

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 mei 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2008/5219	-
Onderwerp	
Commissievragen OV-chipkaart	

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de financieringsstromen OV-chipkaart.

1. Hoe loopt momenteel de voortgang van de introductie van de OV-Chipkaart bij de NS?
1. De introductie bij NS loopt conform de eerder met u gedeelde planning. Op hoofdlijnen komt die er op neer dat de kaartuitgifte en distributie uiterlijk 31 december 2008 op orde zijn. Vanaf medio 2009 kan er naar verwachting met de OV-chipkaart gereisd worden op het hoofdrailnet.
2. Zijn er ooit rapportages of adviezen aan de NS uitgebracht over de te volgen route op weg naar de uitrol van de OV-Chipkaart?
2. In de vervoerconcessie is de inspanningsverplichting opgenomen tot introductie van de OV-chipkaart op het hoofdrailnet. Op basis hiervan monitor ik de voortgang. Er zijn daarnaast geen aanvullende adviezen uitgebracht aan de NS.
3. Is de 726 miljoen euro van het FENS, die is geormerkt voor de OV-Chipkaart in feite overheidsgeld, aangezien dit niet uitbetaald dividend is van de Nederlandse Spoorwegen aan de Nederlandse Staat?

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

3. Zoals ik in mijn brief van 22 april 2008 reeds schreef, is een en ander met toestemming van de rijksoverheid tot stand gekomen. Het zijn geen overheidsuitgaven als zodanig, maar middelen die aan NS ter beschikking zijn gekomen uit de financiële resultaten van verkochte telecombellen. Deze hebben, met toestemming van de rijksoverheid als aandeelhouder, in het OV-veld een specifieke bestemming gekregen.
4. Kunt u bevestigen dat het toenmalige kabinet er in 2001 mee akkoord is gegaan dit dividend niet te laten uitkeren aan de Staat, onder de voorwaarde dat de NS het zou investeren in de OV-chipkaart, waaronder ten behoeve van de toegangsbeveiliging en maatregelen tegen zwartrijden?
4. In het contract tussen NS en ProRail is vastgelegd dat de FENS-gelden deels geïnvesteerd moeten worden in Beheerste toegang stations en electronic ticketing. Het toenmalige kabinet heeft hier destijds mee ingestemd.
5. Kunt u, tegelijkertijd met de beantwoording van deze vragen, alle correspondentie en documenten van de zijde van de regering, de NS en ProRail over de totstandkoming van het FENS, het niet uitkeren van het dividend, en alles wat daarmee samenhangt aan de Kamer ter beschikking stellen?
5. Ik ben uiteraard bereid de gevraagde stukken aan te leveren. De besluitvorming over FENS dateert van bijna 8 jaar geleden en het vraagt meer tijd om de correspondentie en documenten te verzamelen. Daarnaast wil ik de betrokken partijen hierover kunnen informeren en consulteren. Ik zal de gevraagde stukken zo snel mogelijk aanleveren.
6. Welke uitgaven uit het FENS voor de OV-Chipkaart en het plaatsen van toegangspoortjes zijn daadwerkelijk gedaan?
6. Zie het gegeven antwoord in mijn brief VENW/DGP/4729. Te weten: "Tot slot vraagt u of ik u nader kan informeren over welke uitgaven uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) daadwerkelijk in de OV-chipkaart zijn gedaan. Uit de FENS voortgangsrapportage (vierde kwartaal 2007) van ProRail blijkt dat de reeds aangegane verplichtingen voor electronic ticketing €205 miljoen bedragen. Voor de beheerste toegang stations bedragen de reeds aangegane verplichtingen € 234 miljoen. Het betreft hier bestedingen die contractueel verplicht zijn. Van de contractuele verplichtingen is inmiddels (dwz. t/m het jaar 2007) € 279 miljoen daadwerkelijk uitgegeven aan electronic ticketing en beheerste toegang stations."
7. Kunt u aangeven op welke wijze de NS, als verreweg de grootste partner binnen TLS, zich bij u verantwoorden over de besteding van deze FENS-gelden.
7. ProRail is de beheerder van het FENS, en draagt met NS, middels een daartoe opgezette Stuurgroep FENS, zorg voor de FENS-aangelegenheden. Per kwartaal meldt ProRail aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de voortgang van de specifiek benoemde FENS-programma's, de in de Stuurgroep afgegeven

(budget)goedkeuringen, de projectsturing (dwz. het budget-bestedingsoverzicht) en de financiering (dwz. het cashflowoverzicht).

8. Kunt u aangeven hoe de genoemde 40 miljoen euro en 28,6 miljoen euro uit uw brief (de MIRT-bijdrage) extra middelen zijn ten bate van de OV-Chipkaart? Zo ja, kunt u aangeven wanneer de Kamer daarvan op de hoogte is gesteld?
  
8. Zie het gegeven antwoord in mijn brief VENW/DGP/4729. Te weten: "De bedragen zijn als totaal (contant gemaakt per 1/1/2003 en afgerond op een heel tiental nl. € 60 mln) terug te vinden op pagina 30 van de MKBA OV-chipkaart van eind 2003, toegestuurd aan de Tweede Kamer als bijlage bij het niet-dossierstuk 2003-2004, nummer vw03000916. Tevens staat in de begroting voor het Infrafonds van 2004 op pagina 52 onder het kopje Beneluxmetro de afspraak vermeld (in het kader van Randstadrail) omtrent het inzetten van gelden voor tourniquets bij de Rotterdamse metro. Tot slot staat in het MIT-projectenboek 2004 op pagina 212 vermeld het bedrag, afgerond op een heel miljoen nl. € 28 mln, dat ingezet wordt voor een gesloten instapregime bij de Amsterdamse metro. De bedragen maken geen onderdeel uit van de migratiebijdrage als zodanig."
  
9. Zijn deze gelden al uitgegeven? Zo ja, waaraan?
  
9. De decentrale overheden, in dit geval SRR en SRA, kennen in dezen geen specifieke rapportageplicht richting het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik beschik dus niet over deze informatie.
  
10. Kunt u uitleggen waarom u in het Kamerdebat van 13 maart zei 'De regering heeft een bedrag van 206 miljoen euro toegezegd als bijdrage aan de invoering van de OV-Chipkaart', terwijl u in uw brief uiteen zet dat het in feite om 1 miljard gaat?
  
10. Er zijn drie belangrijke financieringsstromen aan de orde, waar de rijksoverheid bemoeienis mee heeft gehad teneinde de financiering van de OV-chipkaart mogelijk te maken, en die optellen tot de eerder genoemde ca. € 1 miljard.  
 De FENS-gelden (€ 726 mln) betreffen chipkaart aangelegenheden bij met name het spoor en zijn, zoals ik aangaf bij vraag 3, geen overheidsuitgaven als zodanig.  
 De genoemde 40 miljoen euro en 28,6 miljoen euro (MIRT-bijdrage) zijn gelden bestemd voor tourniquets en een gesloten instapregime in het kader van sociale veiligheid openbaar vervoer.  
 Het bedrag van € 206 mln betreft de gelden die in het kader van de migratie van het stads- en streekvervoer van strippenkaart naar chipkaart aan de orde zijn. Zoals de bij het go-besluit in 2006 veelvuldig besproken oorspronkelijke € 90 mln plus € 40 mln aanvullend plus € 76 mln voorfinanciering. Dit alles om, gegeven de verrichte MKBA-studies, de business cases van het stads- en streekvervoer reëel mogelijk te maken.
  
11. Kunt u aangeven in hoeverre deze gelden al zijn uitgegeven? Zo ja, waaraan?
  
11. De € 206 mln migratiebijdrage is uitgekeerd via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Daarmee geldt voor deze gelden geen specifieke rapportageplicht richting

het Ministerie. Ik kan hierover dan ook geen specifieke uitspraken doen. Het karakter van het go-besluit is in principe ook zo, dat met de van rijkswege verkregen bijdragen de decentrale overheden vervolgens de chipkaart voor eigen rekening en risico, in nauwe samenwerking met hun vervoerders, gestalte kunnen geven. Voor de FENS-gelden verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 6. Voor de MIRT-bijdrage verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 9.

12. Waaraan wordt de door ProRail en de NS ontvangen rente over de FENS-gelden besteed?
12. Deze rente staat op dit moment grotendeels gereserveerd voor eventuele budgetoverschrijdingen bij de FENS-programma's. Na expliciete goedkeuring van de Stuurgroep FENS kan deze aan de verschillende programma's ter beschikking worden gesteld.
13. Is het mogelijk dat het vrijgemaakt budget voor het inperken van de toegang tot treinstations voor iets anders wordt aangewend dan het plaatsen van toegangspoortjes voor de OV-Chipkaart?
13. Op dit moment is dit niet aan de orde, gegeven de huidige planning van het OV-Chipkaartprogramma.
14. Waarom wordt het vrijgemaakte geld niet op de kortst mogelijke termijn volledig ingezet door de NS om de stations zo snel mogelijk veiliger te maken en compleet voor te bereiden op de komst van de OV-Chipkaart?
14. NS zet deze middelen op dit moment in voor genoemde doelen. NS heeft er daarbij voor gekozen om eerst electronic ticketing in te voeren en daarna te starten met beperkte toegang stations. Dit laat onverlet dat NS diverse maatregelen treft om de sociale veiligheid te verbeteren. De sociale veiligheid op de stations en in de trein is in de afgelopen jaren al verbeterd door o.a. uitbreiding cameratoezicht en inzet van mensen op die plekken waar dat nodig is.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa