemeenschappen in het middelbaar beroepsonderwijs, een bijdrage zijn aan een meer soepele uitvoering van het contract. Voorts is er het gedane aanbod van hulp van de andere vervoerbedrijven bij het oplossen van knelpunten die bij de NS zouden resteren. Het betreft hier uiteraard een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de contractpartners aan de kant van het openbaar vervoer.

Op de vraag van de hier aan het woord zijnde leden, of dezerzijds de overtuiging bestaat dat de NS erin zullen slagen de bijdrage via inzet van extra materieel per 1 januari 1991 te leveren, valt bij het nog ontbreken van het totale beeld rond de invoering slechts op te merken dat ondergetekenden het vertrouwen hebben dat ook de NS zich tot het uiterste zullen inspannen om te doen wat ter uitvoering van het contract nodig is.

In antwoord op de vragen van deze leden over het tijdpad en de kans van slagen van het doen van verzoeken aan onderwijsinstellingen tot het bijstellen van de aanvangstijden van lessen merken ondergetekenden het volgende op. Het gaat om een wens die op verschillende plaatsen rond het NS-spoorwegennet in verschillende mate kan spelen. Geïnventarieerd is met welke organisaties hierover zou moeten worden gesproken. De desbetreffende organisaties zijn gepolst over hun bereidheid een gesprek ter zake aan te gaan. Die bereidheid is er. De NS zijn vervolgens eerstverantwoordelijke om aan te geven waar zij knelpunten specifiek verwachten, om argumenten te leveren en om voorstellen te doen. De rol

van de Minister van Onderwijs en Wetenschappen is beperkt tot die van initiator van het betreffende gesprek. Die gesprekken zullen zo spoedig mogelijk worden geopend. Deze processchets zal duidelijk maken dat niet als zodanig te beantwoorden is de vraag van deze leden, of invoering verantwoord wordt geacht als verzoeken tot bijstellingen van aanvangstijden worden afgewezen. Teruggewallen wordt in een dergelijke situatie op de contractuele bindingen en het zoeken van oplossingen voor resterende knelpunten.

Tegelijk merken ondergetekenden op, daarmee de betreffende vraag van de leden van de fractie van D66 beantwoordende, dat zij niet uitgaan van het afdwingen van vervroegingen of verlatingen van onderwijsactiviteiten, maar van een gesprek dat op basis van argumenten en redelijke belangenafweging wordt gevoerd. Het betreft hier een vraagstuk waarmee ook het belang van de onderwijsinstellingen is gemoeid, waar het immers ook gaat om het tijdig, dat wil zeggen niet door extreme vertragingen gehinderd, op school verschijnen van hun studenten en leerlingen.

In reactie op de nadere opmerking van de leden van de V.V.D.-fractie dat wijziging van de aanvangstijden van de scholen slechts de ochtendspits raakt, merken ondergetekenden op dat dit voortkomt uit de gegevens, zoals die door de NS zijn becijferd. Voorts is het van betekenis te bedenken dat het tijdstip waarop de lessen per leergroep binnen een school eindigen, veelal varieert, zodat rondom de avondspits toch al meer spreiding van de belasting van het openbaar vervoer een gegeven is. Op de vraag of de eerste ondergetekende degelijke oplossingen overweegt om een eventuele impasse te doorbreken, valt op te merken dat allereerst het contract bepalend is. Dat betekent dat gefaseerde invoering van de OV-studentenkaart niet aan de orde is. Dat betekent voorts dat de OV-bedrijven eventuele knelpunten allereerst zelf aanpakken. De ervaringen in de gesprekken, die thans in een goede sfeer worden gevoerd, geven tot op heden niet aan dat dat bij die bedrijven op overmacht af zou ketsen. De aanvullende overeenkomst omvat bovendien een stimulans om de beoogde prestatie ook tijdig te realiseren. Dat illustreert reeds het streven van de regering om een degelijke bijdrage te leveren aan de oplossing van door de OV-bedrijven, in het bijzonder de door de NS gesignaleerde problemen. Voorts geldt dat het willen bijdragen aan degelijke en creatieve oplossingen zijdens de regering blijkt, uit de bereidheid om bemiddelend op te treden in het proces van contact tussen de onderwijsinstellingen en de NS.

In antwoord op de resterende vragen van de leden van de fractie van D66, namelijk in hoeverre bijstelling van aanvangstijden rechtspositionele gevolgen heeft voor het daarbij betrokken personeel in het onderwijs, en of eventuele vervroeging zou moeten worden ingevoerd met ingang van een cursusjaar of met ingang van het geldig worden van de OV-voorziening, merken ondergetekenden het volgende op. Zij voorzien nu en in de toekomst geen rechtspositionele gevolgen van bijstellingen van aanvangstijden van het onderwijs, voor zover het de landelijke regelgeving betreft. Overigens staat het in voorkomend geval het bevoegd gezag van een school vrij om in deze aangelegenheid van zijn bestaande bevoegdheden gebruik te maken. Voorts zij opgemerkt dat, willen mutaties per 1 januari 1991 bijdragen aan oplossingen van de gesignaleerde knelpunten, zij op die datum effectief zullen moeten zijn, ongeacht of de scholen zouden besluiten deze reeds met ingang van het komende schooljaar in te voeren.

Openbaar vervoersbeleid

De leden van de C.D.A.-fractie hadden de indruk dat het hier om een zaak gaat, waarvan sommige aspecten de Minister van Onderwijs en Wetenschappen regarderden, en andere de Minister van Verkeer en Waterstaat in de relatie tot het openbaar vervoer. Deze leden vroegen in dat verband naar de mogelijkheden van de Minister van Onderwijs en Wetenschappen om bij te dragen aan het voorkomen van verkokering en het bevorderen van een geïntegreerd standpunt van beide ministeries. Ondergetekenden merken op de door de leden van de C.D.A.-fractie opgedane indruk een juiste te achten. Voor het overige is er sprake van een intensieve, uiterst constructieve samenwerking tussen de betrokken bewindspersonen. Zo was er bijvoorbeeld bij de besprekingen die voerden tot de aanvullende overeenkomst met het openbaar vervoer, sprake van een gezamenlijk optreden. In dit opzicht ontgaat het ondergetekenden dat er in de huidige constellatie sprake zou kunnen zijn van verkokerde beleidsvorming in deze, laat staan van ongeïntegreerde standpunten van de betrokken ministeries. De afstemming tussen de bewindslieden wordt in dezelfde constructieve sfeer voorbereid door de beide ondersteunende ambtelijke staven. Dit behelst een samenwerking die zowel uit een oogpunt van doelbereiking als uit een oogpunt van arbeidsvreugde voor betrokkenen effectief is.

Op de vraag van deze leden naar het effect van de uitvoering van het invoeringsplan voor de realisering van de doelstellingen die genoemd worden in het SVV-II en het NMP merken ondergetekenden nog het volgende op. Het SVV beoogt het autoverkeer terug te dringen onder meer door het openbaar vervoergebruik te stimuleren. Zoals bekend, is in de afgelopen jaren bij de NS al een flinke vervoertoe name opgetreden. Dit onderstreept de betekenis van een zorgvuldige procesgang rond de invoering van de OV-studentenkaart. Bij het welslagen daarvan lopen de doelstellingen van het SVV geen gevaar. Over de relatie met het NMP zijn ondergetekenden van mening dat de nadruk die dat plan onder meer legt op beperking van de «automobiliteit» in lijn is met de invoering van de OV-studentenkaart. Een grote groep jongeren raakt immers vertrouwd met het openbaar vervoer, zodat mag worden verwacht dat een overstap naar vervoer per auto minder vaak voor zal komen. Zeker op de iets langere termijn zal dat bijdragen aan de beperking van schade aan het milieu. Aan dit aspect refereerden ondergetekenden hiervoor reeds waar zij spraken over het educatieve effect van de invoering van de OV-studentenkaart. Daarbij onderkennen ondergetekenden dat een goed verloop van de invoering van deze kaart een belangrijke stimulans zal kunnen zijn in de beoogde richting.

In reactie op de vraag van de leden van de V.V.D.-fractie of de capaciteitsproblemen slechts tot op zekere hoogte oplosbaar zouden zijn als er geen sprake zou zijn van een extra groei van het vervoer per trein, merken ondergetekenden op dat groei die is te voorzien in het openbaar vervoer per trein als gevolg van het studentencontract voor de OV-bedrijven, in elk geval vanaf november 1988 voorzienbaar was. Ondergetekenden gaven hiervoor reeds aan dat de invoering van de OV-studentenkaart niet slechts een beperking betekent van de automobiliteit op korte termijn, maar dat de betekenis in dit opzicht op langere termijn door het educatieve effect van de kaart nog groter is. Dat besef wordt uiteraard ook door de Minister van Verkeer en Waterstaat gedragen, mede reden voor haar om in meer dan een opzicht bij te dragen aan de totstandkoming van de nadere overeenkomst met de OV-bedrijven. Vanuit dat besef is het ook onjuist een spanning te veronderstellen tussen het beleid gericht op invoering van de OV-studentenkaart en het generale kabinetbeleid.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen, de eigen redenering verder volgende, voorts of er in de visie van ondergetekenden ten aanzien van het openbaar vervoer sprake is van een verdelingsvraagstuk van een op korte tot middellange termijn relatief schaars goed. Vanuit een bevestigend antwoord op deze vraag bepleitten deze leden een zorgvuldige prioriteitenafweging, bijvoorbeeld vanuit de gedachte dat generale bevordering van het openbaar vervoer ter beperking van de automobieliteit zich niet zou verdragen met gelijktijdige invoering van de OV-studentenkaart.

Wat dat laatste betreft gaven ondergetekenden hiervoor reeds aan dat dit in hun ogen een valse tegenstelling is. Onderkend wordt dat de vraag naar openbaar vervoer, zowel in absolute termen als ten opzichte van de ontwikkeling van het aanbod, met name van de spoorwegen, toeneemt. Zo bezien ontstaat er voorshands een relatieve schaarste van een als collectief te typeren goed, waarvan de overheid bovendien nog beoogt de prijsontwikkeling achter te laten blijven bij die van het vervoer per auto. Dat betekent voor de openbaar vervoerbedrijven en de regering een uitdaging, gezien het feit dat hier sprake is van een wenselijke gedragsbijstelling. Een beleid dat, tegen gewekte verwachtingen in, af zou zien van het treffen van een OV-voorziening voor ruim een half miljoen mensen, als nu voorgesteld voor studerende, is in dit verband evident contraproductief.

Op de vervolgvraag van de leden van de V.V.D.-fractie of bij een prioriteitenafweging het toepassen van het criterium van de volgtijdelijkheid een onverantwoorde wijze van keuzebepaling zou zijn en of er mitsdien de bereidheid bestaat om in regeringsverband tot een reële prioriteitenafweging te komen, reageren ondergetekenden als volgt.

Waar het gaat om het maken van afspraken met de bedrijven van openbaar vervoer, bedrijven die in de gelegenheid moeten zijn tot een marktgerichte bedrijfsmatige planning, ook ten aanzien van zaken die politieke besluitvormingsaspecten hebben, zou het niet realistisch zijn om het criterium van volgtijdelijkheid in het aangaan van bindingen en het honoreren daarvan uit het oog te verliezen. Een ideale afweging ex ante, waarbij volgtijdelijkheid van afspraken buiten beschouwing blijft, vergt het bestaan van een «nul-start-situatie». Die is er op geen moment in de ontwikkeling van het beleid voor de OV-studentenkaart geweest. Dit besef heeft bijgedragen aan de voortvarendheid die de regering bij voortduring in het onderhavige project heeft willen betrachten. Meer specifiek is de prioriteitstelling van de regering duidelijk geworden in de brieven over de OV-studentenkaart van de eerste ondergetekende aan de voorzitters van de Tweede en de Eerste Kamer van februari 1990 (Kamerstukken II, 1989-1990, 20 708, nr. 47) waarbij de nadere overeenkomst aan de Staten-Generaal is aangeboden. Het betreft een materie die als zodanig in de Ministerraad aan de orde is geweest, waarmee wat betreft ondergetekenden een verantwoorde reële prioriteitstelling een gegeven is.

Overeenkomst met de OV-bedrijven

De leden van de P.v.d.A.-fractie refereerden aan berichten her en der in de media als zouden zegslieden van de NS van mening zijn dat het OV-contract niet wel uitvoerbaar is.

Namens ondergetekenden zijn over dergelijke berichten vragen gesteld aan de NS. De NS reageerden op die vragen met de mededeling dat er sprake is van een generaal capaciteitsvraagstuk, waarbij studerende in de ogen van de NS klanten zijn als alle andere, maar voegde daaraan de toezegging toe ervoor zorg te zullen dragen dat in toekomstige publiciteit

de oorzaak van dat vraagstuk niet eenzijdig bij het studentencontract zal worden gelegd. Op de desbetreffende vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie delen ondergetekenden voorts mee dat de NS in de voorbereidingsbesprekingen voor de uitvoering van het contract hun capaciteitsvraagstuk niet onder stoelen of banken steken, maar dat er van een formele mededeling van die kant (naar het bestaan waarvan deze leden vragen), als zou men niet bij machte zijn het contract na te komen geen sprake is.

De leden van de fractie van D66 stelden enkele vragen over de nadere overeenkomst met de OV-bedrijven. Deze leden vroegen naar de betekenis van de in artikel 2.1. genoemde aanpassing van de invoeringsplannen, en wilden weten of in dit verband wordt gedacht aan in de tijd gefaseerde invoering, invoering per lichte, dan wel de invoering van een trajectkaart in plaats van de OV-studentenkaart.

De nadere overeenkomst stelt centraal het streven naar de invoering per 1 januari 1991. In de visie van ondergetekenden maakt de bepaling die de leden van de fractie van D66 bedoelen, het mogelijk om een ingediend invoeringsplan op basis van ingewonnen derdenadvies te verbeteren, zodanig dat alsnog aan de vervoersplicht zal worden voldaan. Daarbij is het voorstelbaar dat er lokaal tijdelijk partieel vervangende voorzieningen noodzakelijk zijn die zo spoedig mogelijk door vervoermiddelen van het gebruikelijke type worden vervangen. Splitsingen in de klantengroep of trajectkaarten vallen buiten de sfeer van de gesloten overeenkomst; dit impliceert dat gefaseerde invoering, invoering per lichte of trajectkaarten niet aan de orde zijn.

Op de vragen van deze leden over de artikelen 5.1. en 5.2. van de nadere overeenkomst gaan ondergetekenden als volgt in. De rechtsgeldige goedkeuring van de overeenkomst en de nadere overeenkomst is als uitgangspunt voorbehouden aan het bevoegd gezag van de betreffende vervoersondernemingen, onderscheidenlijk de gemeenten. Dit is de betekenis van het woord «vereiste» onder 5.2. Dat impliceert goedkeuring door de betreffende gemeenteraden. Dit goedkeuringsproces is door de ontwikkelingen rond de OV-studentenkaart in elk geval in de periode van mei 1989 tot november 1989 gestagneerd. Oogmerk van de nadere overeenkomst is mede om die goedkeuringen verder te bevorderen. Daartoe is geclausuleerd een financiële stimulans ingebouwd.

Op de desbetreffende vraag van de leden van de fractie van D66 antwoorden ondergetekenden dat bij ontstentenis van die goedkeuring door de gemeenteraden, de Minister van Verkeer en Waterstaat formeel in de gelegenheid is om de vervoersplicht op te leggen. Een van de oogmerken van de nadere overeenkomst is nu juist de noodzaak van het benutten van die bevoegdheid te ontgaan, zoals ook moge blijken uit genoemde aanbiedingsbrieven bij de overeenkomst aan de voorzitters van beide Kamers. Deze benaderingswijze sluit beter aan bij de bestuurlijke relatie die de regering, en uit hoofde van haar taakopdracht in het bijzonder de Minister van Verkeer en Waterstaat, met het openbaar vervoer nastreeft. Het antwoord op de vraag van de leden van de fractie van D66 of invoering van de OV-studentenkaart mogelijk is als de goedkeuring waarvan hier sprake is, ontbreekt, blijft evenwel bevestigend.

Uitwonenden/thuiswonenden

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen of het mogelijk is om door differentiatie in benadering van uit- en thuiswonenden de toestroom naar het openbaar vervoer te verminderen.

Ondergetekenden zijn van mening dat dit geen begaanbare weg is. Alleen reeds de financiële condities verhinderen een dergelijke aanpak.

Op de vraag van deze leden naar de positie van de scholieren in het voortgezet onderwijs die een aanspraak hebben op een uitwonendenbeurs, in relatie tot de OV-studentenkaart gaan ondergetekenden ten slotte als volgt in. Binnen de hoofdlijn van het regeerakkoord dat convergentie van de positie van scholieren van 18 jaar en ouder met die van scholieren van jonger dan 18 jaar in het voortgezet onderwijs (met uitzondering van het middelbaar beroepsonderwijs) in het vooruitzicht stelt, wordt thans een wetsvoorstel voorbereid. Bij nadere overweging wordt in die voorbereidingen uitgegaan van een handhaving van de betrokken groep onder de WSF, met een in de richting van normen voor kinderbijslag aangepaste uitkeringshoogte. Het voornemen is om voor deze groep de OV-voorziening intact te laten. Dat stabiliseert ook het beeld in de relatie met de OV-bedrijven. Het spreekt vanzelf dat het werken in deze richting bij de uitwerking van het regeerakkoord nog nader door ook de Tweede Kamer zal worden beoordeeld, doch dat kan voor ondergetekenden geen reden zijn ervan af te zien naar aanleiding van deze vraag hun huidige denkrichting kenbaar te maken. Het interdepartementale overleg over dat wetsvoorstel is thans gaande.

De Minister van Onderwijs en Wetenschappen,
J. M. M. Ritzen

De Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
G. J. M. Braks