

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)
1 september 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.02303	2040520250
Onderwerp	
OV chipkaart	

Geachte voorzitter,

Voor de zomer heb ik u in mijn brief van 6 juni 2005 (kenmerk DGP.U.05.01525) geïnformeerd over de stand van zaken rondom de invoering van de OV-chipkaart. Daarin heb ik u gemeld dat ik de bedrijven, RET, Connexion en NS, tot 15 augustus de tijd heb gegeven om met een nieuwe planning te komen. Op basis van die planning zou ik u informeren over het mogelijke tijdstip van het go/no go-besluit. Ik doe dat met deze brief, waarbij ik tevens inga op de kamervragen van het lid Dijkema inzake de OV-chipkaart.

De inhoud van de ontvangen informatie van de drie vervoerbedrijven biedt op dit moment onvoldoende basis om een zorgvuldige beslissing te kunnen nemen over het moment waarop ik een go/no go-besluit neem over de afschaffen van het huidige kaartstelsel en daarmee de weg vrij te maken voor de invoering van de OV-chipkaart.

De NS geeft aan een detailplanning nog niet te kunnen leveren. Het RET en Connexion kwamen met een planning en een voorstel voor een go-beslissing alleen voor het stad- en streekvervoer in het tweede kwartaal 2006.

Ik heb onderzocht of zo'n apart go/no go-besluit voor het stad- en streekvervoer te nemen is. Dit scenario zou alleen haalbaar zijn met harde toezeggingen van de kant van NS zodat er zekerheid is dat er uiteindelijk voor de reiziger één OV-chipkaart voor het hele openbare vervoer komt.

De toezeggingen die ik van NS nodig heb, zijn:

- NS voert de chipkaart in op haar totale netwerk vòòr 1 januari 2008;

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- NS plaatst tijdig de mede voor het stad- en streekvervoer benodigde distributie apparatuur;
- de zekerheid dat de studentenkaart tijdig overgaat in de OV-chipkaart.

Hoewel de NS zich gecommiteerd voelt aan een succesvolle invoering van de OV-chipkaart uiterlijk 1 januari 2008, kan NS de gevraagde toezeggingen op dit moment niet schriftelijk geven.

Aanloop

De vervoerbedrijven zijn verantwoordelijk voor ontwikkeling en invoering van de OV-chipkaart. Op basis van hun planningen en onderzoeksresultaten neem ik, na advies van de decentrale overheden, het go/no go-besluit.

Bij de start van het OV-chipkaart traject zijn er duidelijke afspraken gemaakt zowel met de vervoerbedrijven als met de decentrale overheden.

Eerder dit jaar hebben de vervoerbedrijven aangegeven dat zij meer tijd nodig hadden voor de testfase en dat zij hun oorspronkelijke planning niet konden handhaven. Die tijd heb ik ze gegeven.

Toen bleek dat de vervoerbedrijven te maken hadden met technische problemen heb ik op basis van de informatie die ik op dat moment van de vervoerbedrijven ontving, de bedrijven tot half augustus opnieuw de tijd gegeven een nieuwe planning op te leveren. Op basis van die planningen zou ik vervolgens een zorgvuldig go/no go-besluit kunnen nemen. Mijn ministerie heeft wekelijkse gesprekken gevoerd met de vervoerbedrijven. Dit om inzicht te krijgen in de aard en de oorzaken van vertragingen.

Vervolgtraject

Graag benadruk ik nogmaals het uitgangspunt dat wij met alle betrokkenen hebben geformuleerd bij de start van de OV-chipkaarttraject: een landelijke (zowel NS als stad- en streekvervoer) invoering van de OV-chipkaart waarbij kwaliteit voor de reiziger voorop staat.

Gezien dit uitgangspunt en het feit dat de NS mij op dit moment géén reële planning noch harde toezeggingen kan geven, ontbreekt de benodigde informatie die voor een verantwoord besluit over de invoering van de OV-chipkaart onontbeerlijk is. Daarom neem ik de volgende stap.

Ik zal een onafhankelijk onderzoek instellen naar de onduidelijke situatie bij NS. Hierbij betrek ik ook RET en Connexxion.

Doel van dit onderzoek is te komen tot een reële planning op basis waarvan ik een zorgvuldig go/no go-besluit kan nemen. Doordat de planningen van de bedrijven nu uit elkaar lopen, is het nodig goed zicht te krijgen op de onderlinge afhankelijkheden tussen de bedrijven bij de invoering van de OV-chipkaart.

Daarom zal ik de vervoerbedrijven benaderen om de volgende aspecten te onderzoeken:

- onderzoek naar de achtergronden van de vertragingen;
- onderzoek naar de (financiële) gevolgen voor de launch en migratie van die vertragingen;
- check concept/doelstellingen OV-chipkaart;
- onderzoek naar de zekerheid dat de studentenkaart tijdig overgaat in de OV-chipkaart.

Ik licht u hieronder de achtergronden van mijn besluit toe.

NS

Op diverse manieren, zowel schriftelijk als mondeling, is getracht relevante informatie en detailplanningen van NS te verkrijgen. Uiteindelijk heeft NS iets meer duidelijkheid verschaft over de achtergronden bij de vertragingen. Een detailplanning ontbreekt echter nog, omdat nog onbekend is wanneer de apparatuur veilig werkt en wanneer contractpartner East-West het basissysteem oplevert dat NS in staat stelt om tegemoet te komen aan de wensen van de reizigers. Een concrete planning nú zou een zekerheid suggereren die niet gebaseerd is op feiten.

RET en Connexxion

Uit de plannings van RET en Connexxion blijkt dat zij goed op streek zijn. RET is eind augustus begonnen met het sluiten van de poortjes op de metrostations en er worden uitvoerige audits uitgevoerd die het hele systeem vanaf de kaart tot de centrale computer doorlopen. Uitvoerige systeemtesten hebben plaatsgevonden in de bussen van Connexxion waardoor het mogelijk is over te gaan naar de volgende fase. Connexxion en RET verwachten eind september gecontroleerd te kunnen opschalen naar duizenden bekende klanten. Zoals ik u reeds eerder heb gemeld, hadden RET en Connexxion te kampen met technische problemen die tot vertragingen leidden. Om deze reden hebben RET en Connexxion besloten de proef in Rotterdam anders in te richten (stap-voor-stap benadering) hetgeen meer tijd kost. Kortom: de introductie van de kaart naar grote groepen reizigers wordt langzamer en daardoor meer beheersbaar ingericht. RET en Connexxion zijn daarbij van mening dat de volledige invoering in hun bedrijf nog steeds afgerond kan zijn volgens hun oorspronkelijke planning.

Bestuurlijk traject decentrale overheden

De afgelopen maanden zijn (individuele) bestuursovereenkomsten inzake de invoering van de OV-chipkaart opgesteld, te tekenen tussen de minister van VenW en de 19 decentrale overheden, provincies en kaderwetgebieden. Hiermee committeren alle concessie-verlenende overheden zich aan de invoering van de OV-chipkaart in het stad- en streekvervoer. Op hoofdlijnen zijn de afspraken de volgende:

- de decentrale overheden zorgen er via de concessies voor dat de OV-chipkaart in het stad-/streekvervoer wordt ingevoerd;
- de minister van VenW stelt een migratiebijdrage ter beschikking om tegemoet te komen aan de kosten die tijdens de duale fase (waarin het oude en nieuwe kaartstelsel naast elkaar functioneren) worden gemaakt, en neemt een go/no-go besluit over het afschaffen van het NVB (de strippenkaart).

Ik ben zeer tevreden met de voortgang van het bestuurlijk traject. Na het Regionaal Orgaan Amsterdam en de Stadsregio Rotterdam hebben inmiddels ook Regio Twente, de provincies Fryslan en Gelderland en het Stadsgewest Haaglanden de overeenkomst getekend.

De overeenkomsten zijn in nauwe samenspraak met de overheden tot stand gekomen, en zijn op hoofdlijnen identiek. Dit om ervoor te zorgen dat de invoering van de OV-chipkaart landelijk is afgestemd, en op beheerste wijze kan plaatsvinden. Zo bevat iedere overeenkomst een aantal 'waarborgen' – specifiek benoemde momenten waarop in overleg wordt getreden – om bij eventuele wijzigingen met elkaar te bezien tot welke gevolgen die leiden. Nu is het moment daar om daar gebruik van te maken.

Ik zal op korte termijn een bestuurlijk overleg plannen met de decentrale overheden, om te bezien of een en ander gevolgen heeft voor de in de overeenkomst opgenomen data.

De overheden zijn geïnformeerd over de stand van zaken. Ik acht de betrokkenheid van de decentrale overheden van groot belang bij de stappen die er nu gezet moeten worden.

Ik kom dan nu tot de beantwoording van de vragen van het lid Dijkema

1. Kent u het bericht "OV-chipkaart komt vrijwel zeker later"?
1. Ja, dat ken ik.
2. Is het waar dat het project OV-chipkaart bij de proef in Rotterdam nu opnieuw te maken heeft met vertraging in verband met technische problemen met de software?
2. Ja, zie de uitgebreide beantwoording in de algemene inleiding.
3. Welke gevolgen heeft deze vertraging precies voor het "go/no go" besluit dat u aanvankelijk voornemens was in september 2005 te nemen?
3. Het gevolg is in ieder geval dat het go/no go besluit niet dit jaar wordt genomen. Ik kan de beslissing alleen maar nemen op basis van een detailplanning van de bedrijven die bovendien ook realistisch moet zijn. Zij zijn tenslotte verantwoordelijk voor ontwikkeling en invoering van de OV-chipkaart. Op het moment dat het onafhankelijk onderzoek is afgerond en er een zorgvuldige planning van de vervoerbedrijven voor ligt, kan ik een zorgvuldig go/no go-besluit nemen.
4. Welke financiële consequenties voor de Rijksbegroting heeft deze vertraging? Indien geen, waarom niet?

4. Zoals in mijn brief gemeld, zal ik ook de financiële consequenties van de vertraging bij mijn onafhankelijke onderzoek betrekken.
Als basis voor deze analyse is het zinvol de door mij uitgevoerde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uit 2003 te gebruiken. Bij het opstellen van de MKBA is uitgegaan van de gegevens c.q. kennis die toen bij de verschillende actoren voor handen was. De MKBA is mede in samenspraak met de decentrale overheden en vervoerbedrijven opgesteld en vormt feitelijk ook de basis waarop vervolgens financiële afspraken tussen partijen zijn gemaakt. Ik ga daarom ook niet de volledige MKBA opnieuw doen. Maar voor het nemen van een go/no go-besluit is het alleszins relevant te bezien welke wijzigingen er met betrekking tot de verschillende aannames in 2003 zijn opgetreden en door welke partijen er eventueel bijsturing nodig is om mogelijke negatieve financiële consequenties te beperken.
5. Zijn er andere mogelijke oorzaken van de vertraging van de OV-chipkaart naast de hierboven genoemde technische problemen met de software?
5. Ja, zie de uitgebreide beantwoording in de algemene inleiding.
6. Loopt de introductie van de OV-chipkaart bij de NS volgens het afgesproken schema?
6. Nee, zie de uitgebreide beantwoording in de algemene inleiding.
7. Hebben alle regionale vervoersautoriteiten inmiddels toegezegd de aan hen toegezegde financiële middelen voor de OV-chipkaart te zullen inzetten? Zo neen, bent u bereid deze overheden hier zonnodig op aan te spreken?
7. Zie de beantwoording in de algemene inleiding.
De afspraken die ik met de overheden maak, betreffen onder andere de zorgplicht om via de concessievoorschriften de OV-chipkaart in te voeren in het stad- en streekvervoer. Tevens is opgenomen welke bijdrage VenW beschikbaar stelt voor de zogeheten “duale” fase; de periode dat het oude en nieuwe systeem naast elkaar bestaan. Overheden en OV-bedrijven investeren zelf ook in de invoering van de OV-chipkaart. Conform het huidige beleid wordt de bijdrage van VenW uitgekeerd via de Brede Doeluitkering (BDU). Dat betekent dat het geld niet ‘geormerkt’ is, en ik de overheden ook niet specifiek zal kunnen aanspreken op het inzetten van mijn bijdrage voor de OV-chipkaart. Ik kan de overheden vanuit de bestuursovereenkomsten wel aanspreken op de zorgplicht om de OV-chipkaart in te voeren, conform de afspraken die daarover zijn gemaakt. Zie hierboven de algemene inleiding onder het kopje “bestuurlijk traject”.

Ik vertrouw erop dat bovenstaande informatie voldoende is. Ik informeer u zo spoedig mogelijk over het verdere verloop van dit proces.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs