

Bijlage 1 – Eindrapport Landelijke evaluatie OV-chipkaart d.d. 17 oktober 2007,
uitgevoerd door Horvat&Partners in opdracht van het Ministerie van Verkeer en
Waterstaat

Landelijke evaluatie OV-chipkaart

Definitief

Auteurs:

Dr.ir. A.G. Kooiman

Ir. F. Bruijn

Ir. C.J. Soons

Inhoudsopgave

Management samenvatting	2
1 Inleiding	5
1.1 Achtergrond onderzoek	5
1.2 Doelstelling	5
1.3 Werkwijze	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Planning	7
2.1 Introductie	7
2.2 Opbouw van de DO-planningen	7
2.3 Analyse planningsrisico's	13
3 Planningsrisico's	18
3.1 Introductie	18
3.2 Beschrijving planningsrisico's	18
3.3 Inschatting risicoprofiel	21
3.4 Beheersbaarheid risico's	23
4 Conclusies	26
4.1 Introductie	26
4.2 Conclusies	26
4.3 Aanbevelingen	28
Bijlage A: Documentenlijst	1
Bijlage B: Overzicht interviews en interviewverslagen	4
Bijlage C: Planningsrisico's	5
Bijlage C.1: Provincie Groningen / Drenthe	6
Bijlage C.2: Provincie Friesland	10
Bijlage C.3: Provincie Overijssel	15
Bijlage C.4: Stadsregio Twente	19
Bijlage C.5: Provincie Gelderland	23
Bijlage C.6: Provincie Flevoland	27
Bijlage C.7: Stadsregio Arnhem – Nijmegen (SRAN)	31
Bijlage C.8: Stadsregio Rotterdam (SRR)	34
Bijlage C.9: Provincie Noord-Holland	38
Bijlage C.10: Provincie Zuid-Holland	42
Bijlage C.11: Stadsregio Amsterdam (SRA)	46
Bijlage C.12: Stadsregio Haaglanden (SRH)	50
Bijlage C.13: Provincie Zeeland	54
Bijlage C.14: Bestuur Regio Utrecht (BRU)	58
Bijlage C.15: Samenwerkingsregio Eindhoven (SRE)	61
Bijlage C.16: Provincie Noord-Brabant	64
Bijlage C.17: Provincie Utrecht	67
Bijlage C.18: Provincie Limburg	70
Bijlage D: Samenvatting DO-planningen	73

Management samenvatting

Aanleiding onderzoek

De OV-chipkaart zal worden ingevoerd als nationaal vervoerbewijs voor het openbaar vervoer. Het huidige Nationaal Vervoerbewijs (NVB), bestaande uit de strippenkaart en sterabonnementsen, zal op termijn dan ook worden afgeschaft. Dit is gepland op 1 januari 2009.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft met 19 decentrale overheden (DO's), waarbij Groningen en Drenthe gezamenlijk optrekken, afgesproken dat de OV-chipkaart in de verschillende concessiegebieden zal worden ingevoerd. Dit is vastgelegd in Bestuursovereenkomsten. Daarnaast is in de concessieovereenkomst tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de NS een inspanningsverplichting opgenomen om in 2008 een elektronisch vervoersbewijs in te voeren.

In juni 2006 is bij het nemen van het go-besluit door de Tweede Kamer voor de implementatie van de OV-chipkaart, de afspraak gemaakt om het implementatietraject van de OV-chipkaart in het najaar van 2007 te evalueren. Door de staatssecretaris is echter besloten om dit enkele maanden naar voren te trekken. De staatssecretaris heeft dit middels een brief aan de Tweede Kamer medegedeeld.

Onderzoeksvraag en aanpak

Horvat & Partners is als onafhankelijke partij gevraagd deze evaluatie uit te voeren. De hoofdvraag die hierbij beantwoord diende te worden was:

In hoeverre is het mogelijk om per 1 januari 2009 het huidige NVB landelijk af te schaffen?

Ter beantwoording van de bovenstaande hoofdvraag heeft Horvat & Partners (plannings)informatie opgevraagd bij decentrale overheden, vervoerders, leveranciers en andere belangrijke partijen die betrokken zijn bij de invoering van de OV-chipkaart. Deze informatie is geanalyseerd, waarna met al deze partijen gesprekken zijn gevoerd om meer inzicht te krijgen in de belangrijkste planningsrisico's. Op basis van de verkregen informatie van vooral DO's, vervoerders en leveranciers heeft Horvat & Partners een integrale planning opgesteld voor de nog uit te voeren activiteiten ter invoering van de OV-chipkaart en afschaffing van het huidige NVB.

De integrale planning bestaat uit 18 onderliggende planningen (voor iedere DO één), waarin onderscheid gemaakt wordt naar de verschillende concessiegebieden. Iedere DO-planning is opgebouwd uit een vijftal hoofdprocessen:

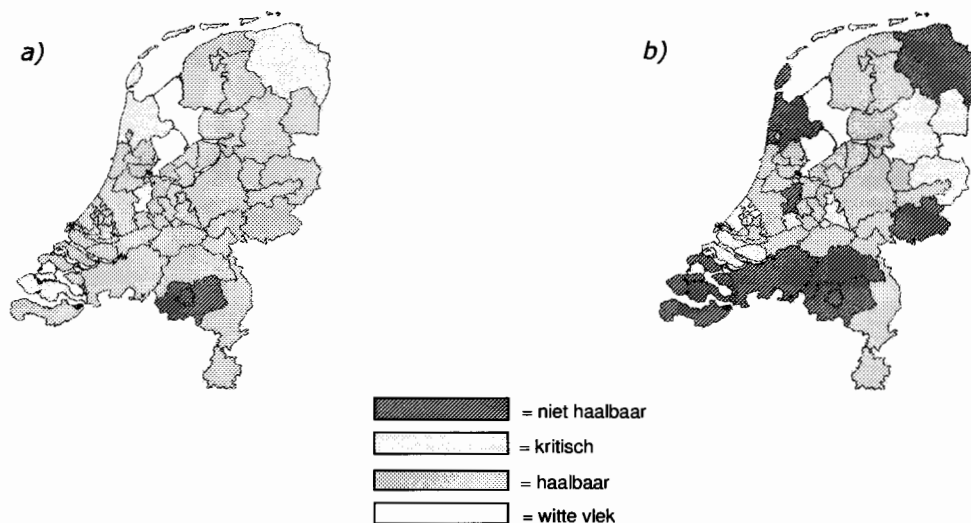
1. het besluitvormingsproces t.a.v. tarieven en distributie,
2. het proces van inrichten van het distributienetwerk,
3. het realisatieproces van het OV-chipkaartsysteem,
4. communicatie naar de reizigers, en
5. de procedure voor het afschaffen van het NVB.

In de gehanteerde doorlooptijden is in eerste instantie niet of nauwelijks ruimte opgenomen om eventuele tegenvallers op te vangen. We spreken daarom van een deterministische planning.

Analyse van de planning

Na analyse van de deterministische planning en de risico's heeft Horvat & Partners een drietal planningsscenario's opgesteld. Het eerste scenario is een bijzonder optimistisch scenario, waarbij i) geen enkele tegenvaller optreedt, ii) de huidige vervoerders concessiehouder blijven in de nieuw aan te besteden concessies en ruim voorafgaand aan de start van deze concessies (enkele maanden voor start van de nieuwe concessies per medio december 2008) alle systemen operationeel hebben en iii) de procedure voor afschaffing van het NVB kan worden versneld (van 6 naar 3 maanden). In dit scenario is afschaffing van het NVB in heel Nederland mogelijk, behalve in de regio Eindhoven. De kans van optreden van dit scenario acht Horvat & Partners bijzonder klein.

Het tweede scenario is gebaseerd op (de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het opstellen van) de deterministische planningen. Hierbij is er vanuit gegaan dat in die gebieden waar de OV-chipkaart wordt meegenomen in de nieuw aan te besteden concessies pas per medio december 2008 met de OV-chipkaart gereisd kan gaan worden. Daarnaast is aangenomen dat de procedure om te komen tot het daadwerkelijk afschaffen van het NVB 6 maanden duurt. Als gevolg van deze aannamen zou het NVB dan niet afgeschaft kunnen worden in de gebieden Noord-Holland Noord, Midden-Zeeland, SRE, Noord-West Utrecht en GGD (nieuwe concessies) en in de concessiegebieden van de provincies Zeeland en Brabant, in de trams en bussen van GVB in Amsterdam, en in de gebieden waar Syntus reizigers vervoert.



Figuur 1: Mogelijkheid afschaffen NVB per 1-1-2009 volgens:

- a) Scenario 1: een optimistisch scenario (waarbij doorlooptijd van de procedure 'afschaffing NVB' is verkort tot 3 maanden i.p.v. de reëler geachte 6 maanden en de huidige vervoerders concessiehouder blijven in de nieuw aan te besteden concessies)
- b) Scenario 2: een deterministisch scenario (waarbij rekening is gehouden met realistische doorlooptijden nauwelijks ruimte bestaat om tegenvallers op te vangen)

Planningsrisico's

Tijdens de gesprekken met consumentenorganisaties, DO's, vervoerders, leveranciers, TLS en Districhip zijn verschillende risico's genoemd die mogelijk kunnen leiden tot een verdere vertraging van de bovengenoemde scenario's. Kort samengevat is sprake van de volgende toprisico's die tot een vertraging kunnen leiden van het moment van afschaffen van het NVB:

- Vertraging in bestuurlijke besluitvormingsprocessen t.a.v. distributie en tarieven
- Vertraging in de oplevering van het distributienetwerk
- Mogelijke tegenvallers tijdens landelijke uitrol OV-chipkaartsysteem
- Vertraging besluitvorming over afschaffing NVB

Voor ieder bovengenoemd planningsrisico zijn verschillende oorzaken te bedenken met ieder een bepaalde kans van optreden en mogelijke gevolgen. In dit rapport is een aantal mogelijke oorzaken geïdentificeerd en is een inschatting gemaakt van de kans van optreden en de mogelijke effecten op de planning.

Uit de risicoanalyse blijkt dat op basis van het ingeschatte risicoprofiel een vertraging van minimaal 4 maanden te verwachten is. Wat verder blijkt is dat het ministerie van V&W slechts een zeer beperkte rol kan spelen bij de beheersing van de risico's.

Conclusies

De samenvattende hoofdconclusie van het onderzoek is dat het landelijk afschaffen van het huidige NVB niet mogelijk is per 1-1-2009. Omdat de onzekerheden nog relatief groot zijn, is het moeilijk om te voorspellen wanneer het huidige NVB wel landelijk kan worden afgeschaft. Medio 2009 lijkt op dit moment haalbaar, maar het is niet uitgesloten dat dit (in een aantal regio's) nog later wordt.

Aanbevelingen

Het ministerie van V&W wordt aanbevolen om de DO's aan te spreken en toe te zien op een tijdige bestelling van distributieapparatuur. Ook wordt aanbevolen om een geclusterde en gefaseerde invoering van de OV-chipkaart (en afschaffing van het NVB) te coördineren. Daarnaast wordt aanbevolen de integrale planning te blijven monitoren en om in maart 2008 nogmaals een landelijke evaluatie uit te voeren. Op dat moment is namelijk veel meer duidelijk over de nieuwe aanbestedingen en de voortgang in de verschillende processen.

Aan de DO's wordt aanbevolen om de bestuurders meer te betrekken bij de besluitvorming en een gedetailleerde planning op te stellen voor de implementatie van de OV-chipkaart om beter inzicht te krijgen in de kritische processen per concessiegebied, waardoor de risico's effectiever gemanaged kunnen worden.

1 Inleiding

1.1 ACHTERGROND ONDERZOEK

De OV-chipkaart zal landelijk worden ingevoerd als (toekomstig) vervoerbewijs voor het openbaar vervoer. Hierdoor zal het huidige Nationaal Vervoerbewijs (NVB), bestaande uit strippenkaart en sterabonnementen, worden afgeschaft. De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft met de 19 decentrale overheden (DO) afgesproken dat de OV-chipkaart in de verschillende concessiegebieden zal worden ingevoerd, bestaande uit busvervoer, tramvervoer, metro, regionale trein, en overig vervoer (zoals boot of taxi). Dit is vastgelegd in Bestuursovereenkomsten. Daarnaast is in de concessieovereenkomst tussen het ministerie van V&W en de NS een inspanningsverplichting opgenomen om in 2008 een elektronisch vervoersbewijs in te voeren.

De invoering van de OV-chipkaart in Nederland staat voor de deur. Het afschaffen van het NVB staat gepland op 1 januari 2009. Om deze mijlpaal te halen dienen nog verschillende activiteiten te worden uitgevoerd door zowel de DO's, vervoerders als derden. Het is momenteel bij het ministerie van V&W niet geheel duidelijk wat de status is van het implementatietraject van de OV-chipkaart in de verschillende regio's en of de eindmijlpaal wordt gehaald.

In juni 2006 is bij het nemen van het go-besluit door de Tweede Kamer, voor de implementatie van de OV-chipkaart als opvolger van het huidige Nationaal Vervoersbewijs (NVB), de afspraak gemaakt om het implementatietraject van de OV-chipkaart in het najaar van 2007 te evalueren. Door de staatssecretaris is echter besloten om dit enkele maanden naar voren te trekken zodat de Tweede Kamer na het vakantiereces de evaluatie tegemoet kan zien. De staatssecretaris heeft dit middels een brief aan de Tweede Kamer medegedeeld. Horvat & Partners is gevraagd om een onafhankelijke evaluatie uit te voeren. Het onderhavige rapport beschrijft de resultaten van deze onafhankelijke evaluatie.

1.2 DOELSTELLING

De hoofddoelstelling van de door Horvat & Partners uit te voeren evaluatie is:

Vaststellen of de gestelde mijlpaal van 1 januari 2009 voor het landelijk afschaffen van het NVB, kan worden gehaald.

Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. In hoeverre is het mogelijk om per 1 januari 2009 het huidige NVB landelijk af te schaffen? Hierbij worden de volgende deelvragen gesteld:
 - a. In hoeverre worden de bestuurlijke processen binnen de DO's en het ministerie van V&W beheerst om de mijlpaal van 1 januari 2009 te halen?
 - b. In hoeverre zijn de vervoerders in staat om de OV-chipkaartsystemen tijdig te installeren en in gebruik te nemen, inclusief het doorvoeren van veranderingen in de bedrijfsprocessen, om de mijlpaal van 1 januari 2009 te halen?

2. Indien de eindmijlpaal van 1 januari 2009 niet overal gehaald kan worden:
 - a. In welk gedeelte van Nederland is de implementatie tijdig gereed en zou per 1 januari 2009 het NVB wel uitgezet kunnen worden?
 - b. Wanneer kan het NVB in de overige gebieden uitgezet worden?
3. Wat zijn de meest risicovolle onderdelen in het OV-chipkaart implementatietraject met betrekking tot het halen van de eindmijlpaal van 1 januari 2009 en welke daarvan zijn beheersbaar door het ministerie van V&W?

1.3 WERKWIJZE

De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

1. Bij de DO's, vervoerders en leveranciers zijn relevante documenten, waaronder plannings en distributieplannen, opgevraagd. Een overzicht van de ontvangen documenten is weergegeven in bijlage A.
2. Met medewerkers van de DO's, de vervoerders, leveranciers (East-West, Prodata, ViaPay), TLS en DistriChip zijn interviews gehouden. In bijlage B is een overzicht gegeven van de personen met wie wanneer gesproken is, inclusief een verwijzing naar het verslagnummer. Ieder interview is uitgevoerd door een team bestaande uit twee auditors. Van elk interview is een conceptverslag gemaakt, dat aan de geïnterviewde(n) in het kader van hoor en wederhoor is voorgelegd. Daarna zijn de definitieve verslagen opgemaakt.
3. Analyseren van aangeleverde gegevens.
4. Op 22 augustus is de tussenstand van de evaluatie aan het ministerie van V&W gepresenteerd (aanwezig: J. Nillesen, E. van der Veen, M. Waasdorp en J.W. Kuil (min. V&W), A. Kooiman, en C. Soons (H&P)).
5. Opstellen concept rapportage (week 36 t/m 38) inclusief integrale planning.
6. Bespreken conceptrapport met het ministerie van V&W op 26 september 2007.
7. Opstellen definitieve rapportage

1.4 LEESWIJZER

Het ministerie van V&W wil weten of het mogelijk is om op de gestelde mijlpaaldatum van 1 januari 2009 het NVB landelijk uit te schakelen. Hiertoe is inzicht nodig in de plannings van de Decentrale Overheden (DO). Tijdens de evaluatie is gebleken dat nagenoeg geen enkele DO een gedetailleerde, integrale planning heeft van de benodigde activiteiten voor invoering van de OV-chipkaart in hun concessiegebieden. Daarom heeft Horvat & Partners voor elke DO, op hoofdlijnen, een integrale planning opgesteld. In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van de wijze waarop deze plannings zijn opgebouwd en van welke uitgangspunten hierbij is uitgegaan. In het tweede gedeelte van hoofdstuk 2 wordt vervolgens, door middel van een analyse van de aldus opgestelde DO-plannings, onderzocht of het NVB per 1-1-2009 overal in Nederland kan worden afgeschaft.

In hoofdstuk 3 zijn de risico's beschreven die invloed kunnen hebben op de doorlooptijden in de plannings en is het (mogelijke) effect van deze risico's op de desbetreffende planning in kaart gebracht. In hoofdstuk 4 worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

2 Planning

2.1 INTRODUCTIE

Het doel van deze evaluatie is om vast te stellen of de gestelde mijlpaal van 1 januari 2009 voor het landelijk afschaffen van het NVB, kan worden gehaald. Om hierover een oordeel te kunnen vellen is een integrale planning nodig. Tijdens de evaluatie is gebleken dat bijna geen enkele DO een gedetailleerde en integrale planning heeft van de benodigde activiteiten voor invoering van de OV-chipkaart in hun concessiegebieden. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat zij (tot voor kort) geen inzicht hadden in de planning van de vervoerders. Inmiddels hebben de vervoerders en leveranciers gedetailleerde plannings opgesteld en afgegeven voor de activiteiten voor invoering van de OV-chipkaart in de concessie(s) waar zij verantwoordelijk voor zijn.

Horvat & Partners heeft op basis van de aanwezige plannings, afgenomen interviews en overige documenten per DO een planning opgesteld om antwoord te kunnen geven op de vraag van V&W.

In dit hoofdstuk zal nader worden toegelicht op welke wijze de DO plannings zijn opgesteld en welke algemene aannamen daarbij zijn gehanteerd (paragraaf 2.2). In paragraaf 2.3 worden de opgestelde plannings, die zijn weergegeven in bijlage C, nader geanalyseerd.

2.2 OPBOUW VAN DE DO-PLANNINGEN

Om te bepalen of de mijlpaal van 1-1-2009 ter afschaffing van het NVB in alle concessiegebieden in Nederland kan worden gehaald, is het van belang de processen vast te stellen die afgerond moeten zijn, voordat het NVB kan worden afgeschaft. Horvat & Partners is van mening dat dit op hoofdlijnen de volgende processen betreft:

1. het besluitvormingsproces t.a.v. tarieven en distributie,
2. het proces van inrichten van het distributienetwerk,
3. het realisatieproces van het OV-chipkaartsysteem,
4. communicatie naar de reizigers, en
5. de procedure voor het afschaffen van het NVB.

In de onderstaande paragrafen zal per proces worden toegelicht (i) wat dit proces inhoudt, (ii) wie verantwoordelijk is voor dit proces, en (iii) welke doorlooptijd hiervoor nodig is (inclusief uitgangspunten en afhankelijkheden).

2.2.1 Besluitvormingsproces t.a.v. tarieven en distributie

Inhoud van het besluitvormingsproces

De besluitvorming aangaande de regionale distributie en de regionale tarieven is een belangrijk proces voor het tijdig kunnen afschaffen van het NVB. Voordat er een besluit kan worden genomen zullen de volgende activiteiten (mogelijk op iteratieve wijze) doorlopen moeten worden:

- Opstellen regionaal distributie- en tariefplan;
- Bespreken concept regionaal distributie- en tariefplan tussen vervoerder en DO;
- Mogelijk aanpassen distributie- en tariefplan;
- Concept regionaal distributie- en tariefplan voorleggen bij Regionaal Consumentenoverleg (Rocov);
- Advisering Rocov betreffende concept regionaal distributie- en tariefplan;
- Mogelijk aanpassen distributie- en tariefplan;
- Voorleggen aan regionaal bestuur;
- Bestuurlijke besluitvorming definitief distributie- en tariefplan.

Verantwoordelijke partij voor besluitvorming over tarieven en distributie:

De DO's hebben de eindverantwoordelijkheid t.a.v. de besluitvorming over de regionale tarieven en de distributie.

Doorlooptijd van het besluitvormingsproces

Het besluitvormingsproces is een proces met veel onzekerheden. De doorlooptijden van de verschillende activiteiten in dit proces zijn dan ook moeilijk in te schatten. In de gesprekken met de DO's is gevraagd naar het verwachte moment van besluitvorming en is de realiteit van deze aannahme getoetst op basis van de voortgang van de verschillende deelactiviteiten die uiteindelijk moeten leiden tot een bestuurlijk besluit. Uit de interviews met de DO's is gebleken dat de voortgang van het besluitvormingsproces verschilt per DO en dus verschillen ook de geplande momenten van besluitvorming in de DO-planningen in bijlage C.

Uitgangspunten en afhankelijkheden

Het besluitvormingsproces ten aanzien van de regionale tarieven is afhankelijk van de discussie over het landelijk tarievenkader. Inmiddels is over 17 van de 18 punten in het landelijk tarievenkader overeenstemming met het Landelijk Consumentenoverleg (LCO). Over één punt (stad-streek supplementen) wordt nog gediscussieerd. Uitgangspunt in de opgestelde DO-planning is dat voor iedere DO geldt dat het regionale tarievenplan pas vastgesteld kan worden als het landelijk tarievenkader definitief is vastgesteld.

2.2.2 Inrichten distributienetwerk

Wat behoort tot het distributienetwerk?

Het distributienetwerk dient zodanig vorm te zijn gegeven dat voldoende geografische dekking van distributiepunten (voor aanschaffen OV-chipkaart en het opladen van saldo en producten) is gerealiseerd voor de OV-chipkaartgebruiker. Om per DO het gewenste distributienetwerk te kunnen realiseren dienen de volgende activiteiten te worden uitgevoerd:

- Opstellen distributieplan waarin de distributiepunten zijn gepland, inclusief de op die punten gewenste distributieapparatuur: de zogenoemde AHM's (AfHaalMachine), AVM's (Aanvul Machine) en TVM's (Ticket Vending Machine);
- Samenstellen bestellijst en plaatsen bestelling;
- Ontwikkeling internetapplicatie (incl. achterliggende database);
- Productie(testen), plaatsen, aansluiten, testen en opleveren distributieapparatuur.

Verantwoordelijke partij voor realiseren van het distributienetwerk

De meeste DO's hebben afspraken gemaakt met vervoerders over welke partij verantwoordelijk is voor het realiseren van het distributienetwerk. In de meeste concessies is daarbij een scheiding aangebracht tussen 'de wal' en 'het schip'. Hierbij is de DO verantwoordelijk voor het inrichten van de distributiepunten in de openbare ruimte (de wal) en de vervoerder voor distributiemogelijkheden op en rond de lijnen zelf (het schip: verkoop bij chauffeur, verkooppunten van de vervoerder, apparatuur op perrons of in de bus). In sommige provincies/regio's is de verantwoordelijkheid voor het realiseren van het distributienetwerk (de wal en het schip) geheel bij de vervoerders gelegd (bv. Zuid-Holland en Zeeland).

Om de DO's en de vervoersbedrijven te faciliteren bij het inrichten van hun distributienetwerk is door de vervoersbedrijven het bedrijf DistriChip opgericht. Via DistriChip kan de benodigde distributieapparatuur worden besteld en worden afspraken gemaakt met Distributiekanaaleigenaren (DKE's). DistriChip heeft gegarandeerd dat wanneer alle DO's voor 1-10-2007 de bestellijst bij DistriChip inleveren, vanaf 1 augustus 2008 het gehele distributienetwerk is uitgerold [V-022].

Voor een goed functionerend distributienetwerk wordt het door de DO's noodzakelijk geacht om de mogelijkheid tot opwaarderen via internet tijdig te realiseren. Zowel TLS als DistriChip hebben aangegeven zich hiervoor verantwoordelijk te voelen.

Doorlooptijd inrichten distributienetwerk

Op basis van gesprekken met leveranciers [V-016,V-023,V-025] blijkt dat de productie, plaatsing en oplevering van distributieapparatuur die is besteld via DistriChip, 4 tot 10 maanden in beslag zal nemen. Circa 4 maanden na bestelling zouden de eerste apparaten geleverd kunnen worden, na 10 maanden de laatste. Onduidelijk is nog in welke volgorde de uitrol van distributieapparatuur plaatsvindt. In de opgestelde planningsanalyse is er vanuit gegaan dat Stadsregio Rotterdam (SRR) als eerste DO distributieapparatuur geleverd krijgen [V-022].

Connexxion heeft direct een bestelling geplaatst bij ViaPay. ViaPay zal vanaf december 2007 tot 1 juni 2008 maandelijks 250 light-AVM's leveren aan Connexxion [V-023].

Voor wat betreft de National Action List (NAL) heeft TLS aangegeven de internetapplicatie en achterliggende database (exclusief pick-up infra) eind 2007, begin 2008 ontwikkeld te hebben. De levering pick-up infra, noodzakelijk om via internet bestelde producten / saldo op de kaart te zetten, zal langer in beslag nemen. Er is in de planningsanalyse van uitgegaan dat database en website vóór 1-8-2008 kunnen opleveren.

Uitgangspunten en afhankelijkheden in de planning

Met betrekking tot het inrichten van het distributienetwerk zijn de volgende uitgangspunten en afhankelijkheden gehanteerd in de DO-planningen:

- Pas nadat het besluit aangaande distributie is genomen kan de bestellijst bij DistriChip worden ingeleverd¹;
- Voor de productie, plaatsing en oplevering van de distributieapparatuur wordt op bij alle DO's (behalve SRR) uitgegaan van een gemiddelde doorlooptijd van 8 maanden;
- In de planning van SRR is uitgegaan van een levertijd van 5 maanden voor de apparatuur die via DistriChip besteld zijn ten behoeve van het streekvervoer.
- Pas nadat de bestellijst bij DistriChip is ingeleverd worden bestellingen bij leveranciers geplaatst;
- Het distributienetwerk van de NS is tijdig gerealiseerd;
- De internetapplicatie (inclusief de daarvoor benodigde database en afhaalapparatuur) is tijdig (medio 2008) gerealiseerd.

2.2.3 Realiseren OV-chipkaartsysteem

Wat is het OV-chipkaartsysteem?

Het OV-chipkaartsysteem bestaat uit verschillende onderdelen (levels). Level 0 is de OV-chipkaart, de levels 1 t/m 3 systemen zijn de check-in/check-out apparaten op de bussen/trams (level 1) van de vervoerders en hun achterliggende computersystemen (levels 2 en 3). Het level 4 systeem is het centrale systeem dat er voor zorgdraagt dat de financiële transacties tussen vervoerders kunnen worden afgehandeld.

Om het OV-chipkaartsysteem te realiseren dienen de volgende activiteiten (per modaliteit) te worden afgerond:

- Het realiseren van level 1 t/m 3 (inclusief ombouw vervoersmiddelen, inrichting depots en certificering);
- Voorlopige level 4 aansluiting in een specifiek concessiegebied;
- Exploitatietest in een specifiek concessiegebied;
- Permission to connect (definitieve aansluiting level 4);
- Uitrol alle lijnen in specifieke concessiegebied.

Verantwoordelijke partij voor realiseren OV-chipkaartsysteem:

Binnen het OV-chipkaart project zijn de vervoerders verantwoordelijk voor het realiseren van level 1 t/m 3 van het OV-chipkaartsysteem. TLS is verantwoordelijk voor het aansluiten van alle vervoerders op het level 4 systeem en het beheer van het level 4 systeem.

¹ Hierbij dient opgemerkt te worden dat in veel gevallen de besluitvorming over tarieven en distributie na de door DistriChip aangegeven datum van 1 oktober 2007 is gepland. Onduidelijk is of men op ambtelijk niveau een bestellijst zal overhandigen voordat hier bestuurlijke besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Horvat & Partners is er vanuit gegaan dat bestellijsten niet worden ingediend voorafgaand aan een bestuurlijk besluit.

Doorlooptijd realiseren OV-chipkaartsysteem

In de planning is de tweedeling gemaakt tussen (i) het realiseren van level 1 t/m 3 en (ii) de aansluiting op level 4 en de daaropvolgende testen en uitrol in dat concessiegebied. Voor het invullen van dit deel van de DO-planningen is gebruik gemaakt van de planningen van de vervoerders [21.2, 22.2, 26.1, 27.2, 28.1,29.1].

Uitgangspunten en afhankelijkheden in de planning

Ten aanzien van het realiseren van het OV-chipkaartsysteem zijn in de DO-planningen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De planningen van de vervoerders [21.2, 22.2, 26.1, 27.2, 28.1];
- Van Connexxion was alleen de ombouwplanning van de bussen voorhanden [29.1]. Voor de aansluiting op level 4 en de uitrol door Connexxion in een specifiek concessiegebied is aangenomen dat hiervoor ongeveer 3 maanden nodig is. Dit is gebaseerd op de planningen van andere vervoerders;
- De door Connexxion reeds omgebouwde Connexxion voertuigen worden pas vanaf het eerste kwartaal van 2008 getest in de verschillende concessiegebieden, omdat de integratie van hun voertuigmanagementsysteem (Infoxx) met de OV-chipkaartsoftware nog niet is afgerond [V-011]. Dit is gepland voor het einde van dit jaar;
- Voorafgaand aan de voorlopige level 4 aansluiting, de exploitatietesten, de permission to connect en de uitrol dienen levels 1 t/m 3 te zijn gerealiseerd en gecertificeerd.

2.2.4 Communicatie start duale fase

Wat moet er gecommuniceerd worden naar de reiziger?

Het is van groot belang dat op een gegeven moment naar de reiziger wordt gecommuniceerd dat men in een bepaald concessiegebied kan gaan reizen met de OV-chipkaart. Hierbij dient veel aandacht uit te gaan naar het gebruik van de OV-chipkaart (verkrijgen OV-chipkaart, opladen, in- en uitchecken etc.), maar dienen ook verwachtingen gemanaged te worden.

Verantwoordelijke partij voor communicatie naar de reiziger

De verantwoordelijkheid van de communicatie inzake de start van de duale fase ligt in de meeste gevallen bij de DO's. In sommige gevallen is dit op concessieniveau gedelegeerd aan de vervoerders.

Doorlooptijd communicatie naar de reiziger:

Voor de doorlooptijd van de communicatie is twee weken aangehouden. De gehanteerde uitgangspunten hierbij zijn dat:

- De communicatiestrategie op dat moment uitgewerkt is en de communicatiemiddelen beschikbaar zijn;
- Bij nieuwe concessies in 2008 twee weken vóór de start van de nieuwe concessie reeds gestart kan worden met de communicatie;
- De communicatie naar de reiziger pas kan starten als met zekerheid vast staat dat de duale fase van start kan gaan, d.w.z. de levels 1 t/m 3 zijn aangesloten op level 4 en het distributienetwerk is volledig uitgerold.

2.2.5 Procedure afschaffen NVB

Inhoudelijke stappen in de procedure tot afschaffen NVB

De voorwaarden tot afschaffen van NVB zijn, zoals verwoord in de notitie van het ministerie van V&W d.d. 20-9-2006 [4.8]:

1. *"Het OV-chipkaartsysteem is operationeel en stabiel; (i) alle voertuigen die gebruikt worden voor regulier OV zijn uitgerust met OV-chipkaart apparatuur en (ii) de vervoerder heeft verklaard dat het systeem werkt.*
2. *Distributie in de regio is op peil conform de distributie strategie.*
3. *Aantoonbaar soepele overgang van NVB naar OV-chipkaart voor reizigers.*
4. *Studenten kunnen beschikken over een OV-chipkaart.*
5. *(Jaar)abonnementshouders zijn over op een vervangende propositie of hun bestaande abonnement wordt op de OV-chipkaart geplaatst.*
6. *Overeenstemming bereiken met vervoerders, VBN en omliggende DO's inclusief advies van een Regionaal Consumentenoverleg betreffende 'Het Uitzetten' van het NVB.*
7. *Voor de begeleiderkaart voor gehandicapten, de opsporingsambtenaren en alle andere speciale vervoersbewijzen zijn er oplossingen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen."*

De procedure voor het opheffen van de verplichting om het NVB te accepteren bestaat uit de volgende stappen:

- DO maakt tegen het einde van de uitrol het plan om het NVB uit te zetten bekend bij het Rocov dat hierover adviseert.
- DO maakt een gemotiveerd verzoek waarin aangetoond wordt dat aan de voorwaarden van V&W wordt voldaan en dat het Rocov hierover heeft geadviseerd (2 weken na uitrol)
- Het ministerie van V&W beoordeelt het verzoek. Indien wordt voldaan aan de voorwaarden neemt het ministerie van V&W een principebesluit (doorlooptijd 1 maand). Voorgestelde opheffing wordt voorgelegd aan LCO (Landelijk Consumenten Overleg) en OOV (Overlegorgaan Openbaar Vervoer), waarna een definitief besluit door Minister volgt (doorlooptijd 2 maanden).
- Operationeel afschaffen van het NVB en het communiceren naar verkooppunten, vervoerders, en reizigers (doorlooptijd 2,5 maanden).

Verantwoordelijkheid procedure afschaffen NVB

De DO is verantwoordelijk om een schriftelijk verzoek in te dienen bij het ministerie van V&W tot het opheffen van de verplichting om in een bepaalde regio (of op een bepaalde lijn) het NVB te accepteren. Het ministerie van V&W is uiteindelijk verantwoordelijk voor het nemen van het besluit tot het daadwerkelijk afschaffen van het NVB.

Doorlooptijd procedure afschaffen NVB:

De aangenomen doorlooptijd van de bovengenoemde procedure is een half jaar. Hierbij is ervan uitgegaan dat direct na realisatie van het OV-chipkaartsysteem en inrichting van het distributienetwerk gestart kan worden met de procedure voor het afschaffen van het NVB.



2.3 ANALYSE PLANNINGEN

2.3.1 Inleiding

Op basis van de doorlooptijden en uitgangspunten in paragraaf 2.2 zijn per DO voor iedere concessie plannings opgesteld. Deze plannings zijn, inclusief toelichting, weergegeven in bijlage C1 t/m C18. Opgemerkt dient te worden dat de DO-plannings niet op de dag nauwkeurig zijn weer te geven. Daarnaast is in deze DO-plannings niet of nauwelijks ruimte opgenomen om eventuele tegenvallers op te vangen. We spreken daarom van 'deterministische' plannings. In de volgende paragraaf zijn de 'deterministische' plannings nader geanalyseerd. Van de volgende tien concessies is echter onvoldoende informatie voorhanden om de planning in te kunnen vullen:

- Rijn-Gouwelijn (provincie Zuid-Holland), Zutphen/Apeldoorn (provincie Gelderland) en alle overige treindiensten van de NS (V&W is concessiehouder)
- Waterbus (provincie Zuid-Holland) en Fast ferry IJmuiden-Amsterdam (Stadsregio Amsterdam).
- Treindienst Ede/Wageningen-Barneveld-Amersfoort van Connexxion (provincie Gelderland).
- De Waddeneilandenconcessies Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog, Vlieland (Provincie Friesland): ten aanzien van de vier Waddeneilanden moet worden opgemerkt dat de provincie Friesland de OV-markt wil openhouden voor ook de kleine vervoerders zoals TCR. Per 1-3-2008 zal de nieuwe concessie starten. Nog onduidelijk is of hier de OV-chipkaart zal worden geïmplementeerd.

Na de opgestelde DO-plannings zal in paragraaf 2.3.2 geanalyseerd worden wanneer in alle concessie gestart kan worden met de duale fase en wanneer het NVB kan worden afgeschaft. Duidelijk is dat er enkele knelpunten zijn in de opgestelde DO-plannings, welke in paragraaf 2.3.3 uiteen worden gezet. Hierna worden in paragraaf 2.3.4 de opgestelde DO-plannings nog genuanceerd (bv. verkorting procedure afschaffen NVB), wat kan leiden tot het eerder afschaffen van het NVB.

2.3.2 Prognose start duale fase en moment van afschaffing NVB

Op basis van de uitgangspunten voor de deterministische plannings, die zijn weergegeven in bijlage C, is in bijlage D per concessiegebied samengevat wanneer naar verwachting de duale fase kan starten en eindigen. Daarbij is tevens aangegeven hoeveel ruimte nog aanwezig is in de planning om eventuele tegenvallers op te vangen. Uit bijlage D blijkt het volgende:

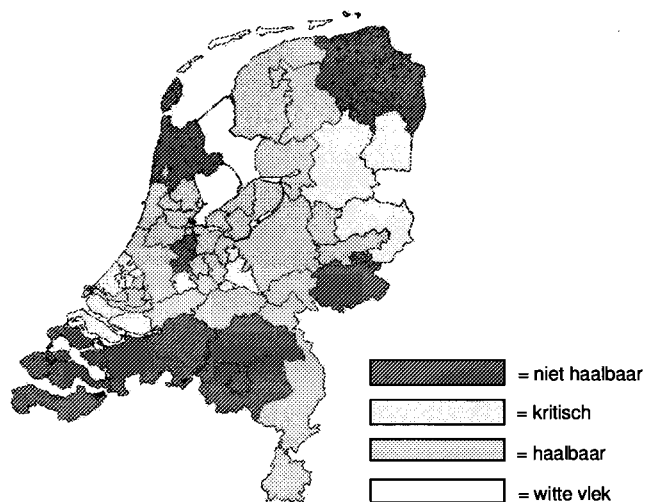
1. De duale fase zou overal in Nederland voor 1-1-2009 moeten kunnen beginnen.
2. De mijlpaal van het afschaffen van het NVB per 1-1-2009 wordt in een 16-tal concessiegebieden niet gehaald:
 - a. In een vijftal concessiegebieden (Noord-Holland Noord, Midden-Zeeland, SRE, Noord-West Utrecht en GGD) wordt de invoering van de OV-chipkaart meegenomen in de nieuwe vervoersconcessie die momenteel wordt aanbesteed. Dit betekent dat in deze concessies in principe geen

OV-chipkaart worden ingevoerd voorafgaand aan de start van de nieuwe concessie (medio december 2008). Op basis van de huidige aannamen in de planning (doorlooptijd procedure afschaffen NVB ca. een ½ jaar) wordt de mijlpaal van 1-1-2009 overschreden met ongeveer 6 maanden. Indien de huidige vervoerders opnieuw de concessiehouder worden, kan de OV-chipkaart mogelijk eerder ingevoerd worden, de duale fase eerder starten en het NVB eerder afgeschaft worden.

- b. In een elftal concessiegebieden verwachten de vervoerders de uitrol eind Q3, begin Q4 2008 afgerond hebben. Als gevolg van de aannamen in de planning zal de mijlpaal van 1-1-2009 naar verwachting met 1 tot 4 maanden worden overschreden. Het betreft de volgende concessiegebieden:
 - i. Streeklijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (Syntus) in de regio Twente;
 - ii. Achterhoek en Treindienst Arnhem-Tiel (Syntus) in de provincie Gelderland;
 - iii. GVB tram/bus in de concessie 'Stad Amsterdam' in de Stadsregio Amsterdam;
 - iv. Schouwen-Duivenland en Tholen (Connexxion), Zeeuw-Vlaanderen en de Fast Ferry (Veolia) in de provincie Zeeland;
 - v. West-Brabant en Midden-Brabant (Veolia), De Meijerij en Oost-Brabant (Arriva) in de provincie Noord-Brabant.
3. In een tiental concessiegebieden lijkt er nauwelijks ruimte in de planning te zijn om mogelijke tegenvallers op te vangen, waardoor de mijlpaal afschaffen NVB per 1-1-2009 onder druk komt te staan. Het betreft de concessiegebieden:
 - a. Zuidoost en Zuidwest Drenthe van het OV-buro Groningen/Drenthe;
 - b. Streekvervoer Twente (Connexxion) van de regio Twente;
 - c. Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee van de provincie Zuid-Holland;
 - d. Stads- en streekbussen (HTM respectievelijk Connexxion) en de trams en RandstadRail (HTM) van de Stadsregio Haaglanden;
 - e. Utrecht Oost, Zuidwest-Utrecht, Wijk bij Duurstede en Stad Amersfoort van de provincie Utrecht.
4. In zesendertig concessiegebieden zal de mijlpaal gehaald kunnen worden, mits de planningsrisico's beheerst kunnen worden. De concessiegebieden die tijdig het NVB lijken te kunnen afschaffen zijn:
 - a. OV-buro: NOOD en HOV 315;
 - b. Provincie Friesland; Treindienst Groningen-Leeuwarden, Treindienst Leeuwarden-Stavoren-Harlingen, Noord-Friesland, Zuidwest-Friesland, Zuidoost-Friesland en Stadsvervoer Leeuwarden;
 - c. Provincie Overijssel; Salland, IJsselmond en Stadsdienst Zwolle;
 - d. Provincie Gelderland; Rivierenland en Veluwe;
 - e. Provincie Flevoland; Stadsvervoer Almere, streekvervoer Almere, en stadsvervoer Lelystad;
 - f. Stadsregio Rotterdam; Streekvervoer Voorne-Putten, Streekvervoer SRR, tram/bus Rotterdam en metro Rotterdam;
 - g. Stadsregio Arnhem-Nijmegen; SRAN Noord en SRAN Zuid;
 - h. Provincie Noord-Holland; Gooi- en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en

- Zuidtangent;
- i. Provincie Zuid-Holland; DAV en Duin- en bollenstreek/Leiden/Rijnstreek/Midden Holland (DBL-RMH);
 - j. Stadsregio Amsterdam; Waterland, Zaanstreek, GVB metro en Amstelland-Meerlanden;
 - k. BRU; BRU-Zuid, Utrechtse Heuvelrug, sneltram Utrecht-IJsselstein en Stadsvervoer Utrecht;
 - l. Provincie Limburg; Noord- en Midden Limburg, en Zuid-Limburg.

In het onderstaande figuur zijn de bovenstaande bevindingen grafisch weergegeven. In het rood zijn de gebieden weergegeven waar op basis van de opgestelde plannings niet op 1-1-2009 het NVB uitgezet kan worden. In het geel zijn de gebieden weergegeven waar de mijlpaal op basis van de deterministische planning wel gehaald zou kunnen worden, maar waar geen ruimte aanwezig is in de planning om tegenvallers op te vangen. In het groen zijn de gebieden weergegeven waar de mijlpaal 'Afschaffen NVB' op basis van de deterministische planning wel gehaald zou kunnen worden en waar ook wat ruimte bestaat om tegenvallers op te vangen.



*Figuur 2: Mogelijkheid afschaffen NVB per 1-1-2009
(op basis van de gehanteerde uitgangspunten bij het opstellen van de DO-planningen)*

2.3.3 Knelpuntenanalyse

Zoals weergegeven in de vorige paragraaf lijkt het in een groot aantal gebieden niet mogelijk om het NVB per 1-1-2009 af te schaffen. Hierbij is onderscheid te maken in gebieden waarbij i) de invoering van de OV-chipkaart wordt meegenomen in de aanbesteding van een nieuwe concessie en ii) de voortgang onvoldoende lijkt om 1-1-2009 te kunnen halen.

Nieuwe aanbestedingen

In een vijftal gebieden wordt de OV-chipkaart pas ingevoerd bij de start van de nieuwe concessies per medio december 2008. De concessieverlenende DO's (de provincies Noord-Holland, Zeeland en Utrecht, het OV-buro en de SRE) hebben dit als voorwaarde meegegeven aan de deelnemende vervoersbedrijven in de aanbesteding. De concessieverleners hebben tevens met de huidige concessiehouders afgesproken om, indien zij de concessie zouden winnen, zo spoedig mogelijk de OV-chipkaart te zullen invoeren. Als in februari/maart 2008 de gunning bekend wordt gemaakt, zou dit in het gunstigste geval betekenen dat in de concessiegebieden Noord-Holland Noord, Midden-Zeeland, Noordwest Utrecht en GGD (en dus niet in de SRE!) in september/oktober 2008 de duale fase van start zou kunnen gaan. Uitgaande van de benodigde proceduretijd voor afschaffen van het NVB (ca. ½ jaar) zou in het eerste kwartaal van 2009 het NVB hier dan uitgezet kunnen worden.

Voor het vervoersgebied van SRE geldt iets anders. Momenteel bestaat het vervoersgebied hier nog uit drie concessiegebieden. In de aanbesteding wordt uitgegaan van nog maar één concessie, waarbij de drie huidige concessiegebieden worden geïntegreerd. Momenteel is in twee van de drie concessiegebieden (stad Eindhoven en de Peel) Hermes de concessiehouder. Het derde gebied (de Kempen) wordt gereden door Veolia. Als één van deze twee vervoerders de concessie zou winnen is het wellicht mogelijk in een deel van de toekomstige SRE-concessie de OV-chipkaart in te voeren. In het andere deel zal dit hoogstwaarschijnlijk niet mogelijk zijn.

'Critical path' analyse van overige knelpunten (rood) en kritische gebieden (geel)

Zoals aangegeven in paragraaf 2.3.2. lijkt in een elftal andere concessiegebieden de mijlpaal van 1-1-2009 ook niet haalbaar. Zo is Syntus nog onvoldoende ver gevorderd om de mijlpaal 'Afschaffen NVB' per 1-1-2009 te halen. Zij hebben de levering van het OV-chipkaartsysteem inmiddels aanbesteed, maar dit heeft nog niet geleid tot een opdracht aan een leverancier (naar verwachting in december 2007). Uitgaande van minimale doorlooptijden om het systeem geïmplementeerd te krijgen zal op z'n vroegst de duale fase op de streeklijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, in de Achterhoek en op de Treindienst Arnhem-Tiel kunnen starten in oktober/november 2008. In verband met de procedure voor het uitzetten van het NVB (ca. ½ jaar) zou het NVB hier dan in maart/april 2009 uitgezet kunnen worden.

Ten aanzien van de concessies tram/bus in Amsterdam, de concessies Schouwen-Duiveland & Tholen, Zeeuws-Vlaanderen en de Fast Ferry van de provincie Zeeland en de concessies in de provincie Noord-Brabant geldt het volgende:

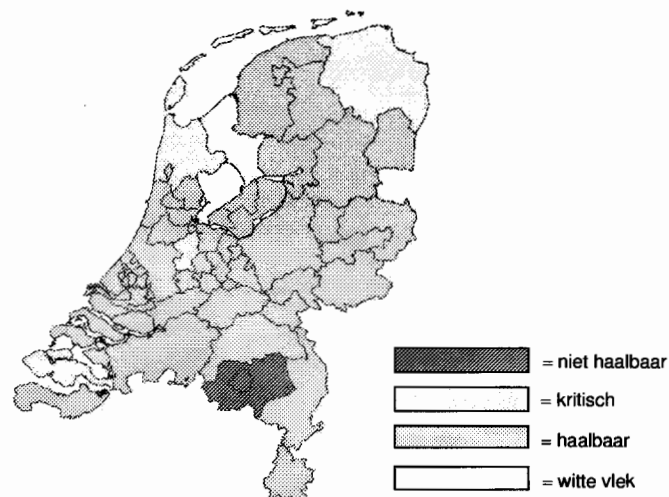
- Volgens de huidige planning van de vervoerders is in augustus/september 2008 het OV chipkaartsysteem (level 1 t/m 3 en aansluiting op level 4) operationeel;
- Afhankelijk van de oplevering van het distributienetwerk kan direct, dan wel binnen een maand na oplevering van het systeem, de duale fase starten;
- Als gevolg van de (aangenomen) proceduretijd voor het afschaffen van het NVB is 1-1-2009 vervolgens niet haalbaar.

2.3.4 Beschouwing planningsanalyse

Op basis van de uitgangspunten in paragraaf 2.2.2 en de daarop gebaseerde plannings in bijlage C blijkt in paragraaf 2.3.2 dat in 16 concessiegebieden de mijlpaal 'Afschaffen NVB' per 1-1-2009 niet gehaald lijkt te worden en in 10 gebieden geen ruimte is in de planning om tegenvallers op te vangen. Na een nadere analyse van de knelpunten en de kritieke paden van de plannings van de kritische concessiegebieden is een nadere nuancering hiervan op z'n plaats. De kaart van Nederland (zie figuur 3) komt er namelijk heel anders uit te zien wanneer i) in de vijf gebieden waar de invoering van de OV-chipkaart in de aanbestedingen van de nieuwe concessie wordt uitgevraagd, de huidige vervoerders concessiehouder blijven en ii) de proceduredtijd voor afschaffing van het NVB verkort kan worden tot bijvoorbeeld 3 maanden. Het verkorten van de proceduredtijd is in theorie mogelijk als:

- de huidige kinderziektes in het systeem medio 2008 zijn 'genezen';
- eerdere ervaring is opgedaan met het afschaffen van het NVB in andere gebieden;
- het besluitvormingsproces goed wordt voorbereid.

Volgens een naar mening van Horvat & Partners optimistisch scenario zou de kaart van Nederland er als volgt uitzien.



Figuur 3: Mogelijkheid afschaffen NVB per 1-1-2009 volgens optimistisch scenario

3 Planningsrisico's

3.1 INTRODUCTIE

In de door Horvat & Partners opgestelde plannings in bijlage C en de samenvatting in bijlage D is niet of nauwelijks rekening gehouden met de mogelijkheid om eventuele tegenvallers op te vangen. Tijdens de gesprekken met DO's, vervoerders, leveranciers, TLS en DistriChip zijn echter verschillende risico's genoemd die mogelijk kunnen leiden tot vertraging van bepaalde processen. In de volgende paragraaf worden de geïdentificeerde planningsrisico's nader toegelicht. De mogelijke effecten van deze risico's op de planning worden in paragraaf 3.2 beschreven, waarna in paragraaf 3.3 een probabilistische analyse van de planning wordt gemaakt. In paragraaf 3.4 wordt een overzicht gegeven van de risico's die het ministerie van V&W zouden kunnen beïnvloeden en de maatregelen die zij zouden kunnen treffen.

3.2 BESCHRIJVING PLANNINGSRISICO'S

De risico's zijn geclusterd naar de belangrijkste processen zoals opgenomen in de DO-planning, namelijk de risico's ten aanzien van (i) de besluitvorming t.a.v. tarieven en distributie, (ii) het inrichten van het distributienetwerk, (iii) het realiseren van het OV-chipkaartsysteem, (iv) communicatie naar de reizigers, en (v) de benodigde proceduredtijd voor het afschaffen van het NVB.

3.2.1 Bestuurlijke besluitvorming vindt niet tijdig plaats

De volgende risico's kunnen leiden tot vertraging in de decentrale besluitvorming over regionale tarieven en/of distributie:

1. *Besluitvorming landelijke tariefkader wordt niet tijdig afgerond*; Er is inmiddels een akkoord bereikt tussen het VICDO en het LCO over 17 van de 18 punten in het landelijk tarievenkader. Alleen over het voorstel voor vervanging van de huidige stad- en streeksupplementen is nog geen akkoord bereikt. Voordat een definitief besluit kan worden genomen over de regionale tarieven, dient eerst het landelijk tariefkader te zijn vastgesteld.
2. *Onvolledig of te laat informeren betrokken partijen*; Door Rocov's en bestuurders te laat of onvolledig te informeren kan er vertraging in de besluitvorming ontstaan.
3. *Regionale consumentenorganisaties adviseren negatief op tarieven- en distributieplannen*; De besluitvorming kan vertraagd worden doordat de politiek geen besluit wil nemen over hogere tarieven zolang er geen overeenstemming is met de regionale consumentenorganisaties. Mogelijke redenen voor een negatief advies van de Rocov's:
 - te grote groepen gaan er financieel gezien teveel op achteruit;
 - het geplande aantal distributiepunten levert onvoldoende dekking;
 - de gekozen wijze van inrichting van distributiepunten is onacceptabel.

4. *Onvoldoende dekking derden-netwerk:* Door DistriChip zijn offertes aangevraagd bij de postkantoren en de tabak&gemak-zaken om het derden-netwerk aangaande distributie in te vullen (naast verkooppunten vervoerders, TVM's, light-AVM's op de wal en in het vervoersmiddel). Albert Heijn en Rabobank lijken te zijn afgevallen (o.a. door te hoge exploitatiekosten). Het GVB in Amsterdam, de provincie Zeeland en OV-bureau hebben reeds aangegeven dat met het voorgestelde derden-netwerk onvoldoende dekking kan worden gerealiseerd in vergelijking tot het huidige NVB-netwerk [V-026, V-035].
5. *Hoge kosten distributienetwerk kan zorgen voor vertraging in de besluitvorming;* tegenvallende (structurele) kosten voor (het instandhouden van) het distributienetwerk kan leiden tot discussies over wie dat moet betalen met als gevolg dat vertraging in besluitvormingsproces over zowel de distributieplannen als de tarieven kan ontstaan.
6. *Geen overeenkomst tussen vervoerders en DO's;* op een aantal plaatsen is nog geen overeenstemming tussen DO's en vervoerders over de kosten(verdeling) als gevolg van de gekozen wijze van distributie, de vereiste opbrengstneutraliteit, e.d..

3.2.2 Distributienetwerk niet tijdig gereed

De volgende risico's kunnen leiden tot vertraging in de realisatie van het benodigde distributienetwerk:

7. *Levertijden leveranciers mogelijk vertraagd;* ViaPay (onderdeel van Vialis) levert light-AVM's aan Connexxion en de RET en heeft een offerte ingediend bij DistriChip voor mogelijk nieuwe bestellingen. ViaPay heeft aangegeven door de reeds bestaande bestelling door Connexxion en RET, weinig 'float' meer in de levertijden te hebben tot medio 2008 [V-023].
8. *Certificering distributieapparatuur mogelijk vertraagd;* als gevolg van de landelijke uitrol van OV-Chipkaart apparatuur en van distributieapparatuur in 2008 ontstaat een grote vraag naar certificeringscapaciteit bij TLS. TLS heeft onlangs deze capaciteit verdubbeld, maar wellicht is dat niet genoeg voor de eerste helft van 2008.
9. *NAL niet gereed medio 2008;* ondanks toezeggingen van TLS en DistriChip is onduidelijk of de gewenste functionaliteit van opladen via internet (incl. de benodigde website, achterliggende database en afhaalapparatuur) tijdig gerealiseerd, gecertificeerd en opgeleverd kan worden.
10. *NS levert distributienetwerk niet op tijd op;* de DO's zijn bij het opstellen van hun distributieplannen er vanuit gegaan dat kaartuitgifte voor een belangrijk deel door de NS wordt gedaan. Daarnaast is er vanuit gegaan dat de NS op hun stations mogelijkheden aanbiedt om het saldo van de kaart op te waarderen en om producten op de kaart te zetten. Onduidelijk is wat de stand van zaken en de planning is van de NS en of zij i) tijdig de benodigde kaarten heeft uitgegeven en ii) tijdig het NS-distributienetwerk op orde heeft.

3.2.3 Inrichten van het OV-chipkaartsysteem niet tijdig gereed

De volgende risico's kunnen leiden tot vertraging in de realisatie van de levels 1 t/m 3 en de aansluiting op level 4:

11. *Integratie Infoxx en OV-chipkaartapparatuur Connexxion*; Indien Connexxion de software van de boordcomputers (Infoxx) niet tijdig weet te integreren met de OV-chipkaartapparatuur zal vertraging ontstaan in hun uitrolprogramma.
12. *Update naar SDOA versie 3.0*; De meest recente, gepubliceerde versie van de systeemspecificatie (SDOA) is versie 3.0. East-West hoopt eind 2007 deze update gerealiseerd te hebben [V-025]. In de planning van Veolia is opgenomen dat Prodata de update van SDOA versie 2.2.4 naar versie 3.0 in maart 2008 gerealiseerd zou moeten hebben. ProData heeft echter aangegeven dat dit mogelijk niet tijdig kan worden gerealiseerd. De beperkingen van versie 2.2.4 t.o.v. versie 3.0 zijn: er is geen regionalisering mogelijk, een beperkt aantal zones, een beperkt aantal lijnen, een beperkte Station-to-Station matrix, een beperkt aantal stoppunten, etc. [V-016].
13. *Vervoerders willen tegelijkertijd aansluiting op level 4 van TLS*; Doordat er geen onderlinge afstemming is tussen vervoerders en de door hen gewenste aansluitingen per concessiegebied, kan de situatie ontstaan dat in de eerste helft van 2008 TLS de vraag niet aankan. TLS heeft in verband met de verwachte workload het aantal testteams recent verdubbeld [V-008]. Het is mogelijk dat de beschikbare capaciteit bij TLS onvoldoende blijkt om het grote aantal aanvragen in de eerste helft van 2008 aan te kunnen.
14. *Landelijke uitrol levert nieuwe, onvoorziene problemen op*; Het OV-chipkaartsysteem wordt landelijk uitgerold. In de eerste helft van 2008 zal een groot aantal concessiegebieden moeten worden aangesloten op het level 4 systeem. Naast de onzekerheid of TLS dit allemaal kan bolwerken (zie risico 12), valt ook niet te voorspellen of dit allemaal zonder technische tegenslagen gaat lukken. Er bestaat een kans dat tijdens de uitrol problemen ontstaan die tot vertraging zullen leiden in het aansluiten van vervoerders.

3.2.4 Geen eenduidige en tijdige communicatie naar de reiziger

De volgende risico's kunnen leiden tot vertraging in de communicatie naar reizigers:

15. *Ontwikkeling communicatiestrategie en communicatiemiddelen*; Wanneer niet tijdig een communicatiestrategie, een communicatieplan en de bijbehorende middelen wordt ontwikkeld, kan het moment waarop gecommuniceerd wordt naar de reizigers vertragen met als gevolg een vertraging in de start van de duale fase uitgesteld moet worden.
16. *Reizigers onvoldoende (to the point) geïnformeerd*; Reizigers zijn niet bekend met start duale fase, de voordelen (b.v. lagere kosten voor een aantal groepen) en/of de gebruiken bij het reizen met een OV-chipkaart (check-in-check-out, opwaarderen saldo, kopen producten), waardoor reizigers niet overgaan naar de OV-chipkaart. Vroegtijdig reizigers op de hoogte brengen van start duale fase is van belang om de duale fase zo kort mogelijk te houden.

3.2.5 Procedure afschaffen NVB verloopt moeizaam en langer dan gepland:

17. *Vertraging politieke besluitvorming door publieke opinie;* Door kinderziektes in het OV-chipkaartsysteem (b.v. metropoortjes die niet opengaan, niet werkende kaartlezers of opwaardeerapparaten, te hoge afboekingen van saldo), een gewijzigd (en/of te krap) distributienetwerk, hogere tarieven (voor sommige reizigers), èn doordat hierover niet wordt gecommuniceerd met het publiek, kan de publieke opinie politieke druk veroorzaken om op onderdelen wijzigingen door te voeren in het systeem en het besluit tot afschaffen van het NVB uit te stellen.
18. *Consumenten organisaties geven negatief advies m.b.t. afschaffen NVB;* Een risico voor afschaffing van het NVB zou kunnen zijn dat de klantenacceptatie nog onvoldoende is waardoor een negatief advies wordt gegeven door de regionale en/of landelijke consumentenorganisaties.
19. *Overgang concessie naar andere vervoerder;* In een aantal gebieden loopt de vervoersconcessie per medio december 2008 af waarvoor men een aanbestedingsproces heeft gestart. Zoals reeds aangegeven in het vorige hoofdstuk betekent dit dat in een vijftal gebieden de OV-chipkaart mogelijk niet voor medio december 2008 zal zijn ingevoerd. Naast deze vijf concessiegebieden is er nog een aantal andere concessies dat afloopt in december 2008. Dit geldt bijvoorbeeld voor de bus- en tramconcessies in Haaglanden, maar ook voor de concessies van provincie Utrecht. In de planning is er vanuit gegaan dat Haaglanden de stadsconcessies niet aanbesteed als gevolg van het besluit van het kabinet op dit punt. De streekconcessies zullen echter wel degelijk aanbesteed moeten worden. Als de huidige concessiehouders de aanbesteding winnen is er niets aan de hand. Echter, indien een andere vervoerder dan de huidige concessiehouder de aanbesteding wint, is het nog maar de vraag of zij hun systeem medio december 2008 op orde hebben en of het NVB per 1-1-2009 in deze gebieden uitgezet kan worden.


3.3 INSCHATTING RISICOPROFIEL

Om de mogelijke effecten van de bovengenoemde risico's op de eindmijlpaal in te kunnen schatten heeft Horvat & Partners een inschatting gemaakt van de kans van optreden van het risico en de mogelijke vertragingen. Hierbij is een inschatting gemaakt van de minimaal te verwachten vertraging (min), de meest waarschijnlijke vertraging (mw) en de maximaal (max) mogelijke vertraging. Vervolgens is de verwachtingswaarde van het risicoprofiel uitgerekend door de kans van optreden te vermenigvuldigen met de verwachtingswaarde van de vertraging. Bij het berekenen van deze verwachtingswaarde is uitgegaan van een driehoeksverdeling van het risicoprofiel.

In de tabel op de volgende pagina is een overzicht gegeven van de risico's en bijbehorende risico-inschattingen. Hierbij dient vermeld te worden dat het eventueel optreden van een risico niet altijd effect heeft op de eindmijlpaal 'Afschaffen NVB' en dat het risicoprofiel niet voor ieder concessiegebied gelijk is.

RISICO'S	kans	Mogelijke gevolgen in maanden			Risicoprofiel (=kans*vw)
		min	mw	max	
Besluitvorming					
Besluitvorming landelijke tariefkader wordt niet tijdig afgerond	50%	0	2	4	1,00
Onvolledig of te laat informeren betrokken partijen	10%	0	1	2	0,10
Regionale consumentenorganisaties adviseren negatief op tarieven- en distributieplannen	20%	0	1	2	0,20
Onvoldoende dekking derden-netwerk	50%	0	2	4	1,00
Hoge kosten distributienetwerk kan zorgen voor vertraging in de besluitvorming	25%	0	1	2	0,25
Vervoerders en DO's komen niet tijdig tot overeenkomst	10%	0	1	2	0,10
Distributie					
Levertijden leveranciers distributieapparatuur mogelijk vertraagd	20%	0	1	3	1,33
Certificering distributieapparatuur mogelijk vertraagd	35%	0	2	4	2,00
NAL niet gereed medio 2008	25%	0	1	2	1,00
NS heeft zijn distributienetwerk niet tijdig op orde	25%	0	2	4	2,00
OV-chipkaartapparatuur					
Integratie Infoxx en OV-chipkaartapparatuur Connexxion	10%	0	1	2	1,00
Update naar SDOA versie 3.0	35%	0	2	4	2,00
Vervoerders willen tegelijkertijd aansluiting op level 4 van TLS	50%	0	2	6	2,67
Landelijke uitrol levert nieuwe, onvoorziene problemen op	50%	0	2	12	4,67
Communicatie					
Ontwikkeling communicatiestrategie en communicatiemiddelen	10%	0	1	2	1,00
Reizigers onvoldoende geïnformeerd	10%	0	1	2	1,00
Afschaffen NVB					
Vertraging politieke besluitvorming door publieke opinie	50%	0	2	12	4,67
Consumenten organisaties geven negatief advies m.b.t. afschaffen NVB	25%	0	1	2	1,00
Overgang concessie naar andere vervoerder	50%	0	3	6	3,00

Tabel 1: Inschatting risico's invoering OV-chipkaart

 = risico's die gelden in alle concessiegebieden

Uit tabel 1 blijkt dat er behoorlijk wat risico's gesignaleerd zijn met mogelijk forse gevolgen. Op basis van de inschatting van Horvat & Partners zou geconcludeerd kunnen worden dat een verdere vertraging van ca. 13 maanden reëel is, omdat dit in de tabel het gesommeerde risicoprofiel lijkt te zijn van de verwachtingswaarden (vw) van de individuele risicoprofielen. Dit is echter niet helemaal waar. Zoals al eerder aangegeven heeft niet elk risico direct een impact op de eindmijlpaal. Dit verschilt per concessiegebied. Daarnaast verschilt de verwachtingswaarde van het risicoprofiel voor de meeste risico's per concessiegebied. Is er dan helemaal geen waarde toe te kennen aan tabel 1? Jawel. Er is namelijk een aantal risico's dat in geval van optreden, in bijna alle concessiegebieden direct een effect heeft op de eindmijlpaal. Het gaat daarbij om de grijs gemarkeerde risico's in de tabel. Omdat in de DO-planningen de processen van distributie en invoering van de OV-chipkaart parallel lopen, kunnen de grijs gemarkeerde risico's niet allemaal bij elkaar opgeteld worden om een verwachtingswaarde van de mogelijke vertraging van de eindmijlpaal (afschaffen NVB) te bepalen. Op basis van de onderstaande tabel komt Horvat & Partners tot conclusie dat de te verwachten vertraging per DO minimaal gelijk is aan 4 maanden.

Risico's	Minimaal te verwachten vertraging in maanden
Distributie	
<i>Certificering distributieapparatuur mogelijk vertraagd</i>	0,70
<i>NAL niet gereed medio 2008</i>	0,25
<i>NS heeft zijn distributienetwerk niet tijdig op orde</i>	0,50
OV-chipkaartapparatuur	
<i>Vervoerders willen tegelijkertijd aansluiting op level 4 van TLS</i>	
<i>Landelijke uitrol levert nieuwe, onvoorziene problemen op</i>	
Afschaffen NVB	
<i>Vertraging politieke besluitvorming door publieke opinie</i>	2,33
Gesommeerd risicoprofiel	3,78

Tabel 2: Inschatting minimaal te verwachten vertraging per DO

3.4 BEHEERSBAARHEID RISICO'S

Van de planningsrisico's weergegeven in tabel 1 zijn er niet veel die door het ministerie van V&W beheerst kunnen worden. De meeste risico's kunnen alleen beheerst worden door de DO's en vervoerders (en/of hun leveranciers). Ook de NS is door het ministerie van V&W moeilijk aan te sturen voor wat betreft de invoering van de OV-chipkaart. De in het verleden gemaakte afspraken met de NS bieden hiervoor onvoldoende (juridische) mogelijkheden. In het onderstaande overzicht is per risico aangegeven welke partij(en) de meeste invloed kunnen uitoefenen op (de beheersing van) het risico.

Risico's	Beïnvloedbaar door
Besluitvorming	
<i>Besluitvorming landelijke tariefkader wordt niet tijdig afgerond</i>	NS (V&W) en DO's
<i>Onvolledig of te laat informeren betrokken partijen</i>	DO's
<i>Regionale consumentenorganisaties adviseren negatief op tarieven- en distributieplannen</i>	DO's
<i>Onvoldoende dekking derden-netwerk</i>	DO's
<i>Hoge kosten distributienetwerk kan zorgen voor vertraging in de besluitvorming</i>	DO's en vervoerders
<i>Vervoerders en DO's komen niet tijdig tot overeenkomst</i>	DO's en vervoerders
Distributie	
<i>Levertijden leveranciers distributieapparatuur mogelijk vertraagd</i>	Leveranciers
<i>Certificering distributieapparatuur mogelijk vertraagd</i>	TLS
<i>NAL niet gereed medio 2008</i>	TLS / DistriChip
<i>NS heeft zijn distributienetwerk niet tijdig op orde</i>	NS (V&W)
OV-chipkaartapparatuur	
<i>Integratie Infox en OV-chipkaartapparatuur Connexxion</i>	East-West
<i>Update naar SDOA versie 3.0</i>	ProData
<i>Vervoerders willen tegelijkertijd aansluiting op level 4 van TLS</i>	TLS
<i>Landelijke uitrol levert nieuwe, onvoorziene problemen op</i>	TLS / East-West
Communicatie	
<i>Ontwikkeling communicatiestrategie en communicatiemiddelen</i>	DO's
<i>Reizigers onvoldoende geïnformeerd</i>	DO's
Afschaffen NVB	
<i>Vertraging politieke besluitvorming door publieke opinie</i>	V&W
<i>Consumenten organisaties geven negatief advies m.b.t. afschaffen NVB</i>	V&W en DO's
<i>Overgang concessie naar andere vervoerder</i>	DO's en vervoerders

Tabel 3: Per risico de partij die het desbetreffende risico het meest kan beïnvloeden

Op basis van het bovenstaande overzicht zijn er aantal risico's waarbij het ministerie van V&W invloed kan uitoefenen op de beheersing ervan. Zo zou het ministerie van V&W:

1. (Beperkte) invloed uit kunnen oefenen op de NS om z.s.m. te komen met voorstellen om tegemoet te komen aan de zorgpunten van de consumentenorganisaties ten aanzien van tarieven e.d.;
2. (Beperkte) invloed uit kunnen oefenen op de NS om z.s.m. kaarten uitgegeven te hebben en haar distributienetwerk operationeel te hebben;
3. Verwachtingen bij politiek en publiek kunnen managen ter bevordering van het besluitvormingsproces over afschaffing van het NVB.

Voor wat het laatste punt betreft is het naar de mening van Horvat & Partners van belang om voor aanvang van de duale fase in een bepaald concessiegebied helder te communiceren:

- Dat door een verandering van de betalingssystematiek (betalen per kilometer in plaats van betalen per zone) een eerlijkere afrekening plaatsvindt en waardoor sommige reizigers meer en anderen minder zullen gaan betalen dan ze deden in het oude systeem;
- Hoe mensen het OV-chipkaartsysteem dienen te gebruiken (check-in check-out)

en waar zij hun kaarten en producten kunnen halen en hun saldo kunnen opwaarderen;

- Dat het systeem mogelijkwijs nog kinderziektes kent en dat wanneer mensen dit onverhoopt bemerken zij een klacht kunnen indienen, zodat het probleem zo spoedig mogelijk verholpen kan worden.

4 Conclusies

4.1 INTRODUCTIE

De hoofdvraag die met deze evaluatie beantwoord dient te worden is:

In hoeverre is het mogelijk om per 1 januari 2009 het huidige NVB landelijk af te schaffen?

Hierbij zijn de volgende deelvragen gesteld:

1. In hoeverre worden de besluitvormingsprocessen binnen de DO's en het ministerie van V&W beheerst om de mijlpaal van 1 januari 2009 te halen?
2. In hoeverre zijn de vervoerders in staat om de OV-chipkaartsystemen tijdig te installeren en in gebruik te nemen, inclusief het doorvoeren van veranderingen in de bedrijfsprocessen, om de mijlpaal van 1 januari 2009 te halen?
3. Indien de eindmijlpaal van 1 januari 2009 niet overal gehaald kan worden:
 - a. In welk gedeelte van Nederland is de implementatie tijdig gereed en zou per 1 januari 2009 het NVB wel uitgezet kunnen worden?
 - b. Wanneer kan het NVB in de overige gebieden uitgezet worden?
4. Wat zijn de meest risicovolle onderdelen in het OV-chipkaart implementatietraject met betrekking tot het halen van de eindmijlpaal van 1 januari 2009 en welke daarvan zijn beheersbaar door het ministerie van V&W?

4.2 CONCLUSIES

Op basis van de uitgevoerde evaluatie komt Horvat & Partners tot de volgende samenvattende hoofdconclusie:

Het landelijk afschaffen van het huidige NVB is niet mogelijk per 1-1-2009. Omdat de onzekerheden nog relatief groot zijn, is het moeilijk om te voorspellen wanneer het huidige NVB wel landelijk kan worden afgeschaft. Medio 2009 lijkt op dit moment haalbaar, maar gezien het risicoprofiel is niet uitgesloten dat dit (in een aantal regio's) nog later wordt.

Deze hoofdconclusie is gebaseerd op de volgende deelconclusies:

1. Op basis van de opgestelde deterministische planningen wordt in 16 concessiegebieden de mijlpaal van 1-1-2009 niet gehaald:
 - a. In een vijftal concessiegebieden (Noord-Holland Noord, Midden-Zeeland, SRE, Noordwest Utrecht en GGD) kan pas vanaf medio december 2008 worden gereisd met de OV-chipkaart.
 - b. In een elftal andere gebieden is men nog onvoldoende ver gevorderd om per 1-1-2009 het NVB af te kunnen schaffen.
2. Uit de planningen van de overige concessiegebieden (behalve Rotterdam) blijkt dat de ruimte om tegenvallers op te vangen hooguit vier maanden is. De verwachting is dat deze ruimte te krap is om waarschijnlijke tegenvallers op te vangen.

Overige conclusies zijn:

3. De belangrijkste risico's die kunnen leiden tot vertraging zijn:
 - a. Mogelijke vertraging in (regionale) besluitvormingsprocessen ten aanzien van distributie en tarieven (o.a. *tegenvallende kosten, onvoldoende dekking met aangeboden derden-netwerk*).
 - b. Mogelijke vertraging in het realiseren van een geschikt distributienetwerk (o.a. *levertijden leveranciers, certificering door TLS, internetapplicatie, oplevering distributienetwerk NS*).
 - c. Mogelijke tegenvallers tijdens landelijke uitrol OV-chipkaartsysteem (o.a. *noodzakelijke upgrade naar SDOA versie 3.0 voor Arriva en Veolia, mogelijke congestie bij TLS doordat meerdere concessiegebieden gepland hebben om in de eerste helft van 2008 aan te sluiten op level 4, onvoorziene technische tegenvallers bij landelijke uitrol*).
 - d. Mogelijke vertraging in het besluitvormingsproces over afschaffing NVB (o.a. *negatieve beeldvorming publieke opinie*).
4. De meeste risico's in het implementatietraject van de OV-chipkaart worden zo goed als mogelijk beheerst. Dat neemt niet weg dat tegenvallers kunnen optreden. De invoering van een elektronisch vervoersbewijs op deze schaal is simpelweg nog nooit vertoond. De complexiteit is dusdanig groot dat onvoorziene tegenvallers altijd kunnen optreden.
5. Ten aanzien van het ministerie van Verkeer & Waterstaat:
 - a. Als gevolg van de decentralisering in de OV-sector staat het ministerie van V&W vrij ver af van de implementatie van de OV-chipkaart door de verschillende DO's en hun concessiehouders.
 - b. Alleen op de invoering van OV-chipkaart door de NS heeft ministerie van V&W direct invloed via de afspraken in de concessie met de NS. De afspraken met de NS over de invoering van de OV-chipkaart zijn echter onvoldoende hard. Er is alleen sprake van een inspanningsverplichting. Hierdoor is de NS lastig te sturen.
 - c. Het ministerie van V&W heeft in het afgelopen half jaar meer regie gevoerd ter afhandeling van zorgpunten die bij de consumentenorganisaties leven. Door de consumentenorganisaties wordt dit goed gewaardeerd.
6. Ten aanzien van de DO's:
 - a. Op ambtelijk niveau onderkennen de Decentrale Overheden (DO) de belangrijke issues en is men over het algemeen druk bezig met het opstellen c.q. afronden van de tarieven- en distributieplannen in overleg met de vervoerders en de regionale consumentenorganisaties. Over het algemeen verlopen deze gesprekken goed.
 - b. In de meeste regio's is bestuurlijke besluitvorming gepland voor het eind van dit jaar. Slechts een paar DO's (Zeeland, Haaglanden) hebben dit gepland in het eerste kwartaal van 2008. Bestuurlijke besluitvorming over tarieven en distributie heeft nog nergens plaatsgevonden.
 - c. Tijdens de evaluatie is gebleken dat op één enkele DO na geen enkele DO

een gedetailleerde, integrale planning heeft van de benodigde activiteiten voor invoering van de OV-chipkaart.

7. Ten aanzien van de vervoerders en leveranciers:
 - a. Arriva en Veolia hebben inmiddels een serviceovereenkomst met TLS en zullen in de loop van dit jaar worden aangesloten op level 4. Beide vervoerders hebben ProData als leverancier. Grootste technische uitdaging is het upgraden van de software naar versie 3.0.
 - b. Connexxion is druk bezig met het ombouwen van voertuigen. Grootste uitdaging voor leverancier East-West is het integreren van de OV-chipkaart software met het voertuigmanagementsysteem van Connexxion.
 - c. De RET is zo goed als klaar met de invoering van het systeem. Grootste uitdaging is het 'genezen van kinderziektes' in het systeem.
 - d. HTM is eveneens druk bezig met het ombouwen van voertuigen. Grootste uitdaging is het systeem veilig in te bouwen in de voertuigen van RandstadRail.
 - e. De voortgang van de NS is onbekend. In verband met een interne evaluatie waren zij niet in staat de benodigde informatie op te leveren.
8. De consumenten hebben verschillende zorgpunten, waarvan de belangrijkste zijn:
 - a. De tariefstructuur van de NS (tarief reizen op saldo vs. het huidige retourtarief).
 - b. Het raakvlak tussen de NS en het stadsstreekvervoer (zowel op tariefgebied als bijvoorbeeld t.a.v. eenduidigheid voor consument bij cross-platform check-in check-out)

4.3 AANBEVELINGEN

Het ministerie van Verkeer & Waterstaat wordt het volgende aanbevolen:

1. Spreek de DO's aan op een tijdige bestelling van distributieapparatuur (eventueel vooruitlopend op definitieve decentrale besluitvorming) en zie hierop toe.
2. Stimuleer en coördineer een geclusterde en gefaseerde invoering van het OV-chipkaartsysteem, waarbij aandacht besteed wordt aan de grensoverschrijdende lijnen als aangrenzende gebieden uit fase lopen.
3. Blijf de landelijke planning monitoren (plan-do-check-act) en coördineer waar mogelijk. Voer in maart 2008 nogmaals een landelijke evaluatie uit.

De DO's wordt aanbevolen:

4. Ook de bestuurders te betrekken in het proces van de totstandkoming van tarieven- en distributieplannen, zodat zij niet aan het eind van het proces worden verrast met het feit dat sommige reizigers meer zullen gaan betalen.
5. Gedetailleerde plannings op te stellen van uit te voeren activiteiten zodat inzicht verkregen wordt in de verschillende afhankelijkheden in de planning en proactief gestuurd kan worden op mogelijke vertragingrisico's.

De vervoerders en leveranciers wordt aanbevolen:

6. Om TLS nog eens kritisch te laten kijken naar de haalbaarheid van de planning om in het eerste half jaar van 2008 zoveel concessiegebieden aan te sluiten op level 4.
7. Om TLS nog eens kritisch te laten kijken naar de certificeringcapaciteit in vergelijking tot de certificeringsbehoefte die mede als gevolg van de te leveren distributieapparatuur sterk toeneemt in het komende half jaar.

De NS wordt aanbevolen:

8. Om nog eens kritisch naar de voorgenomen tariefstructuur te kijken voor het reizen op saldo (tarief reizen op saldo vs. het huidige retourtarief). NS is overigens gehouden aan bepalingen uit de vervoerconcessie met betrekking tot tariefaanpassingen voor beschermde kaartsoorten.
9. Oplossingen aan te dragen voor het raakvlak tussen de NS en het stad-streekvervoer (zowel op tariefgebied als bijvoorbeeld t.a.v. eenduidigheid voor consument bij cross-platform check-in check-out).

Bijlage A: Documentenlijst

Documentenlijst landelijke evaluatie OV-chipkaart					
Partij	nr	nr.	Beschrijving	Datum	Auteur
Min V&W	1	1	Voortgangsrapportage implementatie OV-chipkaart	6-07-07	V&W
		2	Programma Nationaal Mobiliteitsberaad 2007 (NMB)		V&W
		3	Email V&W betreffende Stukken voor extra NMB d.d. 29-3-07	19-3-2007	V&W
		4	Koers OV-chipkaart - Een analyse van spelers, problemen en mogelijkheden	1-06-07	V&W/DGP
		5	Format implementatieplan opgesteld door V&W		V&W
		6	Notitie V&W aan DO's betreffende organisatie, inhoud en procesrondom aanlevering decentrale implementatieplannen OV-chipkaart	5-9-2006	V&W
		7	Plan van aanpak implementatieplannen OV-chipkaart	4-9-2006	V&W
		8	Concept brief V&W aan Tweede Kamer inzake OV-chipkaart (zomer 2007)		V&W
		9	Memo V&W betreffende migratieplannen (SvZ, risico's en aandachtspunten, beheersing)	6-11-2006	V&W
		10	Overzicht invoering OV-chipkaart en uitzetten NVB per concessie		
		11	Kaart concessiegebieden		
		12	concept kaart OV-chipkaart; uitzetten NVB per concessie d.d. 20-11-2006	20-11-2006	V&W
		13	concept kaart OV-chipkaart; geïntroduceerd per concessie d.d. 20-11-2006	20-11-2006	V&W
		14	Concept planning V&W OV-chipkaart (juli 2007)		V&W
		15	Concept verslag NMB d.d. 14-12-2006	14-12-2006	NMB
		16	Concept verslag NMB d.d. 31-1-2007	31-1-2007	NMB
		17	Concept verslag NMB d.d. 29-3-2007	29-3-2007	NMB
		18	Concept verslag NMB d.d. 10-5-2007	10-5-2007	NMB
		19	Routekaart OV-chipkaart 2006	3-3-2006	de Boer en Larsaen
		20	Voortgangsrapportage implementatie OV-chipkaart	20-7-2007	V&W
Prov. NH	2	1	Email V&W aan provincie Noord-Holland betreffende de aanlevering van implementatieplan provincie Noord-Holland	7-12-2006	V&W
		2	Email provincie Noord-Holland aan V&W betreffende het besluit over faseering van de tarieven	24-1-2007	Provincie Noord Holland
		3	Brief V&W aan NH betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-2007	7-2-2007	V&W
		4	Implementatieplan Migratie Noord-Holland	18-6-2007	Provincie NH
Prov. ZH	3	1	Implementatieplan Migratie Zuid-Holland		provincie ZH
		2	Brief V&W aan ZH betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
Prov. Zeeland	4	1	Email provincie Zeeland aan V&W betreffende concept werkplan migratie ov-chipkaart	20-10-2006	Provincie Zeeland
		2	Concept werkplan migratie ov-chipkaart	19-10-2006	Provincie Zeeland
		3	Brief gedeputeerde staten aan V&W betreffende migratieplan OV-chipkaart in Zeeland	15-6-2006	Gedeputeerde Staten
		4	Brief V&W aan provincie Zeeland betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		5	Ontwerpbrief GS; Aanpassen implementatiedatum OV-chipkaart in Zeeland	9-2-2007	Gedeputeerde Staten
		6	Email provincie Zeeland aan V&W betreffende aanpassing migratieplan	7-8-2007	Provincie Zeeland
		7	Brief gedeputeerde staten aan V&W betreffende migratieplan OV-chipkaart in Zeeland	9-2-2007	V&W
		8	Notitie V&W inzake voorwaarden ter afschaffing NVB		V&W
		9	Planning provincie Zeeland OV-chipkaart implementatie	21-8-2007	Provincie Zeeland
		10	Antwoorden vragenlijst H&P inzake OV-chipkaartimplementatie in Zeeland	21-8-2007	Provincie Zeeland
		11	Brief aan Ministerie van V&W betreffende Migratieplan OV-chipkaart in Zeeland	15-6-2007	Provincie Zeeland
		12	Format implementatieplan migratie; concessieverlener Zeeland		Provincie Zeeland
		13	Brief GD aan Ministerie van V&W betreffende implementatie ov-chipkaart in Zeeland	12-6-2007	Provincie Zeeland
		14	Email Jan Smit (Veolia) betreffende voorstel planning OV chipkaart Veolia Zeeland	10-8-2007	Veolia
		15	Planningsschema chipkaart Zeeland Connexion	31-7-2007	Cxx
		16	Conceptagenda 3 de OV-chipkaartdag in Zeeland		Provincie Zeeland
		17	Managementsamenvatting PWC rapport 'Organisatie, risico en kosten/baten van de OV-chipkaart'	22-2-2006	PricewaterhouseCoopers
Prov. NB	5	1	OV-chipkaart Noord-Brabant; Besluiten-mijlpalen-risico's	jun-07	Provincie Noord-Brabant
		2	Presentatie distributieplan OV-chipkaart Noord-Brabant in het ROB overleg	27-6-2007	Provincie Noord-Brabant
		3	Planning OV-chipkaart provincie Noord-Brabant versie 07- juli 2007	7-7-2007	Provincie Noord-Brabant
		4	Implementatieplan Migratie Noord Brabant 5 juli 2007	5-7-2007	Provincie Noord-Brabant
		5	Planning besluiten OV-chipkaart in de provincie Brabant	6-7-2007	Provincie Noord-Brabant
		6	Distributieplan OV-chipkaart NB lo. - Concept	1-jun	Provincie Noord-Brabant
		13	Brief V&W aan provincie Noord-Brabant in reactie op doc 5.10	22-6-2007	V&W
		8	Implementatieplan Migratie Noord Brabant 6 juli 2007	6-7-2006	Provincie Noord-Brabant
		9	Email intern V&W betreffende aanleveren implementatieplan Noord-Brabant	24-5-2007	V&W
		10	Brief Provincie Noord-Brabant aan V&W betreffende verlate aanlevering migratieplan OV-chipkaart Noord-Brabant	31-5-2007	V&W
		11	Email Provincie Noord-Brabant aan V&W betreffende verlate aanlevering migratieplan Noord-Brabant	7-12-2006	V&W
		12	Brief V&W aan provincie Noord-Brabant betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-12-2007	V&W
Prov. Limburg	6	1	Implementatieplan Migratie provincie Limburg		Provincie Limburg
		2	Emailwisseling aanlevering implementatieplannen OV-chipkaart	6-12-2006	V&W
		3	Brief gedeputeerde staten Limburg aan V&W betreffende migratieplan OV-chipkaart in Limburg incl. implementatieplan	12-12-2006	V&W
		4	Brief V&W aan provincie Limburg betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
Prov. Gelderland	7	1	Email betreffende migratieschema Gelderland	16-11-2006	Provincie Gelderland
		2	Implementatieplan Migratie Gelderland		Provincie Gelderland
		3	Brief aan provincie Gelderland betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		4	Emails betreffende Migratieschema Gelderland incl. implementatieplan migratie	4-6-2007	V&W
		5	Brief VICDO-Oost aan Voorzitter Tweede Kamer (concept)	20-7-2007	VICDO-Oost
		6	Besprekingsverslag Veolia/BBA	19-4-2007	Veolia

		7	Verantwoording begroting OVX norm BBA	17-4-2007	Veolia
		8	Voortgangsrapportage Veolia/BBA	1-4-2007	Veolia
		9	Voortgangsgesprek Arriva	23-4-2007	Arriva
		10	Voortgangsrapportage Arriva	1-4-2007	Arriva
		11	Voortgangsgesprek Syntus	20-4-2007	Syntus
		12	Voortgangsrapportage Syntus	1-4-2007	Syntus
		13	Distributie OV-chipkaart openbaar vervoer	-	-
		14	Concept verslag voortgangsgesprek OV-chipkaart met Veolia/BBA op 19 april 2007	23-4-2007	Veolia/BBA
		15	Voortgangsrapportage Veolia/BBA OV-chipkaart	1-4-2007	Veolia/BBA
Prov. Overijssel	8	1	Email betreffende implementatieplannen OV-chipkaart	11-12-2006	V&W
		2	Brief aan provincie Overijssel betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		3	Antwoord vragenlijst DC's inzake OV-chipkaartimplementatie	-	Provincie Overijssel
Prov. Utrecht	9	1	Email betreffende implementatieplan met bijlage	16-11-2006	V&W
		2	Implementatieplan Migratie Provincie Utrecht	7-11-2006	Provincie Utrecht
		3	Brief aan provincie Utrecht betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		4	Email betreffende bestuursvereenkomst chipkaart	22-2-2007	V&W
		5	Implementatieplan migratie provincie Utrecht (in afwachting implementatieplan Connexxion)	-	Provincie Utrecht
		6	Email betreffende implementatieplan ov-chipkaart	1-6-2007	V&W
		7	Email betreffende implementatieplan ov-chipkaart	4-6-2007	V&W
Prov. Drenthe & Groningen	10	1	Email betreffende OV-chip - voortgang, 30-10-06 incl notitie	31-10-2007	V&W
		2	Brief aan provincie Groningen betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		3	Brief aan provincie Drenthe betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		4	Conceptbrief voor de staatssecretaris	21-5-2007	V&W
		5	Email betreffende brief staatssecr OV-chip 15-5-07 (02)	21-5-2007	V&W
		6	Brief aan staatssecretaris V&W betreffende implementatieplan OV-chipkaart	29-5-2007	OV-bureau Groningen Drenthe
Prov. Flevoland	11	1	Email betreffende implementatieplannen-NVB	17-11-2006	Provincie Flevoland
		2	Implementatieplan migratie provincie Flevoland	-	Provincie Flevoland
		3	Email betreffende implementatieplannen OV-chipkaart	7-12-2006	V&W
		4	Brief aan provincie Flevoland betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		5	Brief aan staatssecretaris V&W betreffende migratieplanning OV-chipkaart	6-6-2007	Provincie Flevoland
Prov. Friesland	12	1	Plan van Aanpak invoering OV-chipkaart Arriva Trein	11-10-2006	Arriva
		2	Plan van aanpak pilot OV-chipkaart Fryslan	7-4-2006	Arriva
		3	Email betreffende ingevuld format migratie OV-chipkaart.doc	17-11-2006	Provincie Fryslan
		4	Implementatieplan Migratie Gedeputeerde Staten van Fryslan	-	Gedeputeerde Staten Fryslan
		5	Implementatieplan Migratie Gedeputeerde Staten van Fryslan	-	Gedeputeerde Staten Fryslan
		6	Email Implementatieplannen OV-chipkaart	6-12-2006	V&W
		7	Emails Implementatieplannen OV-chipkaart	7-12-2006	V&W
		8	Brief aan V&W betreffende Implementatieplan OV-chipkaart	19-12-2006	Provincie Fryslan
		9	Brief aan provincie Fryslan betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	-	Provincie Fryslan
		10	Brief provincie Fryslan aan Min V&W inzake aanpassing implementatieplan	10-7-2007	Provincie Fryslan
		11	Advies Rocov over implementatieplan provincie Fryslan	4-2-2007	Rocov
		12	Brief GD aan Arriva betreffende aanpassing subsidiebeschikking en toekenning 2e en 3e voorschot uit BDU voor pilot OV-chipkaart Zuidoostr Fryslan en Leeuwarden	27-4-2007	Gedeputeerde Staten Fryslan
		13	Rapportering aan Provincie Fryslan, nr 11	11-6-2007	Arriva
		14	Portefeuilleoverleg Provinciale Waterstaat betreft tarievenbeleid OV na invoering OV chipkaart	20-8-2007	Provincie Fryslan
		15	Concept verslag van het overleg over de tarieven in het openbaar vervoer op de vaste wal van Fryslan na invoering van de OV Chipkaart	4-7-2007	Provincie Fryslan
		16	Tariefbepaling provincie Fryslan Connexxion	1-7-2007	Connexxion
		17	Email betreffende openstaande problemen OV-chipkaart	15-8-2007	Provincie Fryslan
		18	Brief van collegie van GD aan Ministerie van V&W betreffende aanpassing implementatieplan OV-chipkaart	10-7-2007	Gedeputeerde Staten Fryslan
		19	Plan van aanpak implementatie OV-chipkaart bij arriva Nederland	10-8-2007	Arriva
ROA (Amsterdam)	13	1	Email betreffende aanleveren implementatieplannen-NVB	6-11-2006	V&W
		2	Implementatieplan Migratie Stadsregio Amsterdam (datum onbekend)	-	Stadsregio Amsterdam
		3	Emails betreffende aanlevering Implementatieplannen OV-chipkaart	6-12-2006	V&W
		4	Brief V&W aan ROA betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		5	Email intern V&W betreffende bezoek aan de stadsregio Amsterdam (planning)	10-4-2007	V&W
		6	Implementatieplan Migratie Stadsregio Amsterdam	-	Stadsregio Amsterdam
		7	Email ROA aan V&W betreffende concept-implementatieplan, incl. planning OV Chipkaart juli 2006 en mei 2007	29-5-2007	Stadsregio Amsterdam
		8	Notitie voor vergadering DB Stadsregio inzake Vaststelling migratiebijdragen OV-chipkaart	14-6-2007	Stadsregio Amsterdam
		9	Planning stadsregio mei 2007	1-5-2007	Stadsregio Amsterdam
		10	Standpunt t.b.v. DB-vergadering 23/11/2006 in zake reguleringskader tarieven	23-11-2006	Stadsregio Amsterdam
		11	Memo ROA inzake Distributienetwerk OV-chipkaart	20-7-2007	Stadsregio Amsterdam
SSR (Rotterdam)	14	1	Email betreffende implementatieplannen OV-chipkaart incl. implementatieplan migratie Stadsregio R'dam	14-12-2006	Stadsregio Rotterdam
		2	Brief aan V&W betreffende Implementatieplan OV-chipkaart	16-1-2007	Stadsregio Rotterdam
		3	Brief aan Stadsregio Rotterdam betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		4	Brief aan Stadsregio Rotterdam betreffende OV chipkaart, reductie kaartbijdrage	20-6-2007	V&W
		5	Implementatieplan Migratie Stadsregio Rotterdam	-	Stadsregio Rotterdam
		6	Voorwaarden V&W voor uitschakelen NVB metro per 1 oktober 2007	-	-
		7	Email DOC-vergadering van 13 juli 2007	15-7-2007	Pedro Peters

Haaglanden	15	1	Implementatieplan Migratie Stadsgebied Haaglanden		Stadsgebied Haaglanden
		2	Email Betreffende implementatieplannen OV-chipkaart	7-12-2006	Stadsgebied Haaglanden
		3	Brief aan Stadsgebied Haaglanden betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		4	Brief aan V&W betreffende Implementatieplan OV-chipkaart	4-6-2007	Stadsgebied Haaglanden
BRU	16	1	Brief aan Bestuur Regio Utrecht betreffende OV-chipkaart	9-8-2006	V&W
		2	Email betreffende implementatieplan BRU, concept, inclusief implementatieplan	31-10-2006	V&W
		3	Brief aan V&W betreffende Implementatieplan OV-chipkaart	29-11-2006	Bestuur Regio Utrecht
		4	Brief aan Bestuur Regio Utrecht betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
SRE (Eindhoven)	17	1	Email betreffende ingevuld format migratie Hermes SRE concessies, inclusief format	23-10-2006	Hermes
		2	Brief V&W aan Stadsregio Eindhoven (SRE) betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		3	Implementatieplan migratie SRE		SRE
		4	Brief SRE aan V&W betreffende Implementatieplan OV-chipkaart in het SRE gebied	9-2-2007	SRE
SRAN (Arnhem-Nijmegen)	18	1	Email Kan aan V&W betreffende aanlevering implementatieplannen OV-chipkaart	11-12-2006	V&W
		2	Brief V&W aan Stadsregio Arnhem-Nijmegen betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
		3	Brief College van Bestuur Stadsregio Arnhem-Nijmegen aan V&W betreffende implementatieplan stadsregio invoering OV-chipkaart, inclusief implementatieplan	15-6-2007	SRAN
		4	Voorgang OV-chipkaart per 1 augustus (2007) in een oogopslag (inclusief planning)	1-7-2007	SRAN
		5	Memo van KAN aan leden ROCOV overleg d.d.21 juni 2007 betreffende regionaal tarievenkader en distributievisie	6-6-2007	SRAN
		6	Email KAN aan H&P betreffende gevraagde informatie	18-7-2007	KAN
Regio Twente	19	1	Email betreffende implementatieplannen OV-chipkaart	7-12-2006	V&W
		2	Implementatieplan migratie Regio Twente		Regio Twente
		3	Email betreffende Migratieschema Twente	20-12-2006	Regio Twente
		4	Brief aan Stadsregio Regio Twente betreffende uitkomsten NMB dd 31-01-07	7-2-2007	V&W
Mobis	20	1	OV-Chipkaart Zorgpuntenlijst Consumentenorganisaties v0.4	5-7-2007	
		2	Toegankelijkheid OV-Chipkaart, Checklist Viziris		Viziris
		3	Voorbereiding Def. Besluitvorming tariefbeleid 2007 '08 en '09 door 19 DO's v3.0	24-8-2007	Vicco
		4	Overlegstructuur OV-Chipkaart consumenten	1-5-2007	Mobis
		5	Overlegstructuur OV-Chipkaart	1-5-2007	Mobis
		6	Advies werkgroep migratie OV-Chipkaart vDefinitief	29-5-2006	Mobis
		7	Notitie ophetten NVB	20-9-2006	
		8	Migratietraject OV-Chipkaart stand per 1-7-07	1-7-2007	Mobis
		9	Voorbereiding Def. Besluitvorming tariefbeleid 2007 '08 en '09 door 19 DO's v6 (incl. opm. Rover)	9-8-2007	-
		10	OV-Chipkaart Zorgpuntenlijst Consumentenorganisaties v7 (incl. opm. Rover)	13-8-2007	-
		11	Overzicht openbaar vervoerconcessies in Nederland (uitgave 2006)	20-8-2007	Mobis
Veolia	21	1	Planning Veolia		Veolia
Syntus	22	1	Planning syntus	26-7-2007	Syntus
RET	23	1	Brief MDV/U.04.00272 van V&W aan DB Stadsregio Rotterdam inzake afsluiting Metro	15-1-2004	V&W
NS	24	1	Brief V&W aan de NS betreffende de OV-chipkaart	17-8-2007	V&W
		2	Antwoord NS aan V&W op 24.1	29-8-2007	NS
Viapay	25	1	Brochure Viapay		Viapay
HTM	26	1	Overall planning OV-chipkaart (technisch gedeelte) d.d. 13-7-2007	23-7-2007	HTM
		2	Email HTM aan H&P inzake toelichting op planning	23-7-2007	HTM
		3	Email HTM aan H&P inzake vragen nieuwe NAL	8-12-2006	HTM
		4	Email HTM aan H&P inzake afhaalapparatuur	9-8-2007	HTM
Arriva	27	1	Plan van aanpak implementatie OV-chipkaart bij arriva Nederland - concept	10-8-2007	Arriva
		2	Planning Arriva (aug 2007)	1-8-2007	Arriva
GVB	28	1	Globale planning GVB		GVB
CXX	29	1	Concessions to be planned in 2007		Cxx
		2	Tariefbepaling provincie Utrecht		Cxx
Districhip	30	1	Concept aanbiedingsbrief Prijs- en Intekenlijsten Districhip	24-8-2007	Districhip
		2	Toelichting	24-8-2007	Districhip
		3	Intekenlijst toelichting	24-8-2007	Districhip
		4	Intekenlijst Districhip	24-8-2007	Districhip
		5	Intekenlijst Districhip Amsterdam GVB	24-8-2007	Districhip
		6	Intekenlijst Districhip Stadsregio Amsterdam	24-8-2007	Districhip
		7	Brochure Districhip	24-8-2007	Districhip

Bijlage B: Overzicht interviews en interviewverslagen

Hieronder is een overzicht gegeven van de geïnterviewde medewerkers van DO's, vervoerders, leveranciers, TLS en DistriChip, inclusief de bijbehorende verslagnummers.

Partijen	Contactpersoon	Verslagnummer
Provincie Utrecht	Mevr. Vrieling	V-001
Bestuur Regio Utrecht	dhr. Edelman	V-002
Mobis	dhr. Vermaas	V-003
Provincie Noord-Brabant	dhr. van Uum	V-004
ROA	dhr. Aulman	V-005
Provincie Gelderland	Mevr. Gerritsen en dhr. Pelsma	V-006
Connexxion	dhr. van Wijngaarden	V-007
TLS	dhr. Kok	V-008
Stadsregio Rotterdam	dhr. Peterse	V-009
HTM	dhr. Ter Meer en dhr. De Kwant	V-010
Connexxion	dhr. Suurmond	V-011
Stadsregio Arnhem-Nijmegen (SRAN)	dhr. Scholten en dhr. Van der Burgt	V-012
Stadsregio Eindhoven	dhr. Wijvekate	V-013
VICDO	dhr. Renzema	V-014
Hermes	dhr. Van den Broek	V-015
ProData	dhr. Meirlaen	V-016
LCO	dhr. Bouma	V-017
Provincie Noord-Holland	dhr. Westervaarder	V-018
Arriva	dhr. Overbeek en dhr. Roes	V-019
Provincie Zuid-Holland	dhr. Rosbergen en dhr. Van Herpen	V-020
Provincie Flevoland	dhr. de Kuyper	V-021
DistriChip	dhr. de Vroome	V-022
ViaPay	dhr. Jansma	V-023
Provincie Overijssel	dhr. Dijkstra	V-024
East_West	dhr. Cavanagh	V-025
Provincie Zeeland	dhr. Erkelens	V-026
Ministerie V&W	dhr. Mink	V-027
Provincie Friesland	dhr. Offermans	V-028
Veolia	dhr. Schoenmaker	V-029
Stadsgewest Haaglanden	dhr. Hilhorst	V-030
Regio Twente	dhr. Windmulder	V-031
OV-Buro (prov. Groningen en Drenthe)	dhr. Veringa	V-032
Syntus	dhr. Van Battum	V-033
RET	dhr. Taal	V-034
GVB	dhr. van Weele, mevr. Weijn en dhr. Blankemeijer	V-035
Provincie Limburg	dhr. Lemmerling	V-036

Bijlage C: Planningen DO's

Horvat & Partners heeft een landelijke planning opgesteld voor de invoering van de de OV-chipkaart (en afschaffing van het NVB). Deze landelijke planning is gebaseerd op de volgende 18 onderliggende planningen die per Decentrale Overheid (DO) zijn opgesteld.

Bijlage	Concessieverleners
C 1	OV-buro Groningen /Drenthe
C 2	Provincie Friesland
C 3	Provincie Overijssel
C 4	Twente
C 5	Provincie Gelderland
C 6	Provincie Flevoland
C 7	Stadsregio Arnhem-Nijmegen
C 8	Stadsregio Rotterdam
C 9	Provincie Noord-Holland
C 10	Provincie Zuid-Holland
C 11	Stadsregio Amsterdam
C 12	Stadsregio Haaglanden
C 13	Provincie Zeeland
C 14	Bestuursregio Utrecht
C 15	Stadsregio Eindhoven
C 16	Provincie Noord-Brabant
C 17	Provincie Utrecht
C 18	Provincie Limburg

De planningen zijn opgebouwd volgens de aanpak zoals beschreven in paragraaf 2.2. Input voor deze planningen zijn:

1. de technische planningen van vervoerders en leveranciers [21.2, 22.2, 26.1, 27.2, 28.1, 29.1]
2. de geplande momenten van besluitvorming over tarieven en distributie door de DO's [V-1 t/m V-36]
3. de status (wijziging) van de concessieovereenkomsten beoordeeld. Op basis van de inzichten die hierbij zijn opgedaan heeft Horvat & Partners per DO een planning opgesteld.

Bijlage C.1: Provincie Groningen / Drenthe

C.1.1 Concessies

Het OV-bureau van de provincie Groningen en Drenthe heeft 4 concessies in beheer. In tabel C.1.1 is hiervan een overzicht te vinden. Bijna alle concessies lopen nog relatief lange tijd door en deze veroorzaken dus geen risico voor de invoering van de OV-chipkaart. De GGD-concessie vervalt echter op half december 2008. Voor deze datum zal in deze concessie geen OV-chipkaart worden ingevoerd, tenzij Arriva de concessie opnieuw gegund krijgt en er voor die tijd aanvullende afspraken worden gemaakt.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
NOOD	Noordoost Overijssel Drenthe (met Overijssel)	Connexxion	04-09-2011
GGD	Groningen - Groningen stad - Drenthe (GGD) (gedeelde concessie met Drenthe)	Arriva	15-12-2008
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen - Lelystad) (gedeelde concessie met Flevoland en Friesland)	Connexxion	30-06-2011
ZD	Zuid-Oost en Zuid-west Drenthe (met Groningen)	Connexxion	12-12-2010

Tabel C.1.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.1.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor het OV-bureau is te vinden in figuur C.1.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Het OV-bureau verwacht de tarieven in 02-2008 definitief vast te leggen, mits het landelijk tarief kader (gepland voor 12-2007) is vastgesteld. Het distributieplan verwacht het OV-bureau niet op de geplande 10-2007 klaar te hebben omdat het consumentenplatform en het DB nog betrokken dienen te worden. Hierdoor is niet duidelijk of de distributieapparatuur tijdig besteld kan worden en dus geleverd zal worden.

In de DO-planning is ervan uitgegaan dat er in oktober 2007 een bestelling wordt geplaatst bij DistriChip, en dat er nog mogelijkheden zijn voor nabestelling.

Distributie

Ondanks dat er nog geen definitief distributieplan is, zal er een voorlopige bestelling door het OV-bureau worden geplaatst bij DistriChip om de gestelde deadline te halen. Hierdoor zal de distributie vorm krijgen. De light-AVM's zullen medio 2008 worden geleverd.

Invoering OV-chipkaart

Concessie van Arriva: Het gereed komen van de uitrol hangt voor een groot deel samen met de certificering van alle apparatuur (en dus de aansluiting van het systeem op Level 4). De

certificering van de apparatuur (versie 2.2.4) van ProData (voor onder andere Arriva) is gepland in 11-2007. De permission-to-connect met TLS zal dan in 04-2008 zijn afgerond. De ombouw van de bussen voor de vervoerder van de GGD-concessie kan pas starten wanneer de concessie gegund wordt. Deze gunning zal in 03-2008 bekend worden gemaakt. Het OV-bureau heeft afspraken gemaakt met Arriva over een eerdere oplevering van de apparatuur voor de OV-chipkaart als Arriva opnieuw de concessie gegund krijgt. Echter in de DO-planning is ervan uitgegaan dat het onduidelijk is of Arriva de nieuwe concessie gegund zal krijgen. Daarom is aangenomen dat medio december 2008 dit concessiegebied uitgerold zal zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat wanneer Arriva echter pas in 03-2008 begint met het implementatietraject, het de vraag is of een eerdere oplevering mogelijk is.

Concessie van Connexxion: De ombouw van de bussen bij de concessies die Connexxion gegund heeft gekregen staat achtereenvolgend gepland volgens het ombouwplan van Connexxion voor Q1-2007 (HOV315), Q4-2007 (NOOD) en 2008 (ZD), waarbij Horvat & Partners er vanuit gaat dat dit voor HOV 315 en NOOD in Q1-2008 zal geschieden en voor concessie ZD in Q2 2008. Bij Connexxion is de OV-chipkaartapparatuur nog niet aangesloten op de boordcomputer, hoewel dit wel noodzakelijk is. Ook moet de software naar versie 3 worden geupdate zodat het systeem op Level 4 kan worden aangesloten. Versie 3 is eind 2007 klaar aldus East-West. Pas als deze koppeling en de versie update is gerealiseerd kan het systeem operationeel zijn.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer de distributieapparatuur is geleverd, de tarieven zijn vastgelegd en het desbetreffende concessiegebied is aangesloten op Level 4. Er wordt aangenomen dat de communicatie 2 weken voor de startdatum van nieuwe concessie, dus ook bij de GGD-concessie zal beginnen. De communicatie zal in de NOOD-concessie en de HOV315-concessie beginnen per 06-2009 (door levering DistriChip) en in de ZD-concessie per 07-2008 (door volledige uitrol).

Duale fase

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. De aanvang van de duale fase willen de samenwerkende DO's in hun gebieden bij voorkeur tegelijk vallen om onduidelijkheid voor de reiziger te voorkomen. De NOOD-concessie wordt gelijk getrokken met het deel in Overijssel (start 26-06-2008) en de HOV315-concessie met Flevoland (start 16-06-2008). Wanneer Arriva GGD behoudt wil het OV-bureau de planning van invoering van de OV-chipkaart naar voren schuiven waardoor de duale fase ook eerder zal beginnen (start 15-12-2008). De ZD-concessie kan op 14-07-2009 starten. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de NOOD en HOV315 concessie per 04-2008, voor de GGD-

concessie op 15-12-2008, en voor ZD per 07-2008.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.1.2. Te zien valt dat in de GGD-concessie het NVB niet voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
NOOD	Noordoost Overijssel Drente (met Overijssel)	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
GGD	Groningen - Groningen stad - Drenthe (GGD) (gedeelde concessie met Drenthe)	?	06-2009	+5 mnd
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen - Lelystad) (gedeelde concessie met Flevoland en Friesland)	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
ZD	Zuid-Oost en Zuid-west Drenthe (met Groningen)	Connexxion	01-2009	0 mnd

Tabel C.1.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies NOOD en HOV 315 is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessies GGD en ZD is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

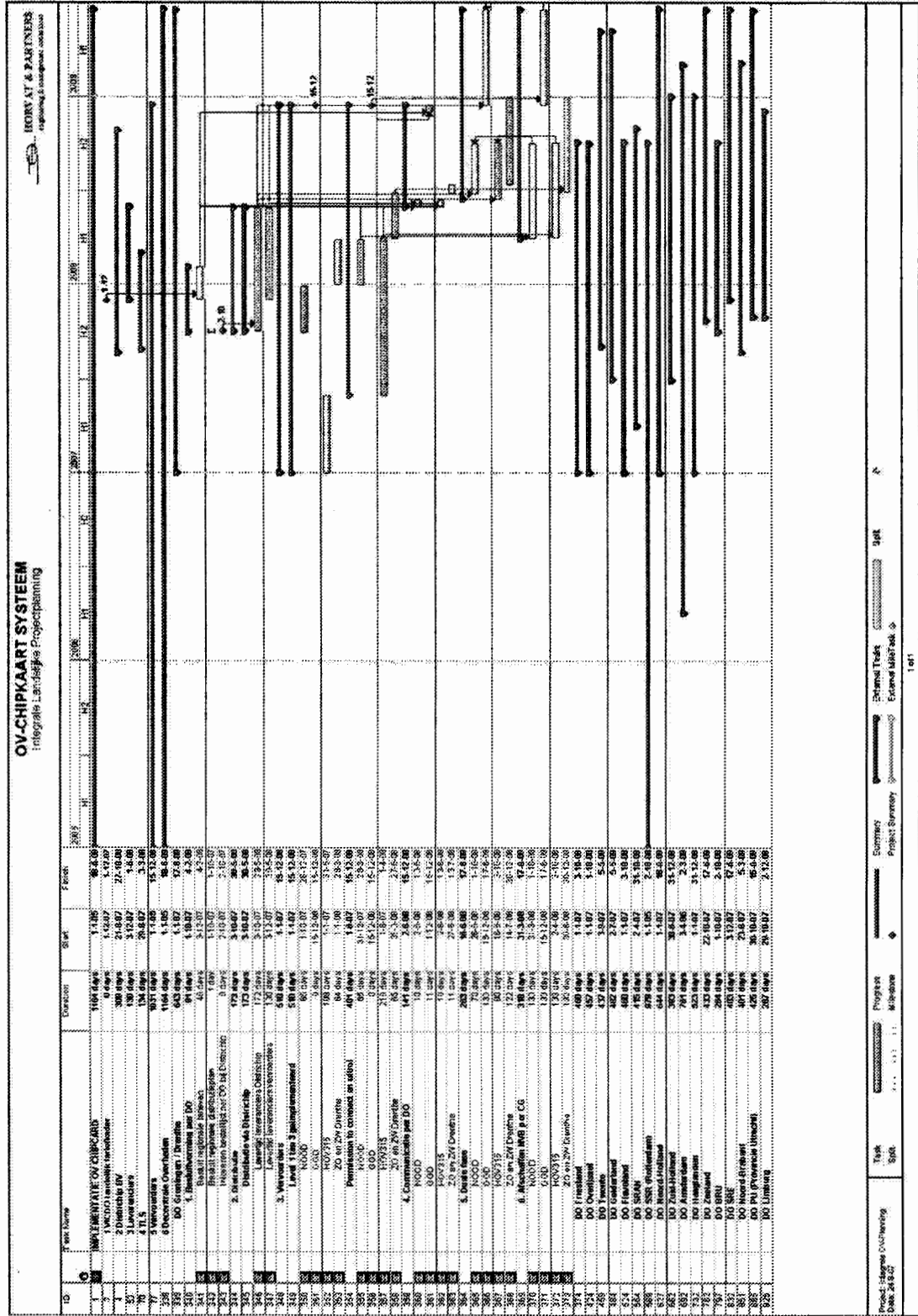
C.1.3 Conclusie

Niet alle concessies van de provincie Groningen-Drenthe zullen de ingangsdatum van 01-01-2009 halen. In concessie 2 (GGD) kan door de ongunstige startdatum van de concessie het NVB per 06-2009 worden uitgeschakeld.

C.1.4 Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- volgens Arriva is de besluitvorming over tarieven kritiek
- niet tijdige invoering OV-chipkaart door gunning GGD concessie
- tijdige beschikbaarheid distributieplan
- certificering ProData



Figuur: C.1.3: DO-planning van het OV-bureau
Bijlagen: pagina 9 van 75
07031-R-037

Bijlage C.2: Provincie Friesland

C.2.1 Concessies

De provincie Fryslân heeft 11 concessies in beheer. In tabel C.2.1 is hiervan een overzicht te vinden. Een vijftal concessies loopt nog relatief lange tijd door en deze veroorzaken dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart (TGL, TLSH, HOV315, NZF). Een aantal busconcessies (TAS, VLIE, ZOF en SL) heeft echter een kritische vervaldatum.

De provincie Fryslân heeft als uitgangspunt de invoering en exploitatie van de OV-chipkaart zoveel mogelijk bij de concessiehouders te leggen en delegeert deze naar de vervoerders in de verschillende bestekken.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
TGL	Treindienst Groningen - Leeuwarden	Arriva	15-12-2020
TLSH	Treindienst Leeuwarden - Stavoren, - Harlingen	Arriva	15-12-2020
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen - Lelystad) (gedeelde concessie met Flevoland en Groningen)	Connexxion	30-06-2011
TAS	Terschelling	Arriva	01-03-2008
TAS	Ameland	Arriva	01-03-2008
TAS	Schiermonnikoog	Arriva	01-03-2008
VLIE	Vlieland	TCR	01-03-2008
NZF	Noord-Friesland	Connexxion	01-01-2013
NZF	Zuidwest-Friesland	Connexxion	01-01-2013
ZOF	Zuidoost-Friesland	Arriva	13-12-2008
SL	Stadsvervoer Leeuwarden	Arriva>Cxx	31-12-2007

Tabel C.2.1: Concessiegebieden met vervoerders

De 4 concessies van de Waddeneilanden worden momenteel aanbesteed. De nieuwe concessies starten op 1-3-2008. De offertes hiervoor zullen rond 11-2007 binnenkomen. Toch heeft de provincie Friesland voor de vier Waddeneilandenconcessies het voornemen de OV-chipkaart niet in te voeren vanwege de hoge investeringen, en zal dit voorstel voorleggen aan V&W. In afwachting op de reactie van V&W zijn deze vier concessiegebieden buiten de DO-planning gehouden.

C.2.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Fryslân is te vinden in figuur C.2.3, aan het einde van deze bijlage C.2. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De provincie Friesland volgt het landelijke tariefsysteem dat is goedgekeurd door het college

van Gedeputeerde Staten van Fryslân. Over de afgelegde afstanden en de daardoor te factureren factuurprijs, heerst echter nog wel (landelijke) onzekerheid. Voor de HOV315 zijn de provincie Fryslân, Flevoland en het OV-bureau Groningen-Drenthe er vanuit gegaan dat het landelijk HOV-tarief gaat gelden voor de OV-chipkaart. Hiervoor zijn echter nog geen concrete afspraken met Connexxion gemaakt.

Aangezien er nog geen definitief landelijk tarief kader is vastgesteld (stad-streeksupplementen nog punt van discussie) en de NS pas in oktober 2007 met tariefvoorstellen en een implementatieplanning zal komen, zal waarschijnlijk in 12-2007 een definitief besluit vallen.

De provincie Fryslân heeft in haar concessie benoemd dat de vervoerders moeten zorgen voor een functionerend systeem voor de OV-chipkaart, waaronder het distributienetwerk.

Connexxion zal een distributieplan opstellen en uitvoeren. Dit zal in 09-2007 aan het ROCOV worden voorgelegd, waarna de provincie misschien een nabestelling zal doen.

Hierdoor is er in de DO-planning vanuit gegaan dat per 10-2007 een bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst door de vervoerders.

Distributie

De provincie Fryslân heeft DistriChip op de hoogte gebracht dat zij formeel geen partij is. Alle bevoegdheid is overgedragen aan de vervoerders.

Ondanks dat er nog geen definitief distributieplan is, zal er een bestelling door Arriva en Connexxion worden geplaatst bij DistriChip om de gestelde deadline van 1-10-2007 te halen. Eventueel zal er een nabestelling door de provincie, via de vervoerders, worden gedaan wanneer blijkt dat de (politiek) gewenste minimale verkrijgbaarheid, maatschappelijk onvoldoende is in het plan van Arriva en Connexxion. Deze bestelling zal najaar 2007 worden gedaan bij DistriChip met een levertijd van ongeveer 8 maanden.

Connexxion heeft reeds een bestelling voor light-AVM's geplaatst bij ViaPay, welke zullen worden geleverd van 12-2007 tot 06-2008, de uitrol volgorde is niet bekend [V-023].

Invoering OV-chipkaart

Twee noordelijke treindiensten TGL TLSH (Arriva): Alle infrastructuur op de stations is klaar, behalve het plaatsen van de validators op het station. Het is onduidelijk of de 'dubbele poortjes'-problematiek op het station te Leeuwarden is opgelost. Er zullen twee type (Arriva- en NS-type) validator naast elkaar worden geplaatst. Het gereed komen van de uitrol hangt voor een groot deel samen met de certificering van alle apparatuur (en dus de aansluiting van het systeem op Level 4). De certificering van de apparatuur (versie 2.2.4) van ProData (voor Arriva) is gepland in 11-2007 [V-016]. Arriva verwacht dat de permission-to-connect met TLS in 11-2007 is afgerond [V-019], Prodata daarentegen in 04-2008 [V-016]. Volgens Arriva zal de uitrol op 31-01-2008 hier afgerond zijn [V-019], wat ook in de DO-planning is aangehouden.

Opgemerkt wordt dat het met de huidige versie niet mogelijk is om gebiedsgericht te differentiëren. Arriva is dan ook genooddaakt een upgrade te maken naar versie 3.0.

HOV 315 en Noord- en Zuidwest Friesland (Connexxion):

De HOV315 is op te delen in drie concessies, maar is in één keer aanbesteed. Alle bussen hebben al de OV-chipkaartapparatuur aan boord. Echter doordat momenteel het Infoxx-systeem en de OV-chipkaart software nog niet compatible zijn, is ervan uitgegaan dat begin

2008 dit probleem is opgelost (gelijk getrokken aan de ontwikkeling in de provincie Flevoland). Voor de concessies NZF zullen per 10-2007 nieuwe bussen worden geleverd, inclusief alle apparatuur. Ook hier speelt de software problematiek, die waarschijnlijk eind 2007 zal zijn opgelost.

ZOF (Arriva): Er is hier een pilot van 2 jaar. Alle bussen hebben inmiddels OV-chipkaart apparatuur die op level 2 niveau werkt. Deze concessie zal opnieuw worden aanbesteed onder de voorwaarde dat de OV-chipkaart functioneert op 13/12/2008. Gezien de Arriva pilot is in deze DO-planning ervan uitgegaan dat Arriva, gezien de voorsprong op andere vervoerders in dit gebied, de nieuwe concessie gegund krijgt. Daarom wordt de ombouwplanning van Arriva aangehouden.

Opgemerkt wordt dat ook hier het met de huidige versie niet mogelijk is om gebiedsgericht te differentiëren. Arriva is dan ook genoodzaakt een upgrade te maken naar versie 3.0.

Leeuwarden (Connexxion): Het stadsvervoer in Leeuwarden maakt deel uit van de OV-chipkaart pilot bij Arriva- Fryslân. Alle bussen zijn inmiddels voorzien van OV-chipkaart apparatuur.

Echter de nieuwe concessie is in juli 2007 gegund aan Connexxion. Afgesproken is dat Connexxion hier op 1-1-2008 start met de OV-chipkaart.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken.

Duale fase

De duale fase start nadat de communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase is beëindigd. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. Deze laatste voorwaarde is van toepassing op de twee noordelijke treindiensten, Noord-Friesland, Zuid-west Friesland.

Doordat de procedure tot afschaffen NVB pas kan worden gestart na de uitrol, duurt het tot 06-2009 totdat in de concessie Zuid-Oost Friesland het NVB kan worden afgeschaft (nieuwe concessie).

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.2.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 1-1-2009 afgeschaft kan worden.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
TGL	Treindienst Groningen - Leeuwarden	Arriva	09-2008	- 4 mnd
TLSH	Treindienst Leeuwarden - Stavoren, - Harlingen	Arriva	09-2008	- 4 mnd
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen -	Connexxion	10-2008	- 2 mnd

	Lelystad) (gedeelde concessie met Flevoland en Groningen)			
NZF	Noord en Zuidwest-Friesland	Connexxion	09-2008	- 4 mnd
ZOF	Zuidoost-Friesland	Arriva	09-2008	- 4 mnd
SL	Stadsvervoer Leeuwarden	Connexxion	09-2008	- 4 mnd

Tabel C.2.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies ZOF, NZF, HOV, TGL en TLSH is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessie SL is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder (gereed bij start concessie)
- de procedure tot afschaffen NVB.

C.2.3. Conclusie

In de provincie Fryslan kan voor 1-1-2009 in alle concessies het NVB worden afgeschaft, onder de voorwaarde dat Arriva de nieuwe concessiehouder wordt in de concessie Zuid-Oost Friesland. De Waddeneilanden zijn geheel buiten deze beschouwing gelaten.

C.2.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- certificering ProData: de certificering en aansluiting van Arriva op Level 4
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling provincie
- goedkeuring V&W voor niet invoeren OV-chipkaart op Waddeneilanden
- discussie te berekenen km-afstanden
- dubbele poortjes problematiek

Bijlage C.3: Provincie Overijssel

C.3.1 Concessies

De provincie Overijssel heeft 4 concessies in beheer. In tabel C.3.1 is hiervan een overzicht te vinden. Bijna alle concessies lopen nog relatief lange tijd door en deze veroorzaken dus geen risico voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
SAL	Salland	Connexxion	14-12-2007+2j
IJS	IJsselmond (met provincie Flevoland)	Connexxion	04-09-2011
NOOD	Noordoost Overijssel Drenthe (met provincie Groningen/Drenthe)	Connexxion	04-09-2011
SZ	Stadsdienst Zwolle	Connexxion	04-09-2011

Tabel C.3.1: Concessiegebieden met vervoerders

De provincie Overijssel heeft de implementatie van de OV-chipkaart in de bestekken van alle Connexxion concessies vastgelegd, behalve in de SAL-concessie. De IJS- en NOOD-concessies worden ook in andere bijlage behandeld.

C.3.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor het de provincie Overijssel is te vinden in figuur C.3.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De provincie Overijssel verwacht de tarieven in 12-2008 definitief vast te leggen, mede op basis van het landelijk tarief kader (gepland voor 12-2007). Dit zal echter moeilijker tot stand komen dan het distributieplan, omdat het gevoeliger ligt. Het distributieplan verwacht de provincie Overijssel per 10-2007 klaar te hebben. Hierdoor kan op tijd worden besteld en zal de distributieapparatuur tijdig worden geleverd.

Distributie

Gezien de vroegtijdige bestelling van Overijssel zal het distributienetwerk medio 2008 worden opgeleverd. De light-AVM's, die door Connexxion zijn besteld bij ViaPay, zullen medio 2008 worden opgeleverd.

Invoering OV-chipkaart

De ombouw van de bussen bij de concessies staat achtereenvolgend gepland volgens het ombouwplan van Connexxion voor Q1-2007 (al gerealiseerd voor Salland), Q3-2007 (IJsselmond) en Q4-2007 (NOOD/Zwolle). Bij Connexxion is de OV-chipkaartapparatuur nog niet aangesloten op de boordcomputer, hoewel dit wel noodzakelijk is. Ook moet de software naar versie 3 worden geupdate zodat het systeem op Level 4 kan worden aangesloten. Versie 3 is eind 2007 klaar aldus East-West. Pas als deze koppeling en de versie update is gerealiseerd kan het systeem operationeel zijn. In Salland (de voorloper) is dit nog niet

gebeurd. Dit staat gepland voor alle concessies in Overijssel voor eind Q1-2008.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer de distributieapparatuur is geleverd, de tarieven zijn vastgelegd en het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De communicatie zal in alle concessies gelijk worden getrokken en beginnen per 06-2008 (door levering DistriChip).

Duale fase

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. De aanvang van de duale fase willen de samenwerkende DO's in hun gebieden bij voorkeur tegelijk vallen om onduidelijkheid voor de reiziger te voorkomen. De NOOD-concessie wordt gelijk getrokken met het deel in OV-bureau en op 26-06-2008 starten, net zoals SZ-concessie. Ook zal de Salland-concessie op 26-06-2008 starten. De IJS-concessie wordt gelijk getrokken met Flevoland (start 26-06-2008). De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor alle concessies per 04-2008 omdat dan de uitrol gereed is. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.3.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
SAL	Salland	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
IJS	IJsselmond (met provincie Flevoland)	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
NOOD	Noordoost Overijssel Drenthe (met provincie Groningen/Drenthe)	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
SZ	Stadsdienst Zwolle	Connexxion	10-2008	- 3 mnd

Tabel C.3.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

C.3.3 Conclusie

Volgens planning zullen alle concessies van de provincie Overijssel de ingangsdatum van 01-01-2009 halen. Er is een speling van 3 maanden.

C.3.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible

Bijlage C.4: Stadsregio Twente

C.4.1 Concessies

De stadsregio Twente heeft 2 concessies in beheer, waarvan 1 samen met de provincie Gelderland. In tabel C.4.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door en dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
TW	Twente (samen met Gelderland)	Connexxion	01-01-2015
ZHO	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (bus en trein) (samen met provincie Gelderland)	Syntus	01-01-2013

Tabel C.4.1: Concessiegebieden met vervoerders

De stadsregio Twente heeft de implementatie van de OV-chipkaart in het bestek van Connexxion vastgelegd en aanvullingen contractueel vastgelegd. In het bestek van Syntus is deze implementatie nog niet genoemd. De opstart van de implementatie in deze concessie kwam moeizaam tot stand door (i) financiële onenigheid met de penvoerder (Gelderland) van de concessie, (ii) door het afstoten van aandelen van Syntus door Connexxion en (iii) de niet genoemde verplichting tot implementatie in het bestek.

C.4.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de stadsregio Twente is te vinden in figuur C.4.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Sinds 06-2007 is er een concept regionaal tarievenplan. Dit omvat de tarieven, maar ook de gehanteerde afstanden tussen 'check-in' en 'check-out'. Ondanks dat verwacht wordt dat in 11-2007 het tarievenplan kan worden vastgelegd wacht de stadsregio Twente eerst op het landelijke tarievenkader (verwacht op 01-12-2007) af waardoor in de planning 01-12-2007 is opgenomen.

Het distributieplan van Connexxion en Syntus is ontvangen door de stadsregio Twente. De voorlopige besluitvorming over het distributieplan zal tijdig afgerond worden zodat de vervoerders voor 10-2007 een bestelling bij DistriChip kunnen doen. Het definitieve distributieplan zal pas 12-2007 worden vastgelegd (waarna er wellicht zal worden bijbesteld) waardoor 8-2008 alle apparatuur geleverd zal zijn. De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd.

Distributie

De distributie is door de stadsregio Twente bij de vervoerders neergelegd. Syntus wacht de politieke besluitvorming af voordat definitief besteld wordt, dit zal 12-2007 zijn. De levertijd is 8 maanden. De light-AVM's, die door Connexxion zijn besteld bij ViaPay, zullen medio 2008 worden opgeleverd.

Invoering OV-chipkaart

De invoering van de OV-chipkaart is in de concessie ZHO in een voorbereidend stadium. Syntus is bezig met een openbare aanbestedingsprocedure voor de fysieke apparatuur en er zijn nog twee gegadigden over (ProData en East-West). Syntus heeft strakke deadlines voor implementatie uitgevraagd. Ook gaat Syntus ervan uit een hoop kinderziektes te vermijden door als laatste vervoerder het implementatieproces te doorlopen. Op 01-01-2008 gaat Syntus over tot fysieke implementatie (level 1 t/m 3). Tussen 07-2008 en 11-2008 zal het systeem operationeel worden gemaakt.

Bij Connexxion (concessie Twente) staat de fysieke inbouw gepland voor Q1 2008. Volgens de stadsregio Twente beheerst Connexxion de implementatie 'goed', alleen heeft Connexxion moeite de boordcomputer (Infoxx) aan de OV-chipkaart software te koppelen. Verwacht wordt dat deze koppeling in dit concessiegebied Q2-2008 wordt gerealiseerd.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor de ZHO-concessie op 08-2008 (door levering DistriChip) en in de Twentse-concessie op 11-2008 (door volledige uitrol) zijn.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de DO- planning kan de duale fase bij Connexxion op 12-08-2008 beginnen en bij Syntus per 11-2008. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de ZHO-concessie per 07-2008 en voor de Twentse-concessie per 11-2008.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.4.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
TW	Twente	Connexxion	01-2009	0 mnd
ZHO	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (bus en trein) (samen met provincie Gelderland)	Syntus	05-2009	+4 mnd

Tabel C.4.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessie Twente is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,

- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessie ZHO is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

C.4.3 Conclusie

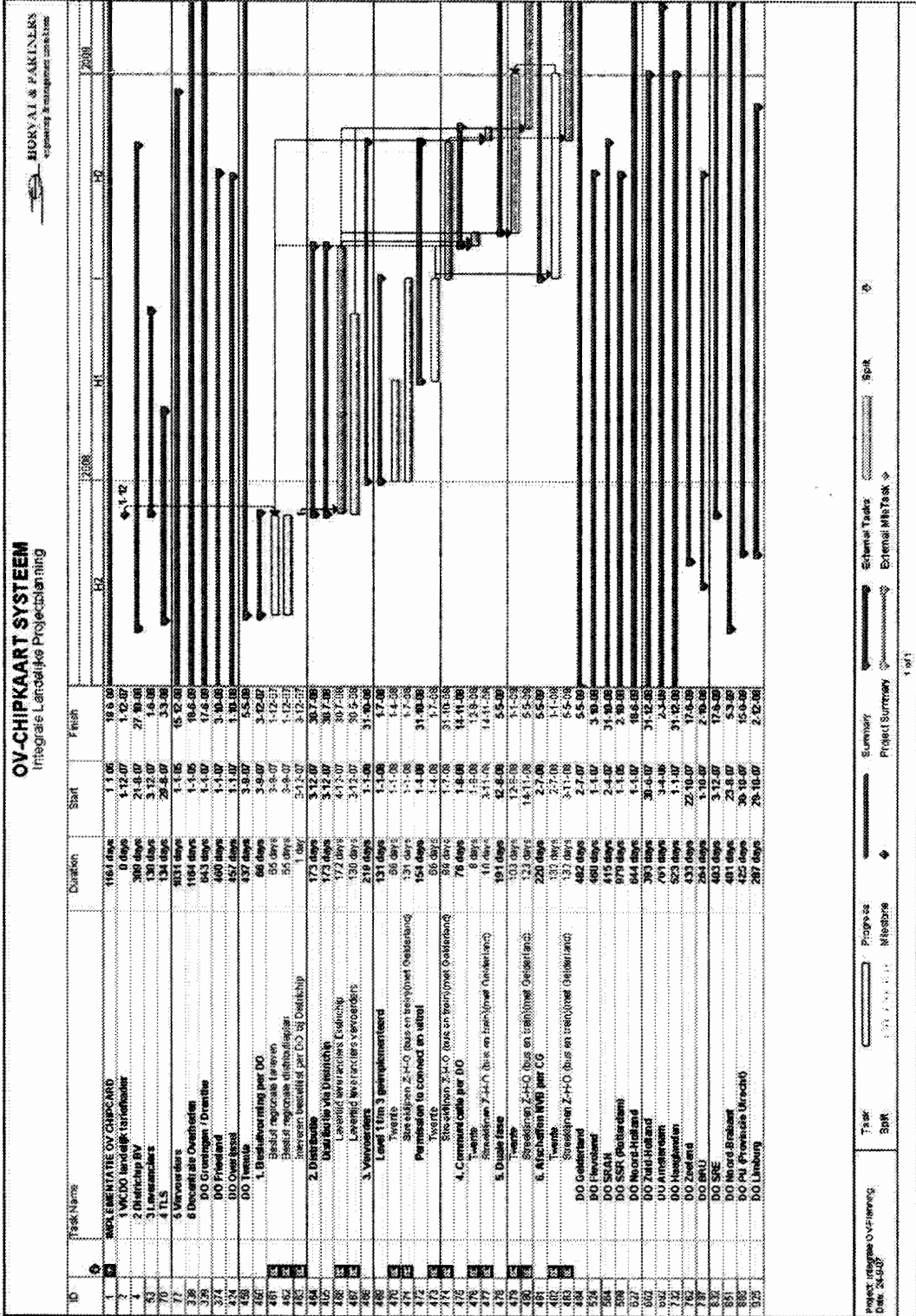
Op basis van de DO-planning kan geconcludeerd worden dat in de regio Twente de mijlpaal niet gehaald kan worden.

Syntus heeft een erg strakke planning, waarbij vrijwel alles op het kritieke pad ligt, wanneer hier iets mis gaat zal de implementatie langer duren. Het is dus onwaarschijnlijk dat hier het NVB kan worden afgeschaft op 01-01-2009. De invoering van de concessie TW bij Connexxion staat als laatste gepland en het risico om 01-01-2009 niet te halen is aanwezig.

C.4.4. Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- kritieke pad Syntus
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling stadsregio
- certificering ProData: de certificering en aansluiting van Syntus op Level 4 wanneer voor ProData wordt gekozen
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible



Figuur: C.4.3: DO-planning Stadsregio Twente

Bijlage C.5: Provincie Gelderland

C.5.1 Concessies

De provincie Gelderland heeft 7 concessies in beheer, waarvan 1 samen met de stadsregio Twente en 1 samen met SRAN. In tabel C.5.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door, op Rivierenland na, en dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
ACH	Achterhoek	Syntus	31-12-2009
RIV	Rivierenland	Arriva	31-12-2008
VEL	Veluwe	Veolia	12-12-2010
TEA	Treindienst Ede/Wageningen - Barneveld - Amersfoort	Connexxion	?
TZA	Treindienst Zutphen - Apeldoorn	NS	12-12-2009
TAT	Treindienst Arnhem - Tiel (met KAN)	Syntus	?
ZHO	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (samen met stadsregio Twente)	Syntus	01-01-2013

Tabel C.5.1: Concessiegebieden met vervoerders

In het bestek van de ZHO-concessie is deze implementatie nog niet genoemd. De opstart van de implementatie in deze concessie kwam moeizaam tot stand door (i) financiële onenigheid met stadsregio Twente, (ii) door het afstoten van aandelen van Syntus door Connexxion en (iii) de niet genoemde verplichting tot implementatie in het bestek. Gezien de beperkte kennis over de concessies TEA en TZA zijn deze twee concessies niet meegenomen in deze DO-planning.

C.5.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Gelderland is te vinden in figuur C.5.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De provincie Gelderland heeft gepland voor 01-2008 de tarieven vast te leggen, zodat ook op het landelijke tarievenkader (verwacht op 01-12-2007) kan worden geparticipeerd. Het concept distributieplan van Connexxion en Syntus is ontvangen door de provincie Gelderland. De vervoerders kunnen voor 10-2007 een bestelling bij DistriChip doen, maar de definitieve besluitvorming zal dan niet gereed zijn. Het definitieve distributieplan zal pas 12-2007 worden vastgelegd (waarna er wellicht zal worden bijbesteld).

Distributie

De distributie is door de provincie Gelderland bij de vervoerders neergelegd. Syntus wacht de politieke besluitvorming af voordat definitief besteld wordt, dit zal 12-2007 zijn. De levertijd is

8 maanden en er is niet met zekerheid te zeggen wat de leverdatum is. In de planning is rekening gehouden met 09-2008. De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd.

Invoering OV-chipkaart

Syntus: De invoering van de OV-chipkaart is in de concessie ZHO in een voorbereidend stadium. Syntus is bezig met een openbare aanbestedingsprocedure voor de fysieke apparatuur en er zijn nog twee gegadigden over (ProData en East-West). Syntus heeft strakke deadlines voor implementatie uitgevraagd. Ook gaat Syntus ervan uit een hoop kinderziektes te vermijden door als laatste vervoerder het implementatieproces te doorlopen. Op 01-01-2008 gaat Syntus over tot fysieke implementatie (level 1 t/m 3). Tussen 07-2008 en 11-2008 zal het systeem operationeel worden gemaakt.

Arriva: De Arriva planning gaat uit van een oplevering in Rivierenland op 01-01-2008, zoals overgenomen in de DO-planning. Maar het gereed komen van de uitrol hangt echter voor een groot deel samen met de certificering van alle apparatuur (en dus de aansluiting van het systeem op Level 4). De certificering van de apparatuur (versie 2.2.4) van ProData (voor Arriva) is gepland in 11-2007.

Met de huidige versie is het niet mogelijk om gebiedsgericht te differentiëren. Arriva is dan ook genoodzaakt een upgrade te maken naar versie 3.0. In het voorjaar van 2008 zal de upgrade naar versie 3 gerealiseerd worden. Deze gesignaleerde risico's zijn niet in de DO-planning meegenomen.

Veolia: Veolia voert op het moment een pilot uit op de Veluwe, waarvan Veolia verwacht dat per 03-2008 de aansluiting op Level 4 zal worden gestart. Maar met de huidige versie is het niet mogelijk om gebiedsgericht te differentiëren. Veolia is dan ook genoodzaakt een upgrade te maken naar versie 3.0. Momenteel wordt een impactanalyse uitgevoerd van de specificatie van versie 3.0. Het is de bedoeling om in het voorjaar van 2008 de upgrade naar versie 3 gerealiseerd te hebben. Hiervoor heeft Veolia nog geen opdracht gegeven aan ProData.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. Dit betekent voor de RIV- en VEL-concessie per 09-2008 (door levering DistriChip) en in de ACH en TAT-concessies per 10-2008 (door volledige uitrol). Als laatste zal ZHO de communicatiefase ingaan, namelijk per 11-2008.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de ACH- en TAT-concessie per 10-2008, in de RIV-concessies op

01-2008, in de VEL-concessie per 03-2008 en bij de ZHO-concessie per 11-2008. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.5.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
ACH	Achterhoek	Syntus	04-2009	+3 mnd
RIV	Rivierenland	Arriva	12-2008	-1 mnd
VEL	Veluwe	Veolia	12-2008	-1 mnd
TAT	Treindienst Arnhem - Tiel (met KAN)	Syntus	04-2009	+3 mnd
ZHO	Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (samen met stadsregio Twente)	Syntus	05-2009	+4 mnd

Tabel C.5.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies RIV en VEL is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessies ACH, ZHO en TAT is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB

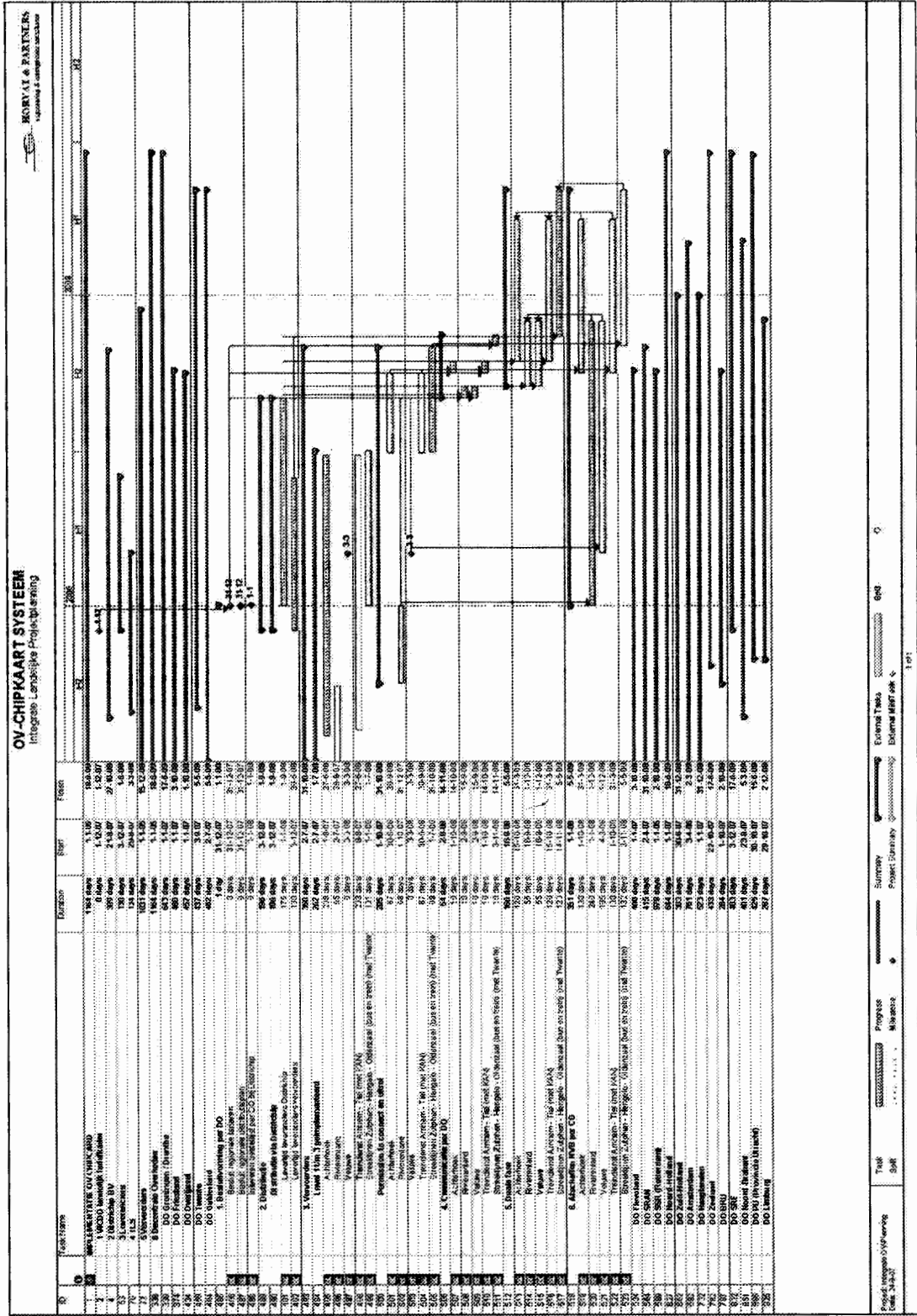
C.5.3 Conclusie

In de provincie Gelderland kan niet per 1-1-2009 het NVB worden afgeschaft. Syntus heeft een erg strakke planning, waarbij vrijwel alles op het kritieke pad ligt, wanneer hier iets mis gaat zal de implementatie langer duren.

C.5.4. Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- kritieke pad Syntus
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling
- certificering ProData (leverancier Arriva) niet tijdig gerealiseerd
- de certificering en aansluiting van Syntus op Level 4
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible
- treindiensten zijn onzeker door onduidelijkheid instapregime/werking apparatuur



Figuur: C.5.3: DO-planning van provincie Gelderland
 Bijlagen: pagina 26 van 75
 07031-R-037

Bijlage C.6: Provincie Flevoland

C.6.1 Concessies

De provincie Flevoland heeft 5 concessies in beheer. In tabel C.6.1 is hiervan een overzicht te vinden. Twee concessies lopen nog relatief lange tijd door en deze veroorzaken dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart. Drie concessies hebben echter een ongunstige vervaldatum (qua afschrijving), maar vallen wel na 2009, waardoor in alle concessies de OV-chipkaart zal moeten worden ingevoerd.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
IJS	IJsselmond	Connexxion	04-09-2011
SAA	Stadsvervoer Almere (gedelegeerd naar gemeente)	Connexxion	31-12-2009
SEA	Streekvervoer Almere	Connexxion	14-12-2009
SAL	Stadsvervoer Lelystad (gedelegeerd naar gemeente)	Connexxion	31-12-2009
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen - Lelystad)	Connexxion	30-06-2011

Tabel C.6.1: Concessiegebieden met vervoerders

De provincie Flevoland heeft de implementatie van de OV-chipkaart in het bestek van Connexxion vastgelegd in het bestek van de IJS-concessie. In de SEA-concessie is dit niet gebeurd. De overige concessies zijn gedelegeerd.

C.6.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Flevoland is te vinden in figuur C.6.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Er moet over de tarieven nog overleg worden gevoerd met andere DO's. Voor 10-2007 zal er een concept regionaal tarievenplan zijn. De provincie Flevoland wacht wel op het landelijke tarievenkader (verwacht per 12-2007). De provincie Flevoland heeft een distributieplan dat ook door het ROCOV is goedgekeurd. De vervoerder zal tijdig een bestelling kunnen plaatsen bij DistriChip.

Distributie

Door de tijdige besluitvorming zal de vervoerder tijdig een bestelling kunnen plaatsen bij DistriChip, waardoor de levering voor 06-2008 zal zijn. De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd. Het stadsvervoer in Almere en Lelystad is gedelegeerd naar de gemeente.

Invoering OV-chipkaart

Bij Connexxion staat de fysieke inbouw gepland voor IJS, SAA en SEA in Q3-2007, voor

HOV315 in Q1-2007 en voor SAL in Q4-2007. Connexxion heeft wel moeite de boordcomputer (Infoxx) aan de OV-chipkaart software te koppelen. Verwacht wordt dat deze koppeling Q1-2008 wordt gerealiseerd.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor alle concessie per 06-2008 zijn (door levering light-AVM's van ViaPay). De concessie IJsselmond is gelijk getrokken aan de provincie Overijssel.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase bij Connexxion op 16-06-2008 beginnen. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.6.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
IJS	IJsselmond	Connexxion	10-2008	-3 mnd
SAA	Stadsvervoer Almere (gedelegeerd naar gemeente)	Connexxion	09-2008	- 4 mnd
SEA	Streekvervoer Almere	Connexxion	09-2008	- 4 mnd
SAL	Stadsvervoer Lelystad (gedelegeerd naar gemeente)	Connexxion	10-2008	-3 mnd
HOV315	HOV315 (Groningen Heerenveen - Lelystad)	Connexxion	10-2008	-3 mnd

Tabel C.6.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor alle concessies is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

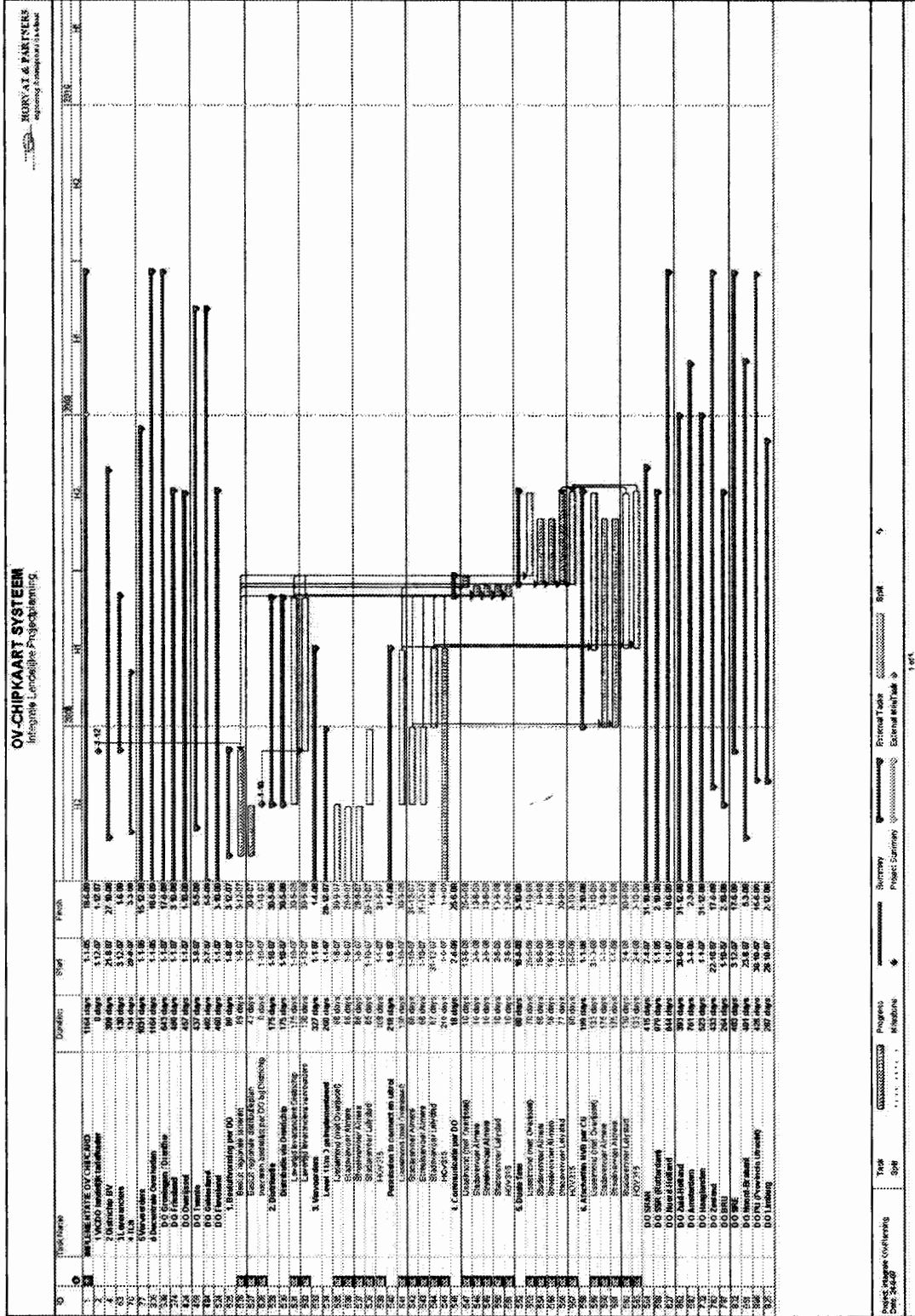
C.6.3 Conclusie

Volgens planning zal in alle concessies de OV-chipkaart op 1-1-2009 afgeschaft kunnen worden.

C.6.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- vertraagde ViaPay-levering waardoor distributienet niet voldoende is
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible



Figuur: C.6.3: DO-planning van provincie Flevoland

Bijlage C.7: Stadsregio Arnhem – Nijmegen (SRAN)

C.7.1 Concessies

De stadsregio Arnhem - Nijmegen (SRAN) heeft 2 concessies in beheer. In tabel C.7.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door en dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
Noord	Knooppunt Arnhem-Nijmegen Noord	Connexxion	01-01-2010
Zuid	Knooppunt Arnhem-Nijmegen Zuid	Connexxion	01-01-2010

Tabel C.7.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.7.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de stadsregio Arnhem-Nijmegen is te vinden in figuur C.7.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Het initiatief ligt voor wat de tarieven betreft volledig bij de vervoerder. Voor 12-2007 wil de stadsregio Arnhem-Nijmegen zijn tarieven vastgesteld hebben, ook op basis van de landelijke tarieven.

Er is nog overleg met Connexxion over het distributieplan. De voorlopige besluitvorming over het distributieplan zal tijdig afgerond worden zodat Connexxion voor 10-2007 een bestelling bij DistriChip kan doen. Het definitieve distributieplan zal pas 12-2007 worden vastgelegd.

Distributie

De distributie is door de stadsregio Arnhem-Nijmegen bij de vervoerders neergelegd. De levertijd is 8 maanden is waardoor 8-2008 de distributie geleverd zal zijn.

De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd.

Invoering OV-chipkaart

Bij Connexxion staat de fysieke inbouw gepland voor Q2-2007 (Noord) en Q3-2007 (Zuid), alleen heeft Connexxion moeite de boardcomputer (Infoxx) aan de OV-chipkaart software te koppelen. Verwacht wordt dat deze koppeling Q1-2008 wordt gerealiseerd.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor de KAN-concessie op 08-2008 (door levering DistriChip) zijn.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase bij Connexxion op 08-2008

beginnen (na DistriChip). De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de beide KAN-concessie per 04-2008. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.7.2. Te zien valt dat in beide concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er twee maanden speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
Noord	KAN Noord	Connexxion	11-2008	-2 mnd
Zuid	KAN Zuid	Connexxion	11-2008	-2 mnd

Tabel C.7.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor alle concessies is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

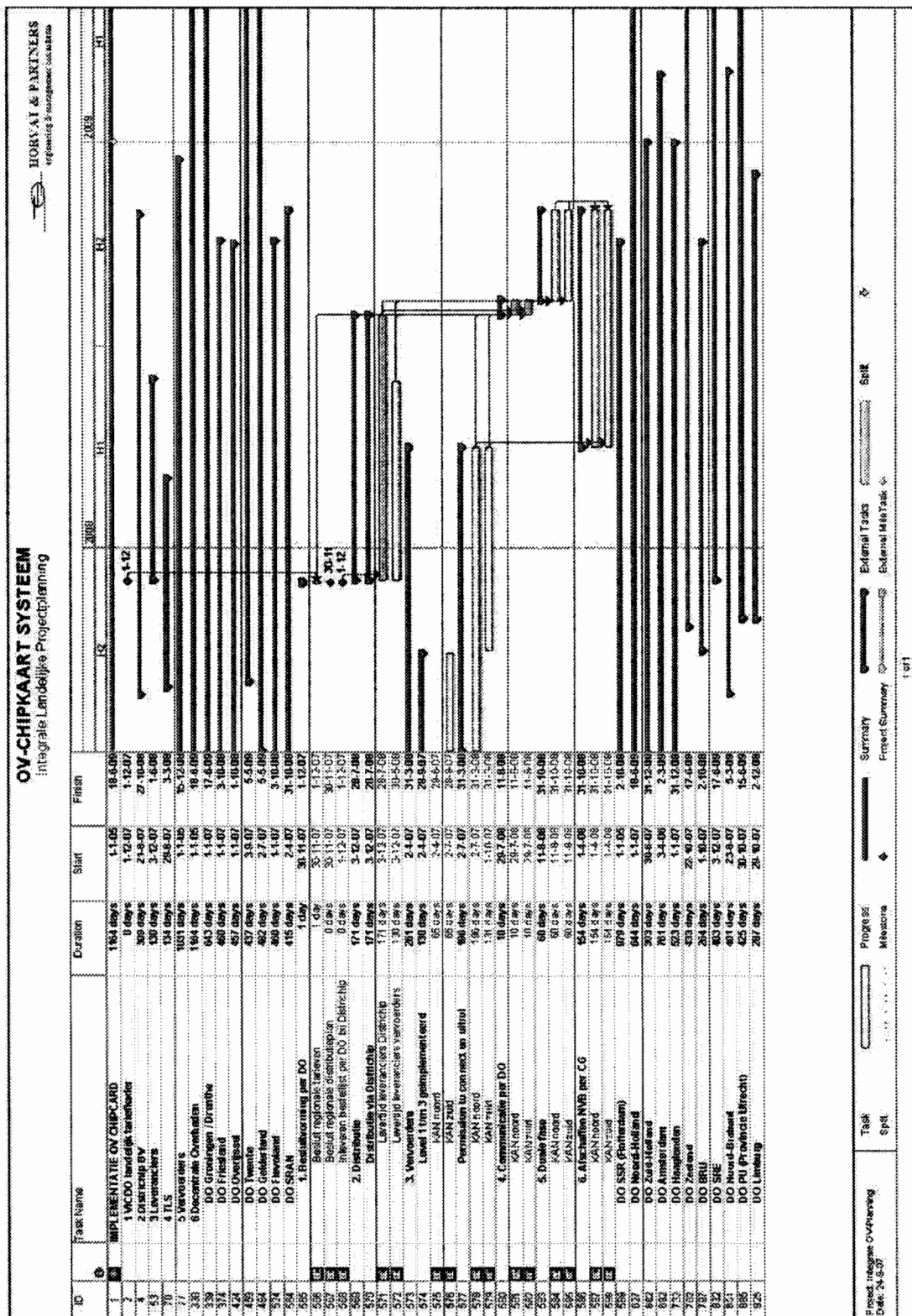
C.7.3 Conclusie

Het is dus waarschijnlijk dat het NVB kan worden afgeschaft op 01-01-2009.

C.7.4. Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling stadsregio
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible



Figuur: C.7.3: DO-planning stadsregio Arnhem-Nijmegen

Bijlage C.8: Stadsregio Rotterdam (SRR)

C.8.1 Concessies

De stadsregio Rotterdam (SRR) heeft 5 concessies in beheer. In tabel C.8.1 is hiervan een overzicht te vinden. De railconcessies lopen nog relatief lange tijd door en deze veroorzaken dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart. De busconcessies hebben wel een ongunstige vervaldatum. Dit veroorzaakt een risico voor de invoering van de OV-chipkaart. De aanbesteding van de concessie TBR is niet zeker vanwege het kabinetsstrandpunt met betrekking tot aanbesteding in grote steden. Over de gunning van SO en SVP is niets bekend, maar de verwachting is dat doordat de eis van een functionerend OV-chipkaart systeem zal gelden, Connexxion deze concessies weer gegund zal krijgen. Hier is in deze DO-planningen vanuit gegaan.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
SVP	Streekvervoer Voorne-Putten	Connexxion	31-12-2007
SO	Streekvervoer SSR overig	Connexxion	09-12-2008
TBR	Tram en bus Rotterdam	RET	01-01-2008
MR	Metro Rotterdam	RET	09-12-2015
RR	RandstadRail	RET	31-12-2016

Tabel C.8.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.8.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de stadsregio Rotterdam is te vinden in figuur C.8.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De besluitvorming over tarieven is doorlopen en deze zijn vastgelegd. In de concessies van Connexxion is het distributieplan nog niet volledig vastgelegd.

Invoering OV-chipkaart

Bus, tram en metro (RET): De OV-chipkaart is in bus, tram (vanaf medio 2007) en metro (vanaf 2005 uitrol gerealiseerd i.v.m. FSA) te gebruiken. Volgens RET ligt het gebruik in de metro rond 50%. Er was sprake van het NVB per 10-2007 af te schaffen maar dit is niet geaccepteerd door V&W. De overstapmaatregelen voor OV-chipkaartvervoer naar NVB-vervoer zijn complex.

RR (RET): Op het RET-deel van RR (Rotterdam-Den Haag CS) kan gebruik worden gemaakt van de OV-chipkaart. In de DO-planning is aangegeven dat deze uitrol al begin 2007 is afgerond.

SO en SVP (Connexxion): In de concessie SVP is gelijktijdig met de Hoekse Waard (concessieverlener provincie Zuid-Holland) en de metro begin 2005, de OV-chipkaart

ingevoerd. Hier gebruik Connexxion Level 2.

In de Connexxion-ombouwplanning is aangegeven dat SVP voor Q1-2007 was gepland, en voor SO in Q2 2007. Echter door de software problematiek is in de DO-planning aangenomen dat in Q1 2008 de uitrol gereed zal zijn.

Distributie

De distributie wordt door RET verzorgd op de metrostations. Voor het busvervoer wordt het distributienet nog verder uitgebreid. Er zijn voldoende OV-chipkaarten beschikbaar. De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd.

Communicatie

De communicatie is in 2005 gestart in de RET-concessie door een mediacampagne. Deze wordt steeds intensiever en de sluiting van poortjes zet reizigers aan tot een overstap op OV-chipkaart. Op 06-2008 kan de communicatie voor de SVP- en SO-concessie van start (door levering DistriChip).

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase bij de SVP- en SO-concessie op 15-06-2008 van start en bij de andere concessie loopt de duale fase momenteel al.

De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft, naar verwachting zal per 1-1-2008 het NVB reeds zijn afgeschaft in de RET-concessies.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is volgens de planning 04-2008 voor SVP en SO. De concessies van RET zijn al aangevraagd, maar nog niet gehonoreerd (verwachting 1-1-2008).

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.8.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er minimaal 3 maanden speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
SVP	Streekvervoer Voorne-Putten	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
SO	Streekvervoer SSR overig	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
TBR	Tram en bus Rotterdam	RET	01-2008	-12 mnd
MR	Metro Rotterdam	RET	01-2008	-12 mnd
RR	RandstadRail	RET	01-2008	-12 mnd

Tabel C.8.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Voor de SO en SVP concessie is het kritieke pad:

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en

- de procedure tot afschaffen NVB.

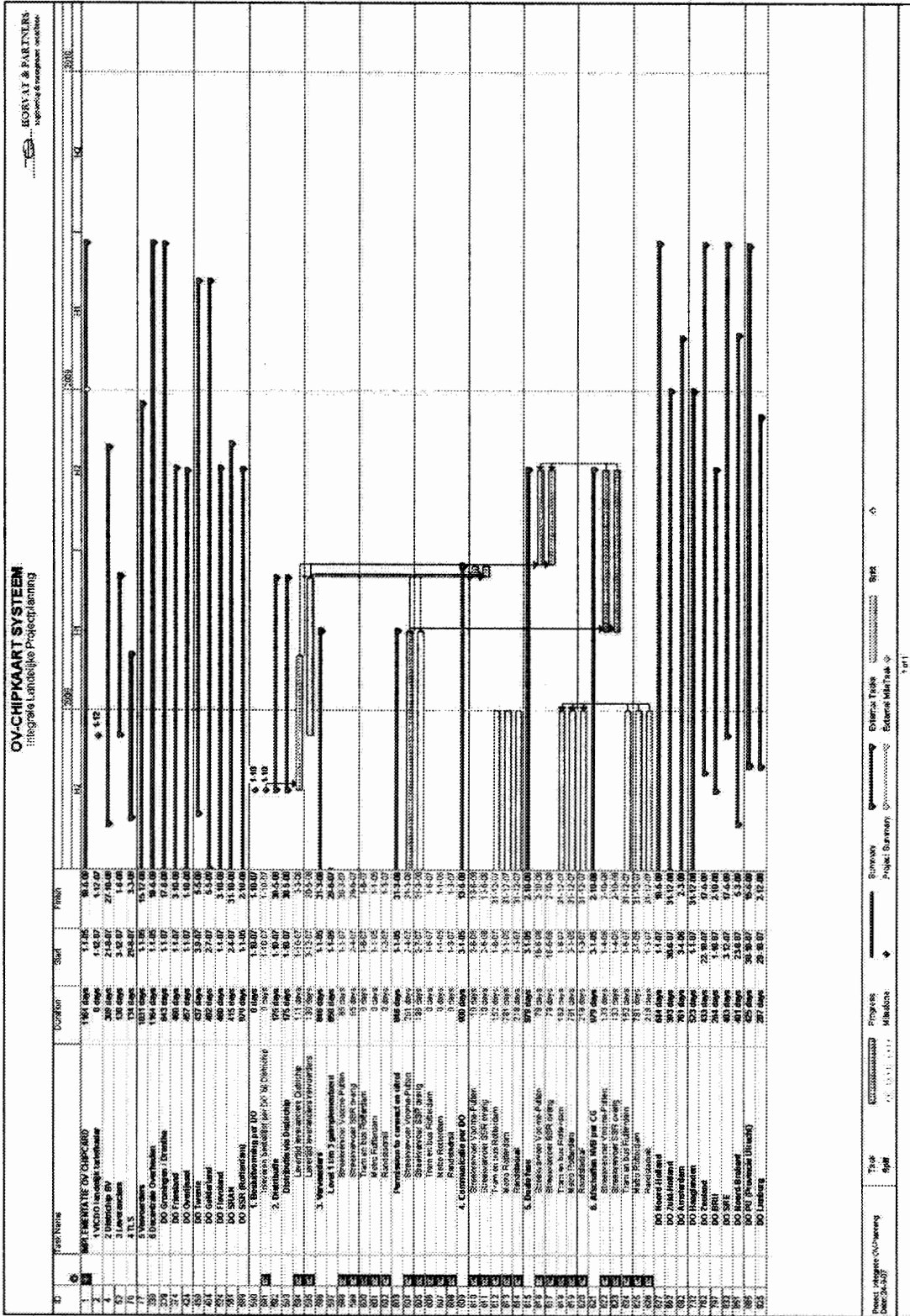
C.8.3 Conclusie

Volgens planning zal in alle concessies de OV-chipkaart op 1-1-2009 afgeschaft kunnen worden, mits de huidige vervoerders de concessie opnieuw gegund krijgen.

C.8.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- aanbesteding busconcessie
- afstemming zoeken aangrenzende niet OV-chipkaartgebieden
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible



Figuur: C.8.3: DO-planning stadsregio Rotterdam

Bijlage C.9: Provincie Noord-Holland

C.9.1. Concessies

De provincie Noord-Holland heeft 5 concessies in beheer. In tabel C.9.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door, behalve NHN en dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
GV	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	01-07-2011
NHN	Noord-Holland Noord	?	15-12-2008
HIJ	Haarlem-IJmond	Connexxion	01-07-2011
ZT	Zuidtangent	Connexxion	2014
FF	Fast Ferry IJmuiden-Amsterdam	Connexxion	Geen NVB gebruik

Tabel C.9.1: Concessiegebieden met vervoerders

Op de Fast Ferry verbinding wordt geen gebruik gemaakt van het NVB (strippenkaart), maar eigen kaartjes van Cxx (dit met toestemming van de provincie). In deze concessie zal op 1 januari 2008 echter wel de OV-chipkaart worden ingevoerd, doordat over deze concessie weinig bekend is is deze niet in de DO-planning meegenomen.

C.9.2. Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Noord-Holland is te vinden in figuur C.9.3, zie het einde van bijlage C.9. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport definieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Regionaal wordt voor de tariefstelling, in verband met verbindingen over de concessiegrenzen heen, overlegd met de Stadsregio Amsterdam (SRA) en met concessiehouder Cxx, momenteel de enige vervoerder in de Provincie Noord-Holland. Voor de lopende concessies (Gooi- en Vechtstreek en Haarlem-IJmond) is in de contracten wel opgenomen dat de OV-chipkaart geïntroduceerd zal worden, maar er staan geen afspraken in over de verdere invulling. Dit in tegenstelling tot de concessie Zuidtangent, waar de OV-chipkaart uitgebreid in is opgenomen. Bilateraal zijn Cxx en PNH tot overeenstemming gekomen over het tarief en de distributie, maar er zijn nog enkele discussiepunten. Connexxion heeft reeds een definitieve tarief voorstel opgesteld en een distributieplan die beide in september 2007 door GS behandeld zullen worden.

Eind september 2007 zal daartoe een bestelling bij DistriChip kunnen worden geplaatst, maar de definitieve besluitvorming over het tarievenplan zal pas in 12-2007 plaats kunnen vinden. Dit komt doordat er nog geen landelijk tariefkader is vastgesteld (verwacht 12-2007) en ook de provinciale statencommissie en de consumentenorganisaties hun advies mogen geven, na de behandeling bij Gedeputeerde Staten in 09-2007.

Distributie

Gezien de vroege bestelling bij DistriChip (10-2007), zal 06-2008 het distributienetwerk opgeleverd kunnen worden.

De provincie Noord-Holland geeft aan dat het onmogelijk is om met de invoering van de OV-chipkaart te starten als de oplaadpunten ontbreken. Dit is zeker het geval wanneer de NAL niet op tijd beschikbaar is.

Invoering OV-chipkaart

In de ombouwplanning van Connexxion staat aangegeven dat de drie concessiegebieden in 2007 zullen zijn omgebouwd. Momenteel is het Infoxx-systeem en de OV-chipkaart software nog niet compatible, daardoor is ervan uitgegaan dat begin 2008 dit probleem is opgelost (Q1 2008).

De concessie Noord-Holland Noord zal medio december 2008 starten en daarbij de OV-chipkaart implementeren.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken.

Bij de nieuwe concessie zal juist twee weken voor de start van de nieuwe concessie met de communicatie naar de reiziger worden gestart.

Duale fase

De duale fase start nadat de communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase is beëindigd. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. Deze laatste voorwaarde is in de provincie Noord-Holland niet van toepassing aangezien de vervoerder pas begin Q2 2008 de uitrol gereed heeft, waarna de procedure kan worden gestart.

Doordat de procedure tot afschaffen NVB pas kan worden gestart na de uitrol, duurt het tot 06-2009 totdat in de concessie Noord-Holland Noord het NVB kan worden afgeschaft (nieuwe concessie).

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.9.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
GV	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
NHN	Noord-Holland Noord	?	06-2009	+5 mnd
HIJ	Haarlem-IJmond	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
ZT	Zuidtangent	Connexxion	10-2008	- 3 mnd

Tabel C.9.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies GV, HIJ en ZT is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessies NHN is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

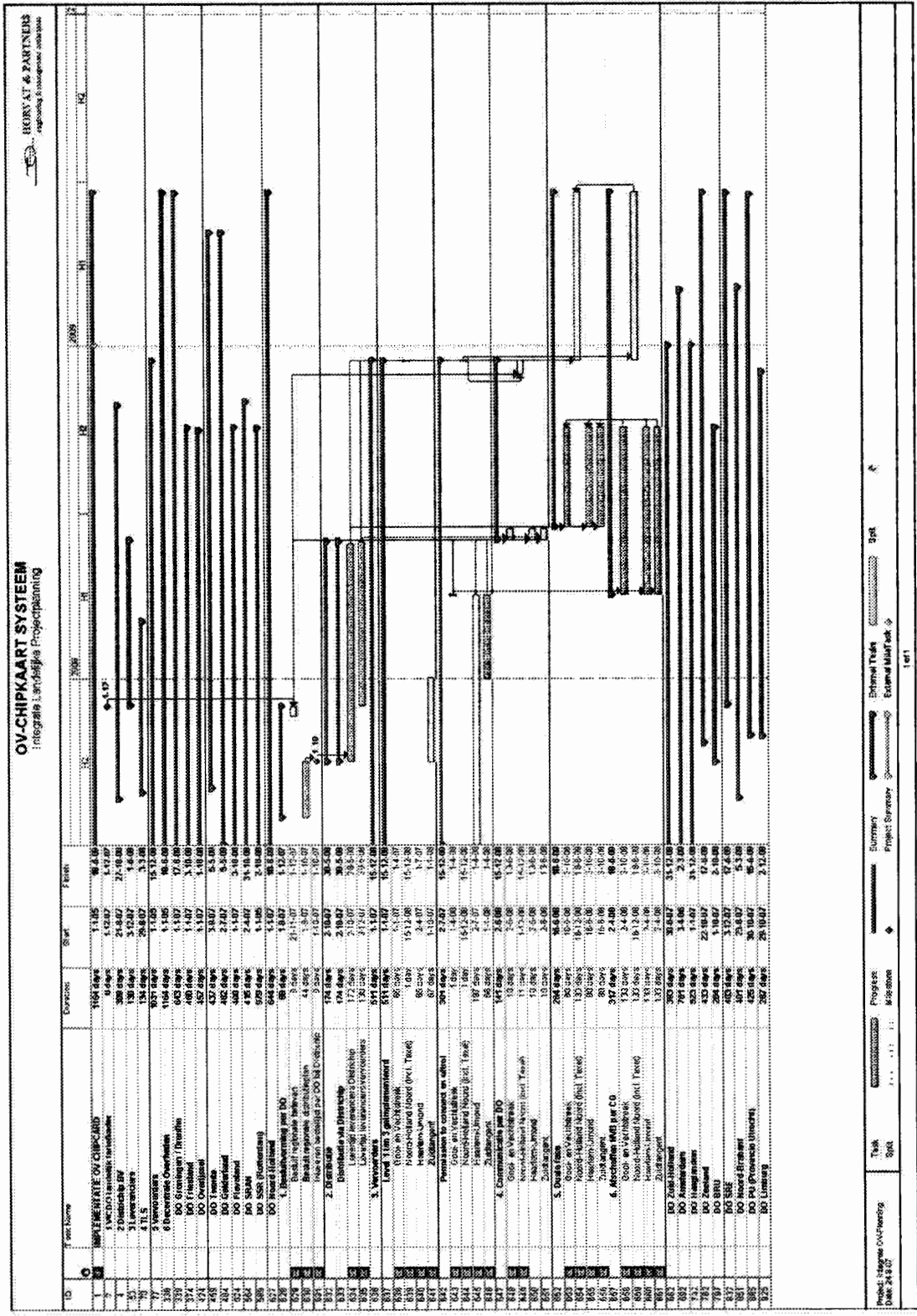
C.9.3. Conclusie

De OV-chipkaart kan vanaf 06-2008 worden gebruikt in de provincie Noord-Holland, behalve in de concessie Noord-Holland Noord. Ook kan in drie concessies het NVB voor 1-1-2009 worden afgeschaft op de concessie Noord-Holland Noord na.

C.9.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- Geen tijdige besluitvorming tarieven (met Cxx als NS)
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible
- Onvoldoende klantenacceptatie kan leiden tot uitstel afschaffen NVB, leidend tot hogere kosten.



Figuur: C.9.3: DO-planning provincie Noord-Holland

Bijlage C.10: Provincie Zuid-Holland

C.10.1. Concessies

De provincie Zuid-Holland heeft 5 concessies in beheer. In tabel C.10.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door, dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Concessie
DAV	DAV-gebied (Drechtsteden, Alblasterwaard en Vijfheerenlanden)	Arriva	31-12-2018
HWGO	Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee	Cxx>Arriva	2015
DBL-RMH	Duin- en bollenstreek /Leiden/ Rijnstreek / Midden Holland	Connexxion	-
RGL	RijnGouwelijn (treindienst Gouda - Alphen aan de Rijn)	NS	2010
WB	Waterbus	Connexxion	2010

Tabel C.10.1: Concessiegebieden met vervoerders

In de concessie Hoeksche Waarde en Goeree-Overflakkee wordt Arriva per 1-1-2008 concessiehouder en neemt het concessiegebied over van Connexxion. De NS is concessiehouder op de RijnGouwelijn, maar gezien het feit dat zij niet wilden meewerken is hierover geen informatie bekend aangaande de OV-chipkaart implementatie. Ook van de Waterbus (Rotterdam-Drechtsteden) is geen informatie bekend, waardoor beide concessies niet in de DO-planning worden meegenomen.

C.10.2. Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Zuid-Holland is te vinden in figuur C.10.3, zie het einde van bijlage C.10. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De Provincie Zuid Holland heeft nog geen tariefkader opgesteld. De provincie geeft aan dat de bestuurlijke besluitvorming uiterlijk eind oktober 2007 afgerond zal moeten zijn. Hierbij zal de Rocov ook advies geven, in principe is dit 1 Rocov per concessiegebied, maar in DBL-RMH zijn dit er twee. Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie reeds via periodieke overleggen op de hoogte is van de tariefvoorstellen en daartoe de interne besluitvorming gemakkelijk zou moeten verlopen.

De provincie zal zelf geen bestelling plaatsen bij DistriChip, omdat de verantwoordelijkheid hiervoor bij de vervoerders is gelegd.

In de DO-planning is ervan uitgegaan dat eind september 2007 een bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst door de vervoerders, maar de definitieve besluitvorming over het tarievenplan zal pas in 12-2007 plaats kunnen vinden. Dit komt doordat er nog geen landelijk tariefkader is vastgesteld (verwacht 12-2007).

Distributie

De verantwoordelijkheid voor het distributienetwerk is bij de vervoerders neergelegd. De provincie verwacht geen extra kosten voor distributie, aangezien in de concessies HWGO en DAV is vastgelegd aan welke eisen het distributienetwerk zal moeten voldoen (bv. plaatsen van een fysiek distributiepunt bij woonkernen met meer dan 4.750 inwoners). Hiertoe zijn in deze concessies de volledige kosten van distributie verrekend.

Zoals aangegeven zal de provincie zelf geen bestelling plaatsen bij DistriChip, omdat de verantwoordelijkheid hiervoor bij de vervoerders is gelegd. De vervoerders zullen de bestelling bij DistriChip plaatsen, en Connexxion heeft al light-AVM's besteld bij ViaPay (levering tussen 12-2007 en 06-2008).

Invoering OV-chipkaart

Arriva geeft aan eind 2007 volledig uitgerold te zijn in het DAV-gebied. Opgemerkt wordt dat de certificering van de ProData apparatuur pas in november 2007 zal zijn afgerond. De concessie HWGO gaat per 1-1-2008 over naar Arriva en in deze planning is aangegeven dat Q2 2008 deze concessie volledig zal zijn uitgerold. Volgens de Connexxion planning is de DBL-RMH concessie al omgebouwd. Momenteel is het Infoxx-systeem en de OV-chipkaart software echter nog niet compatible, daardoor is ervan uitgegaan dat begin 2008 dit probleem is opgelost (Q1 2008).

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken. Voor concessies DAV en DBL-RMH is het inrichten van het distributienetwerk leidend voordat met de communicatie, en dus twee weken later de duale fase, kan worden gestart. Voor de concessie HWGO zal de uitrol en het distributienetwerk nagenoeg gelijk worden opgeleverd, waarna direct met de communicatie kan worden gestart.

Duale fase

Twee weken nadat de communicatie is gestart zal de duale fase beginnen. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd.

Deze laatste voorwaarde is in de provincie Zuid-Holland van toepassing bij de concessies DAV, waardoor in de DO-planning de doorlooptijd is verlengd tot 09-2008.

In de concessies HWGO en DBL-RMH kan na het doorlopen van de procedure tot afschaffen van het NVB (half jaar), direct het NVB worden afgeschaft per 01-2009 respectievelijk 10-2008. Doordat de vervoerders de uitrol laat (Q2 2008) hebben afgerond, kan dan pas met de aanvraag procedure worden gestart.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.10.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden, maar dat er zeer beperkte speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
DAV	DAV-gebied (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden)	Arriva	09-2008	- 4 mnd
HWGO	Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee	Cxx>Arriva	01-2009	0 mnd
DBL-RMH	Duin- en bollenstreek /Leiden/ Rijnstreek / Midden Holland (DBL-RMH)	Connexxion	10-2008	- 3 mnd

Tabel C.10.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies DAV en DBL-RMH is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessies HWGO is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

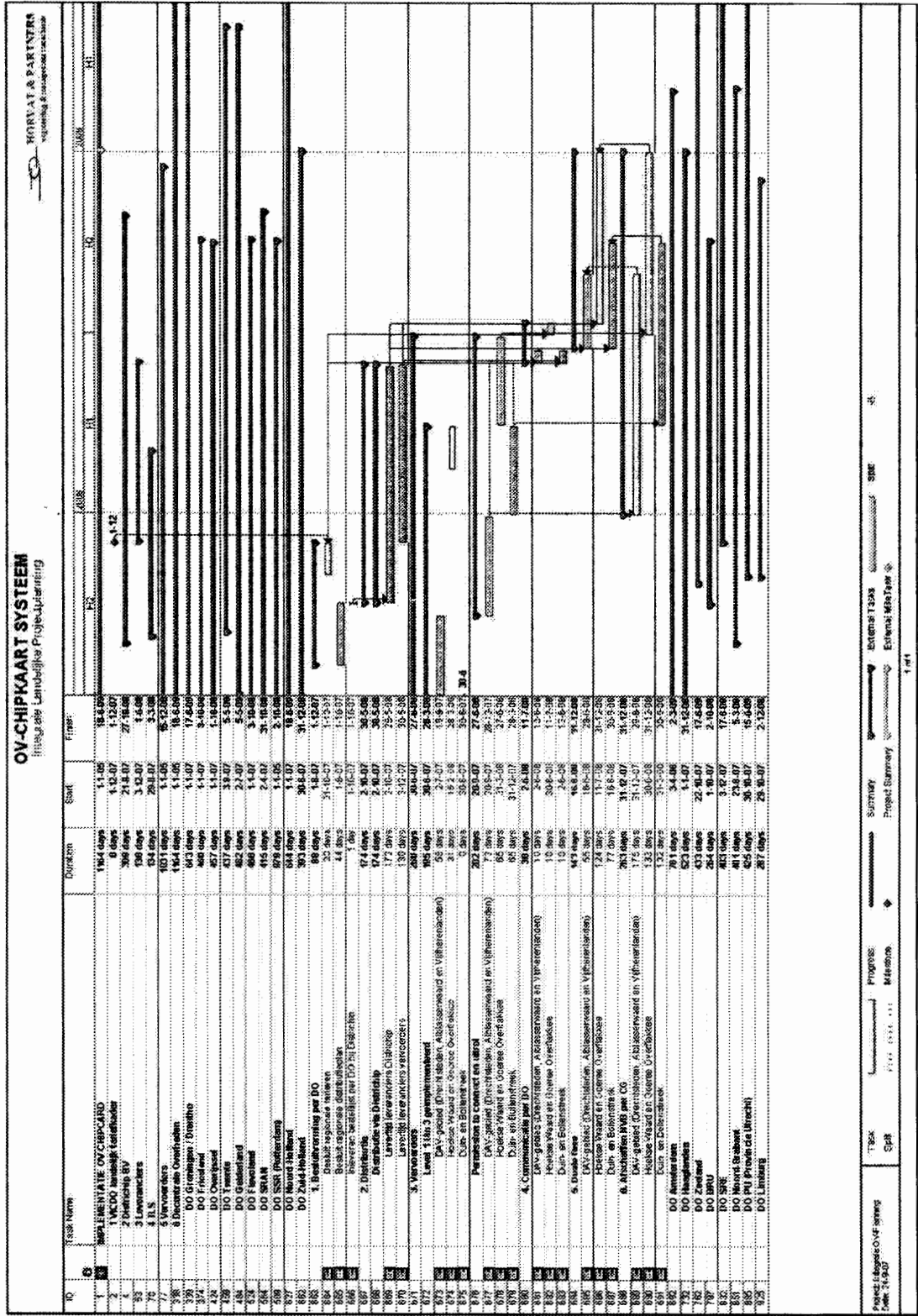
C.10.3. Conclusie

De OV-chipkaart kan vanaf 06-2008 worden gebruikt in de provincie Zuid-Holland, en waarschijnlijk kan per 1-1-2009 in de hele provincie het NVB worden afgeschaft.

C.10.4. Risico's

De risico die de DO-planning in gevaar kunnen brengen zijn:

- Geen tijdige besluitvorming door (i) de discussie t.a.v. opbrengstneutraliteit, (ii) negatief/afwijzend Rocov advies over light-AVM's, (iii) GS-besluit i.p.v. mandaatregeling (door politiek gevoelig dossier).
- Interfaces met:
 - o streeklijnen met Rotterdam niet goed geregeld, wat leidt tot imagoschade
 - o de nieuwe concessie Haaglanden, die per 1-1-2009 start, wat kan leiden tot vertraging
- Technische problemen:
 - o De certificering van Prodata apparatuur is niet tijdig gereed.
 - o De Infoxx/OV-chipkaart software
- Cash-flow problematiek niet door V&W en vervoerder opgelost, waardoor DO hiermee geconfronteerd wordt.



Figuur: C.10.3: DO-planning provincie Zuid-Holland

Bijlage C.11: Stadsregio Amsterdam (SRA)

C.11.1. Concessies

De Stadsregio Amsterdam heeft 4 concessies in beheer, die van de stad Amsterdam zijn opgedeeld in tram/bus en metro. In tabel C.11.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door, dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
WL	Waterland	Arriva	10-12-2011
ZS	Zaanstreek	Connexxion	12-12-2010
Metro	Metro(GVB)	GVB	31-12-2008+3j
TBA	Tram/bus Amsterdam	GVB	31-12-2008+3j
AM	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	15-12-2007

Tabel C.11.1: Concessiegebieden met vervoerders

In de concessie Amstelland-Meerlanden is Connexxion per 9-12-2007 concessiehouder. Bij de Amsterdamse metro is reeds een jaar geleden gestart met het gebruik van de OV-chipkaart.

C.11.2. Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de Stadsregio Amsterdam is te vinden in figuur C.11.3, zie het einde van bijlage C.11. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

In de Stadsregio Amsterdam wordt een overgangperiode aangehouden t.a.v. tarieven; er is geen sprake van één km-tarief voor het gehele DO-gebied en de eerste twee jaar blijven de abonnementen op basis van zones bestaan.

Begin oktober is voorzien dat het dagelijks bestuur (DB) een besluit zal nemen over (i) het distributienetwerk en de daarbij behorende financiën en (ii) het te hanteren kilometertarief per concessie voor het reizen "op saldo".

Maar er kan pas een definitief regionaal tariefkader worden vastgesteld, als het definitief landelijk tariefkader is vastgesteld, wat voorzien is in 12-2007. In de planning wordt er wel vanuit gegaan dat per 10-2007 een bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst.

Distributie

De vervoerders zijn verantwoordelijk voor het distributienetwerk, de Stadsregio Amsterdam is 'voorwaarden scheppend' voor de integratie van het benodigde distributienetwerk van alle drie de vervoerders. Het resultaat is een 'basisnetwerk', dat in oktober 2007 bij DistriChip zal worden besteld, indien dit financieel haalbaar is.

Er mogen light-AVM's op bussen in streekgebieden worden geplaatst, maar niet in de drukke stedelijke gebieden. Hiertoe dient er apparatuur op de wal te worden geplaatst.

Gezien de vroege bestelling bij DistriChip (10-2007), zal 06-2008 het distributienetwerk opgeleverd kunnen worden. Daarnaast heeft Connexxion een bestelling geplaatst bij ViaPay die

ook uiterlijk medio 2008 opgeleverd zullen worden.

Invoering OV-chipkaart

Voor de concessie Amstelland-Meerland worden nieuwe bussen geleverd en deze concessie zal per 9-12-2007 starten.

In de ombouwplanning van Connexxion staat aangegeven dat de concessie Zaanstreek dit jaar zal worden omgebouwd (Q3 2007). Momenteel is het Infoxx-systeem en de OV-chipkaart software nog niet compatible, daardoor is ervan uitgegaan dat begin 2008 dit probleem is opgelost (Q1 2008).

In de Arriva planning is aangegeven dat eind 2007 de bussen zullen zijn omgebouwd en dat de uitrol begin 2008 afgerond zal zijn. Echter het certificeren van de apparatuur kan hier een probleem worden en dat niet de juiste versie (3.0) wordt gebruikt.

In de metro is het reeds vanaf 2006 mogelijk om met de OV-chipkaart te reizen, waardoor de uitrol reeds is afgerond. In de trams en bussen van GVB wordt momenteel alle apparatuur ingebouwd, en zal begin 2008 de exploitatietest voor aansluiting op level 4 worden uitgevoerd. Eind augustus 2008 zal dan de uitrol afgerond zijn volgens GVB.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken.

Voor Waterland, Zaanstreek en Amstelland-Meerlanden is het inrichten van het distributienetwerk leidend voordat met de communicatie, en dus twee weken later de duale fase, kan worden gestart. Gezien de vroege start van het gebruik van de OV-chipkaart in de metro, is reeds in 2006 gestart met de communicatie. Deze zal tot het einde van de duale fase duren.

Voor de trams en bussen van het GVB zal pas gestart worden met de communicatie als de uitrol afgerond is.

Duale fase

Twee weken nadat de communicatie is gestart zal de duale fase beginnen. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Dit geldt voor alle concessiegebieden, behalve voor de metro, aangezien deze duale fase al vanaf 2006 is gestart.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd.

Deze laatste voorwaarde is in de stadsregio Amsterdam van toepassing bij de concessies Waterland en Amstelland-Meerlanden, waardoor in de planning de doorlooptijd is verlengd tot 10-2008, dan is immers ook de duale fase van de trams en bussen van het GVB gestart. Dit is een voorwaarde van de stadsregio Amsterdam. De Stadsregio Amsterdam zal pas de aanvraag voor het uitzetten van het NVB neerleggen bij V&W indien (i) de studenten en (ii) de OV-jaarkarthouders een OV-chipkaart hebben en (iii) in alle concessiegebieden de OV-chipkaart is geïmplementeerd (duale fase of enkel chipkaart).

De voorwaarde van de stadsregio Amsterdam betekent ook dat het NVB in de metro pas 10-2008 afgeschaft kan worden.

In de concessie Zaanstreek kan na het doorlopen van de procedure tot afschaffen van het NVB (half jaar), het NVB ook worden afgeschaft per 10-2008.

Door de late uitrol in de trams en bussen van het GVB kan de procedure tot afschaffen NVB pas worden gestart 08-2008, en beëindigd per 03-2009.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.11.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
WL	Waterland	Arriva	10-2008	- 3 mnd
ZS	Zaanstreek	Connexxion	10-2008	- 3 mnd
Metro	Metro(GVB)	GVB	10-2008	- 3 mnd
TBA	Tram/bus Amsterdam	GVB	03-2009	+ 3mnd
AM	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	10-2008	- 3 mnd

Tabel C.11.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies WL, ZS en AM is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Het kritieke pad voor de concessies TBA is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

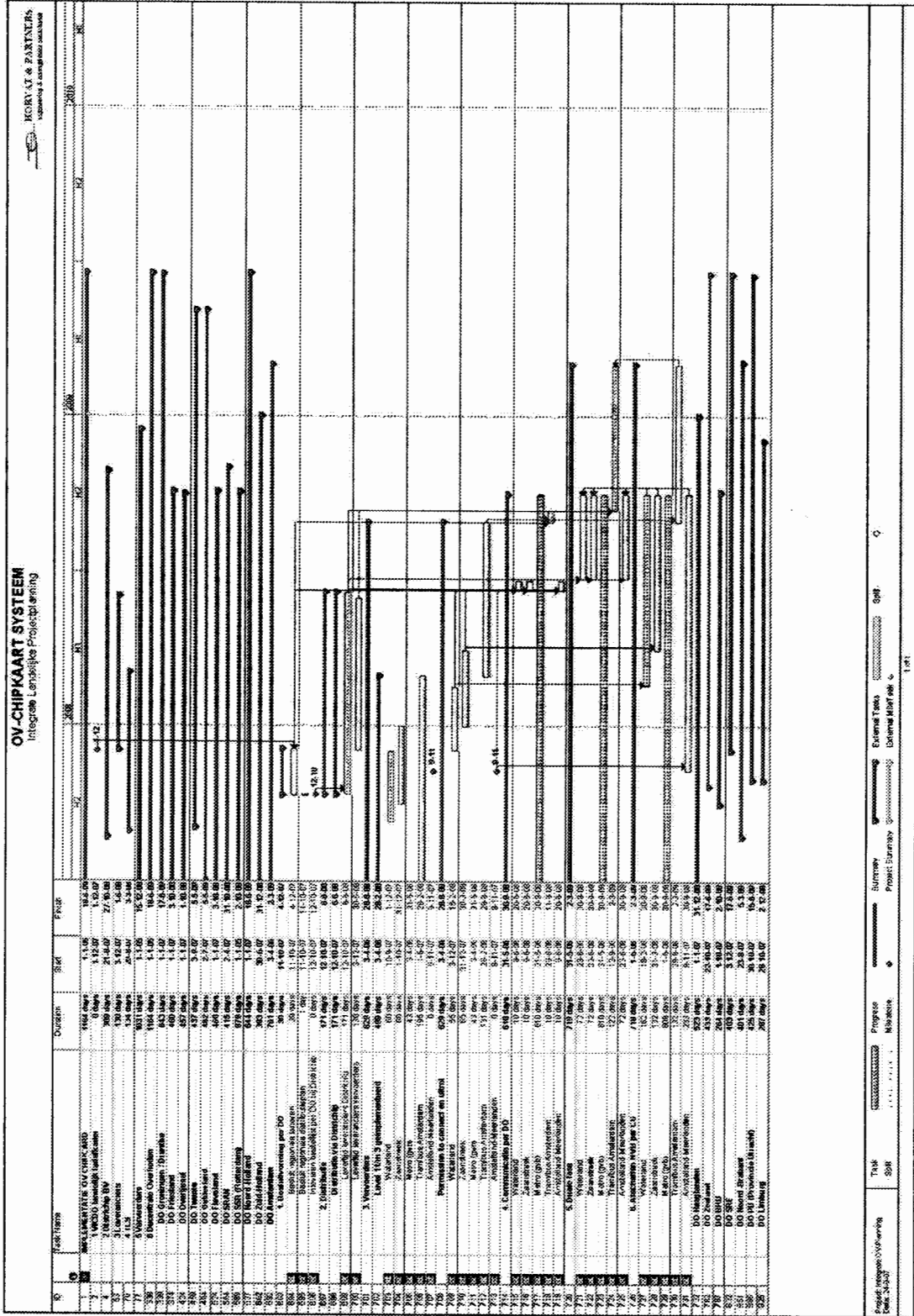
C.11.3. Conclusie

De OV-chipkaart kan vanaf 06-2008 worden gebruikt in de stadsregio Amsterdam, met uitzondering van de trams en bussen (vanaf 09-2008). Enkel door de late ombouw van de trams en bussen van GVB kan niet per 1-1-2009 in de hele stadsregio het NVB worden afgeschaft.

C.11.4. Risico's

De risico die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- Geen tijdige besluitvorming tarieven
- Technische problemen:
 - o Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible
 - o Certificering Prodata
 - o Prodata schakelt niet tijdig op versie 3.0.
- Onvoldoende klantenacceptatie kan leiden tot uitstel afschaffen NVB, leidend tot hogere kosten.



Figuur: C.1.1.3: DO-planning stadsregio Amsterdam

Bijlage C.12: Stadsregio Haaglanden (SRH)

C.12.1. Concessies

De stadsregio Haaglanden (SRH) heeft 3 concessies in beheer. In tabel C.12.1 is hiervan een overzicht te vinden.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Concessie vervaldatum
SAH	Stadsbussen Haaglanden	HTM	1-1-2009
SEH	Streekbussen Haaglanden	Connexxion	1-1-2009
TRR	Tram/RandstadRail	HTM	31-12-2016

Tabel C.12.1: Concessiegebieden met vervoerders

De twee busconcessies worden momenteel opnieuw aanbesteed. Tijdens het gunningsproces zal worden besloten of de twee concessiegebieden gezamenlijk of apart zullen worden gegund. De gunning zal in december 2007 plaatsvinden. Bij gunning aan Cxx of HTM voorziet Haaglanden geen problemen bij de introductie van de OV-chipkaart, aangezien zij als huidige vervoerders reeds gestart zijn met de uitrol.

In september 2007 is bekend geworden dat in de vier grote steden het openbaar vervoer onderhands mag worden aanbesteed. In de DO-planning is ervan uitgegaan dat Haaglanden hiervan gebruik zal maken, dit in verband met het tijdig af kunnen schaffen van het NVB.

C.12.2. Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de stadsregio Haaglanden is te vinden in figuur C.12.3, zie het einde van bijlage C.12. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

HTM, Cxx en Haaglanden hebben in overleg een voorlopig tarief en de benodigde proposities bepaald. In september 2007 zal gestart worden met de besluitvormingsprocedures betreffende tarieven en distributie in stadsgewest Haaglanden. Stadsgewest Haaglanden kiest voor het km-tarief en daarbij enkele proposities, geheel in lijn met het landelijk tariefkader. Voor de abonneeshouders is reeds een oplossing bedacht, waarbij nauwelijks verschil is in de abonnementskosten (wel registreren van km, echter de kosten kunnen soms € 0 cent/km bedragen). Gekozen wordt om de tarieven gedurende twee jaar te 'bevriezen', zoals ook is afgesproken in het VICDO. Dit betreft niet het invoeren van nieuwe proposities zoals gratis-OV of dagkaartjes, maar enkel het km-tarief. Verwacht wordt dat door de stadsregio Haaglanden begin 2008 een besluit zal worden genomen over tarieven en distributie [V-010].

In de DO-planning is er daarom van uitgegaan dat begin 2008 een bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst, en dan ook de definitieve besluitvorming over het tarief zal plaatsvinden.

Distributie

De basis van het regionale distributienetwerk is het netwerk van de vervoerders in de regio (NS, Cxx, RET, HTM). De bestelling voor de wal-apparaten (voor de internetapplicatie) is de verantwoordelijkheid van Stadsgewest Haaglanden, voor op de voertuigen die van HTM en

Cxx. Daarbij moet worden opgemerkt dat Stadsgewest Haaglanden geen light-AVM's toestaat in bussen of trams in verband met mogelijke stremmingen bij het instappen van grote hoeveelheden reizigers (bijvoorbeeld in de spits). HTM heeft momenteel in zijn voertuigen alleen kaartlezers geplaatst. Daarnaast dient het distributienetwerk voor het afhalen van de per internet bestelde producten/saldo nog te worden gerealiseerd.

In de DO-planning is aangegeven dat begin 2008 de bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst, met een levertijd van ongeveer 8 maanden (01-2008 tot 09-2008). Daarbij heeft Connexxion al light-AVM's besteld bij ViaPay (levering tussen 12-2007 en 06-2008). Connexxion verzorgt het streekvervoer in de regio Haaglanden.

Invoering OV-chipkaart

Gezien de verwachte onderhandse aanbesteding van de twee busconcessies, zijn de ombouwplanningen van HTM en Connexxion gehanteerd voor de implementatie van de OV-chipkaart.

In de Connexxion ombouwplanning zijn de bussen al omgebouwd. Momenteel is het Infoxx-systeem en de OV-chipkaart software nog niet compatible, daardoor is ervan uitgegaan dat eind 2007 is opgelost.

De HTM-bussen (135 stuks) zijn reeds omgebouwd en getest. De HTM-trams (150 stuks) worden per 10-2007 omgebouwd en de inbouw zal in januari 2008 voltooid zijn.

Gepland is om de Randstadrailvoertuigen medio januari 2008 te hebben omgebouwd, echter hierbij is nog een onzekerheid. Er is nog een technisch probleem, op het gebied van de zwevende aarding. Onduidelijk is hoe land dit kan duren, daarom is in de DO-planning de HTM-planning aangehouden.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken.

Voor alle concessies betekent dit per 09-2008 (door levering distributienetwerk).

Duale fase

Twee weken nadat de communicatie is gestart zal de duale fase beginnen. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd.

Deze laatste voorwaarde is in de stadsregio Haaglanden van toepassing bij alle concessies, waardoor in de DO-planning de doorlooptijd is verlengd tot 01-2009.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.12.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB per 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
SAH	Stadsbussen Haaglanden	HTM	01-2009	0 mnd
SEH	Streekbussen Haaglanden	Connexxion	01-2009	0 mnd
TRR	Tram/RandstadRail	HTM	01-2009	0 mnd

Tabel C.12.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor alle concessies is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

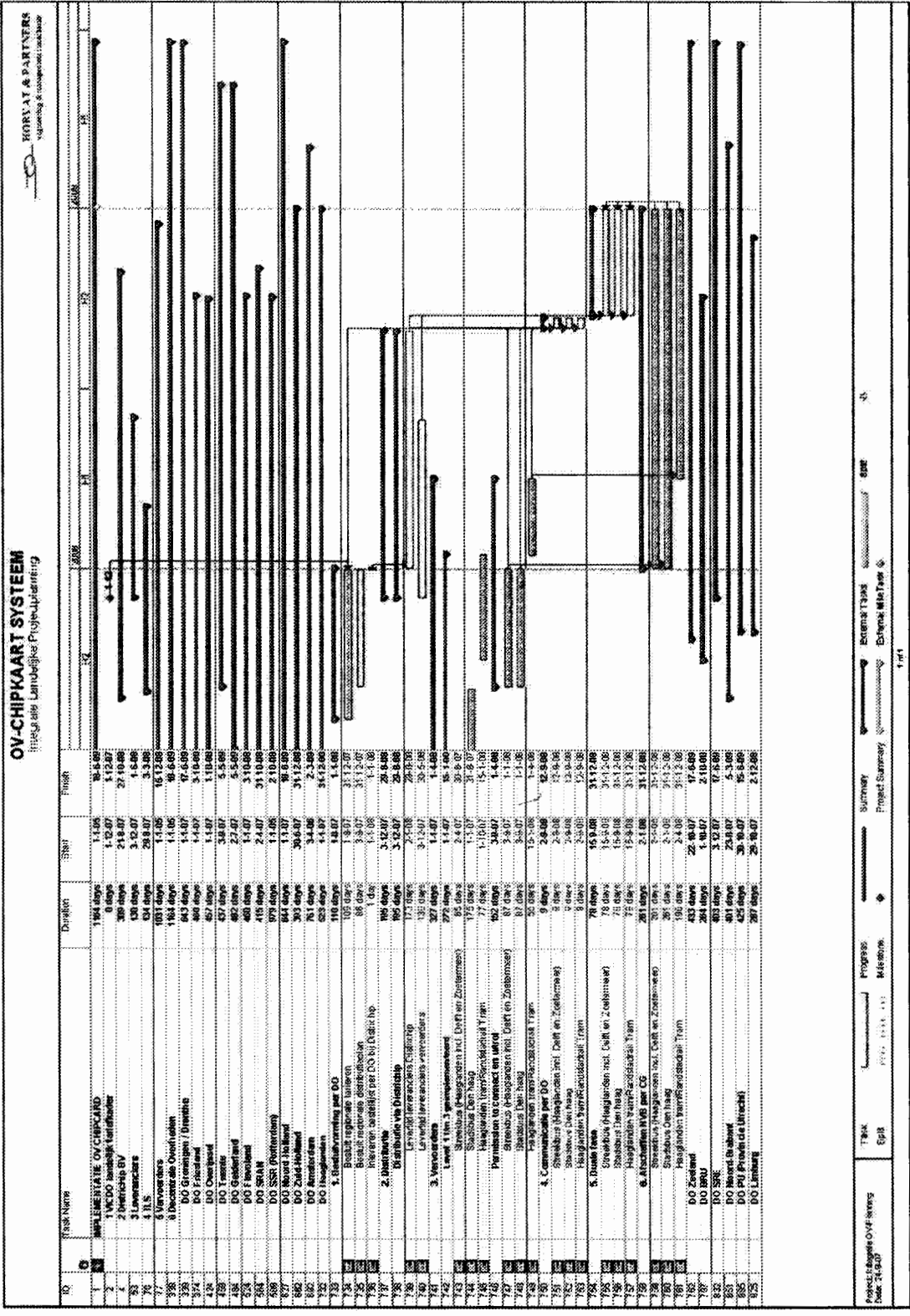
C.12.3. Conclusie

De OV-chipkaart kan vanaf 09-2008 worden gebruikt in de stadsregio Haaglanden, en per 1-1-2009 kan in de gehele stadsregio het NVB worden afgeschaft, waarbij geen speling is in de planning om mogelijke tegenvallers op te vangen. Wanneer gekozen wordt voor een nieuwe concessiehouder zal de mijlpaal van 1-1-2009 zeer waarschijnlijk niet haalbaar zijn.

C.12.4. Risico's

De risico's die kunnen gaan optreden zijn:

- Te late oplevering distributienetwerk
- Ombouw RandstadRail voertuigen loopt vertraging op door technische problemen.
- Er is geen rekening gehouden met structurele kostenverhoging van het distributienetwerk voor OV (van NVB naar OV-chip).



Figuur: C.12.3: DO-planning stadsregio Haaglanden

Bijlage C.13: Provincie Zeeland

C.13.1. Concessies

De provincie Zeeland heeft 4 concessies in beheer. In tabel C.13.1 is hiervan een overzicht te vinden. De SDT en ZV concessies lopen nog relatief lange tijd door, echter de concessies MZ en FF lopen over ongeveer een jaar af, wat een mogelijk risico kan vormen voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
SDT	Schouwen-Duiveland-Tholen	Connexxion	10-12-2012+2j
MZ	Midden-Zeeland	?	15-12-2008
ZV	Zeeuws-Vlaanderen	Veolia	10-12-2012+2j
FF	Fast Ferry	Veolia	14-03-2009

Tabel C.13.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.13.2. Planning

De DO-planning zoals die is opgesteld voor de provincie Zeeland is te vinden in figuur C.13.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het vaststellen van de tarieven. Gezien de grote groep scholieren die gebruik maken van het OV (ongeveer de helft van alle reizigers in Zeeland), wordt er gezocht naar een specifieke oplossing (bv. fixed-price). Hierover wordt overleg gevoerd met de Stichting Scholieren Vervoer Zeeland, de vervoerders en de provincie Zeeland.

Momenteel bestaat in de provincie Zeeland het VBN+ netwerk, wat betekent 120 distributiepunten plus de interpay punten. DistriChip heeft echter een voorstel gedaan voor ongeveer 40 vaste distributiepunten. De provincie kan zich hier niet in vinden, de dekking te beperkt in de provincie Zeeland. In de brochure van DistriChip wordt naast de postkantoren ook de tabak & gemak sector genoemd als mogelijk distributiekanaal.

Gepland is dat in februari 2008 een besluit wordt genomen door de Gedeputeerde over de tarieven, maar ook over de distributie.

Distributie

In de net afgesloten concessies SDT en ZV is de OV-chipkaart meegenomen, wat betekent dat alle OV-chipkaartkosten verrekend moeten zijn in de DRU-tarieven. De vervoerder is verantwoordelijk voor het distributienetwerk. Cxx kiest hierbij voor light-AVM's op de bussen, welke reeds bij ViaPay zijn besteld (levering 1202007 tot 06-2008). Veolia kiest voor apparatuur op de wal, die bij DistriChip besteld zal worden. Echter voordat de bestelling definitief wordt zal eerst overeenstemming bereikt moeten worden met de provincie (02-2008).

Invoering OV-chipkaart

Midden-Zeeland zal worden aanbesteed (start 15-12-2008), waarbij de gunning in februari 2008 zal plaatsvinden. Indien de huidige concessiehouder (Connexxion) de aanbesteding wint zal getracht worden de invoering te vervroegen naar september 2008. Aangezien Connexxion hier nog geen voorbereidingen voor treft, is in de DO-planning uitgegaan van een nieuwe concessiehouder die per 15-12-2008 zal starten.

Bij de Fast Ferry is reeds gestart met een pilot voor de poortjes door Veolia. De incidentele reizigers moeten nog steeds wennen aan het gebruik. De Fast Ferry heeft nog een looptijd tot maart 2009, waarna ook deze opnieuw zal worden aanbesteed. Echter doordat Veolia hier reeds is gestart met een pilot is er in de DO-planning vanuit gegaan dat Veolia de concessie gegund zal krijgen door de voorsprong op de OV-chipkaart implementatie i.v.m. andere vervoerders. Hierdoor wordt de Veolia implementatie planning aangehouden, net als voor de concessie ZV, per 09-2008 uitgerold.

Connexxion heeft aangegeven dat per 10-2008 de concessie SDT uitgerold zal zijn [4.12].

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het desbetreffende concessiegebied is uitgerold. De doorlooperperiode is 2 weken.

Voor de concessies SDT, ZV en FF betekent dit per 10-2008 (door levering distributienetwerk). In de concessie MZ zal twee weken voor de start van de nieuwe concessie worden gestart met de communicatie (12-2008)

Duale fase

Twee weken nadat de communicatie is gestart zal de duale fase beginnen. De duale fase eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend. De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd.

Echter door de late oplevering van het distributienetwerk kan pas na oplevering hiervan gestart worden met de procedure tot afschaffen van het NVB en een half jaar later eindigen.. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.13.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
SDT	Schouwen-Duiveland-Tholen	Connexxion	04-2009	+3 mnd
MZ	Midden-Zeeland	?	06-2009	+5mnd
ZV	Zeeuws-Vlaanderen	Veolia	03-2009	+2mnd
FF	Fast Ferry	Veolia	03-2009	+2mnd

Tabel C.13.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies SDT, ZV en FF is;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

C.13.3. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat in geen enkele concessie in de provincie Zeeland voor 1-1-2009 het NVB kan worden afgeschaft.

C.13.4. Risico's

De risico's die in de provincie Zeeland kunnen voorkomen, leidend tot vertraging in de OV-chipkaart implementatie zijn:

- Besluitvorming aangaande tarieven ook in de Provinciale Staten behandelen.
- Beperkt distributienetwerk (zoals initieel aangeboden door DistriChip).
- Distributienetwerk niet op tijd klaar, door (i) late levering DistriChip en (ii) niet functioneren van de NAL.
- Klantacceptatie onvoldoende door (i) te snel afschaffen NVB wanneer het OV-chipkaart systeem nog onvoldoende stabiel is en (ii) de overgang van de tarieven NVB-tarieven naar de OV-chipkaarttarieven.

Bijlage C.14: Bestuur Regio Utrecht (BRU)

C.14.1 Concessies

Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft 4 concessies in beheer. In tabel C.14.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen net voor 2009 af, behalve de sneltram, en dit kan risico's voor de invoering van de OV-chipkaart meebrengen.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
ZUID	BRU-zuid	Connexxion	15-12-2009
HEU	Utrechtse Heuvelrug	Connexxion	15-12-2009
SNEL	BRU sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein	Connexxion	15-12-2013
SU	Stadsvervoer Utrecht	Connexxion	31-12-2007

Tabel C.14.1: Concessiegebieden met vervoerders

BRU heeft de implementatie van de OV-chipkaart contractueel met Connexxion vastgelegd.

C.14.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor BRU is te vinden in figuur C.14.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Het tarievenplan was in 07-2007 klaar en is daarna besproken met het ROCOV en de vervoerder. Er is overeenstemming over het distributieplan bereikt.

In de DO-planning is aangehouden dat per 10-2007 de bestelling bij DistriChip kan worden geplaatst. Echter doordat nog niet op landelijk niveau het tarief kader is vastgesteld, is in de DO-planning aangenomen dat per 12-2007 het landelijk tariefkader definitief wordt, waarna ook het regionaal tariefkader definitief kan worden.

Invoering OV-chipkaart

De fysieke inbouw voor alle concessies staat gepland voor Q4-2007, waardoor op 01-01-2008 de inbouw gereed zal zijn. Echter Connexxion heeft moeite de boardcomputer (Infoxx) aan de OV-chipkaart software te koppelen. Verwacht wordt dat deze koppeling Q1-2008 wordt gerealiseerd en dus zal de uitrol ook dan gereed zijn.

Distributie

Het distributieplan is klaar en dus zal de bestelling op tijd bij DistriChip worden gedaan. De levertijd is 8 maanden. De light-AVM's voor Connexxion worden medio 2008 geleverd.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor de alle concessies medio 06-2008 (door levering DistriChip) zijn.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase bij alle concessies per 07-2008 beginnen. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is in alle concessies per 04-2008. De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.14.2. Te zien valt dat in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er 3 maanden speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
ZUID	BRU-zuid	Connexxion	10-2008	-3 mnd
HEU	Utrechtse Heuvelrug	Connexxion	10-2008	-3 mnd
SNEL	BRU sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein	Connexxion	10-2008	-3 mnd
SU	Stadsvervoer Utrecht	Connexxion	10-2008	-3 mnd

Tabel C.14.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor alle concessies;

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk,
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

C.14.3 Conclusie

Het is waarschijnlijk dat het NVB in het BRU-gebied kan worden afgeschaft op 01-01-2009.

C14.4 Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling stadsregio
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible
- operationele uitvoer railgebonden vervoer (deze zijn gering door ruime tram en lange halteafstanden)

Deze risico's zijn echter gering.

Bijlage C.15: Samenwerkingsregio Eindhoven (SRE)

C.15.1 Concessies

De Samenwerkingsregio Eindhoven (SRE) heeft drie concessie in beheer. In tabel C.15.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies stoppen op 14-12-2008 en dit veroorzaakt dus risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
DK	De Kempen	Veolia	14-12-2008
SE	Stadsvervoer Eindhoven	Hermes	14-12-2008
DP	De Peel	Hermes	14-12-2008

Tabel C.15.1: Concessiegebieden met vervoerders

De stadsregio Eindhoven zal in de nieuwe aanbesteding de OV-chipkaart meenemen en uitvragen dat deze bij de start geïmplementeerd moet zijn. De drie concessies worden hierin samengevoegd tot een grote concessie. Hiervoor zal de OV-chipkaart niet worden geïmplementeerd. De vervoerder zal pas 2-2008 bekend worden bij de gunning. Dit heeft ertoe geleid dat de huidige vervoerders zijn gestopt met voorbereidingen voor de OV-chipkaart implementatie (Hermes).

C.15.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de stadsregio Eindhoven is te vinden in figuur C.15.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De tarieven en het distributienetwerk zullen bekend worden bij gunning, waardoor hierna pas besteld kan worden.

Invoering OV-chipkaart

Omdat de vervoerder nog niet bekend is, is er niets bekend over het implementatietraject. In de DO-planning wordt ervan uitgegaan dat per medio december 2008 de vervoerder in alle drie de concessies is uitgerold.

Distributie

De levertijd is 8 maanden vanaf de bestelling (10-2008).

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor de nieuwe concessie twee weken voor de ingangsdatum zijn (01-12-2008).

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning begint de duale fase bij ingaan van de concessie. De duale fase eindigt als het NVB wordt afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de nieuwe concessie per medio 12-2008.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.15.2. Te zien valt dat in de nieuwe concessie het NVB niet voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er dus ook geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
EKP	Eindhoven, De Kempen en De Peel	?	06-2009	+5mnd

Tabel C.15.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

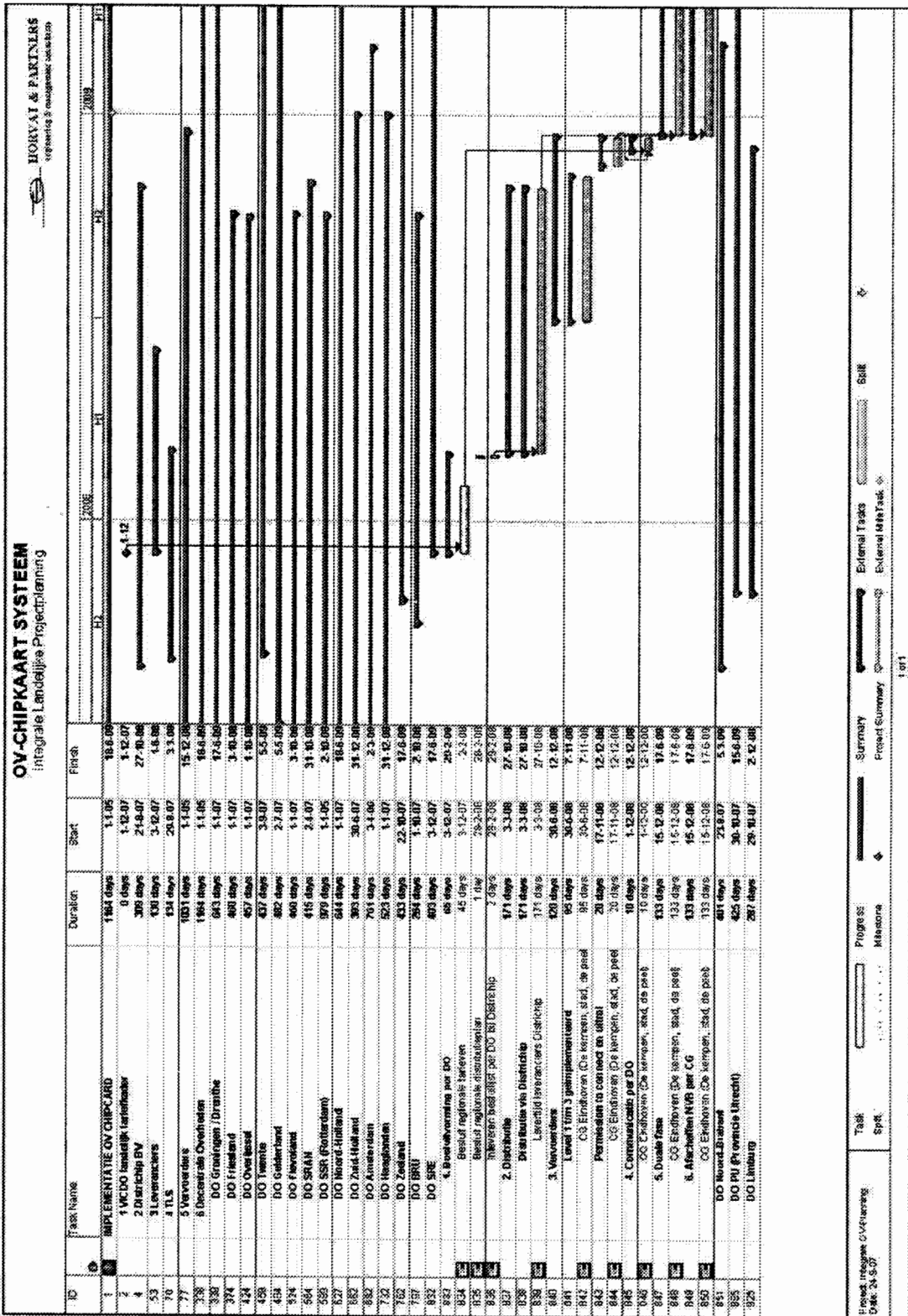
C.15.3 Conclusie

De mijlpaal 01-01-2009 wordt niet gehaald en het NVB kan dus niet worden uitgeschakeld. Gezien de duale fase en de doorlooptijd van de procedure om het NVB uit te zetten kan het NVB pas een stuk later worden uitgezet.

C15.4 Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- groot aantal gewenste proposities door de politiek, kan besluitvorming aangaande tarieven vertragen.
- Geen tijdige afspraken over de grensoverschrijdende lijnen met de provincie Noord-Brabant.
- Door nieuwe concessie en drie keer zo groot concessiegebied kan de vervoerder niet per medio december 2008 zijn uitgerold.



Figuur: C.15.3: DO-planning stadsregio Eindhoven

Bijlage C.16: Provincie Noord-Brabant

C.16.1 Concessies

De provincie Noord-Brabant heeft 4 concessies in beheer. In tabel C.16.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen nog relatief lange tijd door en dit veroorzaakt dus geen risico's voor de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
WB	West-Brabant	Veolia	09-12-2014
MB	Midden-Brabant	Veolia	09-12-2014
DM	De Meijerij	Arriva	09-12-2014
OB	Oost-Brabant	Arriva	09-12-2014

Tabel C.16.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.16.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Noord-Brabant is te vinden in figuur C.16.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

De besluitvorming over de tarieven wordt 15-12-2007 afgesloten omdat de tarieven gebaseerd zullen zijn op het landelijk tarief kader. Het distributieplan zal op 15-11-2007 gereed zijn. Dit is niet tijdig genoeg om de gestelde deadline van DistriChip te halen.

Distributie

Er kan pas worden besteld als de politieke besluitvorming is afgerond. De levertijd is 8 maanden. De distributie bevindt zich echter niet op het kritieke pad.

Invoering OV-chipkaart

Het gereed komen van de uitrol hangt voor een groot deel samen met de certificering van alle apparatuur (en dus de aansluiting van het systeem op Level 4). De certificering van de apparatuur (versie 2.2.4) van ProData (voor onder andere Arriva en Veolia) is gepland in 11-2007. De permission-to-connect met TLS zal dan in 04-2008 zijn afgerond.

De vervoerders Veolia en Arriva zijn in andere regio's al aan het werk. De provincie Noord-Brabant zit achteraan in het ombouwproces. Veolia heeft gepland op 01-09-2008 de uitrol gereed te hebben. Arriva heeft gepland op 01-08-2008 de uitrol gereed te hebben.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold.

Gezien de uitrol van Veolia en Arriva betreft dit 09-2008 respectievelijk 08-2008, na het

inrichten van het distributienetwerk.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de DM- en OB-concessie per 08-2008 en voor de WB- en MB-concessies per 09-2008.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.16.2. Te zien valt dat in geen enkele concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er dus geen speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
WB	West-Brabant	Veolia	03-2009	+2 mnd
MB	Midden-Brabant	Veolia	03-2009	+2 mnd
DM	De Meijerij	Arriva	02-2009	+1 mnd
OB	Oost-Brabant	Arriva	02-2009	+1 mnd

Tabel C.16.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor alle concessies is:

- besluitvorming,
- inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

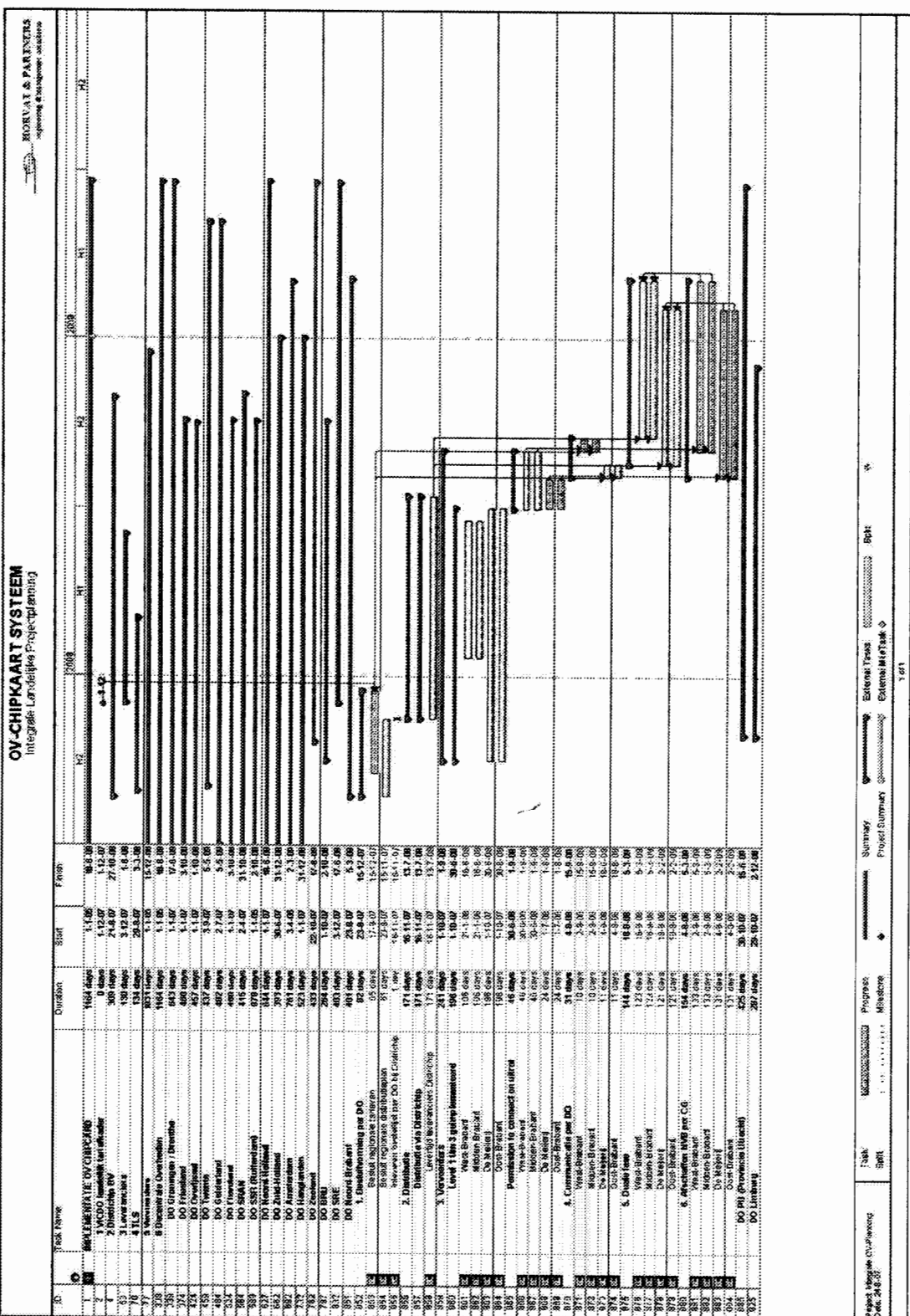
C.16.3 Conclusie

Het is dus onwaarschijnlijk dat hier het NVB kan worden afgeschaft op 01-01-2009. De uitrol en de distributie (bijna), bevinden zich op het kritieke pad. De versnelling zal wellicht nog ergens moeten worden gevonden.

C16.4 Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- kritieke pad Veolia en Arriva
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling stadsregio
- certificering ProData: de certificering en aansluiting van Syntus op Level 4 wanneer voor ProData wordt gekozen



Figuur: C.16.3: DO-planning provincie Noord-Brabant

Bijlage C.17: Provincie Utrecht

C.17.1 Concessies

De provincie Utrecht heeft 5 concessies in beheer, waarvan 1 is gedelegeerd aan de gemeente Amersfoort. In 2009 vervalt deze delegatie. In tabel C.17.1 is hiervan een overzicht te vinden. Alle concessies lopen tot net voor 2009 door en dit veroorzaakt dus risico's voor de invoering van de OV-chipkaart. De concessie Noordwest Utrecht is opnieuw aanbesteed en daar zal de OV-chipkaart op 14-12-2008 worden geïntroduceerd. Met Connexxion zijn reeds afspraken gemaakt over de invoering van de OV-chipkaart.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
OU	Oost Utrecht	Connexxion	14-12-2008
NWU	Noordwest Utrecht	Veolia	14-12-2008
ZWU	Zuidwest Utrecht	Connexxion	14-12-2008
SA	Stadsvervoer Amersfoort (gedelegeerd)	Connexxion	14-12-2008
WBD	Wijk bij Duurstede	Connexxion	14-12-2008

Tabel C.17.1: Concessiegebieden met vervoerders

C.17.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de provincie Utrecht is te vinden in figuur C.17.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Voor een deel kunnen deze activiteiten parallel lopen en voor een deel zijn deze opvolgend. De in het rapport gedefinieerde onderdelen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Het distributieplan zal eind 10-2007 klaar zijn. De besluitvorming over de tarieven wordt per 12-2007 afgesloten omdat de tarieven gebaseerd zullen zijn op het landelijk tarief kader.

Distributie

Nadat eind 10-2007 het distributieplan vastgelegd is, zal de bestelling bij DistriChip worden geplaatst.

Invoering OV-chipkaart

De fysieke inbouw voor alle concessies (behalve NWU) staat gepland voor Q1-2008. Connexxion heeft moeite de boordcomputer (Infoxx) aan de OV-chipkaart software te koppelen. Verwacht wordt dat deze koppeling Q1-2008 wordt gerealiseerd en dus zal de uitrol Q2-2008 gereed zijn.

Bij de concessie NWU zal een functionerend OV-chipkaart systeem uitgevraagd worden in het bestek en bij het begin van de nieuwe concessie geïmplementeerd moeten zijn.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. Bij NWU-concessie zal dit

twee weken voor het begin van de concessie van start gaan. Bij alle andere concessie zal dit per 07-2008 (door levering DistriChip en uitrol) zijn.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase bij Connexxion per medio 07-2008 beginnen.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de NWU-concessie medio 12-2008 en voor de andere concessies per 07-2008.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.17.2. Te zien valt dat niet in alle concessies het NVB voor 01-01-2009 afgeschaft kan worden en dat er nauwelijks speling is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
OU	Oost Utrecht	Connexxion	01-2009	0 mnd
NWU	Noordwest Utrecht	?	06-2009	+5 mnd
ZWU	Zuidwest Utrecht	Connexxion	01-2009	0 mnd
SA	Stadsvervoer Amersfoort (gedelegeerd)	Connexxion	01-2009	0 mnd
WBD	Wijk bij Duurstede	Connexxion	01-2009	0 mnd

Tabel C.17.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

Kritieke pad

Het kritieke pad voor de concessies OU, ZWU, SA en WBD is:

- besluitvorming,
- inrichten distributienetwerk en inrichten OV-chipkaartsysteem bij vervoerder
- communicatiefase en
- de procedure tot afschaffen NVB.

Voor de concessie NWU is de startdatum van de nieuwe concessie een knelpunt.

C.17.3 Conclusie

Het is onwaarschijnlijk dat het NVB kan worden afgeschaft op 01-01-2009 omdat in de NWU-concessie de implementatie pas kan beginnen na gunning en de duale fase pas na het begin van de concessie kan starten.

C.17.4

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- nieuw gegunde concessie
- kritiek pad Connexxion concessies zonder uitloop
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling
- Infoxx/OV-chipkaart software niet compatible

Bijlage C.18: Provincie Limburg

C.18.1 Concessies

De provincie Limburg (PL) heeft 2 concessies in beheer. Beide concessies zijn inclusief treinlijnen, waardoor de concessieduur langer dan 8 jaar is. In tabel C.18.1 is te vinden welke vervoerder de verschillende concessies gegund heeft gekregen en wat de vervaldatum van die concessie is.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Vervaldatum concessie
NML	Noord- en Midden-Limburg	Veolia	10-12-2016
ZL	Zuid-Limburg	Veolia	10-12-2016

Tabel C.18.1: Concessiegebieden met vervoerders

Zoals blijkt uit tabel C.18.1 lopen beide concessie nog relatief lange tijd door. Omdat de concessies recent zijn aanbesteed is de volledige implementatie in het bestek van de concessies vastgelegd. De PL heeft de vervoerder zoveel mogelijk vrijheid gegeven en deze is dus ook volledig verantwoordelijk voor het implementeren van de OV-chipkaart.

C.18.2 Planning

De planning zoals die is opgesteld voor de PL is te vinden in figuur C.18.3. De verwachte datum voor het uitzetten van het NVB volgt uit een aantal stappen die doorlopen moeten worden. Voor een deel kunnen deze parallel lopen en voor een deel zijn de opvolgend. De verschillende onderwerpen zullen hieronder worden besproken, waarna het kritieke pad zal worden geïdentificeerd.

Besluitvorming over distributie en tarieven

Het tarieven- en distributieplan wordt opgesteld door Veolia. De PL zal dit daarna moeten goedkeuren. Dit proces moet ook aan het ROCOV worden voorgelegd. De PL verwacht de tarieven en het distributieplan op 11-2007 definitief vast te leggen. In de DO-planning is opgenomen dat de besluitvorming over de tarieven wordt per 12-2007 afgesloten omdat de tarieven gebaseerd zullen zijn op het landelijk tarief kader.

Distributie

Ondanks dat er nog geen definitief distributieplan is, zal er een voorlopige bestelling door Veolia worden geplaatst bij DistriChip om de gestelde deadline van 1-10-2007 te halen. Eventueel zal er een nabestelling door de provincie worden gedaan wanneer blijkt dat de (politiek) gewenste minimale verkrijgbaarheid maatschappelijk onvoldoende is in het plan van Veolia. Deze bestelling zal na 11-2007 worden gedaan bij DistriChip. DistriChip garandeert niet dat de apparatuur dan tijdig geleverd kan worden.

Invoering OV-chipkaart

Prodata, de leverancier van Veolia, zal 11-2007 softwareversie 2.2.4 gecertificeerd opleveren. Pas wanneer alle apparatuur gecertificeerd is kan begonnen met het aansluiten van het systeem op Level 4. Dit is een harde voorwaarde voor het doorgaan met het uitrolproces. De permission-to-connect met TLS zal in 04-2008 zijn afgerond.

Veolia voert op het moment een pilot uit op de Veluwe, waarvan Veolia verwacht dat op 2-

2008 de aansluiting op Level 4 zal worden gestart. Met de huidige versie is het niet mogelijk om gebiedsgericht te differentiëren. Veolia is dan ook genoodzaakt een upgrade te maken naar versie 3.0. Momenteel wordt een impactanalyse uitgevoerd van de specificatie van versie 3.0. Het is de bedoeling om in het voorjaar van 2008 de upgrade naar versie 3 gerealiseerd te hebben. Hiervoor heeft Veolia nog geen opdracht gegeven aan ProData.

In de DO-planning is aangenomen dat Veolia Q2 2008 volledig zal zijn uitgerold in beide concessiegebieden.

Communicatie

De communicatie naar de reiziger over de start van de duale fase in de verschillende concessies kan pas starten wanneer (i) de distributieapparatuur is geleverd, (ii) de tarieven zijn vastgelegd en (iii) het betreffende concessiegebied is uitgerold. Dit zou voor beide concessies op 07-2008 (door levering DistriChip) zijn.

Duale fase

De duale fase start twee weken na de start van de communicatie en eindigt als het NVB kan worden afgeschaft. Volgens de planning kan de duale fase 07-2008 beginnen.

Afschaffen NVB

Voor het afschaffen van het NVB wordt ongeveer een half jaar berekend (3 maanden besluitvorming V&W plus 3 maanden realisatie uitschakeling). De procedure kan worden gestart als de uitrol in het concessiegebied is beëindigd. De procedure is beëindigd als de benodigde periode is doorlopen en de duale fase minstens 2,5 tot 3 maanden heeft geduurd. De aanvraagdatum is voor de beide concessie per 06-2008 omdat dan het distributienetwerk gerealiseerd is.

De planning resulteert in een datum voor het afschaffen van het NVB. Deze is te vinden in tabel C.18.2. Te zien valt dat in beide concessies het NVB voor 1-1-2009 afgeschaft kan worden. In de planning is nu een maand speling.

Afkorting	Concessiegebied	Vervoerder	Afschaffen NVB	Speling
NML	Noord- en Midden-Limburg	Veolia	12-2008	-1 mnd
ZL	Zuid-Limburg	Veolia	12-2008	-1 mnd

Tabel C.18.2: Concessiegebieden met geplande afschaffing van het NVB

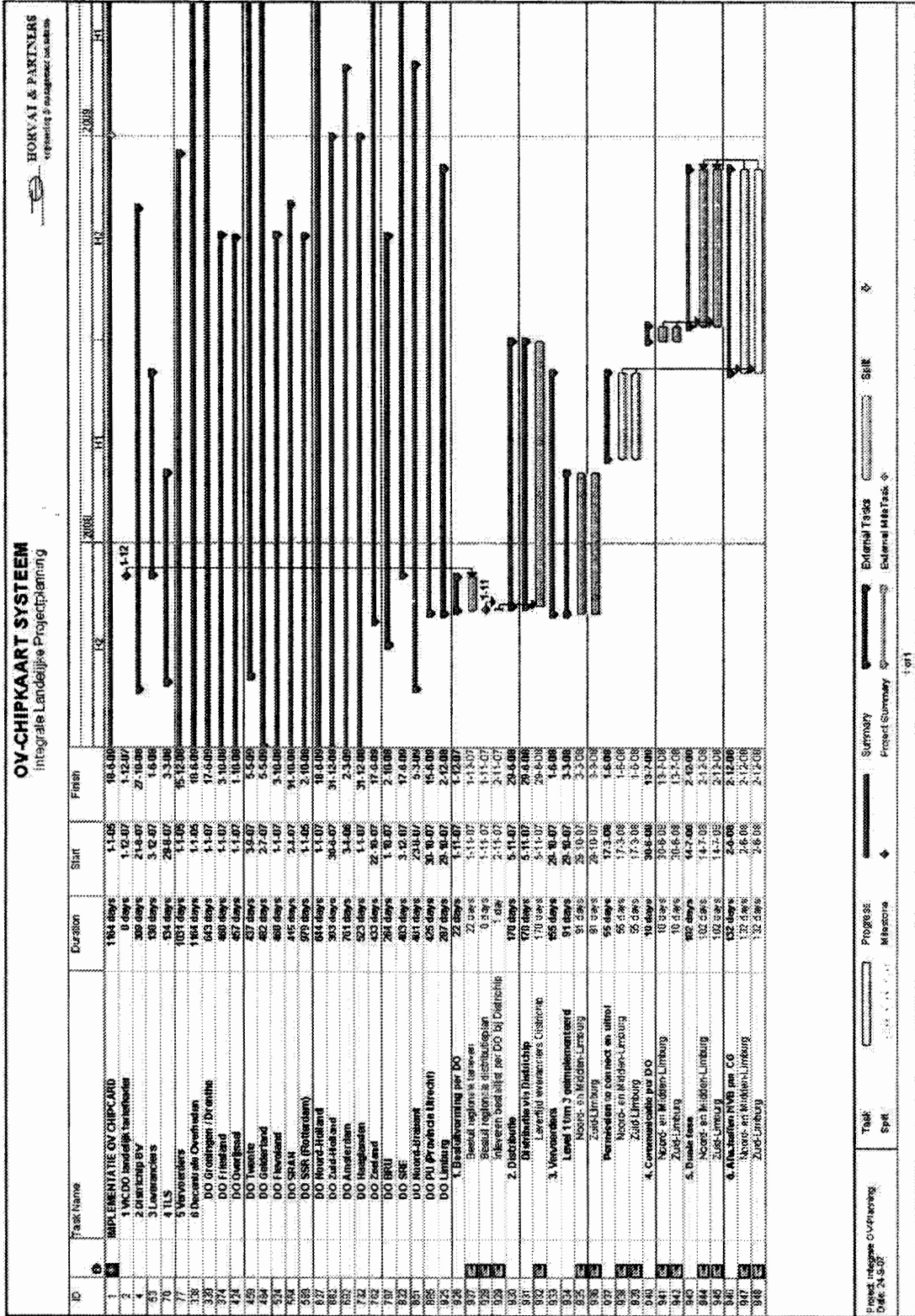
C.18.3 Conclusie

De planning is dat in alle concessies van de provincie Limburg de ingangsdatum van 01-01-2009 wordt gehaald. Er is daarbij 1 maand speling.

C.18.4 Risico's

De risico's die samenhangen met het halen van de gestelde planning zijn:

- PL heeft onvoldoende zicht op adequaat in te grijpen wanneer Veolia vertraagt
- tijdige beschikbaarheid distributieapparatuur door te late bestelling provincie
- tijdige certificering ProData



Figuur: C.18.3: DO-planning provincie Limburg

Bijlage D: Samenvatting DO-planningen

In het onderstaande overzicht is per concessiegebied samengevat wanneer de duale fase kan starten en eindigen. Daarbij is tevens het kritieke pad in de planning aangegeven en de nog aanwezige ruimte ("float") om tegenvallers op te vangen.

Ter bepaling van de start van de duale fase is ervan uitgegaan dat de duale fase kan starten indien (i) het besluit over de tarieven en distributie is genomen, (ii) het distributienetwerk is voltooid, (iii) de aansluiting van levels 1 t/m 3 op level 4 en de uitrol is gerealiseerd, en (iv) de communicatie naar reizigers aangaande start duale fase heeft plaatsgevonden. Het afschaffen van het NVB kan pas geschieden als aan de voorwaarden voor uitzetten van het NVB is voldaan (zie ook paragraaf 2.2.6) en toestemming is gegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat.

DO	Concessiegebied	start duale fase	einde duale fase	verschil met mijlpaal
OV-buro Groningen/Drenthe	NOOD	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
	GGD	15-12-08	17-06-09	+ 5mnd
	HOV315	16-06-08	03-10-08	- 3 mnd
	ZO en ZW Drenthe	14-07-08	30-12-08	0 mnd
Provincie Friesland	Treindienst Groningen - Leeuwarden	16-06-08	30-08-08	- 4mnd
	Treindienst Leeuwarden - Stavoren, -Harlingen	16-06-08	29-08-08	- 4mnd
	HOV315	16-06-08	03-10-08	-2 mnd
	Noord-Friesland	16-06-08	30-08-08	- 4mnd
	Zuidwest-Friesland	16-06-08	30-08-08	- 4mnd
	Zuidoost-Friesland	15-12-08	18-06-09	-4 mnd
Provincie Overijssel	Stadsvervoer Leeuwarden	18-06-08	30-08-08	- 4mnd
	Salland	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
	Ijsselmond	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
	NOOD	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
Twente	Stadsdienst Zwolle	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
	Twente	12-08-08	01-01-09	0 mnd
Provincie Gelderland	Streeklijnen Z-H-O (bus en trein) met Gelderland	14-11-08	05-05-09	+ 4 mnd
	Achterhoek	15-10-08	31-03-09	+3 mnd
	Rivierenland	16-09-08	01-12-08	-1 mnd
	Veluwe	16-09-08	01-12-08	-1 mnd
	Treindienst Arnhem - Tiel (met KAN)	15-10-08	31-03-09	+3 mnd
Provincie Flevoland	Streeklijnen Z-H-O (bus en trein) met Twente	14-11-08	05-05-09	+ 4 mnd
	IJsselmond	26-06-08	01-10-08	-3 mnd
	Stadsvervoer Almere	16-06-08	01-09-08	- 4 mnd
	Streekvervoer Almere	16-06-08	01-09-08	- 4 mnd
	Stadsvervoer Lelystad	16-06-08	30-09-08	- 3 mnd
	HOV315	16-06-08	03-10-08	- 3 mnd
SRAN	SRAN Noord	11-08-08	31-10-08	- 2mnd
	SRAN Zuid	11-08-08	31-10-08	-2mnd
SSR	Streekvervoer Voorne-Putten	16-06-08	02-10-08	-3 mnd
	Streekvervoer SSR overig	16-06-08	02-10-08	-3 mnd
	Tram en bus Rotterdam	01-06-07	31-12-07	-12 mnd
	Metro Rotterdam	03-01-05	31-12-07	-12 mnd
	RandstadRail	01-03-07	31-12-07	-12 mnd
Provincie Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	16-06-08	03-10-08	- 3 mnd
	Noord-Holland Noord (incl Texel)	16-12-08	18-06-09	+5 mnd
	Haarlem-IJmond	16-06-08	03-10-08	- 3 mnd
	Zuidtangent	16-06-08	03-10-08	- 3 mnd
Provincie Zuid-Holland	DAV-gebied	16-06-08	29-08-08	- 4 mnd
	Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee	11-07-08	31-12-08	0 mnd
	DBL-RMH	16-06-08	30-09-08	- 3 mnd

DO	Concessiegebied	start duale fase	einde duale fase	verschil met mijlpaal
SRA	Waterland	23-06-08	30-09-08	- 3 mnd
	Zaanstreek	23-06-08	30-09-08	- 3 mnd
	metro (GVB)	31-05-06	30-09-08	- 3 mnd
	Tram/bus Amsterdam	12-09-08	02-03-09	+ 3 mnd
	Amstelland-Meerlanden	23-06-08	30-09-08	- 3 mnd
Stadsregio Haaglanden	Streekbus (Haaglanden incl. Delft en Zoetermeer)	15-09-08	31-12-08	0 mnd
	Stadsbus Den Haag	15-09-08	31-12-08	0 mnd
	Haaglanden tram/RandstadRail tram	15-09-08	31-12-08	0 mnd
Provincie Zeeland	Schouwen-Duiveland en Tholen	27-10-08	02-04-09	+3 mnd
	Midden-Zeeland	15-12-08	17-06-09	+5 mnd
	Zeeuws-Vlaanderen	27-10-08	05-03-09	+2 mnd
	Fast Ferry	27-10-08	05-03-09	+2 mnd
BRU	BRU-zuid	02-07-08	02-10-08	-3 mnd
	Utrechtse Heuvelrug	02-07-08	02-10-08	-3 mnd
	BRU sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein	02-07-08	02-10-08	-3 mnd
	Stadsvervoer Utrecht	02-07-08	02-10-08	-3 mnd
SRE	Concessiegebied Eindhoven (De Kempen, stad en de Peel)	15-12-08	17-06-09	+5 mnd
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	16-09-08	05-03-09	+2 mnd
	Midden-Brabant	16-09-08	05-03-09	+2 mnd
	De Meijerij	18-08-08	02-02-09	+1 mnd
	Oost-Brabant	18-08-08	02-02-09	+1 mnd
Provincie Utrecht	Utrecht Oost	16-07-08	01-01-09	0 mnd
	Utrecht Noord-West	15-12-08	15-06-09	+5 mnd
	Zuidwest Utrecht	16-07-08	01-01-09	0 mnd
	Stad Amersfoort	16-07-08	01-01-09	0 mnd
	Wijk bij Duurstede	16-07-08	01-01-09	0 mnd
Provincie Limburg	Noord- en Midden-Limburg	14-07-08	02-12-08	-1 mnd
	Zuid-Limburg	14-07-08	02-12-08	-1 mnd