

een eeuwigheid

Waarom duurt het zo lang voordat ideeën werkelijkheid worden? OV-Magazine duikt in de archieven en vraagt aan de bedenkers wat er anno 2010 van hun project terecht is gekomen.

‘In 1991 hadden we de guts niet voor de chipkaart’

AUTEUR MARC MAARTENS FOTO HILBERT KRANE

“Ik had helemaal niks met de strippenkaart. Die geeft geen enkele informatie aan vervoerbedrijven: je weet niet wat je omzet en wat je verdient. Daar kun je de toekomst niet mee in. Als opvolger van de strippenkaart lag de Magneetkaart voor de hand. Ook om het zwartrijden terug te dringen en de opbrengsten eerlijker te verdelen, want het Wroov-onderzoek leek nergens naar. We hadden hard aan de Magneetkaart gewerkt, erin geïnvesteerd en er reden al proefbussen. Maar minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat geloofde er niet in. Ook de Amsterdamse wethouder Van der Vliis was bang voor het financiële plaatje. Smit-Kroes zonk de Magneetkaart eind 1989 in diep water af. Ik vond het vooral een gebrek aan moed.

Singapore

Eerst gebeurde er een tijdje niks. Met wat mensen van de RET en Siemens – die ook was betrokken bij de Magneetkaart – ben ik op zoek gegaan naar alternatieven. Hongkong had al ervaring met de chipkaart, in Singapore was hij in voorbereiding. In onze rondetafelgesprekken met wisselende gezelschappen zijn alle uitgangspunten gaande de rit bedacht: inchecken uitchecken, reizen op saldo en de kilometerprijs. Want het zal een Nederlander niet gebeuren dat-ie teveel betaalt. Mensen die nu meer betalen met hun OV-chip-

kaart, hebben vroeger te weinig betaald omdat hun wethouders de zones te groot hebben gemaakt. Toen, in 1991, wilde ik onze chipkaart niet landelijk uitrollen, maar een klein proefje op tram 2. Dat is een aparte, duidelijke lijn in Rotterdam Zuid.

Na het echec met de Magneetkaart was er nog steeds een gebrek aan animo. VenW was met andere dingen bezig. NS zag er niets in. Het streekvervoer wilde de Beckson-apparaten in de bus houden of een streepjescode invoeren. En mijn Raad van Directeuren verweet me weer aan een dood paard te trekken. Waarom de proef bij de RET uiteindelijk niet is doorgegaan weet ik niet meer, waarschijnlijk door gebrek aan tijd en geld. McKinsey had kostenproblemen gesignaleerd en we waren druk met bezuinigen en herstructureren.

Nieuw elan

Bij het ontstaan van Mobis, eind jaren negentig, ontstond er weer nieuw elan. Ook NS sloot zich aan. Onder de paraplu van Mobis werd een chipkaart-project opgezet. We waren het relatief snel eens. Alleen bij Connexion was geen draagvlak, het was hun ding niet. Te duur, laat het ministerie het maar doen. Na mijn vertrek bij het GVVU in 1999 was ik nog twee jaar voorzitter van de stuurgroep chipkaart. Omdat het werk over de schoenen



Go Kunst (71)

Toen: directeur RET

Later: directeur GVVU

Nu: met pensioen

dreigde te lopen, hebben we er deskundigen bijgehaald: NIB Capital en KPMG met een overkoepelend advies van Twynstra Gudde. Inmiddels was het denken over de chipkaart *bon ton* geworden: het begon te leven. Ik had hem het liefst op de chipknip van de banken gehad, zodat je met een bankpas had kunnen reizen. Samen met Kaper van de HTM ben ik nog bij staatssecretaris Bos van Financiën geweest om te proberen via hem en minister Zalm de banken over te halen. En er ontstonden nieuwe problemen. Toch te weinig draagvlak, verschillende inzichten en gebrek aan sturing bij Mobis.

Geen gesodemieter

Vanaf de zijlijn ben ik chipkaart blijven volgen. Geweldig leuk dat de RET toch nog heeft besloten om de OV-chipkaart als eerste uit te rollen in Rotterdam. Op een bijeenkomst voor directeuren en oud-directeuren heb ik daar een OV-chipkaart gekregen. Het gaf een goed gevoel om ermee te reizen, het is een buitengewoon handig ding. Waarom het zo lang heeft geduurd? De stadsvervoerders hadden andere dingen aan hun hoofd. Achteraf had de RET samen moeten gaan met HTM, dan was het bijna failliete GVB later wel gevolgd. Het streekvervoer beleefde wilde jaren met het vertrek van Nyqvist en de omvorming tot Connexion. Particulie-

ren als Vancom en Arriva kwamen op. We hadden de commissie-Brocx over de marktwerking en aanbestedingen. En de rollen van overheid en bedrijven zijn nooit helder gescheiden geweest. Ik had veel eerder dan in 1999 een coalitie moeten smeden en moeten zeggen: geen gesodemieter, we gaan die chipkaart gewoon invoeren. Afschuwelijk dat we de *guts* niet hadden – dat heb ik ook niet kunnen doorbreken.”