

Vergaderjaar 2000–2001

26 662

Uitbreiding tegemoetkoming studiekosten

27 414

Intrekking van de Wet tegemoetkoming studiekosten en vervanging door de Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten (Wet tegemoetkoming onderwijsbijdrage en schoolkosten)

Nr. 14

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ONDERWIJS, CULTUUR EN WETENSCHAPPEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Zoetermeer, 14 december 2000

1. Inleiding

Bij de behandeling van de nota «Meer voor meer» op 14 februari 2000 is de motie Mosterd aangenomen waarin een onderzoek wordt gevraagd naar de mogelijkheden voor een vergoeding van de reiskosten bij afstanden van meer dan 15 km (26 662, nr. 7). Ook in het Verslag naar aanleiding van de Wet Tegemoetkoming Onderwijsbijdrage en Schoolkosten (Kamerstuk II, 2000–2001, 27 414, nr 4) hebben de meeste Kamerfracties aangedrongen op een oplossing voor het reiskostenvraagstuk.

Voorafgaand aan de behandeling van de WTOS informeer ik u over de resultaten van mijn onderzoek naar de mogelijkheden voor een reiskostenvoorziening in de beroepsopleidende leerweg (bol). In de Nota naar aanleiding van het Verslag van de WTOS (Kamerstuk II, 2000–2001, 27 414, nr 5) heb ik u al gemeld dat het onderzoek zich beperkt tot de bol. Ik acht het treffen van een extra voorziening voor de reiskostencomponent voor leerlingen in het VO niet nodig. In de Nota naar aanleiding van het Verslag is dit nader toegelicht.

Voordat ik inga op de varianten voor een reisvergoeding die zijn onderzocht, geef ik eerst een overzicht van het reisgedrag in de bol en het aantal bol-deelnemers in de WTOS.

2. De reissituatie van deelnemers in de beroepsopleidende leerweg

Reissituatie

Op verzoek van de Openbaar Vervoerbedrijven en mijn departement is de laatste jaren regelmatig door het NEA¹ onderzoek verricht naar het reisgedrag van studenten met een OV-Studentenkaart. Deze onderzoeken

¹ NEA Transportonderzoek en -opleiding.

geven o.a. inzicht in de afstand tussen woon- en schooladres van bol-deelnemers in de WSF *vanaf 18 jaar*.

De situatieschets voor de bol uit de NEA-onderzoeken is niet helemaal vergelijkbaar met de situatie van de bol-deelnemers *jonger dan 18 jaar*. Bol-deelnemers in de WTOS (jonger dan 18 jaar) wonen namelijk nog overwegend thuis. Desondanks geeft het onderzoek een redelijke indicatie.

Uit onderstaande tabel blijkt dat volgens het laatste NEA-onderzoek ¹ 46% van alle bol-deelnemers in de WSF een grotere reisafstand dan 15 km naar de onderwijsinstelling heeft.

Tabel 1. Reisafstand in de bol

| Afstandsklasse | Procentueel |
|----------------|-------------|
| 0 t/m 5 km | 23,1% |
| 5,1 t/m 15 km | 31,2% |
| 15,1 t/m 30 km | 27,4% |
| 30,1 t/m 50 km | 11,8% |
| 50,1 km > | 6,5% |
| Totaal | 100,0% |

Deze resultaten uit het NEA-onderzoek komen overeen met de resultaten uit het Nibud-onderzoek². Uit dit laatste onderzoek blijkt dat de gemiddelde afstand tussen woon- en schooladres bijna 14 km is.

Van de bol-deelnemers gaat bijna 50% met het openbaar vervoer naar school (gemiddelde afstand 21 km), 33% gaat met de fiets en 16% met de brommer. De gemiddelde reiskosten voor de groep die met het openbaar vervoer reist bedraagt op jaarbasis f 1080,-.

Geen gegevens over reisroute

Naast de gegevens over gemiddelde afstand en vervoermiddel zijn er **geen** gegevens bekend over de reisroute en het reisgedrag. Reizen de deelnemers gedurende de week en gedurende het schooljaar dezelfde route of volgen zij onderwijs op verschillende locaties en in verschillende steden? Waar loopt de deelnemer stage en ontvangt hij daarvoor een vergoeding? Heeft het switchen van opleiding gedurende het jaar gevolgen voor het reisgedrag? Hoe vaak verhuizen deelnemers? Het antwoord op deze vragen kan per ROC en per deelnemer verschillen. ROC's houden geen registraties bij waarin al deze gegevens over opleidingen, stages en leslocaties gekoppeld kunnen worden aan de afstand tot het woonadres van deelnemers.

Aantallen

Tabel 2 geeft het overzicht van aantal bol-deelnemers 18- en de prognose van het aantal WTOS-gerechtigden per 1 augustus 2001.

Tabel 2. Aantal bol-deelnemers¹

| | 2001/2002 |
|---|-----------|
| Totaal aantal bol-deelnemers jonger dan 18 jaar | 98 799 |
| Aantal WTOS gerechtigde bol-deelnemers (incl. glijdende schaal) | 65 901 |

¹ Rapportage Reizigerskilometers vrij reizen OV-Studentenkaart 1995/1996, NEA.

² Schoolkostenonderzoek 1999, Nibud

¹ OCenW-begroting 2001 en Memorie van Toelichting WTOS, tabel 4.

3. De onderzoeksopzet

De volgende varianten voor een reiskostenvoorziening zijn onderzocht:

- Maatwerkvergoeding:
 - centraal uitgevoerd door de IB-Groep;
 - decentraal uitgevoerd door de onderwijsinstellingen
- Varianten op de maatwerkvergoeding:
 - vast bedrag boven aantal reiskilometers;
 - traject-/netkaart
- De OV-studentenkaart
- Een generieke reiskostenvergoeding door ophoging van het normbedrag voor de tegemoetkoming.

Deze varianten voor een reisvoorziening zijn getoetst aan de volgende randvoorwaarden:

1. de uitvoerbaarheid voor burgers, instellingen en de IB-Groep;
2. het beperken van de over- of ondercompensatie;
3. het voorkomen van een nieuwe armoedeval;
4. het budgettaire beslag van een voorziening en de consequenties daarvan voor de glijdende schaal en het bereik van de middeninkomens;
5. de fraudebestendigheid;
6. de transparantie en eenvoud van de wet.

Deze randvoorwaarden geven al aan dat het gaat om een complexe problematiek waarbij de voor- en nadelen van verschillende varianten tegen elkaar moeten worden afgewogen.

4. Varianten voor een reisvoorziening

1. Maatwerkvergoeding

De basisgedachte achter een maatwerkvergoeding is dat compensatie wordt gegeven voor de feitelijk gemaakte kosten voor het reizen. Hierbij valt te denken aan een vaste kilometervergoeding voor de afstand in kilometers tussen woonadres en schooladres.

In de memorie van toelichting bij de WTOS ben ik reeds uitvoerig ingegaan op de consequenties van een dergelijke reisvoorziening. Het vergt een uitgebreide registratie van gegevens van leerlingen, opleidingen en instellingen. Een dergelijke administratie is moeilijk op te bouwen en te beheren. Ouders, instellingen en de IB-Groep zijn allemaal actoren in dit proces en moeten gegevens leveren, mutaties doorgeven en verwerken. Dat is een kwetsbaar proces. De uitvoeringsproblemen ontstaan met name door de koppeling van deze gegevens met de reisafstand en de controle op juistheid en oneigenlijk gebruik.

Voor de vaststelling van de afstand tussen twee locaties – de basis voor een vergoeding – zijn verschillende systemen (afstand van centrum tot centrum, postcode tot postcode, etc.) denkbaar. Echter, geen van deze systemen is zodanig sluitend dat bij de vaststelling van de afstand voorkomen kan worden dat er sprake zal zijn van onredelijke beslissingen in individuele omstandigheden. In het verleden bleek de vaststelling van de reisafstand op weerstand te stuiten. Het leidde tot een groot aantal bezwaar- en beroepsprocedures bij de IB-Groep.

Het bieden van een maatwerkvergoeding wekt de verwachting bij ouders dat de werkelijke kosten worden vergoed. Deze verwachting zal niet kunnen worden waargemaakt. Er zullen altijd verschillen zijn tussen vergoeding en de kosten verbonden aan een bepaald reisgedrag. Daar-

naast kunnen er in de reisafstand van deelnemers gedurende het jaar mutaties optreden door verhuizing, switchen van opleiding, stages e.d.. Het is onmogelijk dit soort mutaties te verwerken in de reisvergoeding. Dit betekent dat er gewerkt zou moeten worden met één peilmoment voor de vaststelling van de reiskostenvergoeding om de stroom van mutatieaanvragen, beschikkingen en terugvorderingen op deelnemers te reguleren.

De WTOS is een robuust en transparant systeem. Er wordt gewerkt met een beperkt aantal normen gebaseerd op het uitgangspunt van gemiddelde kostendekkendheid. Met andere woorden: er zullen in individuele situaties altijd plussen en minnen zijn ten opzichte van dit gemiddelde. Een maatwerkvergoeding treffen voor één aspect – de reiskosten – maakt de rest van het systeem kwetsbaar.

Een dergelijke, afzonderlijke reisvergoeding wringt des te meer met de systematiek en de transparantie van de WTOS omdat de glijdende schaal en de telkinderensystematiek – verworvenheden van de WTOS – de uitvoering ervan nog verder compliceren. Het buiten beschouwing laten van deze glijdende schaal leidt op zijn beurt weer tot een scherpe armoedeval en is vanuit dat oogpunt onwenselijk.

De kilomervergoeding kan worden gebaseerd op openbaar vervoertarieven zoals de grootverbruikerstarieven voor de trajectkaart. De budgettaire effecten van een kilometervergoeding zijn dan vergelijkbaar met de kosten van een traject/netkaart, namelijk ca. 90 mln.

Als de categorie deelnemers die minder reist dan 15 km. wordt uitgesloten, dan zal het budgettaire beslag ca. 60 mln. bedragen.

Voor de uitvoering van maatwerkvergoedingen zijn in principe twee opties denkbaar, namelijk uitvoering centraal door de IB-Groep of decentrale uitvoering door de ROC's. Ook vanuit uw Kamer is op deze laatste mogelijkheid gewezen.

Uitvoering maatwerkvergoeding door de IB-Groep

De uitvoeringsproblemen voor de IB-Groep heb ik al in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel uiteengezet. In het kort betreft dit de uitvoering van de gegevensuitwisseling met instellingen en WTOS-gerechtigden, de bouw van nieuwe systemen, de fraudegevoeligheid en de slechte acceptatie van zogenoemde «grenssituaties» die zal leiden tot veel bezwaar- en beroepsprocedures. De uitvoeringskosten van een dergelijke regeling zijn hoog.

Uitvoering maatwerkvergoeding door de ROC's

Uitvoering van een dergelijke reiskostenvoorziening door de ROC's zie ik niet als een oplossing, integendeel.

De uitvoeringsproblemen en de administratieve last zullen weliswaar voor de IB-Groep afnemen, maar deze last wordt op deze manier afgewenteld op de instellingen en de burgers. De problemen rond het vaststellen van de hoogte van de vergoeding blijven immers bestaan. Ik vind dat de scholen van dit soort problemen moeten worden gevrijwaard. Bovendien ontstaat door decentrale uitvoering ook een nieuw type financiële relatie tussen deelnemer en instelling met een bijbehorende financiële administratie. Een extra loket waar burgers heen moeten voor een tegemoetkoming in de schoolkosten.

Ook is het noodzakelijk dat de instellingen een onderscheid tussen WTOS-gerechtigden en niet-WTOS-gerechtigden gaan maken, omdat de middelen alleen voor WTOS-gerechtigden (inkomensafhankelijk) kunnen

worden aangewend. Daarvoor is communicatie met de IB-groep over het belastbaar inkomen van de ouders vereist. Dit raakt de privacy van ouders. Het is niet gewenst dat scholen op deze wijze inzicht krijgen in de inkomenssituatie van ouders.

Een reiskostenvergoeding via de instellingen vereist nieuwe regelgeving om de rechten voor de deelnemers en hun ouders vast te leggen, om misbruik en oneigenlijk gebruik te voorkomen, om de financiële risico's voor instellingen én de rijksbegroting te beperken en om de financiële verantwoording zeker te stellen.

Ik vind dit niet passen in mijn beleid van reductie van administratieve lasten voor instellingen en deregulering.

II. Varianten op de maatwerkvergoeding

Vast bedrag (aflopend in de glijdende schaal) aan reiskostenvergoeding voor studenten die meer dan 15 km reizen; iedereen die in aanmerking komt voor WTOS kan in principe een reiskostenvergoeding krijgen, mits de reisafstand groter is dan 15 km.

Deze variant is een combinatie van twee type maatregelen: Een **maatwerkvergoeding** in die zin dat **uitsluitend** deelnemers die een bepaalde afstand reizen voor een vergoeding in aanmerking komen. Daarnaast heeft de maatregel een **generiek** karakter omdat **iedereen** die in aanmerking komt voor een tegemoetkoming op grond van de WTOS **én** een bepaalde afstand reist een vast bedrag krijgt. Het systeem is uitvoeringstechnisch eenvoudiger voor de IB-Groep dan de volledige maatwerkvergoeding omdat wordt uitgegaan van een vast bedrag. Ook is het systeem financieel beter beheersbaar en goedkoper. In de kern stuit het echter nog steeds op de problemen van vaststelling van de afstand, wisselingen van opleidingen, risico's van misbruik en oneigenlijk gebruik. Ook de complicaties in verband met de telkinderensystematiek en de glijdende schaal blijven bestaan.

Dit systeem is vergelijkbaar met de oude reiskostenvergoeding in de Regeling Tegemoetkoming Studiekosten vanaf 1993. In deze regeling was de grens 8 km. Om in aanmerking te komen voor een reiskostenvergoeding moest de afstand tussen het centrum van de woonplaats en het centrum van de gemeente waar de school ligt meer dan 8 km zijn. Indien dit het geval was kreeg de ouder van de student een normatieve vergoeding van f 500. Het systeem stuitte op veel weerstand, met name vanwege grenssituaties.

De budgettaire effecten van een vergoeding van een vast bedrag boven een reisafstand van 15 kilometer zijn uiteraard afhankelijk van de hoogte van dat bedrag per kilometer. Als het vaste bedrag wordt gebaseerd op de gemiddelde kosten van het grootverbruikerstarief voor het openbaar vervoer (gemiddeld ca. f 2000 bij een reisafstand van meer dan 15 km.), dan is het budgettaire beslag ca. 60 mln.

Al eerder is gesproken over een vast bedrag van f 250 voor elke deelnemer die meer dan 15 km. reist. Een dergelijk willekeurig bedrag gekozen bedrag heeft geen enkele relatie met de kosten voor een reisvoorziening die ouders maken. In feite betreft het een ophoging van de norm aan tegemoetkoming voor een deel van de gerechtigden, namelijk zij die meer dan de -ook arbitraire grens- van 15 km. reizen.

Ik acht deze variant om budgettaire en uitvoeringstechnische aspecten ongewenst.

De traject-/netkaart.

Een vergoeding kan plaatsvinden in de vorm van een trajectkaart van de Nederlandse Spoorwegen, eventueel aangevuld met netkaarten (zones) van het Stads- en Streekvervoer.

Op dit moment sluiten veel ROC's zogenoemde grootverbruikerscontracten af met de Nederlandse Spoorwegen voor trajectkaarten. Dat betekent dat de instellingen met een geringe korting een trajectkaart voor de duur van het schooljaar regelen voor hun leerlingen. De NS geeft slechts een geringe korting, omdat de leerlingen voornamelijk in de spits reizen. De ROC's waarvoor het interessant is hebben reeds een contract gesloten met de NS. De ROC's die geen contract hebben gesloten liggen niet gunstig ten opzichte van een NS-station, hebben veel deelnemers die in de directe omgeving wonen of willen geen tijd nemen voor het extra administratieve werk dat een dergelijk contract met zich mee brengt.

Deze constructie zou kunnen worden uitgebouwd door de instellingen de verantwoordelijkheid te geven om alle WTOS-gerechtigden kosteloos een trajectkaart te verstrekken om zo iets te doen aan de reiskosten voor hun leerlingen. De trajectkaart moet dan worden uitgebreid met zones voor het Stads- en Streekvervoer (netkaarten).

Ook een traject-/netkaart zal echter leiden tot soortgelijke problemen als bij de maatwerkvergoeding. Een belangrijk deel van de administratieve last blijft bestaan evenals de fraudegevoeligheid. Daarnaast is ook hiervoor geen wettelijke basis die de instellingen de verantwoordelijkheid geeft; de huidige contracten worden op basis van vrijwilligheid gesloten. Bovendien brengt deze voorziening hoge kosten met zich mee. Nadeel is ook dat een nieuwe armoedeval ontstaat. Een traject-/netkaart kan niet worden meegenomen in de glijdende schaal systematiek van de WTOS.

De budgettaire effecten van een traject/netkaart worden, op basis van de huidige grootverbruiktarieven, geschat op ca. 90 mln.

Er zijn geen gegevens voorhanden om de decentrale uitvoeringskosten voor instellingen te kwantificeren.

III. Een OV-studentenkaart

Uitreiking van een OV-studentenkaart aan alle bol-deelnemers 18 – waarvan de wettelijke vertegenwoordiger(s) een tegemoetkoming ontvangen op grond van de WTOS.

In de WSF krijgen alle bol-deelnemers vanaf 18 jaar een OV-Studentenkaart. Het opnemen van de OV-Studentenkaart voor bol-deelnemers jonger dan 18 jaar in de WTOS zou uitvoeringstechnisch voor de IB-Groep uitvoerbaar zijn, zij het niet meer per augustus 2001. Het uitvoeringssysteem van de WSF kan worden gekopieerd naar de WTOS, waarbij wel het verschil in tijdvak moet worden opgelost. Een vergoeding binnen de WTOS wordt op schooljaarbasis toegekend, terwijl de huidige OV-studentenkaart voor een kalenderjaar wordt verstrekt.

Een voordeel van de OV-Studentenkaart is dat alle WTOS-gerechtigde bol-deelnemers deze zouden ontvangen, ongeacht hun reisafstand. De problemen rond de koppeling van gegevens aan de reisafstand en de controle hiervan blijven dan achterwege. Ook de wijzigingen in de reisafstand gedurende het schooljaar vanwege de wisseling van locatie, opleiding, het volgen van stages op een andere locatie etc. worden opgevangen door het bezit van de OV-Studentenkaart. Het risico op misbruik en oneigenlijk gebruik is gering. Elke bol-deelnemer met WTOS-recht heeft recht op dezelfde OV-Studentenkaart.

Een OV-Studentenkaart heeft ook nadelen. Gezien het beperkte reisgedrag naar de instelling van ca. 50% van de bol-deelnemers zal de kaart door hen vooral voor privé-doeleinden worden gebruikt.

De kaart zal leiden tot een nieuwe armoedeval, aangezien deze kaart niet deelbaar is en niet past binnen de systematiek van de glijdende schaal. Bol-deelnemers die net buiten de WTOS vallen, krijgen geen OV-Studentenkaart. De OV-Studentenkaart is bovendien kostbaar. Op basis van de tarieven uit het huidige contract voor de OV-Studentenkaart zou een dergelijke voorziening ca. 100 mln. kosten. Daarnaast moet overeenstemming met de NS en de Vervoerbedrijven kunnen worden bereikt. Invoering van de OV-Studentenkaart voor WTOS-gerechtigden kan alleen al om uitvoeringstechnische aspecten in ieder geval niet per augustus 2001 worden gerealiseerd.

IV. Generieke verhoging van het normbedrag in de WTOS

*Een generieke verhoging van het WTOS-normbedrag voor schoolkosten in de bol met een vast bedrag, zodat het normbedrag **nu inclusief reiskosten** gemiddeld kostendekkend wordt.*

Een keuze voor een verhoging van het normbedrag als oplossing voor de reiskosten leidt tot een nieuw gemiddeld kostendekkend niveau waarbij de gemiddelde reiskosten zijn inbegrepen. Dit past binnen de systematiek van de WTOS, waarin al wordt gewerkt met genormeerde bedragen. Daarnaast heeft een generieke verhoging als voordeel dat deze past binnen de systematiek van de glijdende schaal en de telkinderen. Bovendien is een generieke verhoging reeds uitvoerbaar bij inwerkingtreding van de WTOS per 1 augustus 2001.

Een generieke verhoging van het normbedrag in de WTOS ter hoogte van de gemiddelde reiskosten levert in veel gevallen geen passende oplossing op individueel niveau op. Een deel van de bol-deelnemers krijgt door een hoger normbedrag een reiskostenvergoeding terwijl ze niet of nauwelijks reizen. Voor een ander deel zal de verhoging te laag zijn om volledig in de reiskosten te voorzien. De «plussen en de minnen» zoals die ook voor de rest van het normbedrag en de schoolkosten gelden.

De hoogte van de extra vergoeding voor de reiskosten kan worden gebaseerd op de bestaande gegevens uit het Nibud-onderzoek uit 1999. Uit dit onderzoek blijkt dat 50% van de deelnemers reiskosten maakt van gemiddeld f 1080 per jaar. Dit betekent dat de totale groep bol-deelnemers gemiddeld f 540 per jaar aan reiskosten maakt. Een verhoging van het normbedrag schoolkosten met f 540 voorziet dan in de gemiddelde reiskosten. De budgettaire effecten bedragen dan 38 mln. Dit bedrag kan worden verlaagd tot ca. 30 mln. als de recente verhoging van het normbedrag met f 100 wordt verdisconteerd zodat het normbedrag verhoogd wordt met f 440. Voor een nadere toelichting hierop verwijs ik naar de volgende paragraaf.

5. Samenvatting van de conclusies uit het onderzoek en financiële effecten.

Hieronder worden in tabel 3 de voor- en nadelen van de verschillende varianten en de financiële consequenties ervan schematisch weergegeven:

Tabel 3. Voor- en nadelen van de verschillende opties

| | Uitvoerbaarheid | Fraudebestendig | Maatwerk | Voorkomen armoedeval | Budgettaire consequenties (Mln per jaar) | Uitvoeringskosten* (mln per jaar) |
|--|-----------------|-----------------|----------|----------------------|--|--------------------------------------|
| Maatwerkvergoeding** | - | - | + | +/- | - ca. 60 | 1 à 2 (bij verstrekking vast bedrag) |
| OV-Studentenkaart | + | ++ | + | - | - ca. 100 | 2 à 3 |
| Generieke verhoging via de WTOS | ++ | ++ | - | ++ | - ca.30-38*** | Geen extra kosten |

* excl. Implementatiekosten

** in deze tabel is uitgegaan van de maatwerkvergoeding boven 15 km. door de IB-Groep;

*** afhankelijk van het feit of de recente verhoging van de norm voor de bol met f 100 wordt meegenomen.

Op basis van het onderzoek kom ik tot de volgende afweging:

1. Maatwerk (vergoeding door de IB-Groep of een vergoeding door de instellingen) is zeer moeilijk uitvoerbaar. Uitvoering per augustus 2001 is onmogelijk. De voorziening is ook erg kostbaar. Ik vind deze regelingen daarom geen reële opties vormen.
2. Een OV-studentenkaart voor alle bol-deelnemers 18 – waarvan de ouders in aanmerking komen voor een tegemoetkoming is weliswaar uitvoerbaar, maar niet per 1 augustus 2001 en is bovendien zeer kostbaar. Daarnaast is het geen reële optie binnen het huidige OV-Studentenkaart-contract.
3. Een generieke verhoging van het normbedrag in de WTOS is binnen de randvoorwaarden de meest haalbare optie voor een reiskostenvoorziening in de bol. Echter, Ook hiervoor geldt dat de financiële dekking van deze maatregel ten koste gaat van de glijdende schaal in het inkomensgebouw en dus voor de gezinnen in de middeninkomens. De effecten hiervan worden in de volgende paragraaf uitgewerkt.

6. Consequenties van een reiskostenvergoeding voor de glijdende schaal in de WTOS

Alle opties voor een reiskostenvoorziening in de bol kosten extra geld. De extra kosten moeten worden opgevangen binnen het beschikbare budget voor de WTOS. De enige mogelijkheid dit te doen zonder in te grijpen op de systematiek van de WTOS is een verhoging van het kortingspercentage van de glijdende schaal. Voor de maatwerkvergoedingen (door IB-Groep of decentraal) zou dit betekenen dat het kortingspercentage van 26% moet worden verhoogd met ca. 16 punten naar 42%. Om de f 100 mln. van de OV-Studentenkaart te dekken dient het kortingspercentage van 26% te worden verhoogd met 25%-punten naar 51%.

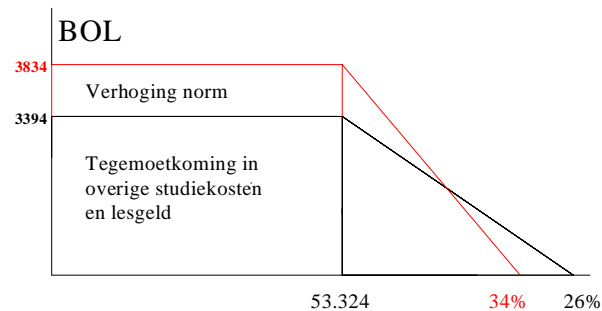
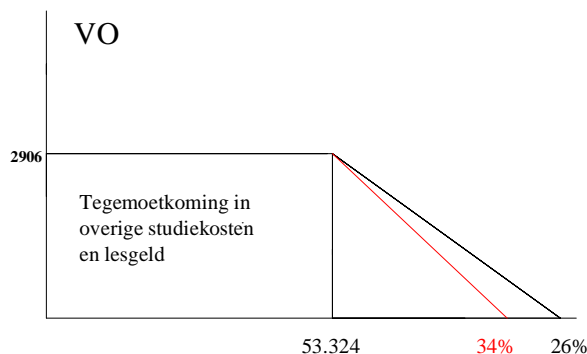
Hoewel de kosten van de generieke verhoging van het normbedrag veel lager uitvallen zal de dekking van deze kosten nog steeds leiden tot een aanzienlijke verhoging van het kortingspercentage van de glijdende schaal in de WTOS. De extra kosten voor een verhoging van het normbedrag met f 540 bedragen in totaal 38 mln. Dit bedrag kan worden verlaagd tot 30 mln. als rekening wordt gehouden met het volgende.

De motie van het lid Rehwinkel c.s. (nr. 4) heeft ook voor de bol geleid tot een verhoging van het normbedrag met f 100. Het normbedrag voor de schoolkosten (exclusief de reiskosten) was al gemiddeld kostendekkend. De bol-deelnemers hebben dus een extra vergoeding van f 100 gekregen, die zij o.a. kunnen inzetten voor de reiskosten. Dit betekent dat een extra reiskostenvergoeding van f 440 ook voorziet in de gemiddelde kostendekking, inclusief de reiskosten.

Om de kosten (f 30 mln.) van deze verhoging budgettair neutraal op te lossen zal het kortingspercentage van 26% in de glijdende schaal verhoogd moeten worden met 8%-punten tot 34%.

Dit heeft enerzijds gevolgen voor de reikwijdte van de glijdende schaal in het inkomensgebouw. Anderzijds zal hierdoor voor veel gezinnen de hoogte van de (gedeeltelijke) tegemoetkoming afnemen. Schematisch ziet dit er als volgt uit:

Schema 4. Schematisch overzicht van de gevolgen voor de glijdende schaal, indien het kortingspercentage van 26% wordt verhoogd naar 34%



Uit schema 1 blijkt dat de reiskostenvoorziening voor de bol ten koste gaat van met name de uitbreiding voor gezinnen in de middeninkomens met kinderen *in het voortgezet onderwijs*. Deze zullen voor een deel buiten het bereik van de glijdende schaal blijven of een lagere vergoeding ontvangen dan bij een kortingspercentage van 26%.

Gezinnen in de middeninkomens met kinderen in de beroepsopleidende leerweg zullen ook voor een deel buiten het bereik van de glijdende schaal blijven of een lagere vergoeding ontvangen dan bij een kortingspercentage van 26%. Voor een ander deel wordt de verhoging van het kortingspercentage tot een bepaald inkomen gecompenseerd door de hogere normvergoeding.

Reikwijdte inkomensgebouw

Door verhoging van het kortingspercentage zal de reikwijdte van de glijdende schaal in het inkomensgebouw dus minder toenemen. Voor gezinnen met 1 of meerdere kinderen betekent dit het volgende:

Tabel 5. Gevolgen voor de inkomensgrenzen

| | | 1 kind | 2 kind. | 3 kind. |
|---------------|----------|--------|---------|---------|
| VO 12–15 jaar | 26% | 58 000 | 62 000 | 66 000 |
| | 34% | 57 000 | 60 000 | 63 000 |
| | Verschil | 1 000 | 2 000 | 3 000 |
| VO 16+ jaar | 26% | 65 000 | 76 000 | 87 000 |
| | 34% | 62 000 | 71 000 | 79 000 |
| | Verschil | 3 000 | 5 000 | 8 000 |
| BOL 16+ jaar | 26% | 67 000 | 80 000 | 93 000 |
| | 34% | 65 000 | 76 000 | 88 000 |
| | Verschil | 2 000 | 4 000 | 5 000 |

Aantallen

De verhoging van het kortingspercentage heeft gevolgen voor (de toename van) het aantal WTOS-gerechtigden zowel in het vo als in de bol. De verhoging van het kortingspercentage naar 34% betekent voor het aantal voen bol-gerechtigden **in de glijdende schaal** het volgende

Tabel 6. Aantallen vo en bol in de glijdende schaal bij 26% en 34%

| | vo | bol |
|----------|--------|--------|
| 26% | 79 000 | 26 000 |
| 34% | 57 000 | 24 000 |
| Verschil | 22 000 | 2 000 |

Dit betekent dat bij een kortingspercentage van 34% ten opzichte van 26% ongeveer 24 000 vo-scholieren en bol-deelnemers geen tegemoetkoming meer zullen krijgen. Daarnaast zullen in de glijdende schaal met kortingspercentage 34% alle overige gezinnen met kinderen in het VO en een deel van de gezinnen met kinderen in de bol een (substantieel) lagere tegemoetkoming ontvangen.

Een voorbeeld:

Gezin met 2 kinderen ouder dan 16 jaar in het voortgezet onderwijs en een inkomen van f 65 000

Dit gezin krijgt van het normbedrag van f 5812 (2 x lesgeld, 2 x tegemoetkoming schoolkosten):

- *bij een kortingspercentage van 26% een tegemoetkoming van f 2 776.*
- *bij een kortingspercentage van 34% een tegemoetkoming van f 1 842.*

Het gezin zal dus f 934 minder krijgen door het hogere kortingspercentage van 34%

7. Conclusie

Een belangrijk deel van de bol-deelnemers maakt forse reiskosten. Een voorziening hiervoor verdient zorgvuldige afweging. Tegelijkertijd blijkt uit het onderzoek dat er op dit moment geen pasklare oplossing is voor het probleem. De meeste mogelijkheden voor een reisvoorziening zijn wegens hun uitvoeringsconsequenties voor de onderwijsinstellingen en de IB-Groep en/of wegens hun budgettaire consequenties niet haalbaar.

Een generieke verhoging van het normbedrag als tegemoetkoming in de reiskosten in de bol is de enig haalbare optie per 1 augustus 2001 en deze optie past binnen de systematiek van de wet. De verhoging van het

kortingspercentage naar 34% heeft zeer veel negatieve effecten voor gezinnen met middeninkomens in de glijdende schaal.

Het gaat hier om een lastige afweging in een complexe problematiek. De maatregelen in de WTOS beïnvloeden elkaar en moeten onderling in balans zijn. Er is gezocht naar het optimale evenwicht tussen de hoogte van de normvergoeding, het bereik van inkomensgroepen en de reductie van de armoedeval. Het treffen van een reisvoorziening voor de bol verstoort het evenwicht in het huidige wetsvoorstel.

Ik moet opnieuw een keuze maken. Een keuze voor het treffen van een generieke reiskostenvoorziening voor ca. 66 000 bol-deelnemers waarvan ca. 50% reist met het openbaar vervoer. De andere 50% krijgt dan een reiskostenvergoeding terwijl zij niet of nauwelijks reizen.

Deze keuze heeft dan tot gevolg dat 24 000 potentiële gerechtigden in de middeninkomens, hoofdzakelijk met schoolgaande kinderen in het vo, geen vergoeding meer ontvangen ten opzichte van het huidige wetsvoorstel. Daarnaast zullen ca. 60 000 gerechtigden een lagere tegemoetkoming gaan ontvangen ten opzichte van de huidige voorstellen.

Het alternatief is geen reiskostenvoorziening voor de bol te treffen, waardoor ik veel meer gezinnen, ook de gezinnen met kinderen in de bol, een gedeeltelijke tegemoetkoming kan verstrekken.

Alles afwegende kies ik voor handhaving van het huidige wetsvoorstel en zie ik ook af van een reisvoorziening in de bol door een verhoging van de normvergoeding voor de schoolkosten.

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen,
L. M. L. H. A. Hermans