

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)
18 maart 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/MO/U.03.00230	03/7/VW
Onderwerp	
chipkaart openbaar vervoer	

Geachte voorzitter,

In antwoord op uw brief van 20 februari 2003 met het verzoek om te worden geïnformeerd over de inzet van de vrijgemaakte middelen, de regie van het project en het budgettaire beslag ten laste van de VenW-begroting, bericht ik u het volgende.

Conform de toelichting bij het amendement Dijkma ben ik voornemens de € 10 mln in te zetten voor pilot-projecten.

Zoals ik in mijn brief van 17 december 2002, kenmerk DGP/MDV.U02.04.02531, heb aangegeven zullen NS, RET, GVBA en TLS medio mei 2003 waarschijnlijk de eerste chipkaartsystemen voor trein en metro bestellen. Eind 2003 start de installatie en voorjaar 2004 volgt de beproeving. Deze bedrijven beschikken hiervoor over voldoende financiële middelen; deze projecten komen daarom niet in aanmerking voor de € 10 mln voor pilot-projecten. Om een volledig beeld te krijgen over de werking en de acceptatie van een chipkaart-systeem is het noodzakelijk dat ook proeven worden uitgevoerd in bus en lightrail en in andere dan de stedelijke gebieden. Het is daarom mijn bedoeling de middelen van het amendement Dijkma in te zetten voor medefinanciering van pilots bij bus en lightrail. Er heeft zich reeds een achttal bedrijven hiervoor aangemeld.

Ik ben van mening dat de selectie, de coördinatie en de evaluatie van de pilot-projecten gezamenlijk door vervoerders, TLS, decentrale overheden en rijksoverheid moeten worden opgezet.

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

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax : 070 - 351 7895

Goed overleg met de reizigersorganisaties is hierbij van belang. Op die wijze kan een maximaal leereffect met de pilot-projecten worden bereikt tegen de laagste kosten. Ik wijs erop dat invoering van een chipkaart voor alle partijen ingrijpende veranderingen met zich mee zal brengen. Voor de vervoerders geldt dit van management tot rijdend- en controle-rend personeel; voor de concessieverlenende overheden betekent het aanpassing van het aanbestedingsbestek en voor de reizigers een wijziging van de reeds meer dan 20 jaar bestaande huidige kaartsysteem.

Ik voer over de opzet en over de mogelijkheden van medefinanciering van de pilot-projecten overleg met de betrokken partijen (vervoerders en decentrale overheden). Alle betrokken partijen ondersteunen de invoering van de chipkaart. Omdat enkele partijen bereid zijn in de vorm van pilot-projecten een bijdrage te leveren aan het gehele (leer)proces mag van de andere belanghebbenden ook een bijdrage worden gevraagd. Dan kan ook het aantal pilot-projecten worden uitgebreid en het leerproces op een bredere ervaring worden gestoeld. Ik ga voorshands uit van een subsidie van maximaal 50% binnen het voor de pilot-projecten beschikbare budget, dat wil zeggen dat bedrijven en decentrale overheden tezamen eenzelfde bedrag ter beschikking moeten stellen.

Tot slot merk ik op dat aan de concrete invulling van de pilot-projecten niet eerder vorm kan worden gegeven dan nadat de aanbesteding in mei 2003 is afgerond en bekend is voor welk systeem en welk consortium is gekozen. Dan worden ook de kosten duidelijk. Voordien hoop ik met de belanghebbende partijen principe-afspraken te hebben gemaakt over het organisatiemodel en de financieringswijze.

Binnenkort zal ik de gezamenlijk vervoerders een brief sturen met mijn visie op de invulling van het publieke kader voor een nationaal chipkaartsysteem voor het gehele openbaar vervoer. Een afschrift hiervan zal ik u en de andere betrokken partijen doen toekomen. Daarin komen de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de vervoerders, de decentrale overheden en de rijksoverheid aan de orde. Uitgaande van decentralisatie van en marktwerking in het regionaal en lokaal openbaar vervoer is mijn conclusie dat een goede, snelle en efficiënte invoering van een chipkaart OV alleen mogelijk is met een goede regie door de direct betrokken partijen tezamen met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheid van de individuele partijen. Het is mijn bedoeling op korte termijn een regiecommissie in het leven te roepen op bestuurlijk niveau samen met de vervoerders en de decentrale overheden. Hierover vindt momenteel overleg plaats. Eerste taak voor de commissie zou de zorg voor een goede invulling van het programma voor de pilot-projecten kunnen zijn. Indien de proeffase voorspoedig verloopt komt de ontwikkeling naar een nationaal systeem aan de orde. De zorg voor een snelle en efficiënte migratie van het huidige naar het nieuwe systeem is een gemeenschappelijk belang van alle betrokken partijen.

Zoals bekend, heb ik met mijn brieven over de begroting 2003 aan de Tweede Kamer van 11 en 19 november 2002 geprobeerd een oplossing voor de financiering van de chipkaart te vinden. De Kamer heeft dat voorstel niet aanvaard. Op dit moment loopt een nader onderzoek naar de baten en lasten van een chipkaartsysteem. Mede op basis hiervan zal bij de begroting 2004 moeten worden bekeken of verdere financiering door het Rijk nodig en mogelijk is.

Tot slot iets over de biedingsprocedure. De vervoerbedrijven die het initiatief hebben genomen voor de ontwikkeling en invoering van de chipkaart OV zijn vorig jaar via hun gezamenlijke dochteronderneming Trans Link Systems een tenderprocedure voor de levering van een systeem en de onderdelen daarvan conform de Europese aanbestedingsregels gestart. Verwacht wordt dat rond 1 april 2003 een voorkeur voor één van de aanbidders zal worden uitgesproken. Daarna vindt in overleg met deze aanbieder verdere invulling van het systeem plaats. Indien alles voorspoedig verloopt zullen medio mei 2003 de contracten voor de eerste bestellingen worden getekend.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer