

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 228

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 22 april 2010 inzake verstrekking kwartaalrapportages FENS (Kamerstuk 29 984, nr. 221).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 juni 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Koopmans, G.P.J. (CDA), Ham, B. van der (D66), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Roemer, E.G.M. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Broeke, J.H. Ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Mos, R. De (PVV), Vacature, (GL), Vacature, (PvdA), Vacature, (PVV), Vacature, (PVV), Vacature, (PvdA), Vacature, (PvdA), Vacature, (D66), Vacature, (GL), Vacature, (VVD) en Vacature, (CU).

Plv. leden: Vacature, (SGP), Harbers, M.G.J. (VVD), Atsma, J.J. (CDA), Koşer Kaya, F. (D66), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Bommel, H. van (SP), Vacature, (SP), Hijum, Y.J. Van (CDA), Vacature, (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Vacature, (CDA), Agema, M. (PVV), Gent, W. van (GL), Albayrak, N. (PvdA), Vacature, (PVV), Vacature, (PVV), Jacobi, L. (PvdA), Vacature, (PvdA), Vacature, (D66), Vacature, (GL), Neppérus, H. (VVD) en Vacature, (CU).

1

Bent u bereid om voortaan periodiek de kwartaalrapportages over het Fonds eenmalige bijdrage NS (FENS) aan de Kamer te sturen?

Ja. Uiteraard ben ik bereid deze rapportages/voortgangsmeldingen, die onder andere overzichten van de uitgaven uit het FENS bevatten, ieder kwartaal aan uw Kamer te zenden. Ik neem overigens wel aan dat met deze toezegging het eerdere verzoek van uw Kamer d.d. 18 maart 2010 om de Kamer halfjaarlijks een overzicht over de uitgaven uit het FENS te verschaffen komt te vervallen.

2

Waarom werden de gegevens eerst niet en uiteindelijk toch in de openbaarheid beschikbaar gesteld? Is er een verband tussen het alsnog door de NS openbaar maken van de gegevens en de zekerheid over de Hoofdrailnetconcessie tot 2015?

Op 21 april heb ik de gegevens vertrouwelijk aan uw Kamer verstrekt. In mijn begeleidende brief heb ik daarbij aangegeven dat ProRail en NS de rapportages aanvankelijk niet wilden vrijgeven vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid, zoals die ook in de Raamovereenkomst FENS tussen deze bedrijven was vastgelegd. De gegevens zijn zoals bekend na overleg met NS en ProRail op 22 april 2010 alsnog openbaar gemaakt. Dit hield geen verband met de in 2005 vastgelegde looptijd van de huidige concessie.

3

Zijn de kwartaalrapportages de enige verantwoordingsstukken die u ontvangt over besteding van de FENS-gelden? Indien er andere stukken zijn, bent u bereid die aan de Kamer ter beschikking stellen?

Naast de kwartaalrapportages (wat eigenlijk voortgangsmeldingen zijn) vindt er conform de Raamovereenkomst FENS een formele verantwoording plaats via het Jaarverslag van ProRail. Het Jaarverslag van ProRail is openbaar en te vinden via de website van ProRail.

4

Kunnen ProRail en NS zelf bepalen welke informatie bedrijfsgevoelig c.q. bedrijfsvertrouwelijk is? Heeft de staat als 100% aandeelhouder daar zeggenschap over? Zo ja, op welke wijze wordt die zeggenschap dan ingevuld?

Ja, ProRail en NS kunnen dat zelfstandig bepalen. Het gaat namelijk om een privaatrechtelijke overeenkomst tussen twee zelfstandige vennootschappen. Artikel 5 van deze zogenaamde Raamovereenkomst FENS die in 2000 gesloten is tussen NS en (de voorganger van) ProRail bevat een geheimhoudingsclausule voor derden. Gezien de waarde die NS en ProRail hechten aan de vertrouwelijkheid van de voortgangsmeldingen die zij mij uit hoofde van hun overeenkomst ter informatie sturen, heb ik de rapportages in eerste instantie vertrouwelijk aan uw Kamer verschaft. In het kader van de Wet openbaarheid bestuur (Wob) vond ik het redelijk die vertrouwelijkheid te respecteren, ook al omdat de informatie deels concurrentiegevoelig kan zijn. Op basis van deze informatie kan bijvoorbeeld worden afgeleid hoeveel geld is begroot voor bepaalde opdrachten. Dat kan waardevolle informatie zijn voor andere vervoerders dan wel nadelig zijn wanneer opdrachten nog moeten worden verstrekt omdat opdrachtnemers het budget dan kennen.

Als aandeelhouder van NS en ProRail hebben noch de minister van Financiën noch ik speciale zeggenschap over vertrouwelijkheid. Zoals u weet bemoeit de Staat zich als aandeelhouder ten principale niet met

operationele zaken, zoals (deel)budgetten, omdat dit een efficiënte bedrijfsvoering in de weg staat.

5

Welke afspraken zijn er gemaakt met NS en ProRail bij het toekennen van de FENS-gelden? Kunt u aangeven of deze afspraken geschonden zijn? Zo ja, welke mogelijkheden heeft u om hierin sturend op te treden of zelfs in te grijpen?

Ik ben geen partij in de overeenkomst FENS die in 2000 tussen ProRail en NS is gesloten. Wel is deze overeenkomst destijds met instemming van VenW gesloten, met name omdat de middelen ten behoeve van publieke belangen werden ingezet, namelijk voor de volgende publieke doelen:

- (verbetering) Beheerste Toegang Stations (BTS) à € 500 mln;
- Electronic Ticketing à € 226 mln;
- Kwaliteitsverbetering stations à € 272 mln;
- Verbetering beschikbaarheid en betrouwbaarheid infra à € 340 mln.

Deze bedragen zijn in 2001 op verzoek van VenW nog enigszins bijgesteld. Dat hield met name in dat binnen infrastructuur het budget voor EPO (Energievoorziening, Perronverlenging en Opstelcapaciteit) werd verhoogd en geld beschikbaar kwam voor overwegen. Dat ging ten koste van de infra-investeringen in bovenbouw en kwaliteitsverbetering van stations.

In de overeenkomst, die op 9 april 2009 aan uw Kamer is gestuurd, is bepaald dat:

- Het bedrag à € 1,3 mld voor 2002 aan RIB zou worden overgemaakt (art 1.1.);
- De hierboven genoemde projecten en de bedragen zou worden benoemd (art 2.1);
- Het geld uit FENS slechts bestemd zou zijn voor deze projecten (art 2.1);
- Er tijdig (in 2001) plannen voor de projecten beschikbaar zouden zijn (art 2.2);
- Het geld via Financiën zou worden belegd (art 3.1);
- Rente ook aan de projecten ten goede zou komen (art 3.1);
- VenW via voortgangsrapportages en via het jaarverslag van RIB/ProRail zou worden geïnformeerd (art 3.2 en 3.3);
- In beginsel de looptijd tot en met 2010 zou duren (inmiddels is de uitvoeringsperiode voor de FENS-projecten via een nadere afspraak met 2 jaar verlengd), (art 4.1);
- Eventuele overblijvende middelen aan projecten zouden worden besteed in lijn met de FENS-projecten dan wel zouden worden teruggestort naar NS (niet meer relevant aangezien alle middelen bestemd zijn), (art 4.1 en 4.7);
- de Raamovereenkomst tussen RIB/ProRail en NS een geheimhoudingsclausule voor derden bevat (art. 5).

ProRail en NS hebben zich gehouden aan hun onderlinge afspraken. Ik heb mij daarvan op basis van de voortgangsmeldingen steeds kunnen vergewissen.

6

Op welke wijze heeft u gecontroleerd of de genoemde werkzaamheden daadwerkelijk zijn uitgevoerd? Acht u de geraamde posten reëel daar de genoemde werkzaamheden niet openbaar zijn aanbesteed? Op welke wijze heeft u dit gecontroleerd?

Op basis van de overeenkomst ben ik geïnformeerd over de voortgang. Hoewel ik formeel geen controlerende rol heb, is door VenW jaarlijks naar de rapportages gekeken en zijn daarover ook gesprekken gevoerd.

Daarnaast is via deze voortgangsmeldingen steeds aangegeven dat goedkeurende accountantsverklaringen werden afgegeven omtrent de uitgaven uit het FENS, zowel over deelprojecten als over de jaarrapportage. Datzelfde geldt uiteraard voor de formele jaarverantwoording van ProRail via haar Jaarverslag, waarin zowel de uitgaven als de (rente-)inkomsten van het FENS zijn opgenomen. De geraamde kosten en de uiteindelijke kosten voor deze werkzaamheden acht ik reëel. Zowel ProRail als NS hadden natuurlijk een prikkel om efficiënt met deze middelen om te gaan, bijvoorbeeld omdat kostenoverschrijdingen slechts ten dele door rente-opbrengsten zouden kunnen worden opgevangen. De investeringen vanuit het FENS zijn overigens wel degelijk conform Europese aanbestedingsregels aanbesteed.

7

Kunt u een overzicht geven van projecten van NS en ProRail, die (mede) met de FENS-gelden worden bekostigd? Wilt u daarbij per project de kosten en de status van het project aangeven?

Een en ander is op te maken uit de rapportages FENS die ik aan uw Kamer heb gestuurd. Het voert te ver om alles op te noemen, maar onderstaand geef ik een aantal concrete voorbeelden per rubriek:

Voor de OV-Chipkaart (Beheerste Toegang Stations en Electronic Ticketing) geldt dat:

- Trans Link Systems is opgericht;
- er daarmee een centrale backoffice voor een landelijk systeem is gekomen;
- poortjes en paaltjes voor het hoofdrailnet (HRN) zijn bekostigd;
- kaartautomaten worden omgebouwd;
- de reclamecampagne wordt bekostigd;
- experimenten op HoekseLijn, Flevolijn zijn gehouden.

Het betrof dus ook bredere investeringen in de OV-Chipkaart.

Wat betreft de kwaliteitsverbetering op stations is in vergelijking met de periode vóór de totstandkoming van de FENS-afspraken goede voortgang zichtbaar. Voorbeelden hiervan zijn:

- problemen rond transferknelpunten zijn opgelost (stationsverbeteringen Gouda, Dordrecht, Apeldoorn, Hengelo en Amsterdam Centraal);
- er zijn toegankelijkheidsmaatregelen getroffen (liften op stations Middelburg, Roosendaal en Zandvoort a/d Zee, verbeteringen bij de ingangen van stations Gouda, Enschede en Nijmegen);
- de komst van toiletten op circa 80 stations;
- maatregelen die het veiligheidsgevoel vergroten zoals verlichting, camera's, wachtruimtes, parkeerplaatsen, etc.

InfoPlus staat voor een betere informatievoorziening. Een paar voorbeelden:

- ProRail en NS communiceren sneller en beter dan voorheen met elkaar over verstoringen en omleidingen waardoor onder andere conducteurs en lokettisten sneller beschikken over (dynamische) reisinformatie;
- De oude inflexibele perroninformatie via de Centrale Trein Aanwijzer (CTA-bakken) wordt vervangen door TFT- en LCD-schermen die op meer plekken hangen, meer informatie kunnen bevatten en flexibeler zijn;
- Ook wordt er nu gebruik gemaakt van geautomatiseerde omroepberichten.

In het kader van veiligheid (tegengaan suicides) zijn vele overwegen opgeheven (tussen Utrecht–Den Haag en Utrecht–Rotterdam, maar ook bijvoorbeeld Almelo-verdiept).

Via het EPO-pakket (Energievoorziening, Perronverlenging en Opstelcapaciteit) is de reizigersgroei opgevangen en zijn prestaties m.b.t. punctualiteit en zitplaatskans verbeterd:

- langere perrons voor langere treinen (verspreid door het gehele land, bijvoorbeeld op het baanvak Amersfoort–Zwolle);
- meer opstelcapaciteit voor extra materieel, bijvoorbeeld in Den Haag, Utrecht en Den Helder;
- extra tractie-energievoorziening (op de bovenleiding) omdat er te weinig capaciteit was (circa 42 onderstations verspreid door het hele land).

Het programma infrastructuur bovenbouw diende om onderhoudsachterstanden alvast aan te pakken totdat er in 2003 via het Herstelplan meer structureel middelen vanuit de begroting van VenW beschikbaar kwamen voor dat programma.

Tenslotte zijn de rente-opbrengsten van circa € 300 mln conform de Raamovereenkomst ook weer besteed aan bovengenoemde projecten uit het FENS. In eerste instantie ging die verdeling naar rato, later naar risico. Van de rente-opbrengsten wordt ook circa € 2,55 mln aan overhead besteed. Voor een 10-jarig programma van € 1,6 mld zijn de overheadkosten bescheiden (0,16%).

Voor een actueel overzicht van de kosten (en status) van de grootste projecten: zie bijlage 1.

8

Bent u volledig tevreden over de besteding van de FENS-gelden door NS en ProRail en over de manier waarop zij hun cijfers hebben gepresenteerd en gespecificeerd?

Zoals blijkt uit de rapportages zijn de middelen conform de afspraak uit de Raamovereenkomst waarmee VenW destijds heeft ingestemd besteed. Ik ben daar dus tevreden over. Datzelfde geldt voor de inhoud van de meldingen.

9

Waren de renteopbrengsten die in het verslag worden genoemd vooraf begroot?

Nee. Wel is in de Raamovereenkomst tussen NS en ProRail afgesproken dat de rentebaten over het FENS toekomen aan het FENS. Daarbij is vervolgens door de Stuurgroep FENS in eerste instantie afgesproken deze naar rato te verdelen over de FENS-onderdelen. Dit o.a. om te corrigeren voor inflatie. In tweede instantie zijn de rentebaten meer ten goede gekomen aan de meer risicovol geachte projecten (zie ook de antwoorden op vraag 7 en 10).

10

Kunt u uiteenzetten hoe het kan dat rentebaten eerst naar rato werden bedeeld aan de vier hoofddoelen en nu niet langer worden geoormerkt? Kunt u aangeven hoeveel rentebaten er uiteindelijk exact zijn en met welk doel zij zijn ingezet?

Zoals gemeld in de aan uw Kamer toegezonden voortgangsmeldingen/kwartaalrapportages is met ingang van 2006 door de Stuurgroep FENS besloten om de rentebaten niet langer naar rato te verdelen. Omdat deze werkwijze in de praktijk te rigide was om het gehele programma te kunnen uitvoeren, heeft de Stuurgroep FENS besloten de rentebaten ter beschikking te stellen om risico's bij de meer complexe projecten op te

vangen. Daarbij gold al snel dat de OV-Chipkaart en InfoPlus als complex werden gezien (technisch en organisatorisch). Vooral voor deze complexe programma's hadden financiële buffers nodig.

Uit de rapportage over het eerste kwartaal van 2010 is op te maken hoe de totale, tot en met 2010 te verwachten rentebaten worden ingezet, namelijk:

- € 35 575 000 ten behoeve van Beheerste Toegang Stations;
- € 52 720 000 ten behoeve van Electronic Ticketing;
- € 29 000 000 ten behoeve van InfoPlus;
- € 4 250 000 ten behoeve van Infrastructuur bovenbouw;
- € 2 238 000 ten behoeve van FENS-overhead;
- € 70 000 000 ten behoeve van een nieuwe OVC-poortvrije corridor onder Amsterdam Centraal Stations;
- € 85 375 000 + € 3 841 000 = € 89 216 000 nog niet toegekende rentebaten die bedoeld zijn als risicoreservering voor de OV-Chipkaart;
- € 26 566 000 (reeds in 2001 toegewezen) ten behoeve van Infrastructuur overwegen en EPO.

11

Kunt u toelichten op welke manier de renteopbrengsten precies besteed worden en welke afwegingen hiervoor zijn gemaakt?

Zie het antwoord op vraag 10.

12

Klopt het dat er tot het vierde kwartaal van 2006 € 214 miljoen aan rente is ontvangen? Waarom komt dit niet overeen met de verhoging van de posten in de cijfers van ProRail?

Dat klopt inderdaad. Van deze € 214 mln aan rentebaten die tot en met 2006 waren ontvangen, was echter op dat moment nog maar € 79 mln daadwerkelijk toegewezen aan de budgetten van de verschillende programma's. Dit verklaart het verschil. Een bedrag van € 135 mln van de rentebaten moest namelijk nog concreet aan programma's toegewezen worden.

13

Kunt u aangeven hoeveel de jaarlijkse inflatie is geweest sinds 2001? Kunt u onderbouwd aangeven hoe het mogelijk is dat, ondanks de forse inflatie sinds 2001, er toch fors minder (€ 418 miljoen in plaats van de origineel begrote € 500 miljoen plus rentebaten) is uitgegeven aan de aanleg van toegangspoortjes?

De door het CPB in het kader van het Centraal Economisch Plan 2010 gepubliceerde inflatiecijfers sinds 2001 bedragen (in %):

Jaar	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
CPI	4,5	3,4	2,1	1,2	1,7	1,1	1,6	2,5	1,2
IBOI	3,4	2,4	2,6	0,5	0,7	1,5	2,3	2,3	1,4

Naast de normale inflatiecijfers (ConsumentenPrijnsIndex) heb ik ook de IBOI (IndexBrutoOverheidsInvesteringen) opgenomen, omdat dit cijfer voor infraprojecten vaker wordt gehanteerd.

Voor wat betreft de lagere uitgaven dan begroot ten behoeve van de aanleg van toegangspoortjes kan ik het volgende melden. Het plaatsen van poortjes op stations (i.c. het project Beheerste Toegang Stations) is

destijds begroot op € 500 mln. Dit bedrag was gebaseerd op het aantal poortjes dat nodig zou zijn om een controle-/trefkans van 90% te behalen op het hoofdrailnet. Bij nadere berekening bleek dat voor het behalen van deze doelstelling minder kosten gemaakt hoefden te worden dan eerder begroot. In totaal komen per ultimo eerste kwartaal 2010 de voor BTS begrote kosten op € 406 mln. Daarbovenop wordt rekening gehouden met € 89 mln aanvullende verplichtingen die waarschijnlijk voor het grootste deel aan BTS worden toegekend maar voor een beperkt deel waarschijnlijk ook aan Electronic Ticketing zullen worden toegewezen. Het geheel van BTS zal dus ongeveer € 495 mln gaan kosten. Er worden wat minder poortjes geplaatst dan oorspronkelijk het idee was (zie ook het antwoord op vraag 15). Dit is echter mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van het gewenste niveau van sociale veiligheid en het aantal zwartrijders.

Onder Electronic Ticketing wordt verstaan: TLS, paaltjes, en het OVC-systeem. De kosten van de Electronic Ticketing (bijvoorbeeld backoffice TLS) bleken bij nader inzien hoger dan de € 226 mln die vooraf was ingeschat en belopen per ultimo eerste kwartaal 2010 circa € 408 mln (€ 331 mln is reeds verplicht en voor € 77 mln worden nog verplichtingen aangegaan). In totaal wordt dus vanuit FENS naar verwachting aan BTS en ET iets meer dan € 900 mln (i.p.v. de eerder begrote € 726 mln) uitgegeven. De noodzakelijke opwaartse bijstelling van het budget wordt gefinancierd met rentebaten. Hiervoor zijn de rentebaten ook expliciet bedoeld binnen het kader van het FENS (zie ook de antwoorden op vraag 9 en 10).

Overigens geldt dat grosso modo de helft van de benodigde stijging van het budget te maken heeft met de normale inflatie die in de loop van de tijd optreedt.

14

Kunt u aangeven voor welk bedrag wordt bezuinigd op het inzetten van poortjes? Kunt u daarbij het prijsvoordeel meenemen van technologie die door de loop der tijd voordeliger wordt?

Er was niet zozeer sprake van bezuiniging; de uitgaven vielen lager uit dan begroot. Dat is voor een project met een dergelijke looptijd niet ongewoon. Zie ook het antwoord op vraag 13.

15

Kunt u aangeven hoeveel poortjes oorspronkelijk begroot waren en hoeveel er uiteindelijk gaan komen?

Oorspronkelijk waren voor circa 100 stations 1500 à 1800 poortjes voorzien. Inmiddels is duidelijk dat de doelstelling van controle- en trefkans met minder poortjes en flankerend beleid (bijvoorbeeld camera-toezicht en (ambulant) personeel) ook gehaald wordt. De huidige verwachting is dat er in totaal uiteindelijk circa 1500 à 1600 poortjes worden geplaatst. Hoewel deze poortjes waarschijnlijk nog steeds voor het grootste deel op de grotere stations met de meeste in- en uitstappers per dag en de (uitwijk)stations die daar dichtbij liggen worden geplaatst is het nog te vroeg hierover definitief uitsluitsel te geven. NS heeft namelijk nog tijd nodig om hierover een definitieve beslissing te nemen. De exacte aantallen hangen af van de definitieve ontwerpen voor de definitieve lijst van stations. Zie ook het antwoord op vraag 13.

16

Indien er minder poortjes worden geplaatst dan oorspronkelijk begroot, welke gevolgen heeft dat voor het potentieel ofwel zwartrijders, de sociale veiligheid op de stations en in de treinen en voor de doorstroming?

Aangezien de doelstelling van een controle- en trefkans van 90% nog steeds wordt gehanteerd door NS verwacht ik in de toekomst een verbetering van de relevante prestatie-afspraken uit het vervoerplan. Zie ook het antwoord op vraag 14 en 15.

17

Kunt u aangeven welke stations wel beheerste toegang krijgen en welke niet?

Op dit moment is helaas nog niet duidelijk welke stations op het hoofd-railnet wel en niet met poortjes zullen worden afgesloten (zie ook het antwoord op vraag 15). De definitieve keuze van NS hangt onder andere ook samen met de uitvoerbaarheid per station. Uitgangspunt is en blijft echter de controle- en trefkans van 90%.

18

Kunt u exact aangeven wat de aanschaf en plaatsing van een poortje kost? Kunt u deze cijfers duidelijk specificeren naar aanschaf, aanleg en eventueel andere kosten?

De poortjes voor de landelijke uitrol van BTS moeten nog gecontracteerd worden. Het is daardoor voor NS niet mogelijk om gedetailleerde informatie van componenten vrij te geven.

19

Welke financiële middelen zijn de NS in de periode, voorafgaand aan FENS, verstrekt, specifiek voor de invoering van de OV-Chipkaart?

Geen.

20

Waarom is besloten de geoormerkte bedragen van «beheerste toegang» en «electronic ticketing» samen te voegen? Kunt u aangeven hoeveel euro van de post «beheerste toegang» naar de post «electronic ticketing» is gegaan?

Er is niet zozeer besloten de bedragen samen te voegen maar er is geconstateerd dat er sprake was van gewijzigde inzichten in de kosteninschatting per kostenpost. Zie ook de antwoorden op vraag 13 en 21.

21

Kunt u uiteenzetten wat er onder de post «electronic ticketing» valt? Waar zitten in deze post de overschrijdingen?

Onder de post Electronic Ticketing worden verstaande (oprichtings)kosten voor Trans Link System (TLS), de kosten voor de aanleg en aanschaf van de in- en uitcheck-paaltjes en meer algemene kosten die nodig zijn voor het OVC-systeem (hardware, aanpassen kaartautomaten, etc). Zoals in het antwoord op vraag 13 is aangegeven, bleken de kosten van de Electronic Ticketing (bijvoorbeeld de backoffice van TLS) bij nader inzien hoger dan de € 226 mln die in 2001 was ingeschat.

22

Klopt het dat op 3 november 2009 nog het oorspronkelijke bedrag van € 226 miljoen stond gepland voor de post «electronic ticketing»? Klopt het dat op 26 januari 2010 deze post was opgelopen tot € 395 miljoen?

Nee, dat oorspronkelijke bedrag is niet correct. Zie hiervoor de melding over het derde kwartaal van 2009. In het budget-bestedingsoverzicht uit deze melding is niet de kolom uit het overzicht met de oorspronkelijke

bedragen uit de Raamovereenkomst of die met de aangepaste referentiebedragen relevant, maar moet voor de geplande kosten gekeken worden naar kolom k. Daaruit valt op te maken dat de inschatting van de totale investeringskosten voor Electronic Ticketing € 377 mln bedroeg. Op 26 januari 2010 (stand ultimo 4^e kwartaal 2009) bedroeg deze inschatting inderdaad € 395 mln. In de melding van 27 april 2010 (stand ultimo 1^e kwartaal 2010) bedroeg de inschatting overigens € 408 mln.

23

Kunt u aangeven wat de oorzaak is van een overschrijding van het budget voor electronic ticketing van ruim 75% (€ 395 miljoen / € 226 miljoen × 100% = 175,2%)?

Zie de antwoorden op de vragen 13, 14, 15, 17, 21 en 22.

24

Deelt u de conclusie dat de OV-Chipkaart nu slechts door een fractie van het totaal aantal treinreizigers wordt gebruikt en er toch al sprake is van een overschrijding op de post «electronic ticketing» van ruim 75%? Is de nu begrote € 395 miljoen voor electronic ticketing in de toekomst voldoende? Zijn er overschrijdingen te verwachten als er meer reizigers gebruik gaan maken van de OV-Chipkaart? Kunt u uw antwoord onderbouwen?

Nee, de overschrijding staat los van het aantal reizigers dat momenteel met de OV-Chipkaart reist bij de NS. Het gaat hier om kosten die gemaakt worden om het systeem geschikt te maken om straks alle reizigers met de OV-Chipkaart bij NS te laten reizen. Het oorspronkelijk begrote bedrag van € 395 mln (actuele begroting € 408 mln) is een inschatting behorend bij het tot een goed einde brengen van het deelprogramma Electronic Ticketing. Indien dit bedrag toch onverhoopt onvoldoende zou blijken, dan dient primair binnen het FENS (en dan met name in relatie tot het deelprogramma Beheerste Toegang Stations) naar een oplossing te worden gezocht. Daarna geldt dat eventuele verdere tegenvallers door NS zelf zullen moeten worden opgevangen.

25

Welke problemen met het project Infoplus hebben geleid tot meerkosten en vertraging? Welk bedrag is uiteindelijk besteed aan het project Infoplus?

Aan Infoplus wordt conform de laatste voortgangsmelding van ultimo eerste kwartaal 2010 in totaal naar verwachting € 143 mln uitgegeven. Daarvan is € 31 mln nog niet besteed. De meerkosten en vertraging hebben diverse oorzaken, zoals:

- Diverse functionele en technische complicaties, zoals aanvankelijk instabiele software/databases/systemen onder meer tussen InfoPlus en complexe logistieke plan- en bijsturingssystemen;
- Het uiteindelijk moeten ontbinden van één van de twee hoofdcontracten met externe leveranciers in verband met onvoldoende geleverde kwaliteit;
- Het invoeren van een nieuwe werkwijze bij gebruik en beheer van InfoPlus waarvoor een zorgvuldige aanpak is vereist om de reiziger zo min mogelijk te hinderen en waardoor de organisatie geleidelijk kennis opbouwt over de nieuwe componenten;
- Overschrijding op de aanschaf van presentatiemiddelen als gevolg van bijstelling specificaties voor de nieuwe schermen (meer op groot formaat in verband met leesbaarheid);
- Overschrijding op de installatiekosten van de nieuwe presentatiemiddelen;

- Prijsstijgingen;
- Budgetreservering ten behoeve van de afdekking van resterende risico's.

Actueel overzicht kosten (en status) van de grootste FENS-projecten

Programma	Project	Kosten (afgerond, in € mln)	Status
OV-Chipkaart	Fase 1: Opzetten TLS inclusief tender	85	Gereed
	Fase 2: pilot Hoekse Lijn	103	Gereed
	Fase 3: Flevo- en Schiphollijn	163	Gereed
	Fase 4a: landelijke uitrol ET	334	In uitvoering
	Fase 4b: landelijke uitrol BTS	218	In voorbereiding
	InfoPlus	InfoPlus	143
Infra	Bovenbouwvernieuwing	133	Gereed
	Overwegen	113	Deels gereed en deels nog in uitvoering
Kwaliteitsverbetering stations	EPO	181	Grotendeels gereed
	Transferknooppunten	34	Grotendeels gereed, m.u.v. Gouda/Dordrecht
	Parkeerplaatsen	15	Grotendeels gereed
	Sanitaire voorzieningen	12	Gereed
	Kleine stationsprojecten	36	Gereed
	Bijdrage upgrade fietsenstallingen	5	In voorbereiding
Overhead	Bijdrage herinrichting Amsterdam Centraal	70	In voorbereiding
		3	
Totaal FENS		1648	