

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
7 maart 2006	5
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U-06-00873	-
Onderwerp	
stand van zaken invoering OV-Chipkaart	

Geachte voorzitter,

### **Aanleiding**

In het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat op 8 november 2005, heb ik toegezegd de Tweede Kamer in februari 2006 te informeren over de stand van zaken rond het NS onderzoek, de MKBA. Met deze brief kom ik de toezegging na en beantwoord ik uw vragen over de open architectuur, de EGI status en de privacyaspecten van de OV-chipkaart <sup>1</sup>

### **Samenvatting**

Er is goede voortgang geboekt in het OV-chipkaartproject. Sinds het genoemde Algemeen Overleg is er door Connexxion en de RET hard gewerkt aan het verder stabiliseren van het OV-chipkaartsysteem. In Rotterdam is de verkoopcampagne van de OV-chipkaart gestart. Ik ben nog altijd voornemens mijn 'go/no go besluit' in het tweede kwartaal van 2006 te nemen. Dat besluit wil ik zorgvuldig nemen – op basis van het tijdig krijgen van de kwalitatief goede onderzoeksprodukten uit de launch en met zekerheden op de overige deelonderwerpen. Ik ben daarbij wel afhankelijk van de voortgang bij de vervoerbedrijven en de decentrale overheden.

---

<sup>1</sup> In de bijlagen heb ik achtereenvolgens opgenomen: de conclusies van het onderzoek naar de planning bij de NS en de afhankelijkheden met het stads, en streekvervoer, de conclusies van de actualisatie van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), achtergronden van het privacydossier, samenvatting van de distributievisie;

Vorig najaar heb ik daarom het initiatief genomen om samen met de bedrijfstak en de decentrale overheden meer duidelijkheid te creëren omtrent belangrijke randvoorwaarden voor het slagen van het OV-chipkaartproject:

- Onderzoek naar de planning van NS en de afhankelijkheden met het stads-, en streekvervoer. Uit dit onderzoek blijkt dat de NS de OV-chipkaart voor 1-1-2008 ingevoerd kan hebben. De interne NS-planning gaat uit van maart 2007. Ook de planning van Connexxion geeft mij vertrouwen. Connexxion gaat uit van de introductie van de OV-chipkaart in maart 2007. Deze planning is in het onafhankelijk onderzoek beoordeeld als realistisch en beheerst (zie bijlage I). Over de aanbevelingen uit het onderzoek zal ik afspraken met de vervoerbedrijven en de decentrale overheden maken.
- Actualisatie van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA). Hieruit blijkt dat ondanks de veranderingen en vertragingen, de invoering van de OV-chipkaart een rendabele investering blijft. Het saldo bedraagt € 40 à € 850 miljoen. In vergelijking tot de MKBA van 2003 is de positieve waarde dus lager. Toen werd nog geschat dat de baten van €420 à 1520 miljoen zouden bedragen (zie bijlage II). Het actuele beeld heeft een hogere realiteitswaarde en een minder grote bandbreedte

De bedrijven en de decentrale overheden onderscheiden echter wel drie belangrijke knelpunten:

- a.) in de migratieperiode is de kaartprijs van € 7.50 aan de hoge kant, gezien het feit dat de reiziger nog niet alle voordelen van de OV-chipkaart kan genieten.
  - b.) in de migratieperiode is een uitgebreider distributienetwerk wenselijk dan waarmee in 2003 rekening werd gehouden.
  - c.) de decentrale overheden stellen dat de investeringskosten bij de start van de OV-chipkaart zich pas op termijn gaan terugverdienen.
- Met 12 van de 18 decentrale overheden heb ik inmiddels een bestuursovereenkomst gesloten waarin o.m. de invoering van de OV-chipkaart en de migratiebijdrage wordt vastgelegd. De andere bestuursovereenkomsten dienen voor het go/no go besluit te worden getekend.

Tegelijkertijd nemen de bedrijven en de decentrale overheden hun verantwoordelijkheid. Er vindt tussen de partijen steeds meer afstemming en coördinatie plaats en dat werpt vruchten af.

- De bedrijven hebben een distributievisie opgesteld die wordt onderschreven door de decentrale overheden, consumentenorganisaties en door mij. In deze visie hebben vervoerders en de decentrale overheden een beeld neergezet van de wijze waarop de OV-chipkaarten gedistribueerd en verkocht moeten worden en de wijze waarop er faciliteiten geboden worden om saldo te laden, abonnementen aan te schaffen en service te krijgen (zie bijlage IV). De decentrale overheden

tekenen echter aan dat uit de geactualiseerde MKBA blijkt dat de implementatie met name in de migratieperiode meer kosten met zich meebrengt dan in 2003 werd verondersteld. Ik kom daar later in de brief op terug.

- De decentrale overheden zijn het eens geworden over uitgangspunten van een tariefsysteem en opbrengstneutraliteit in de migratiefase.

De komende maanden zullen de RET, Connexxion en T.L.S. de afgesproken onderzoeksproducten aan mij opleveren. Het betreft o.m. het antwoord op de vraag of het systeem werkt, voldoet aan de dertien functionele eisen van de decentrale overheden en de klanten het systeem accepteren. Op basis daarvan zal ik het go/no go besluit nemen. Ik streef ernaar om dit in het tweede kwartaal van dit jaar te doen. Deze maand voer ik overleg met de decentrale overheden over de consequenties van de geactualiseerde MKBA in relatie tot de financiële randvoorwaarden waaronder de OV-chipkaart zal kunnen worden ingevoerd.

De bedrijven en decentrale overheden hebben inmiddels veel geld geïnvesteerd om het project te laten slagen. Het is in het belang van de vervoerders en de decentrale overheden dat zij mij zo spoedig mogelijk duidelijkheid bieden dat is voldaan aan de voorwaarden die ik aan een go-besluit heb gesteld. Immers, de RET heeft in planning dat nog in 2006 de OV-chipkaart ingevoerd wordt voor tram, bus en Randstadrail naast het reeds operationele systeem in de metro. De NS en Connexxion zitten op de planning om in het eerste kwartaal 2007 de OV-chipkaart ingevoerd te hebben. Ik wil voorkomen dat partijen onnodig lang wachten met de voorbereidingen voor de migratie.

### **Deelonderwerpen**

De afgelopen periode is er door de vervoerbedrijven, de decentrale overheden, de consumentenorganisaties en door mij eveneens voortgang geboekt op overige deelonderwerpen:

1. launch in Rotterdam;
2. de bestuursovereenkomsten met decentrale overheden;
3. tarieven;
4. stand van zaken overleg met consumenten
5. privacy;
6. Elektronische Geld Instelling (EGI) status van T.L.S.
7. open architectuur

Hieronder ga ik in op stand van zaken op de deelgebieden en ga ik in op de vervolgstappen.

#### **1 Voortgang launch in Rotterdam**

In 2005 hebben we moeten vaststellen dat de invoering van de OV-chipkaart een ingewikkeld proces is. Inmiddels is ook hier voortgang geboekt met de launch. Alle RET-metrostations zijn afgesloten en voorzien van de benodigde OV-chipkaartapparatuur, de bussen van Connexxion in de Hoeksche Waard en op

Voorne Putten zijn eveneens uitgerust met de chipkaartapparatuur en ook NS is gestart met de plaatsing van de OV-chipkaartapparatuur op de NS-stations tussen Rotterdam CS en Hoek van Holland.

De RET en Connexxion zijn gestart met hun campagnes om de OV-chipkaart te promoten. Op 16 december 2005 heb ik in Rotterdam het startsein mogen geven voor de verkoopcampagne. Een uitgebreide voorlichtingscampagne maakt hiervan onderdeel uit.

De ervaring leert dat het echter langer duurt dan verwacht om grote hoeveelheden kaarten aan de man te brengen. Er zit daarnaast op dit moment ongeveer drie weken tussen het verstrekken van de aanvraagformulieren aan de reiziger, het inleveren van het aanvraagformulier en het in gebruik nemen van de OV-chipkaart door de reiziger. Daarom zullen de bedrijven de komende periode extra aandacht geven aan het uitzetten van voldoende kaarten onder de reizigers zodat een gedegen en representatief onderzoek naar de klantacceptatie kan plaatsvinden. Er wordt thans onderzocht bij welk aantal in gebruik zijnde kaarten daar sprake van is. Volgens opgave van de RET en Connexxion reizen er zo'n tienduizend reizigers in de Rotterdamse regio met de OV-chipkaart, zowel op de metro als op de bus. Naast het klantonderzoek verrichten de bedrijven speciaal onderzoek naar de gebruiksmogelijkheden van het systeem voor mensen met een zogenaamde mobiliteitsbeperking. Dit onderzoek heeft eind vorig jaar bij de RET en bij Connexxion plaatsgevonden. Over de resultaten hiervan zal ik u bij de go/no go beslissing expliciet informeren.

Technisch functioneert het systeem zodanig dat de transacties correct verlopen en de poortjes en kaartlezers stabiel functioneren. Connexxion en de RET zetten nu samen met de toeleverende industrie "de laatste puntjes op de i" om de hardware op het vereiste beschikbaarheids- en betrouwbaarheidsniveau te krijgen. Overigens is ook het GVB in Amsterdam voortvarend bezig: op de metro zijn poortjes geplaatst en er reizen testreizigers met de OV-chipkaart. Het GVB heeft meegedeeld dat de leerervaringen in Rotterdam met zich meebrengen dat de invoering in Amsterdam soepeler gaat. De HTM en RET richten zich op september 2006 voor de invoering van de OV-chipkaart op Randstadrail.

## **2. Afspraken met decentrale overheden**

Met de decentrale overheden maak ik in bestuursovereenkomsten afspraken over tijdsige invoeringen van de OV-Chipkaart uiterlijk per 1-1-2008. Als concessieverleners voor het stad-streekvervoer dragen zij immers hiervoor een belangrijke verantwoordelijkheid. Met 12 van de 18<sup>2</sup> decentrale overheden heb ik een bestuursovereenkomst gesloten, waarin ik afspraken heb gemaakt over de introductie van de OV-chipkaart in hun concessiegebieden en het beschikbaar stellen van een financiële bijdrage aan de migratie van mijn kant.

---

<sup>2</sup> Met de provincies Groningen en Drenthe – die een gezamenlijk OV-bureau hebben – sluit ik één gezamenlijke bestuursovereenkomst.

Ik verwacht de overige 6 bestuursovereenkomsten op korte termijn te kunnen tekenen. Er zijn geen inhoudelijke discussiepunten meer, maar de betrokken decentrale overheden willen nog niet tekenen alvorens zij goede afspraken met hun vervoerders hebben gemaakt en/of ze hebben aarzelingen vanwege de ontstane vertraging. Daarbij speelt voor alle decentrale overheden – dus ook die decentrale overheden die nog niet getekend hebben – mee dat er duidelijkheid moet komen over de financiële randvoorwaarden waarbinnen de OV-chipkaart in hun concessiegebieden wordt ingevoerd. Ik verwacht dat de resterende decentrale overheden (Limburg, Zeeland, Groningen/Drenthe, KAN en Noord-Holland) binnenkort zullen tekenen.

Decentrale overheden die de bestuursovereenkomst getekend hebben kunnen voorafgaand aan mijn go/no go-besluit aanspraak maken op een garantie voor het uitkeren van de toegezegde migratiebijdrage. Wanneer een decentrale overheid aantoonbaar dat het zijn in de bestuursovereenkomst opgenomen zorgplicht tot introductie van het OV-chipkaartsysteem niet kan nakomen zonder investeringen te plegen voorafgaand aan mijn go/no go-besluit, kan de decentrale overheid een beroep doen op artikel 6 van de overeenkomst. Het decentrale implementatieplan kan daarbij als basis voor de onderbouwing gebruikt worden. Belangrijke beoordelingscriteria zijn daarbij de aangetoonde noodzakelijke timing van de investeringen voorafgaande aan het definitieve go/no go-besluit, de concrete onderbouwing van de omvang van de investeringen en de daartoe daadwerkelijk aan te gane verplichtingen en de afstemming die heeft plaatsgevonden met aangrenzende concessiegebieden.

### **3. Tarieven**

Met de komst van de OV-chipkaart verdwijnen de strippenkaart en het huidige zone-systeem. Er zal een nieuw transparant tariefsysteem worden gebruikt. De overheden hebben overeenstemming bereikt over de volgende uitgangspunten:

1. De reiziger gaat betalen per gereisde kilometer.
2. Naast het bedrag per gereisde kilometer dient de reiziger eenmalig per reis een vaste voet te betalen. Deze vaste voet is nodig omdat anders hele korte ritten te weinig opbrengst genereren. Wanneer een reiziger in het stads- en streekvervoer binnen 35 minuten overstapt van de ene bus/tram/metro op de andere wordt niet opnieuw de vaste voet in rekening gebracht.
3. Om te voorkomen dat de reiziger in bussen die over hetzelfde traject rijden met verschillende tarieven wordt geconfronteerd, hebben de decentrale overheden afgesproken dat de overheid over wiens grondgebied het vervoer plaatsvindt de tarieven bepaalt, ook indien deze overheid niet de concessieverlener is.
4. De huidige doelgroepen, zoals ouderen en kinderen, blijven gehandhaafd.

In Rotterdam en Amsterdam worden abonnementen vooralsnog 1 op 1 overgezet op de OV-chipkaart. In de andere gebieden is dit nog onderwerp van discussie.

De NS zet het eigen huidige tariefsysteem over op de OV-Chipkaart, zodat betalen en reizen met één OV-chipkaart mogelijk zal zijn.

In de overgangsfase worden de tarieven door de decentrale overheden zo vastgesteld dat er sprake is van opbrengstneutraliteit. Het is echter onvermijdelijk dat er bepaalde reizigers duurder uit zijn. Dit is het gevolg van de overgang naar een nieuw tariefsysteem, waarbij betaald wordt per kilometer in plaats van per zone. Ongeveer 70% van de reizigers zal minder, hetzelfde of maximaal 10% meer gaan betalen. Voor ongeveer 30% van de reizigers zal het verschil tussen het huidige en het nieuwe tariefsysteem groter zijn. In 85% van deze reizen die duurder worden gaat het om reizen binnen één zone.

Nadat de OV-chipkaart is ingevoerd zullen de nationale vervoerbewijzen, indien mogelijk per gebied, worden afgeschaft. De decentrale overheden kunnen vanaf dat moment de tariefvrijheid, die uitgangspunt is van de Wet personenvervoer 2000, gaan benutten. De decentrale overheden en de vervoerbedrijven moeten op grond van de Wet personenvervoer 2000 de tarieven tenminste een maal per jaar bespreken met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties. Daarnaast is er een democratische controle op de door deze overheden genomen besluiten door de raden en de staten. Ik zie op dit punt dan ook geen bezwaren om te zijner tijd, als ik een 'go/no go besluit' neem, de verplichting om nationale vervoerbewijzen te gebruiken, af te schaffen.

De verdere uitwerking van de tarieven binnen bovenstaand kader is een taak van de decentrale overheden.

#### **4. Consumenten**

Er vindt over de invoering van de OV-chipkaart regelmatig overleg plaats met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties. In de eerste plaats is dat overleg van de concessieverleners met de vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties op regionaal niveau zoals in de Wet personenvervoer 2000 is voorgeschreven. Tijdens de invoering van de OV-chipkaart is er ook een overleg tussen Mobis (de branche-organisatie van de OV-bedrijven) en vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties waar uitvoeringstechnische zaken worden besproken. Daarnaast is er gedurende de invoering een landelijk overleg tussen vertegenwoordigers van het ministerie, van de decentrale overheden, van Mobis en van de consumentenorganisaties waar zaken aan de orde komen die een bespreking op landelijk niveau noodzakelijk maken. Eén van die zaken is het manifest met de 11 reizigerseisen (zie bijlage) bij invoering van de OV-chipkaart. In grote lijnen ondersteun ik deze eisen en ik zal er, bijvoorbeeld tijdens de launch, op toezien dat met deze eisen rekening wordt gehouden. De klantentevredenheid is immers een belangrijke factor voor het go no-go besluit.

#### **5. Privacy**

In uw brief van 21 december 2005 verzoekt u mij in te gaan op de problematiek van bescherming van persoonsgegevens in relatie tot de OV-chipkaart. Daarop heb ik u laten weten het antwoord op uw vragen mee te nemen in deze brede voortgangsbrief inzake de OV-chipkaart.

Het beschermen van persoonsgegevens bij gebruik van de OV-chipkaart is als onderdeel van de interne bedrijfsvoering een taak van de vervoerbedrijven. Het College bescherming persoonsgegevens (CBP) ziet toe op correcte naleving van de Wet bescherming persoonsgegevens. De verwerking van persoonsgegevens bij de invoering van een elektronisch vervoerbewijs, de OV-chipkaart, heeft evenwel mijn bijzondere aandacht. Niet alleen omdat de juiste toepassing van de Wet bescherming persoonsgegevens onderdeel is van de kwaliteit van de OV-chipkaart, maar ook omdat ik van mening ben dat reizigers erop moeten kunnen vertrouwen dat hun persoonsgegevens in goede handen zijn.

Onlangs heeft het CBP een zienswijze uitgebracht over persoonsgegevens in relatie tot de OV-chipkaart. Het college blijft na overleg met de vervoersector enkele bezwaren houden bij het gebruik van gegevens van het reizen op een persoonlijke OV-chipkaart, waaronder het mogelijke gebruik van die gegevens voor marketingdoeleinden en de bewaartermijn van de gegevens. Het college heeft deze bezwaren in eerdere gesprekken en een brief van 20 februari 2006 naar mij bevestigd. Hoewel ik geen verantwoordelijke partij ben op dit onderwerp, acht ik mij wel betrokken omdat een correcte omgang met persoonsgegevens bijdraagt aan de acceptatie door de reiziger van de OV-chipkaart als vervoerbewijs. Daarom heb ik ook meerdere malen intensief met de vervoerbedrijven over het aspect van de bescherming van persoonsgegevens gesproken. Indien partijen dat wensen, ben ik bereid een bemiddelende rol te (blijven) spelen in het oplossen van de resterende vragen. Een overweging die in voorziene gesprekken tussen partijen kan worden meegenomen is of en onder welke voorwaarden een bepaald geclausuleerd gebruik van persoonsgegevens, met als uitsluitend doel het aantrekken en spreiden van meer reizigers in het openbaar vervoer, is toegestaan binnen de grenzen van de Wet bescherming persoonsgegevens. Het belang van de reiziger met een persoonlijke kaart mag daarbij niet worden geschaad. De nakoming van de regels met betrekking tot bescherming van persoonsgegevens door de vervoerders is en blijft het uitgangspunt. Het CBP heeft als toezichthouder daarin het beslissende woord.

In bijlage 3 ga ik uitgebreid in op de historie, inhoud en de voortgang rond de bescherming van persoonsgegevens en de OV-chipkaart

## **6. EGI status voor Trans Link Systems**

In het Algemeen Overleg op 14 september 2005 heb ik aan de Tweede Kamer toegezegd een nadere toelichting te geven op het overleg tussen Trans Link Systems en De Nederlandsche Bank (DNB) over het verkrijgen van de status van wettig betaalmiddel, die de DNB verplicht stelt voor elke elektronische geldinstelling (EGI). Het ministerie van Financiën en DNB hebben mij het volgende meegedeeld.

Op dit moment wordt de Richtlijn EGI geëvalueerd in de Europese Unie. Deze evaluatie zal begin maart worden afgerond. Door verschillende lidstaten is naar voren gebracht dat voor sommige ondernemingen niet in alle gevallen duidelijk is of zij op grond van deze Richtlijn aangemerkt moeten worden als EGI, en dus onder toezicht

moeten staan. Belangrijk criterium daarbij is of met het elektronische geld aan derden kan worden betaald. Bij andere ondernemingen die juridisch als EGI kwalificeren op grond van de richtlijn is de vraag gesteld of het noodzakelijk is om deze onder toezicht te stellen. Tot de ondernemingen die expliciet aan de orde zijn gesteld, behoren onder meer de ondernemingen die met specifieke openbaar vervoer toepassingen bezig zijn, zoals de OV-chipkaart. Tijdens de evaluatie heeft de Europese Commissie gezegd dat aan de hand van een risico-analyse zal worden beoordeeld of het beleidsmatig wenselijk of noodzakelijk is dat deze ondernemingen onder toezicht komen te staan.

Nu in Europa op dit moment discussie bestaat over de vraag of een onderneming die elektronisch geld uitgeeft dat alleen voor het openbaar vervoer gebruikt kan worden als EGI moet worden aangemerkt, zal in Nederland Trans Link Systems, die OV-chipkaarten uitgeeft niet aangemerkt worden als EGI, totdat hierover in Europa meer duidelijkheid bestaat. Dit betekent dat het verkrijgen van de EGI status de komende tijd geen obstakel zal vormen voor de invoering van de OV-Chipkaart, zolang deze slechts voor het openbaar vervoer wordt gebruikt.

## **7. Open architectuur**

Zoals bekend, speelt het vraagstuk van de open architectuur van het chipkaartsysteem een rol bij de vraag of het voor andere aanbieders dan East-West in principe mogelijk is om apparatuur aan de vervoerbedrijven te leveren. Zoals ik eerder in mijn brief van 7 december 2005 aan u heb gemeld ontwikkelen andere leveranciers in opdracht van vervoerders OV-chipkaartapparatuur. Op dit punt kan ik de volgende nieuwe ontwikkelingen en feiten melden:

- de NS heeft een openbare aanbesteding uitgeschreven voor controleapparatuur;
- de HTM heeft een contract gesloten met het bedrijf Magna Charta voor de levering van controleapparatuur. Het gaat om zogenaamde PVU's. Dit zijn 'handhelds' waarmee conducteurs kunnen controleren of een reiziger een geldig vervoerbewijs heeft;
- Arriva is in de laatste fase van contractsbesprekingen met het bedrijf ProData Systems voor de levering van hun OV-chipkaartsysteem (de levels 1 tot en met 3);
- GVU moet een openbare aanbesteding uitschrijven voor hun OV-chipkaartsysteem (eveneens de levels 1 tot en met 3).

TLS heeft mij meegedeeld dat de open specificaties door het East-West consortium geleverd en door TLS gepubliceerd zijn. Dit heeft nog niet geleid tot gecertificeerde producten, maar TLS verwacht dat dit binnenkort gebeurt. Of andere leveranciers in dit stadium daadwerkelijk andere opdrachten krijgen dan de bovengenoemde voorbeelden voor de levering van OV-chipkaartapparatuur is niet alleen afhankelijk van de aanwezigheid en kwaliteit van de open architectuur. Dit is tevens afhankelijk van de vraag of een opdracht in dit stadium van het chipkaart-project aan andere leveranciers voor vervoerders en voor deze andere leveranciers commercieel aantrekkelijk is. Het is de verantwoordelijkheid van TLS en East West om aan te tonen dat de open architectuur is gerealiseerd. De publicatie van de definitieve versie



van de specificaties is hierin een belangrijke stap, maar hiermee is nog niet aangetoond dat marktwerking ten aanzien van OV-chipkaartapparatuur daadwerkelijk mogelijk is. Met concrete opdrachten aan andere bedrijven om de door hen ontwikkelde en door TLS gecertificeerde OV-chipkaartapparatuur te leveren zal de bewijsvoering ten aanzien van de open architectuur een feit zijn. Indien nog geen sprake is van dergelijke opdrachten voorafgaand aan het go/no go besluit houd ik de mogelijkheid open om, onafhankelijk, de kwaliteit van de open architectuur te laten toetsen. Bij het inventariseren van de migratieplannen zal ik eveneens nagaan of dit onderwerp nog nadere knelpunten oplevert voor de bedrijven.

#### **Vervolgstappen tot go/no go besluit**

De komende weken zal ik gebruiken voor overleg met de decentrale overheden over de consequenties van de geactualiseerde MKBA in relatie tot de financiële randvoorwaarden waaronder de OV-chipkaart zal kunnen worden ingevoerd. De decentrale overheden stellen dat ze de komende jaren een extra bedrag nodig hebben, omdat is gebleken dat de kosten en baten van de chipkaart erg ongelijk verdeeld zijn over diverse partijen. De voortgang van de besluitvorming wordt volgens de decentrale overheden hierdoor ernstig belemmerd. Ik ben hierover in overleg met de decentrale overheden. Ik heb met de decentrale overheden afgesproken dat dit overleg zo spoedig mogelijk wordt afgerond.

De bestuursovereenkomsten die ik met de decentrale overheden sluit, dienen vóór het 'go no go besluit' getekend te zijn. In de bestuursovereenkomsten is opgenomen dat decentrale overheden hun migratieplannen uitwerken en deze op elkaar afstemmen. Ik ga samen met de decentrale overheden en bedrijven de komende periode inventariseren hoe de migratieplannen van de decentrale overheden en bedrijven er exact uitzien en of er nog knelpunten zijn. Bij het nemen van positief besluit zal ik u tevens informeren over de wijze waarop de decentrale overheden en de bedrijven zullen gaan migreren van strip naar chip.

Ik heb met de RET en Connexxion afgesproken dat zij de komende maanden onderzoeksproducten aan mij zullen opleveren. Op basis van deze evaluatie tezamen met de vorderingen in het bestuurlijke traject zal ik het 'go no go besluit nemen'. Ik streef ernaar dit besluit uiterlijk in het tweede kwartaal van dit jaar aan u voor te kunnen leggen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

