

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 oktober 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP-2007/7108	2060725510
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Roemer over de stand van zaken rond de OV-fiets. Het verheugt mij u te kunnen mededelen dat NS, ProRail en stichting OV-fiets na nieuwe gesprekken alsnog een akkoord hebben bereikt over de toekomst van de OV-fiets. Alle partijen hebben nu het door de OV-ambassadeur opgestelde convenant ondertekend. De toekomst van de OV-fiets is daarmee veiliggesteld.

1. Wat is uw mening over de huidige impasse rond de OV-fiets?

1. Ik ben blij dat de partijen er gezamenlijk uitgekomen zijn. Dat de stichting OV-fiets tot voor kort niet bereid was om het door de OV-ambassadeur opgestelde convenant over de toekomst van de OV-fiets te ondertekenen baarde mij zorgen. De decentrale overheden, de Fietsersbond en Mobis hebben aangegeven dat dit convenant een zeer goede basis biedt voor een gezonde toekomst voor de OV-fiets en dat het bovendien garant staat voor een grote mate van invloed van maatschappelijke organisaties en overheden. Ik deel dat beeld.

2. Waarom heeft ProRail unilateraal besloten dat de OV-fiets door de NS geëxploiteerd moet worden, terwijl de afspraak was dat ProRail diverse marktpartijen zou consulteren? Wat is uw mening hierover?

2. Na verkenning van de markt is ProRail tot de conclusie gekomen dat NS de enige partij is die bereid en in staat is OV-fiets kostendekkend te exploiteren. Er zijn

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

andere partijen die hebben aangegeven interesse te hebben om samen te werken met OV-fiets, maar die zijn niet bereid om risicodragend te investeren. NS heeft steeds aangegeven open te staan voor samenwerking met andere partijen. Zoals ik eerder heb aangegeven sta ik positief tegenover de inzet van NS en verwacht ik dat de NS in staat is om de OV-fiets verder te laten groeien.

3. Klopt het dat de NS nu nog geen inzicht wil geven in de geplande investeringen die men denkt te doen na het overnemen van de verantwoordelijkheid voor de OV-fiets? Zo ja, bent u bereid de NS te verzoeken deze informatie wel te geven?
3. Nee, NS geeft in haar vertrouwelijke businessplan voor de OV-fiets wel degelijk inzicht in de verwachte kosten en investeringen. De stichting OV-fiets heeft inzage gehad in dit businessplan. De partijen hebben een gezamenlijk persbericht uitgebracht over het bereikte akkoord. In dit persbericht zegt de NS toe 3 tot 7 miljoen euro te gaan investeren in OV-fiets. Ook geeft NS aan te streven naar 750.000 ritten in 2010 en 1,4 miljoen ritten in 2015.
4. Wat vindt u van het voorstel van de OV-ambassadeur om de NS een eeuwigdurend monopolie op de OV-fiets te geven, ook als de NS mogelijk in 2015 de concessie op het hoofdrailnet zou verliezen? Deelt u de zorg dat waar geen NS-treinen rijden, ook geen OV-fiets zal staan, terwijl dit bijvoorbeeld ook voor busgebruikers heel aantrekkelijk kan zijn?
4. Het gaat hier om het bedrijfsmatig exploiteren van een vorm van fietsverhuur. NS is als bedrijf bereid om risicodragend te investeren in de OV-fiets. De exploitatie zal plaatsvinden door een nieuwe NS BV onder NS Poort. Door de bemiddeling van de OV-ambassadeur is nu de unieke situatie bereikt dat NS instemt met een proefperiode van 3 jaar. Als na die 3 jaar de Raad van Toezicht concludeert dat de exploitatie door NS naar tevredenheid loopt dan is het niet meer dan redelijk dat de exploitatie definitief naar NS gaat. De Raad van Toezicht blijft ook na die 3 jaar bestaan.

Mocht NS Binnenlands Reizigersvervoer de concessie voor het hoofdrailnet verliezen dan heeft dat op zich geen gevolgen voor de exploitatie van de OV-fiets door de nieuwe OV-fiets BV. Die exploitatie kan ook met een andere vervoerder gewoon doorgang vinden. Mocht NS Reizigers in 2015 de concessie voor het hoofdrailnet verliezen en ziet NS daardoor af van de exploitatie van OV-fiets, dan vervalt het recht op exploitatie van OV-fiets weer aan de Staat.

Wat betreft het exploiteren van de OV-fiets op niet NS-locaties geeft het voorliggende convenant helder aan dat NS deze exploitatie zal faciliteren. Het zijn de decentrale overheden die hier, net zoals nu het geval is, het initiatief nemen en voor de financiering zorgdragen. De decentrale overheden hebben hiermee ten volle ingestemd.

5. Kunt u aangeven wat de rol van de OV-ambassadeur in dit conflict is geweest en waarom eerder melding werd gemaakt dat zij dit conflict had opgelost? Ziet u hier nog een rol voor de OV-ambassadeur weggelegd?

De OV-ambassadeur heeft op verzoek van het IPO intensief bemiddeld tussen ProRail, NS en de stichting OV-fiets. In april dit jaar heeft de OV-ambassadeur een advies uitgebracht over de toekomst van de OV-fiets. Dit advies werd maatschappelijk breed ondersteund, ook door de Tweede Kamer. De drie onderhandelingspartijen gaven allen aan bereid te zijn mee te werken aan een verdere uitwerking van dit advies. Daarmee leek de oplossing voor het conflict nabij. In overleg met de betrokken partijen heeft de OV-ambassadeur een convenant opgesteld dat de lijn van haar advies nauw volgt. De Stichting OV-fiets weigerde tot voor kort om het convenant te ondertekenen. De OV-ambassadeur geeft aan dat ze tot het laatste moment heeft bemiddeld om de medewerking van de Stichting OV-fiets te verkrijgen.

In een laatste poging om juridische procedures te voorkomen zijn NS, ProRail en Stichting OV-fiets op 24 september 2007 opnieuw in overleg getreden. Dit overleg heeft ertoe geleid dat de partijen alsnog tot overeenstemming zijn gekomen. De toekomst van de OV-fiets zal worden voorgegeven volgens de lijnen van het advies van de OV-ambassadeur. Haar rol is daarmee succesvol afgerond.

6. Wilt u met de partij die de exploitatie van de OV-fiets voor zijn rekening neemt, heldere kwaliteitsafspraken maken?

6. Het maken van kwaliteitsafspraken rond de exploitatie is een zaak van alle partijen die zitting hebben in de Raad van Toezicht. In de Raad van Toezicht zitten vertegenwoordigers van: IPO, VNG, SkVV, het Ministerie van VenW, Fietzersbond, Mobis, NS reizigers en, indien zij het convenant ondertekenen, een vertegenwoordiger uit het bestuur van de huidige stichting OV-fiets. Het businessplan van NS en de afspraken in het convenant bieden een zeer goede basis voor het maken van kwaliteitsafspraken. Veel meer dan in de huidige situatie, waarin elke vorm van maatschappelijk toezicht ontbreekt, zullen de belangen van de reiziger bij uitvoering van het door de OV-ambassadeur opgestelde convenant gewaarborgd zijn. De NS heeft in het gezamenlijke persbericht haar ambities openbaar gemaakt.

7. Deelt u de ambitie dat de succesvolle OV-fiets op elk station in Nederland beschikbaar moet zijn? Hoe zal dit dan gaan met de stations die nu door één van de andere vervoerders worden gebruikt?

7. Ik ben het met u eens dat het goed is als de OV-fiets op zo veel mogelijk stations verkrijgbaar is. Dat een station door een andere vervoerder wordt gebruikt hoeft geen belemmering te zijn. NS heeft duidelijk aangegeven de exploitatie op locaties buiten de NS-stations te willen faciliteren.

8. Welke maatregelen gaat u nemen om uit de huidige impasse te komen en het voortbestaan van de OV-fiets te garanderen?

8. Zoals hierboven aangegeven is de impasse inmiddels verbroken en is er een akkoord bereikt over het voortbestaan van de OV-fiets. Dat betekent dat het door de OV-ambassadeur opgestelde convenant uitgevoerd gaat worden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa