

Adviesaanvraag aan consumentenorganisaties inzake de actualisatie van het Landelijk Tarievenkader, d.d. 22 juni 2023

Inleiding

Ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 zijn decentrale OV-autoriteiten (DO's) tariefbevoegd. Ondanks deze tariefbevoegdheid hebben DO's in een vroeg stadium onderkend dat voor de reizigers landelijke afspraken over OV-tarieven en producten voor bus, tram en metro nodig zijn¹. Hiermee wordt voorkomen dat er overal een andere opbouw van tarieven is en reizigers bij een overstap op een andere vervoerder met forse tariefstijgingen wordt geconfronteerd. Hiertoe is in 2009 het Convenant Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld en sinds die tijd werken alle DO's met dit kader. Het LTK is als eis in alle bestekteksten opgenomen, waardoor ook vervoerders zich hieraan committeren. Belangrijkste afspraken betreffen het hanteren van een landelijk basistarief (voor saldoreizen) met een jaarlijkse indexatie, niet betalen van dubbel basistarief bij overstappen en landelijke leeftijdskortingen.

Er zijn nieuwe ontwikkelingen waardoor een actualisatie van het LTK nodig is.

- Technische ontwikkelingen maken nieuwe betaalwijzen mogelijk. Daarmee kunnen nieuwe reisproducten met een andere tariefstelling worden aangeboden.
- Er is momenteel een veelheid aan reisproducten, waarvan sommige maar beperkt worden gebruikt. De combinatie met nieuwe mogelijke reisproducten maakt dat het goed is om het totale productenpalet opnieuw op relevantie te bekijken.
- Het OV is kostbaar en vraagt om extra sturingsmogelijkheden om de vervoervraag van reizigers te beïnvloeden om het OV gericht in te kunnen zetten gedurende drukke of juist minder drukke momenten op een dag.
- De landelijke afspraken over kortingen zijn leeftijdgebonden. Vraag is of er aanleiding is om deze te actualiseren. Voor wie willen we het OV bereikbaar en aantrekkelijk maken en wat zijn daarvan de financiële gevolgen? Daarnaast zet het ongewijzigd voortzetten van de ouderenkorting door de sterk vergrijzende bevolking de betaalbaarheid van het OV onder druk.

Adviesaanvraag

Het LTK bestaat feitelijk uit 2 delen. Het eerste deel is het feitelijke Convenant waarbij de algemene landelijke afspraken zijn geformuleerd. De bijlage bij het Convenant (Uitvoeringsregels) bevat de meer praktische afspraken met bijvoorbeeld de landelijke producten. De actualisatie van het LTK betreft beide onderdelen.

Wij verzoeken u uiterlijk **4 augustus 2023** advies uit te brengen over de actualisatie van het LTK zoals opgenomen in de bijlagen 1 tot en met 4² van deze adviesaanvraag. Hierbij is rekening gehouden met een wettelijke termijn van 6 weken. De verwachting is dat eind dit jaar het LTK wordt gewijzigd. Voor vragen en opmerkingen naar aanleiding van de adviesaanvraag kunt u contact opnemen met dhr. M. Sari van Samenwerkingsverband DOVA (m.sari@dova.nu; 06-31688050)³.

Ten overvloede wordt gemeld dat deze adviesaanvraag los staat van de reguliere, jaarlijkse adviesaanvraag inzake de LTK-tarieven. Naast deze adviesaanvraag loopt een aparte adviesaanvraag ten aanzien van de LTK-tarieven 2024. Onderhavige adviesaanvraag heeft geen consequenties op de LTK-tarieven 2024. De wijzigingen op het LTK zullen na afronding van beide trajecten in een nieuwe versie van het LTK zichtbaar zijn en gepubliceerd worden op de site van Samenwerkingsverband DOVA.

Gevolgd proces

DO's werken sinds 2017 aan de actualisatie van het LTK. Gelet op het gezamenlijke belang is tevens een gemengde werkgroep met vervoerders ingericht, waarbij de consumentenorganisaties regelmatig zijn meegenomen in het proces. De wensen van consumentenorganisaties zijn in een voortijdig moment geïnventariseerd en meegenomen in een gezamenlijke uitgangspuntennotitie (eenvoud, eerlijk en flexibel). Na een aantal sessies met de

¹ NS heeft zich niet aangesloten bij het LTK en is ingevolge de concessieafspraken met de rijksoverheid zelf tariefbevoegd. Regionale treinconcessies kunnen zich vrijwillig aansluiten bij het LTK.

² Convenant en de Uitvoeringsregels zijn in twee versies bijgesloten: met wijzigingen en een schone versie.

³ Bij afwezigheid kunt u contact opnemen met de heer Ariëns Kruijt (a.kruijt@dova.nu; 06-54655296).

consumentenorganisaties was de uitkomst dat de consumentenorganisaties zich kunnen vinden in de uitgangspunten van het nieuwe productenpalet, en dat ze graag weer meegenomen worden in het proces wanneer de voorstellen concreet worden. De contouren van het nieuwe productenpalet zijn met deze uitgangspunten gevat in een rapport dat is gedeeld met de Landelijke Rocov's⁴.

Op 26 september 2022 zijn verschillende voorstellen voor de actualisatie van het LTK getoetst bij de consumentenorganisaties. Consumentenorganisaties konden zich in de meeste voorstellen vinden en hebben daarnaast bij de onderwerpen minimumtarief en leeftijdskorting een aantal aandachtspunten meegegeven. Mede door deze input is de actualisatie op onderdelen gewijzigd. Zo wordt het minimumtarief wel mogelijk gemaakt, maar is er geen moment afgesproken om deze in te laten gaan en wat de exacte invulling hiervan zal zijn. Het aanvankelijke voorstel om de leeftijdskortingen te versoberen is gewijzigd en ondergaat inmiddels het proces met een onderzoek voordat er feitelijke voorstellen worden gedaan voor een eventuele herziening van de leeftijdskortingen. De Landelijke Rocov's zijn hierbij betrokken.

De inhoudelijke wijzigingen zijn regelmatig onder de aandacht gebracht door de afgevaardigde van Samenwerkingsverband DOVA in de overleggen van de Landelijke Rocov's. De belangrijkste stukken in de bijlagen van deze adviesaanvraag (bijlagen 5 en 6) zijn daarom ook reeds in uw bezit. Wat echt nieuw is, is de uitwerking van de wijzigingen op het LTK (bijlagen 1 tot en met 4 bij deze adviesaanvraag).

Actualisatie

De voorliggende actualisatie van het LTK creëert de mogelijkheid om een aantal landelijke afspraken anders in te richten, en geeft vooral regionaal meer mogelijkheden en handvatten voor regionale invulling. De voorgestelde wijzigingen leiden in de praktijk niet direct tot wijzigingen. Er zal pas sprake zijn van een wijziging in de praktijk wanneer van deze nieuwe mogelijkheden gebruik wordt gemaakt. In die gevallen zal het reguliere proces in gang worden gezet waarbij adviesaanvragen bij de (relevante) consumentenorganisaties onderdeel van zijn.

NB. Ten overvloede wordt gemeld dat dit wijzigingstraject veel tijd en energie kost en niet ieder jaar kan plaatsvinden, waardoor het nodig was om alle mogelijkheden (die nu overzien kunnen worden) in te regelen. Het LTK is daarmee gereed voor de nieuwe ontwikkelingen.

Inhoudelijke wijzigingen

Bij de uitwerking van de wijzigingen is uitgegaan van een duale fase waarbij zowel de oude als de nieuwe wereld naast elkaar bestaan. De verwachting is namelijk dat het geactualiseerde LTK eind 2023 gereed zal zijn, terwijl de huidige betaaltechniek (MIFARE) nog bestaat. De huidige teksten zijn in de meeste gevallen daarom in tact gebleven en zijn er vooral nieuwe teksten bijgekomen.

De actualisatie van het LTK behelst in het kort meer mogelijkheden tot tariefdifferentiatie, het overzichtelijker maken van het productaanbod via productfamilies, de mogelijkheid voor een landelijk minimumtarief en een algemene actualisatie⁵. In de bijlage is een notitie toegevoegd van 12 januari jl. voor nadere toelichting welke is behandeld in het hoogste overlegorgaan van DO's inzake het OV (Bestuurlijke Advies Commissies Mobiliteit plus), waarbij is ingestemd met de voorstellen in de notitie. In die notitie zijn ook besluiten genomen ten aanzien van de leeftijdskortingen. Echter, door technische belemmeringen en benodigd nader onderzoek is er geen uitwerking voor:

- het gelijktrekken van de leeftijdsgrens van de ouderenkorting met de AOW leeftijd (pas mogelijk wanneer de migratie van de oude naar de nieuwe techniek is afgerond); en
- het creëren van mogelijkheden in het LTK om de leeftijdskortingen te herzien en doelgroepenkorting mogelijk te maken. Dit onderzoek is gestart op 16 mei 2023 en zal na afronding kunnen leiden tot concrete voorstellen. Een afvaardiging van de consumentenorganisaties is hierbij onderdeel van de begeleidingscommissie.

NB. Te zijner tijd zal voor deze wijzigingen om advies worden gevraagd van de Landelijke Rocov's.

⁴ Het nieuwe productenpalet, 29 mei 2020, Panteia en Piece of Data.

⁵ De vorige versie van de hoofdtekst (Convenant) dateert van het jaar 2009. Bij de actualisatie van het LTK is daarom gebruik gemaakt van de gelegenheid om tekstuele onderhoud te plegen (met name notaties en verwijzingen zijn gewijzigd) alsmede de relevante teksten zowel voor de huidige als de nieuwe (betaal)wereld geschikt te maken. Ook zijn de kleinere wijzigingen meegenomen die voortkomen uit het productenpalet rapport (Het nieuwe productenpalet, 29 mei 2020, Panteia en Piece of Data).

Bij de uitwerking van het LTK is aan bovengenoemde mogelijkheden ook expliciet de mogelijkheid toegevoegd voor een regionaal minimumtarief. Voornaamste reden hiervoor is dat de formulering van het landelijk minimumtarief het onmogelijk maakte om een regionaal minimumtarief in de toekomst in te kunnen voeren. De DO's zijn zoals gezegd tariefbevoegd en willen deze optie niet dichttimmeren. Mocht hier in de toekomst gebruik van worden gemaakt, dan zal om advies gevraagd worden bij de regionale concumentenorganisaties.

Aandachtspunt

- Bij de uitwerking van de bijlage bij het LTK (Uitvoeringsregels, bijlagen 3 en 4 bij de adviesaanvraag) is een nieuwe paragraaf opgenomen ten aanzien van productfamilies. Hierbij is ook een advies opgenomen voor de naamgeving van producten (voor een overzichtelijker productaanbod). De exacte formulering hiervan kan nog wijzigen, maar de strekking hiervan niet; er komt een advies voor naamgeving. Op dit punt zal daarom niet opnieuw om advies worden gevraagd. In de bijgesloten stukken is dit duidelijk aangegeven.

Bijlagen:

1. Actualisatie Convenant Landelijk Tarievenkader OV, met wijzigingen
2. Actualisatie Convenant Landelijk Tarievenkader OV, schone versie
3. Actualisatie Uitvoeringsregels LTK, met wijzigingen
4. Actualisatie Uitvoeringsregels LTK, schone versie
5. Notitie Actualisatie LTK Bestuurlijke Advies Commissies Mobiliteit plus 12 januari 2023
6. Het nieuwe productenpalet, 29 mei 2020, Panteia en Piece of Data
[Dit is tevens de bijlage bij de notitie, hier opgenomen als bijlage 5]

Convenant Landelijk Tarievenkader OV-~~chipkaart 2009~~

Versie: [PM. datum]

Voorheen "Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009"

PARTIJ bij het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009

A)

Het ~~regionaal~~ openbaar lichaam ----- ,

ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter -----(naam)

of

ten deze bij machtiging rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder-----
----- (naam portefeuille), ----- (naam)

handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur d.d.-----betreffende
het aangaan en ondertekenen van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009.

B)

De provincie -----,

ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin-----

of

ten deze bij machtiging rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde-----
-- (naam),

handelend ter uitvoering van het besluit van gedeputeerde staten d.d. -----
betreffende het aangaan en ondertekenen van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-
chipkaart 2009.

C)

~~Het openbaar lichaam OV-bureau Groningen-Drenthe,
ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter ----- (naam)~~

~~*Of*~~

~~ten deze bij machtiging rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder -----
(naam portefeuille), ----- (naam),~~

~~handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur d.d.-----betreffende
het aangaan en ondertekenen van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009.~~

Hierna gezamenlijk ook te noemen "Partijen" en afzonderlijk als "Partij".

Overwegende dat:

- a. de Partijen elk een bestuursovereenkomst hebben gesloten met de Minister van Verkeer-Infrastructuur en Waterstaat over de invoering van de OV-chipkaart;
- b. daarin is afgesproken om de OV-chipkaart in te voeren als betaalmiddel en vervoerbewijs in het regionaal openbaar vervoer;
- c. het de bedoeling is dat het huidige stelsel van nationale tarieven en vervoerbewijzen komt te vervallen;
- d. de (bestuursorganen van) Partijen op grond van de Wp2000 dan volledige tariefvrijheid hebben voor het regionaal openbaar vervoer;
- e. de (bestuursorganen van) Partijen op grond van artikel 32 van de Wp2000 verplicht zijn aan de door hen te verlenen openbaarvervoerconcessies voorschriften te verbinden voor de tarieven en modellen van vervoerbewijzen;
- f. het uit het oogpunt van helderheid voor de reiziger en openbaar vervoerbedrijven die concessiehouder zijn wenselijk is om landelijke afspraken te maken over onderdelen van het tarievenbeleid inzake de OV-chipkaart en die vast te leggen in een convenant;
- g. deze afspraken zo beperkt mogelijk in aantal, eenvoudig, billijk, goed communiceerbaar en acceptabel voor consumentenorganisaties op landelijk en op regionaal niveau moeten zijn;
- h. deze afspraken budgettair neutraal dienen te zijn en de Partijen ruimte moeten geven een eigen tariefbeleid te voeren;
- i. de staatssecretaris van Verkeer-Infrastructuur en Waterstaat bij brief d.d. 29 februari 2008 de Tweede Kamer het Aanvalsplan OV-Chipkaart heeft aangeboden;
- j. namens de Partijen in het Aanvalsplan OV-Chipkaart is afgesproken, dat genoemd Convenant wordt vastgesteld en dat de Partijen elk een tarievenplan vaststellen;
- k. de Minister van Verkeer-Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is tot het opheffen van de verplichting het Nationaal Vervoerbewijs te accepteren (afschaffing van het NVB).

Partijen het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009 wensen te herzien, overwegende dat:

- l. het systeem achter de OV-chipkaart (MIFARE) onder voorwaarden binnen enkele jaren zal worden vervangen door nieuwe betaaltechnieken;
- m. technologische ontwikkelingen nieuwe betaalwijzen mogelijk maken waardoor reizigers op meerdere soorten dragers kunnen reizen;
- n. technologische ontwikkelingen nieuwe reisproducten met andere tariefstelling mogelijk maken;
- o. Partijen de nieuwe technologische mogelijkheden willen benutten en hierover instemmend hebben besloten in de BAC Mobiliteit plus van 12 januari 2023.

Gehoord hebbende:

1. de Staatssecretaris van InfrastructuurVerkeer en Waterstaat
2. de openbaar-vervoerbedrijvenConcessiehouders
3. Trans Link Systems
4. Samenwerkingsverband gezamenlijkede-landelijke-werkgroep-chipkaart-van-de Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV'sROCOV).

Komen overeen als volgt:

Artikel 1: Definities

In aanvulling op:

- I. de Wet personenvervoer 2000;
- II. het Besluit personenvervoer 2000;
de begrippenlijst OV-chipkaart die als bijlage 2 bij het Convenant is gevoegd,

wordt in dit Convenant verstaan onder:

- a. Convenant: het onderhavige convenant
- b. Bijlagen: de bijlagen behorende bij dit convenant
- c. Wp2000: de Wet personenvervoer 2000
- d. Bp2000: het Besluit personenvervoer 2000
- e. Concessieverlener: een concessieverlenende overheid als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000;
- f. Concessiehouder: het openbaar vervoer bedrijf dat beschikt over een geldige concessie voor het verrichten van openbaar vervoer
- g. Vervoervoorwaarden: de voorwaarden die het openbaar vervoerbedrijf verbindt aan het reizen met het openbaar vervoer
- h. NVB: een nationaal vervoerbewijs als bedoeld in artikel 30 lid 1 van de Wp2000et-
personenvervoer 2000
- i. Regionaal openbaar vervoer: het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) waarvoor de Partijen elk Ceconcessieverlener zijn, waaronder is inbegrepen het opgedragen vervoer op grond van artikel 2, tweede lid, van de Wp-2000 voor zover een vervoerbewijs (de OV-chipkaart ~~en relevante toekomstige vervangers~~) daar in gebruik is (OV te water)-
- j. Drager: een digitaal dan wel een fysiek object waaraan een vervoerbewijs gekoppeld kan worden
- k. Stadsregio: een regionaal openbaar lichaam zoals omschreven in artikel 1 van de Wet-
personenvervoer 2000Reisproduct: vervoerbewijs met specifieke voorwaarden
- l. Productfamilies: standaarden voor reisproducten die regionaal dan wel landelijk ingevuld kunnen worden

Artikel 2: Tariefgrondslag

1. Partijen stellen per openbaar vervoervoorziening een standaard ritprijs vast.
2. De standaard ritprijs is opgebouwd uit een vaste voet en een afstandsafhankelijk deel.
3. De standaard ritprijs is uitgangspunt voor het toepassen van kortingen.
4. De bepaling van de vaste voet geschiedt als volgt:
 - a. De hoogte van de vaste voet is in het gehele regionale openbaar vervoer dezelfde en wordt door ~~partijen~~Partijen gezamenlijk vastgesteld.
 - a.b. De vaste voet onder lid 4 sub a kan worden verhoogd met een toeslag als vergoeding voor een bepaalde reisafstand. Partijen stellen de hoogte van deze toeslag en de reisafstand gezamenlijk vast.
- 4.5. De bepaling van het afstandsafhankelijke deel van het tarief geschiedt op basis van:
 - a. De afstand in kilometers of delen daarvan, gemeten langs de route die tussen instaphalte en uitstaphalte door het voertuig wordt gevolgd. Een Partij kan besluiten hier om praktische en/of commerciële redenen van af te wijken.
 - b. De eventuele reisafstand onder lid 4 sub b wordt in mindering gebracht op de gemeten afstand zoals bedoeld onder lid 5 sub a. Indien dit leidt tot een negatieve waarde wordt de afstand zoals bedoeld onder lid 5 sub a gelijk gesteld aan nul.

c. Een vaste prijs per kilometer. Een Partij is vrij in het bepalen van de hoogte van deze prijs.

~~b-d.~~ Een Partij heeft de mogelijkheid om af te wijken van de vaste prijs per kilometer onder lid 5 sub c op basis van objectievebare verschillen zoals naar plaats, tijd en afstand.

~~5.6.~~ Een Partij kan

- teneinde een eenheidstarief ("flat fare") te realiseren, een vast bedrag voor het afstandsafhankelijke deel vaststellen, ongeacht de ritlengte;
- teneinde het bijzondere karakter van een openbaar vervoervoorziening tot uitdrukking te brengen, het afstandsafhankelijke deel met een afstandsonafhankelijke toeslag verhogen;
- ten einde een eenheidstarief voor een vooraf bepaalde maximale reisafstand ("minimumtarief") te realiseren, een vast bedrag voor het afstandsafhankelijke deel en deze maximale reisafstand vaststellen, zodat reizen tot en met deze maximale reisafstand hetzelfde tarief hebben.

~~6.~~ In afwijking van het gestelde onder 5 sub b. mag in hoge uitzonderingsgevallen een Partij een degressief tarief toepassen en dan alleen op ritniveau en binnen het gebied van de betreffende Partij, of van meer Partijen, als zij daarover nadere afspraken maken.

~~7.~~ Vanaf PM. datum: 1 januari 2024 indien proces voor dit tijdstip is afgerond stellen Partijen nieuwe producten binnen de productfamilies vast. Partijen stellen de productfamilies gezamenlijk vast.

~~7.8.~~ Behoudens het gestelde in ~~dit artikel lid 1 en 2~~ zijn Partijen vrij in het vaststellen van reisproducten en bijzondere tarieven.

Artikel 3: Onderlinge verplichtingen

1. Partijen hebben de vrijheid om hun eigen tariefbeleid te voeren, maar binden zich aan een aantal gemeenschappelijke afspraken die zijn vastgelegd in bijlage 1.
2. Partijen vertalen de in bijlage 1 vastgelegde afspraken in de voorschriften die aan de door hen verleende concessies zijn verbonden of in nadere, op grond van de concessies te maken, afspraken met de Concessiehouders.

Artikel 4: Beheer van het Convenant

1. Elk van de Partijen kan aanpassingen van het Convenant voorstellen aan de andere Partijen.
2. ~~De~~ Partijen kunnen gezamenlijk andere gemeenschappelijke onderwerpen waarvan wordt vastgesteld dat het noodzakelijk of nuttig is dat die worden toegevoegd aan het Convenant toevoegen en bevestigen dit door ondertekening.
~~— Het Convenant wordt beheerd door Samenwerkingsverband DOVA.~~
- ~~3.~~ rkingsverband DOVA.
~~De Partijen maken uiterlijk 1 maart 2010 nadere afspraken over de organisatie van het beheer van het Convenant, alsmede over de daarmee gemoeide kosten. Tot het moment van inwerkingtreding van deze organisatie beheren de Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) het convenant gezamenlijk.~~
- ~~4.~~ De Partijen betrekken bij de nadere afspraken het afstemmen en/of coördineren van informatievoorziening inzake de tarieven aan de reizigers.
- ~~5.~~ De Partijen betrekken bij de nadere afspraken het tot stand komen van tarieven voor producten die landelijk of concessieoverstijgend zijn.
- ~~6.3.~~ De Partijen betrekken bij de nadere afspraken de regelingen die (gezamenlijke) concessiehouders hanteren voor het reizen in het openbaar vervoer.

Artikel 5: Evaluatie

~~Het Convenant wordt geëvalueerd na een gezamenlijk besluit van de De Partijen zullen jaarlijks in de maand september de uitvoering van het Convenant evalueren.~~

Artikel 6: Wijziging van de omstandigheden

1. De bijlagen van dit Convenant kunnen worden gewijzigd in een overleg van de portefeuillehouders van de Partijen.
 2. Ingeval van veranderde omstandigheden die dwingen tot een andere uitvoering van het Convenant, voeren de Partijen overleg over de eventuele gevolgen van die verandering voor de uitvoering van het Convenant.
 3. Wijziging van het Convenant vergt instemming van alle Partijen.
-

Artikel 7: Duur en uittreden

1. Het Convenant treedt in werking na ondertekening door de helft van de provincies, de openbare lichamen Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag stadsregio's en ~~het openbaar lichaam~~ OV-bureau Groningen-Drenthe tezamen en geldt voor onbepaalde tijd.
~~In afwijking van het gestelde in lid 1 hebben de artikelen 1 tot en met 4 van bijlage 1 een beperkte geldigheidsduur, die in de desbetreffende artikelen wordt aangegeven.—~~
2. Elke Partij kan per 1 januari van een jaar, ~~voor het eerst een jaar na afschaffing van het Nationaal Vervoerbewijs (NVB) in Nederland~~ uit het Convenant treden door dit schriftelijk te melden bij de in artikel 4.3 vermelde beheerders van het Convenant. De Partij die uit het Convenant wil treden doet deze melding pas nadat het voornemen tot opzegging met redenen omkleed is medegedeeld aan de andere Partijen en met de andere Partijen is overlegd om tot wegneming van bedoelde redenen te komen.
3. Tussen de melding als bedoeld in lid 3 en de ingangsdatum van uittreding geldt een termijn van minimaal één jaar.

Artikel 8: Geschillen

1. Een Partij die meent dat een geschil in verband met het Convenant bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
2. Binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in artikel 8.1 bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partijen.
3. Binnen 10 werkdagen na afloop van de in artikel 8.2 genoemde termijn overleggen de Partijen over een oplossing van het geschil. Elke Partij kan zich door deskundigen doen bijstaan. Indien één van de Partijen binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in artikel 8.1 bedoelde mededeling de wens daartoe kenbaar maakt, wordt het overleg voorgezeten door een door de Partijen gezamenlijk te benoemen voorzitter.
4. Elke Partij draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van artikel 8.1 tot en met artikel 8.3. De kosten van de in artikel 8.3 bedoelde voorzitter worden door elke Partij voor een gelijk deel gedragen.
5. De geschillenregeling vervat in de artikelen 8.1 tot en met 8.4 laat onverlet de mogelijkheden het geschil voor te leggen aan de daartoe bevoegde rechter.

Artikel 9: Overige bepalingen

1. Indien een of meer bepalingen van het Convenant ongeldig blijken te zijn of te worden, bijvoorbeeld als gevolg van strijdigheid met bestaande, gewijzigde of nieuwe publiekrechtelijke wet- of regelgeving, zullen de Partijen in overleg treden teneinde het Convenant zodanig te wijzigen, dat het geen ongeldige bepalingen meer bevat en dat het doel dat met het Convenant wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt.
2. De bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het Convenant.
3. Dit Convenant is van toepassing op het regionale openbaar vervoer.
4. In afwijking van lid 3 is dit Convenant niet van toepassing op het vervoer per trein, tenzij de desbetreffende Concessieverlener, na overleg met de betrokken Concessiehoudervervoerder, anders bepaalt.
5. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in het Convenant en het bepaalde in een bijlage van het Convenant prevaleert het bepaalde in het Convenant.
6. Samenwerkingsverband DOVA is Het IPO is aanspreekpunt voor de Provincies en de openbare lichamen Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen-Drenthe, het SkVV is aanspreekpunt voor het OV-bureau de vervoer Stadsregio's.

Artikel 10: Schade bij niet nakomen Convenant

Aantoonbare schade bij de andere partijen, veroorzaakt door niet-naleving van het Convenant, wordt verhaald bij de partij die de schade heeft veroorzaakt.

Artikel 11: Citeertitel

Het Convenant wordt aangehaald als “Landelijk Tarievenkader OV-~~chipkaart 2009~~”.

**PARTIJ bij het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-~~chipkaart~~
2009**

Getekend te ----- op -----2009

Het ~~regionaal~~ openbaar lichaam -----

-----(*handtekening*)

-----(*naam*)

of

Getekend te ----- op -----2009

De Provincie-----

-----(*handtekening*)

-----(*naam*)

Bijlagen bij Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009

1. Uitvoeringsregels ~~d.d.~~
Begrippenlijst OV-chipkaart ~~d.d.~~

Convenant Landelijk Tarievenkader OV

Versie: **[PM. datum]**

Voorheen “Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009”

PARTIJ bij het Convenant Landelijk Tarievenkader OV

A)

Het openbaar lichaam ----- ,

ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter -----(*naam*)

of

ten deze bij machtiging rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder-----
-----(*naam portefeuille*), -----(*naam*)

handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur d.d.-----betreffende
het aangaan en ondertekenen van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV.

B)

De provincie -----,

ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin-----

of

ten deze bij machtiging rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde-----
-- (*naam*),

handelend ter uitvoering van het besluit van gedeputeerde staten d.d. -----
betreffende het aangaan en ondertekenen van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV.

Hierna gezamenlijk ook te noemen “Partijen” en afzonderlijk als “Partij”.

Overwegende dat:

- a. de Partijen elk een bestuursovereenkomst hebben gesloten met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de invoering van de OV-chipkaart;
- b. daarin is afgesproken om de OV-chipkaart in te voeren als betaalmiddel en vervoerbewijs in het regionaal openbaar vervoer;
- c. het de bedoeling is dat het huidige stelsel van nationale tarieven en vervoerbewijzen komt te vervallen;
- d. de (bestuursorganen van) Partijen op grond van de Wp2000 dan volledige tariefvrijheid hebben voor het regionaal openbaar vervoer;
- e. de (bestuursorganen van) Partijen op grond van artikel 32 van de Wp2000 verplicht zijn aan de door hen te verlenen openbaarvervoerconcessies voorschriften te verbinden voor de tarieven en modellen van vervoerbewijzen;
- f. het uit het oogpunt van helderheid voor de reiziger en openbaar vervoerbedrijven die concessiehouder zijn wenselijk is om landelijke afspraken te maken over onderdelen van het tarievenbeleid inzake de OV-chipkaart en die vast te leggen in een convenant;
- g. deze afspraken zo beperkt mogelijk in aantal, eenvoudig, billijk, goed communiceerbaar en acceptabel voor consumentenorganisaties op landelijk en op regionaal niveau moeten zijn;
- h. deze afspraken budgettair neutraal dienen te zijn en de Partijen ruimte moeten geven een eigen tariefbeleid te voeren;
- i. de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bij brief d.d. 29 februari 2008 de Tweede Kamer het Aanvalsplan OV-Chipkaart heeft aangeboden;
- j. namens de Partijen in het Aanvalsplan OV-Chipkaart is afgesproken, dat genoemd Convenant wordt vastgesteld en dat de Partijen elk een tarievenplan vaststellen;
- k. de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd is tot het opheffen van de verplichting het Nationaal Vervoerbewijs te accepteren (afschaffing van het NVB).

Partijen het Convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009 wensen te herzien, overwegende dat:

- l. het systeem achter de OV-chipkaart (MIFARE) onder voorwaarden binnen enkele jaren zal worden vervangen door nieuwe betaaltechnieken;
- m. technologische ontwikkelingen nieuwe betaalwijzen mogelijk maken waardoor reizigers op meerdere soorten dragers kunnen reizen;
- n. technologische ontwikkelingen nieuwe reisproducten met andere tariefstelling mogelijk maken;
- o. Partijen de nieuwe technologische mogelijkheden willen benutten en hierover instemmend hebben besloten in de BAC Mobiliteit plus van 12 januari 2023.

Gehoord hebbende:

1. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
2. de Concessiehouders
3. Trans Link Systems
4. Samenwerkingsverband gezamenlijke Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV).

Komen overeen als volgt:

Artikel 1: Definities

In aanvulling op:

- I. de Wet personenvervoer 2000;
- II. het Besluit personenvervoer 2000.

wordt in dit Convenant verstaan onder:

- a. Convenant: het onderhavige convenant
- b. Bijlagen: de bijlagen behorende bij dit convenant
- c. Wp2000: de Wet personenvervoer 2000
- d. Bp2000: het Besluit personenvervoer 2000
- e. Concessieverlener: een concessieverlenende overheid als bedoeld in artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000
- f. Concessiehouder: het openbaar vervoer bedrijf dat beschikt over een geldige concessie voor het verrichten van openbaar vervoer
- g. Vervoervoorwaarden: de voorwaarden die het openbaar vervoerbedrijf verbindt aan het reizen met het openbaar vervoer
- h. NVB: een nationaal vervoerbewijs als bedoeld in artikel 30 lid 1 van de Wp2000
- i. Regionaal openbaar vervoer: het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) waarvoor de Partijen elk Concessieverlener zijn, waaronder is inbegrepen het opgedragen vervoer op grond van artikel 2, tweede lid, van de Wp2000 voor zover een vervoerbewijs (de OV-chipkaart en relevante toekomstige vervangers) daar in gebruik is (OV te water)
- j. Drager: een digitaal dan wel een fysiek object waaraan een vervoerbewijs gekoppeld kan worden
- k. Reisproduct: vervoerbewijs met specifieke voorwaarden
- l. Productfamilies: standaarden voor reisproducten die regionaal dan wel landelijk ingevuld kunnen worden

Artikel 2: Tariefgrondslag

1. Partijen stellen per openbaar vervoervoorziening een standaard ritprijs vast.
2. De standaard ritprijs is opgebouwd uit een vaste voet en een afstandsafhankelijk deel.
3. De standaard ritprijs is uitgangspunt voor het toepassen van kortingen.
4. De bepaling van de vaste voet geschiedt als volgt:
 - a. De hoogte van de vaste voet is in het gehele regionale openbaar vervoer dezelfde en wordt door Partijen gezamenlijk vastgesteld.
 - b. De vaste voet onder lid 4 sub a kan worden verhoogd met een toeslag als vergoeding voor een bepaalde reisafstand. Partijen stellen de hoogte van deze toeslag en de reisafstand gezamenlijk vast.
5. De bepaling van het afstandsafhankelijke deel van het tarief geschiedt op basis van:
 - a. De afstand in kilometers of delen daarvan, gemeten langs de route die tussen instaphalte en uitstaphalte door het voertuig wordt gevolgd. Een Partij kan besluiten hier om praktische en/of commerciële redenen van af te wijken.
 - b. De eventuele reisafstand onder lid 4 sub b wordt in mindering gebracht op de gemeten afstand zoals bedoeld onder lid 5 sub a. Indien dit leidt tot een negatieve waarde wordt de afstand zoals bedoeld onder lid 5 sub a gelijk gesteld aan nul.
 - c. Een vaste prijs per kilometer. Een Partij is vrij in het bepalen van de hoogte van deze prijs.

- d. Een Partij heeft de mogelijkheid om af te wijken van de vaste prijs per kilometer onder lid 5 sub c op basis van objectiveerbare verschillen zoals naar plaats, tijd en afstand.
6. Een Partij kan
 - teneinde een eenheidstarief ("flat fare") te realiseren, een vast bedrag voor het afstandsafhankelijke deel vaststellen, ongeacht de ritlengte;
 - teneinde het bijzondere karakter van een openbaar vervoervoorziening tot uitdrukking te brengen, het afstandsafhankelijke deel met een afstandsonafhankelijke toeslag verhogen;
 - ten einde een eenheidstarief voor een vooraf bepaalde maximale reisafstand ("minimumtarief") te realiseren, een vast bedrag voor het afstandsafhankelijke deel en deze maximale reisafstand vaststellen, zodat reizen tot en met deze maximale reisafstand hetzelfde tarief hebben.
7. Vanaf **PM. datum; 1 januari 2024 indien proces voor dit tijdstip is afgerond** stellen Partijen nieuwe producten binnen de productfamilies vast. Partijen stellen de productfamilies gezamenlijk vast.
8. Behoudens het gestelde in dit artikel zijn Partijen vrij in het vaststellen van reisproducten en bijzondere tarieven.

Artikel 3: Onderlinge verplichtingen

1. Partijen hebben de vrijheid om hun eigen tariefbeleid te voeren, maar binden zich aan een aantal gemeenschappelijke afspraken die zijn vastgelegd in bijlage 1.
2. Partijen vertalen de in bijlage 1 vastgelegde afspraken in de voorschriften die aan de door hen verleende concessies zijn verbonden of in nadere, op grond van de concessies te maken, afspraken met de Concessiehouders.

Artikel 4: Beheer van het Convenant

1. Elk van de Partijen kan aanpassingen van het Convenant voorstellen aan de andere Partijen.
2. Partijen kunnen gezamenlijk andere gemeenschappelijke onderwerpen waarvan wordt vastgesteld dat het noodzakelijk of nuttig is dat die worden toegevoegd aan het Convenant toevoegen en bevestigen dit door ondertekening.
3. Het Convenant wordt beheerd door Samenwerkingsverband DOVA.

Artikel 5: Evaluatie

Het Convenant wordt geëvalueerd na een gezamenlijk besluit van de Partijen.

Artikel 6: Wijziging van de omstandigheden

1. De bijlagen van dit Convenant kunnen worden gewijzigd in een overleg van de portefeuillehouders van de Partijen.
2. Ingeval van veranderde omstandigheden die dwingen tot een andere uitvoering van het Convenant, voeren de Partijen overleg over de eventuele gevolgen van die verandering voor de uitvoering van het Convenant.
3. Wijziging van het Convenant vergt instemming van alle Partijen.

Artikel 7: Duur en uittreden

1. Het Convenant treedt in werking na ondertekening door de helft van de provincies, de openbare lichamen Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen-Drenthe tezamen en geldt voor onbepaalde tijd.
2. Elke Partij kan per 1 januari van een jaar uit het Convenant treden door dit schriftelijk te melden bij de in artikel 4.3 vermelde beheerder van het Convenant. De Partij die uit het Convenant wil treden doet deze melding pas nadat het voornemen tot opzegging met redenen omkleed is medegedeeld aan de andere Partijen en met de andere Partijen is overlegd om tot wegneming van bedoelde redenen te komen.
3. Tussen de melding als bedoeld in lid 3 en de ingangsdatum van uittreding geldt een termijn van minimaal één jaar.

Artikel 8: Geschillen

1. Een Partij die meent dat een geschil in verband met het Convenant bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
2. Binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in artikel 8.1 bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partijen.
3. Binnen 10 werkdagen na afloop van de in artikel 8.2 genoemde termijn overleggen de Partijen over een oplossing van het geschil. Elke Partij kan zich door deskundigen doen bijstaan. Indien één van de Partijen binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in artikel 8.1 bedoelde mededeling de wens daartoe kenbaar maakt, wordt het overleg voorgezeten door een door de Partijen gezamenlijk te benoemen voorzitter.
4. Elke Partij draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van artikel 8.1 tot en met artikel 8.3. De kosten van de in artikel 8.3 bedoelde voorzitter worden door elke Partij voor een gelijk deel gedragen.
5. De geschillenregeling vervat in de artikelen 8.1 tot en met 8.4 laat onverlet de mogelijkheid het geschil voor te leggen aan de daartoe bevoegde rechter.

Artikel 9: Overige bepalingen

1. Indien een of meer bepalingen van het Convenant ongeldig blijken te zijn of te worden, bijvoorbeeld als gevolg van strijdigheid met bestaande, gewijzigde of nieuwe publiekrechtelijke wet- of regelgeving, zullen de Partijen in overleg treden teneinde het Convenant zodanig te wijzigen, dat het geen ongeldige bepalingen meer bevat en dat het doel dat met het Convenant wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt.
2. De bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het Convenant.
3. Dit Convenant is van toepassing op het regionaal openbaar vervoer.
4. In afwijking van lid 3 is dit Convenant niet van toepassing op het vervoer per trein, tenzij de desbetreffende Concessieverlener, na overleg met de betrokken Concessiehouder, anders bepaalt.
5. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in het Convenant en het bepaalde in een bijlage van het Convenant prevaleert het bepaalde in het Convenant.
6. Samenwerkingsverband DOVA is aanspreekpunt voor de Provincies en de openbare lichamen Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en OV-bureau Groningen-Drenthe.

Artikel 10: Schade bij niet nakomen Convenant

Aantoonbare schade bij de andere partijen, veroorzaakt door niet-naleving van het Convenant, wordt verhaald bij de partij die de schade heeft veroorzaakt.

Artikel 11: Citeertitel

Het Convenant wordt aangehaald als "Landelijk Tarievenkader OV".

PARTIJ bij het Convenant Landelijk Tarievenkader OV

Getekend te ----- op -----

Het openbaar lichaam -----

-----*(handtekening)*

-----*(naam)*

of

Getekend te ----- op -----

De Provincie-----

-----*(handtekening)*

-----*(naam)*

Bijlage bij Convenant Landelijk Tarievenkader OV

1. Uitvoeringsregels

Uitvoeringsregels 2023-2024 (Bijlage 1 van het LTKConvenant Landelijk Tarievenkader OV)

Versie 19 januari 2023 [PM. DATUM]

Algemeen

1. Definities

In aanvulling op de definities zoals vermeld in artikel 1 van het Convenant wordt in deze bijlage verstaan onder:

- a. Rit: een verplaatsing van een reiziger met één middel van regionaal openbaar vervoer tussen een locatie van inchecken en een locatie van uitchecken.
- b. Reis: een rit of een combinatie van ritten, waarbij de overstaptijd tussen uitchecken en inchecken niet meer dan 35 minuten bedraagt.
- c. ~~Persoonlijke vervoerbewijschipkaart: een vervoerbewijs te gebruiken door één specifiek persoon, van wie persoonlijke kenmerken op een fysieke kaart zijn afgebeeld of digitaal zijn gekoppeld aan de betreffende kaart. In geval van een digitaal vervoerbewijs zijn persoonskenmerken geregistreerd in een landelijk systeem. een OV-chipkaart te gebruiken door één specifieke kaarthouder, van wie persoonlijke kenmerken op de kaart staan afgebeeld, persoonskenmerken in de chip zijn vastgelegd en van wie persoonsgegevens zijn geregistreerd in de systemen van de kaartuitgever.~~
- d. Product: ~~aan een fysiek of digitaal vervoerbewijs gekoppeld reis-, dan wel kortingsrecht met specifieke voorwaarden op een OV-chipkaart stand reis dan wel kortingsrecht met specifieke voorwaarden.~~
- e. Grootgebruik: gecombineerde verkoop van producten in één contract aan bedrijven of instellingen t.b.v. hun werknemers of scholieren met een minimale omvang van 25 reizigers op het moment van afsluiten van het contract.

2. Gratis reizen

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

- a. Personen jonger dan vier jaar mits voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd.
- b. Eén persoon van ten minste twaalf jaar oud die een reiziger begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten.
- c. Ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 87 en 89 van de Wet Personenvervoer 2000, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.

3. Ouderen- en kinderen korting

- a. Personen in de leeftijd van vier tot en met elf jaar en van 65 jaar en ouder krijgen bij gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart een korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het Convenant.
- b. Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.

4. Instaptarief

a. Inchecken is ~~niet alleen~~ mogelijk als er geen negatief saldo op de OV-chipkaart staat of als een vervoerbewijs in het systeem is opgenomen dat toegang tot het OV weigert (zogenoemde landelijke 'deny-list').

a.b. De reiziger betaalt bij de start van elke rit een voorschot (instaptarief) van € 4,00 dat bij uitchecken verrekend wordt met de prijs van de rit. De hoogte van het instaptarief kent geen jaarlijkse indexatie. Partijen kunnen het bedrag aanpassen conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.

- ~~b-c.~~ Een Partij kan in specifieke situaties besluiten een hoger of lager voorschot vast te stellen voor lijnen of concessies waar ritten mogelijk zijn die meer dan € 4,00 kosten respectievelijk waar de ritten altijd minder dan € 4,00 kosten. Bij lijnen met meer dan één ~~C~~concessieverlener nemen de desbetreffende partijen gezamenlijk dit besluit. Besluiten als hier bedoeld worden gemeld bij DOVA.
- ~~c-d.~~ Wanneer een reiziger niet kan uitchecken omdat alle daarvoor bedoelde kaartlezers buiten werking zijn, kan hij bij de desbetreffende ~~vervoerder~~ Concessiehouder restitutie aanvragen van het verschil van het betaalde instaptarief en de prijs van de rit.
- ~~d-e.~~ Indien een vastrechtkorting van toepassing is, wordt deze korting niet op het instaptarief toegepast.

5. Basistarief

- a. De in artikel 2, lid 1 en 2 van het ~~C~~convenant genoemde vaste voet wordt in de communicatie met de reiziger aangeduid als 'basistarief'. De opbrengst van de vaste voet valt toe aan de concessiehouder die de vaste voet int.
- b. De hoogte van het basistarief is opgenomen in Bijlage 1a.
- ~~b-c.~~ Bij een eventuele verhoging van het basistarief, ingevolge artikel 2, lid 4 onder b van het Convenant wordt deze 'toeslag' en de reisafstand waarop deze 'toeslag' betrekking heeft opgenomen in Bijlage 1a.
- ~~c-d.~~ Het basistarief wordt niet opnieuw in rekening gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken opnieuw incheckt binnen het domein van bus tram en metro.
- ~~d-e.~~ Als de reiziger als gevolg van een verstoring bij de uitvoering van de dienstregeling niet binnen de geldende overstaptijd zijn reis kan vervolgen, heeft hij/zij bij de concessiehouder bij wie de afwijking optreedt recht op restitutie van het extra basistarief die door het systeem in rekening wordt gebracht. De restitutie kan niet door het systeem worden berekend, maar zal door de reiziger bij de betreffende ~~C~~concessiehouder moeten worden geclaimd.

6. Uitzondering

De toepassing van het gestelde in artikelen 4 en 5 geldt niet voor het openbaar vervoer op de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog.

7. Wagenverkoop

De reiziger kan in het voertuig of op het station of de halte een geldig vervoerbewijs verkrijgen dat bruikbaar is voor één of enkele ritten. De afzonderlijke Partijen bepalen per concessie of combinatie van concessies het tarief en de tariefvoorwaarden. Het gestelde in artikelen 4 en 5 van deze uitvoeringsregels is niet van toepassing, tenzij een Partij anders bepaalt. De afzonderlijke Partijen bepalen of de in dit artikel bedoelde vervoerbewijzen wel of niet een chip bevatten.

8. Spits- en daltijden

- a. Ochtendspits op werkdagen van 6.30 – 9.00 uur, middagspits op werkdagen van 16.00 – 18.30 uur. Daluren zijn alle uren met uitzondering van de uren op werkdagen van begin dienst tot 09.00 uur en van 16.00 – 18.30 uur. Partijen kunnen van de landelijke hoofdregel afwijken en zorgen dan zelf voor de communicatie daarover.
- b. Het moment van inchecken is bepalend voor het al of niet toepassen van een eventueel daltarief. Dit daltarief geldt echter alleen op die ritten waarop het product dat recht geeft of de desbetreffende korting geldig is.
- c. Partijen beslissen over het geven van korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het ~~C~~convenant, in de daluren na overleg met de desbetreffende concessiehouder en na het inwinnen van advies van het consumentenorganisaties, verenigd in het samenwerkingsverband gezamenlijke Reizigers Overleg

| Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV0000). Bij dit besluit is aangegeven
welke uren in de desbetreffende concessie als daluren worden aangemerkt.

|

9. Indexering

- a. Het basistarief (incl. de eventuele 'toeslag' conform artikel 5 onder c) en de tarieven van de landelijke producten zoals vermeld in Bijlage 1a worden jaarlijks aangepast op basis van in de Bijlage 1c vastgelegde indexatiemethode. De LTI wordt hierbij toegepast na afronding op 0,01%. De gezamenlijke Partijen wijken niet af van de uitkomst van deze indexatie dan na consultatie van de Concessiehouders vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) en het ROCOVgezamenlijke regionale consumentenorganisaties (Rocov's). Het basistarief wordt afgerond op € 0,01, waarbij de leeftijdskortingen op het afgeronde basistarief worden toegepast die ook leiden tot een afronding op € 0,01. Maandabonnementen worden afgerond op € 0,05 en jaarabonnementen worden afgerond op € 0,50. De bedragen worden afgerond op € 0,001 (rekentarieven) welke de basis vormen voor de tariefberekeningen in het jaar volgend op het jaar dat de tarieven zijn vastgesteld.
- b. De jaarlijkse indexering over het eventueel verhoogde basistarief zoals bedoeld in artikel 5 onder c geschiedt een jaar na deze verhoging.
- b.c. Alle in Bijlage 1a genoemde bedragen zijn inclusief 9% BTW. Wijzigingen in het BTW tarief werken door in deze bedragen, tenzij extra kosten die hieruit voortvloeien op andere wijze worden gefinancierd.

10. Persoonlijke OV-chipkaart vervoerbewijs

Kortingsproducten en abonnementen als bedoeld in de artikelen 12 t/m 19 van deze uitvoeringsregels zijn persoonsgebonden en uitsluitend beschikbaar op een persoonlijke OV-chipkaartvervoerbewijs.

11. Vaststellingsprocedure

- a. Wijziging van deze uitvoeringsregels en de bijlagen hierbij van de tarievenlijst geschiedt conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.
- b. DOVA legt voorgenomen wijzigingen ter advisering voor aan de Concessiehoudersvervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer BeraadROVB.
- c. De tarievenlijst wordt minimaal één keer per jaar vastgesteld.
- d. Partijen leggen wijzigingen van de uitvoeringsregels en van de tarievenlijst ter advisering voor aan de consumentenorganisaties bedoeld in artikel 31 van de Wp2000et Personenvervoer 2000. Bedoelde wijzigingen gaan niet eerder in dan nadat de desbetreffende organisaties een advies hebben kunnen uitbrengen.
- e. Partijen doen de onder d bedoelde adviesaanvragen niet eerder dan nadat het 'Landelijk ROCOV-Overleg'ROCOV is geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen.

Landelijke producten vastgesteld tot en met het jaar 2023

12. Netabbonnement

- a. Een netabbonnement is geldig in het gehele Rregionaale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.~~
- b. In afwijking van het gestelde onder a is het netabbonnement niet geldig in regionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water en voor openbaar vervoer per auto dat met instemming van de Cconcessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden.
- c. Een Cconcessieverlener kan het gestelde onder b voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
- d. De geldigheidsduur van een netabbonnement bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- e. Het tarief van het netabbonnement bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a). Een netabbonnement wordt afgegeven tegen de prijs die geldt op de eerste dag van de geldigheidsduur.
- f. Voor personen van vier tot en met achttien jaar en 65 jaar of ouder is het netabbonnement tegen een gereduceerd tarief verkrijgbaar. Dit tarief is opgenomen in Bijlage 1a. Voor de houder van een netabbonnement die de leeftijd van negentien jaar bereikt blijft het tegen het reductietarief aangeschafte reisrecht geldig tot en met de einddatum van dit reisrecht.

13. Netabbonnement Zakelijk

- a. Een netabbonnement zakelijk is geldig in het gehele Rregionaale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.~~
- b. Het netabbonnement ~~en~~ zakelijk wordt uitsluitend aan werknemers verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1e van deze uitvoeringsregels.
- c. Het netabbonnement zakelijk wordt pas aangeboden indien voor het betreffende vervoergebied geen ander afgekocht reisrecht voor de zakelijke markt beschikbaar is.
- d. In afwijking van lid c kan het netabbonnement zakelijk ook worden aangeboden indien een noodzakelijke combinatie van andere afgekochte reisrechten voor de zakelijke markt duurder is dan het tarief voor het netabbonnement zakelijk.
- e. ~~De artikelen 12 leden b tot en /met 12g,~~ met uitzondering van artikelen 12, leden d en ~~12f,~~ zijn wel van toepassing met dien verstande dat de term 'netabbonnement zakelijk' wordt gebruikt voor de term 'netabbonnement'.
- f. Het tarief van het netabbonnement zakelijk bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- g. Het netabbonnement zakelijk kent een variabele looptijd van 1 dag tot en met maximaal 1 jaar.

14. OV Vrij

- a. Een netabbonnement als bedoeld onder artikel 12 kan worden verkocht in combinatie met een landelijk geldig abonnement voor het regionale en landelijke spoorvervoer, onder de naam 'OV Vrij'.
- b. OV Vrij is een abonnement voor onbepaalde tijd en kan na één jaar per maand worden opgezegd.
- c. Het gestelde onder artikelen 12, leden b en ~~12c~~ is van overeenkomstige toepassing.
- d. Houders van een OV Vrij abonnement kunnen voor gezinsleden bijabbonnementen aanschaffen. Bij de bijabbonnementen 'Altijd Vrij' en 'Dal Vrij' is voor maximaal vier

- personen een supplement voor gebruik in bus, tram of metro verkrijgbaar. De reisrechten daarvan zijn gelijk aan die van het reisrecht Netabonnement zoals bedoeld in artikel 12.
- e. De reisrechten als bedoeld onder d worden aangeduid als 'Bijabonnement BTM'.
 - f. Bijabonnementen zijn alleen in de particuliere markt verkrijgbaar en behoren niet tot het assortiment van het grootgebruik (zakelijke markt).
 - g. De regels met betrekking tot geldigheidsduur, beëindiging en restitutie voor de reisrechten als bedoeld onder a en d zijn gelijk aan die van het bijbehorende abonnement voor het spoordeel en worden gepubliceerd op de website van de Nederlandse Spoorwegen (www.ns.nl).
 - h. De tarieven van de onder a en d genoemde abonnementen worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
 - i. De producten 'OV Vrij' en de 'Bijabonnementen BTM' zijn voor het laatst in het jaar 2021 verkocht door NS en zijn inmiddels uitgefaseerd. Er worden vanaf het jaar 2023 geen nieuwe tarieven hiervoor vastgesteld.

15. BudgetZeker

- a. BudgetZeker is een product dat uitsluitend aan werknemers wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1 onder e van deze uitvoeringsregels.
- b. BudgetZeker wordt uitsluitend verstrekt in combinatie met de treinproducten Traject Vrij en Traject op Maat.
- c. BudgetZeker is geldig in het gehele Rregionale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.~~
- d. Het gestelde onder artikelen 12, leden b en 12c is van overeenkomstige toepassing.
- e. BudgetZeker kent drie abonnementsvormen Small, Medium en Large.
- f. Alle abonnementsvormen kennen een gelijk reisrecht
- g. Jaarlijks wordt de abonnementsvorm bepaald, waarbij dit voor het eerste jaar geschiedt op basis van de verwachte jaarlijkse totale kosten van het reisgedrag van de betreffende werknemer, berekend volgens artikel 2 van het Cconvenant (Reizen op Saldo). Voor het tweede abonnementsjaar en daarop volgende jaren geschiedt dit op basis van de berekende kosten op basis van de gerealiseerde reizen in het direct hieraan voorafgaande jaar.
- h. De tarieven van de onderscheiden abonnementsvormen van BudgetZeker worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

16. Landelijk kortingreisrecht

- a. Het landelijk kortingreisrecht is geldig in het gehele Rregionale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.~~
- b. Het gestelde ~~in artikel onder 12, onder~~ b en 12c is van overeenkomstige toepassing.
- c. De geldigheidsduur van een landelijk kortingreisrecht bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- d. Het landelijk kortingreisrecht geeft 20% korting op het basistarief, zoals genoemd in artikel 5 en op het voor de desbetreffende rit vastgestelde kilometerstarief.
- e. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van twaalf tot en met achttien jaar 40% korting.
- f. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van vier tot en met elf jaar en 65 jaar of ouder 20% korting op de tarieven zoals vermeld in artikel 3.
- g. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

- h. De houder van een landelijk kortingreisrecht ontvangt een korting op basis van zijn of haar leeftijd bij aanschaf van het kortingreisrecht en bij facturatie achteraf is de leeftijd ten tijde van de gemaakt rit bepalend.
- i. Het landelijk kortingreisrecht wordt verkocht onder de naam 'Altijd Korting'.

17. Landelijk kortingreisrecht geheel OV

- a. Een landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 kan verkocht worden in combinatie met het product Altijd Voordeel voor het openbaar vervoer per trein, onder de naam 'OV Voordeel'.
- b. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht regionaal openbaar vervoer als onderdeel van het landelijke kortingreisrecht geheel OV wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- c. Het product 'OV Voordeel' is voor het laatst in 2021 verkocht door NS en is inmiddels uitgefaseerd. Er wordt vanaf het jaar 2023 geen nieuw tarief hiervoor vastgesteld.

18. Reisrecht voor blinden en slechtzienden (Sentire)

- a. Een reisrecht voor blinden en slechtzienden is geldig in het gehele Rregionaale openbaar vervoer in Nederland en is voorbehouden aan reizigers die in het bezit zijn van een legitimatiebewijs voor gehandicapten als bedoeld in artikel 45 lid 1 van het Bp2000esluit Personenvervoer, dat voorzien is van de aanduiding voor visueel gehandicapten.
- b. De reguliere tarieven en voorwaarden van saldoreizen zijn van toepassing op dit product. In afwijking van het gestelde onder artikel 4 is het instaptarief € 1,20.

19. Studentenreisrecht

- a. Het studentenreisrecht als bedoeld in artikel 1.6 en 1.7 van de overeenkomst tussen vervoerbedrijven en Staat en Hoofdstuk 4 van de Regeling Studiefinanciering 2000 (reisvoorziening) is geldig in het gehele Rregionaale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.~~
- b. In afwijking van het gestelde onder a. is het studentenreisrecht niet geldig in Rregionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst.
- c. Een Cconcessieverlener kan het gestelde onder b. voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
- d. Het reductietarief als bedoeld in artikel en 1.6 en 1.7 van de onder a. bedoelde overeenkomst tussen de vervoerbedrijven en de Staat bedraagt voor het Rregionaale openbaar vervoer 34% van de standaard rit prijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3 van het Cconvenant.

20. 1 Dag OV Vrij

- a. Het reisrecht van 1 Dag OV Vrij is overeenkomstig het reisrecht van OV Vrij zoals bedoeld in artikel 14, met dien verstande dat de geldigheid is beperkt tot één dag, tot einde dienstregeling.
- b. Het gestelde ~~onder in artikelen 12, onder b en 12c~~ is van overeenkomstige toepassing.
- c. 1 Dag OV Vrij is verkrijgbaar voor de rijksoverheid en het COA ten behoeve van gebruik door veteranen, gedetineerden bij proefverlof en ontslag en asielzoekers.
- d. Het tarief van 1 Dag OV Vrij bestaat uit twee elementen spoor en BTM.
- e. Het tarief van het BTM-deel van 1 Dag OV Vrij wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- f. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het product 1 Dag OV Vrij.

21. Holland Travel Ticket

- a. Het Holland Travel Ticket is geldig ~~in het op alle vormen van r~~Regionaal openbaar vervoer met uitzondering van openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water, de Arriva/Qbuzz Opstapper en voor openbaar vervoer per auto dat met instemming van de ~~C~~concessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden en waar bovendien geen ov-chipkaart apparatuur aanwezig is.
- b. In tegenstelling tot lid a is het Holland Travel Ticket wel geldig op de nachtlijnen in en rond Amsterdam, d.w.z. bij het stadsvervoer en in de concessies Waterland, Amstel/Meerlanden en Zaanstreek.
- c. Er bestaan twee varianten: Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak die ten aanzien van het reisrecht geen verschil geeft op het gebruik van het ~~R~~regionaal openbaar vervoer zoals dat in dit convenant is gedeut.
- d. Het tarief voor het BTM-deel van het Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- e. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het Holland Travel Ticket.

22. Business Collectief

- a. Business Collectief is een product dat aan groepen wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract, zoals bedoeld in artikel 1, ~~onder~~ e van deze uitvoeringsregels.
- b. Business Collectief kan zowel als een los product als in combinatie met een treinproduct worden verstrekt.
- c. Business Collectief is geldig in het gehele ~~R~~regionale openbaar vervoer ~~als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant~~.
- d. Het gestelde ~~in~~~~onder~~ artikelen 12, ~~onder~~ b en ~~12~~c is van overeenkomstige toepassing.
- e. Business Collectief kent geen vast tarief per jaar, maar een prijsformule per account (bijvoorbeeld een werkgever) welke bestaat uit de verwachte (of gemeten) gemiddelde saldoreiswaarde van de gebruikers over een jaar, het aantal gebruikers per account, een vooraf vastgestelde algemene ophoging van de saldoreiswaarde (ophoogfactor) en een mogelijke correctie over het voorgaand jaar.
- f. De verwachte gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, ~~onder~~ e wordt hierbij bepaald door de productverkoper, waarbij een transparante methode wordt gehanteerd die de gemiddelde saldoreiswaarde het beste benadert.
- g. De gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, ~~onder~~ e wordt uitgedrukt in het prijspeil van de periode waarin Business Collectief wordt gebruikt. Hiervoor wordt de LTI (Bijlage 1c) gebruikt, welke ieder jaar per 1 januari wordt aangepast. De ingangsdatum van de periode is daarbij bepalend voor het toe te passen prijspeil
- h. De ophoogfactor uit artikel 22, ~~onder~~ e is ter compensatie bedoeld voor:
 - i. onvolledige of niet geregistreerde reistransacties;
 - ii. productkenmerken en -voordelen;
 - iii. risico-opslag voor hoger gebruik dan ingeschat.
- i. De correctie uit artikel 22, ~~onder~~ e vindt alleen plaats indien de gerealiseerde gemiddelde saldoreiswaarde meer dan een bandbreedte (een percentage) afwijkt van de verwachte gemiddelde saldoreiswaarde voor het eerste jaar van nieuwe accounts. Alleen een afwijking meer dan deze bandbreedte wordt gecorrigeerd. Voor nieuwe accounts geldt een minimale looptijd van twee jaar.
- j. De ophoogfactor en bandbreedte uit respectievelijk artikel 22, ~~onder~~ h en artikel 22, ~~onder~~ i worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze

uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

- k. Business Collectief kent een variabele looptijd voor accounts waarvan de gemiddelde saldoreiswaarde door productverkopers goed gemeten kunnen worden uit het gebruik in een eerdere periode.

23. Mogelijkheden voor afwijkingen van vastgestelde tarieven

- a. De tarieven van producten die zijn afgegeven in het kader van Grootgebruik, kunnen afwijken van het in de tarievenlijst opgenomen tarief onder voorwaarde dat de opbrengstverantwoordelijke organisaties, zijnde de Ceconcessiehouders of Ceconcessieverleners waar het gebruik grotendeels verwacht wordt, akkoord zijn met de opbrengstverdeling.
- b. Van een overeenkomst als bedoeld onder a doen Concessiehoudersvervoerders mededeling aan DOVA en de Landelijke Productregisseur (LPR).
- c. ~~Vervoerders~~ Concessiehouders zijn niet gerechtigd een overeenkomst als bedoeld onder a langer aan te gaan dan voor de duur van twee jaar.
- d. Een Concessiehoudervervoerder of Concessieverleneroverheid kan bij de verkoop van producten als bedoeld onder artikelen 12 t/m 17 naar beneden afwijken van de tarieven zoals opgenomen in Bijlage 1a, voor zover deze zelf de korting voor zijn rekening neemt.
- e. Wanneer reisrechten worden verkocht waarbij facturatie achteraf plaatsvindt, bestaat de mogelijkheid om het tarief telkens gedurende een periode van maximaal één jaar vast te zetten, waarbij het tarief geldt dat bij aanvang van die periode van toepassing is.

24. Opbrengstverdeling

De opbrengstverdeling van de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19, worden verdeeld op basis van de in Bijlage 1d vastgelegde regels.

25. Restitutie

Regels voor mogelijke restitutie van aangeschafte en niet gebruikte reisrechten van in onderhavig Ceonvenant genoemde reisproducten zijn opgenomen in Bijlage 1b.

Productfamilies

26. Productfamilies algemeen en enkele definities

- a. Ingevolge artikel 2, lid 7 van het Convenant passen nieuwe producten vanaf **[PM. datum]** binnen vastgestelde productfamilies. Het gaat hierbij om zowel landelijke als regionale producten.
- b. Producten die worden gemaakt volgens lid a zijn beschikbaar voor alle reizigers met uitzondering van producten voor specifieke doelgroepen.
- c. Het is mogelijk dat voor het gebruik van een product aanmelding is vereist.
- d. Anoniem reizen is mogelijk voor producten waar geen aanmelding is vereist.
- e. Kortingen die worden toegepast op producten zijn in veelvoud van 5%.
- f. De onderstaande leeftijdscategorieën worden gehanteerd bij het maken van leeftijdsgebonden producten:
 - i. Peuter: 0 t/m 3 jaar
 - ii. Kind: 4 t/m 11 jaar
 - iii. Jeugd: 12 t/m 18 jaar
 - iv. Volwassen: 19 t/m 64 jaar
 - v. Ouderen: 65 jaar en ouder
- g. Uur- en dagproducten:
 - i. Met uurproducten kan een aaneengesloten uur na de eerste incheck worden gereisd en in- en uitgecheckt. Eventueel met een (technische) marge op het uitcheckmoment. Veelvouden (uurproducten) werken analoog.
 - ii. Dagproducten zijn geldig gedurende een kalenderdag, van aanvang dienstregeling tot einde dienstregeling (die eindigt na middernacht om 4.00 uur). Nachtbussen zijn uitgesloten, tenzij regionaal anders is bepaald.
- h. Er zijn 5 productfamilies: saldoreizen, korting, afgekocht reisrecht, staffels en capping. Per product is het noodzakelijk om het reisrecht en de tarifiering te definiëren aan de hand van enkele parameters:
 - i. Doelgroep: voor welke reizigers is het product beschikbaar?
 - ii. Modaliteit: voor welke vervoervoorziening geldt het product?
 - iii. Plaats: voor welk gebied geldt het product (bijv. specifieke lijn, regio, concessie, meerdere concessies, landelijk)?
 - iv. Tijd: voor welk(e) tijdvak(ken) geldt het product (bijv. specifieke uren/dagen, spits/dal)?
 - v. Periode: wat is de periode waar het product voor geldt (bijv. dag, week, maand, jaar)?
 - vi. Aanschafprijs: welk bedrag is verschuldigd om het product te verkrijgen? Naast de aanschafprijs kan vervolgens een (gereduceerd) tarief gelden voor gemaakte reizen.
 - vii. Parameters die specifiek zijn voor het product (bijv. tarief per kilometer, de grenzen van de staffels, kortingspercentages).
- i. Bij interoperabele producten tussen twee of meer concessies is opbrengstenverdeling tussen Concessiehouders noodzakelijk. Betrokken Concessiehouders en Concessieverleners maken afspraken hierover. De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstenverdeling voor landelijke producten.

[PM. De adviezen voor naamgeving is nog onder voorbehoud. Vervoerders doorlopen nog een proces, waarbij de hier opgenomen naamgeving de eerste voorstellen zijn. De definitieve naamgeving zal uiteindelijk meegenomen worden bij de vaststelling van het nieuwe LTK. Op dit punt zal niet opnieuw om advies worden gevraagd.]

27. Saldoreizen

- a. Saldoreizen is gelijk aan de standaard ritprijs zoals beschreven in artikel 2 van het Convenant.
- b. Ingevolge artikel 2 is tariefdifferentiatie in het kilometertarief mogelijk: per modaliteit is het mogelijk om het kilometertarief op basis van objectiveerbare verschillen zoals naar plaats, tijd en (gereisde) afstand anders vast te stellen. Dit wordt regionaal bepaald.
- c. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Basis** <Doelgroep> <Regio>".

28. Korting

- a. Een kortingsproduct bewerkstelligt in combinatie met een ander product (bijvoorbeeld saldoreizen) een reductie op het tarief van dat andere product.
- b. Voor het verkrijgen van tijdgebonden korting is het incheckmoment van de reis leidend voor het basistarief, voor korting op het kilometertarief het instapmoment van de rit.
- c. Bij een regionaal kortingsproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van de korting(en).
 - iv. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Voordeel** <Doelgroep> <Regio>".
- d. Bij een landelijk kortingsproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

29. Afgekocht reisrecht

- a. Met een product afgekocht reisrecht kan voor een vast bedrag onbeperkt worden gereisd met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal afgekocht reisrecht worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Vrij** <Doelgroep> <Regio>".
- c. Bij een landelijk afgekocht product worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

30. Staffels

- a. Een staffelproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat extra reizen, in staffels (euro's), steeds goedkoper worden met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal staffelproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De staffels in euro's.
 - iv. De korting per staffel.
 - v. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **ExtraVoordeel** <Doelgroep> <Regio>".
- c. Bij een landelijk staffelproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

31. Capping

- d. Een cappingproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat er vanaf een bepaald gereisd bedrag (*de cap*) de extra reizen niet leiden tot hogere kosten voor de reiziger met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- e. Bij een regionaal cappingproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van het maximaal te betalen bedrag (*de cap*).
 - iv. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Max** <Doelgroep> <Regio>".

f. Bij een landelijk cappingproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

Nieuwe landelijke producten

32. [Vanaf hier is er ruimte voor het opnemen van (nieuwe) landelijke producten.]

Bijlage 1a: Tarievenlijst 2023 (behorende bij Bijlage 1 van het Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart)

[NB. De jaarlijkse wijziging van deze bijlage volgt via het reguliere traject, apart van de actualisatie van het LTK.]

1. De Landelijke Tarieven Index (LTI) in 2023 bedraagt 7,24%.
2. De korting zoals vermeld in artikel 3 (ouderen, kinderen) bedraagt 34%
3. Het basistarief bedraagt € 1,08. Het basisrekeningtarief bedraagt € 1,080.

Het basistarief met 20% korting (in combinatie met het landelijk kortingreisrecht, zoals vermeld in art 16 lid d) bedraagt € 0,86.

Het basistarief met 34% korting (conform artikelen 3 en 19) bedraagt € 0,71.

Het basistarief met 40% korting (bij gebruik van het landelijk kortingreisrecht zoals vermeld in art 16 lid e) bedraagt € 0,65.

Het basistarief met 34% + 20% korting (gestapelde toepassing van korting zoals genoemd in artikelen 16 lid f, respectievelijk artikel 19 en artikel 3) bedraagt € 0,57.

4. Het tarief voor het netabonnement als bedoeld in artikel 12 bedraagt € 335,45 per maand en € 3.354,50 per jaar.
Het tarief voor een netabonnement voor personen van 4 tot en met 18 jaar en 65 jaar of ouder als bedoeld in artikel 12f bedraagt € 221,40 per maand en € 2.214,00 per jaar.
5. Het tarief voor het netabonnement zakelijk als bedoeld in artikel 13 bedraagt € 1.634,00 per jaar.
6. De tarieven voor de abonnementsvormen van BudgetZeker als bedoeld in artikel 15 zijn:
Small: € 607,50
Medium: € 951,00
Large: € 1.442,00

De abonnementsvorm wordt bepaald aan de hand van de volgende tabel:

Abonnementsvorm	Omzet (verwacht) reisgedrag op jaarbasis	
	Ondergrens	Bovengrens
Small	€ 0	€ 706,00
Medium	€ 706,00	€ 1.105,00
Large	€ 1.105,00	€ 1.634,00

7. Het tarief voor het landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 bedraagt € 21,55 per maand en € 215,50 per jaar. Het rekeningtarief bedraagt € 21,537 per maand.
8. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 20 (1 Dag OV Vrij) bedraagt € 10,72.
9. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 21 (Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak) bedraagt € 9,25.
10. De ophoogfactor bedoeld in artikel 22h bedraagt 1,117.
11. De bandbreedte bedoeld in artikel 22i bedraagt 5%.

Bijlage 1b: regels over het recht op terugbetaling van aangeschafte reisproducten zoals opgenomen in onderhavig LTK

1. Reizigers hebben recht op volledige terugbetaling van het tarief, mits de reisrechten niet zijn gebruikt. Er kan een maximale termijn, in relatie tot de ingangsdatum van het reisrecht, worden gesteld voor een verzoek om restitutie.
2. Reizigers hebben recht op gedeeltelijke terugbetaling van het tarief bij reisproducten met een looptijd van meer dan een maand. Daarbij vormt een evenredig deel van het niet gebruikte reisrecht, berekend in maanden of dagen, de basis voor de berekening van het restitutiebedrag.
3. Restitutieverzoeken dienen te worden ingediend bij de verkopende organisatie.
4. Bij restitutie kunnen administratiekosten in rekening worden gebracht.
5. De exacte restitutieregels worden bij verkoop aan de koper (reiziger) bekend gemaakt.

Bijlage 1c: index te gebruiken bij de jaarlijkse vaststelling van de tarieven

De Landelijke Tarieven Index (LTI) is een index voor de tarieven voor landelijke vervoerbewijzen van reizigers. De in deze bijlage opgenomen methode voor de berekening van LTI wordt met ingang van 2012 toegepast en wordt met ingang van 2014 op basis van de 'Juniraming' van het Centraal Planbureau (CPB) berekend. Vanaf het jaar 2022 publiceert het CPB geen 'Juniraming' meer. Voor de berekening van de LTI wordt derhalve de 'Maartraming' gehanteerd. De LTI 2023 is los van deze berekening verhoogd met 0,22% om de kosten van de basisservices van OV-betalen in de tarieven te verwerken. De berekening bestaat uit 2 delen:

1. Prognose van de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer;
2. Correctie van in voorgaande jaren gebruikte prognoses.

Ad 1

De prognose voor de LTI voor jaar j is opgebouwd uit de volgende drie elementen:

1. Loonkosten

- Hiervoor wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de "Loonvoet Marktsector" gehanteerd. Onder deze post worden alle directe kosten geschaard die een relatie hebben met de loonkosten van het personeel. Met ingang van 2016 wordt de loonvoet berekend op basis van gewerkte uren.
- De weegfactor van het element loonkosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 62,93%.

2. Energiekosten

Dit element is opgebouwd uit drie componenten met elk een weging.

- Voor de ontwikkeling van de dieselprijzen worden CBS cijfers gebruikt (CBS code 072210). CBS publiceert deze cijfers maandelijks. De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 58%
- Voor de ontwikkelingen van de elektriciteitsprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045100). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 30%
- Voor de ontwikkelingen van de aardgasprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045200). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 12%
- De weegfactor van het element Energiekosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 7,11%.

3. Overige kosten

- Voor de niet eerder genoemde kosten wordt de ontwikkeling van de Consumentenprijsindex gevolgd. Voor de berekening wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de Consumentenprijsindex ('CPI') gehanteerd.
- De weegfactor van het element overige kosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 29,96%.

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de **vervoerbedrijvenConcessiehouders**. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de weegfactoren jaarlijks geactualiseerd. **Vervoerbedrijven**

Concessiehouders zijn verplicht mee te werken aan het onderzoek dat de basis vormt voor de actualisatie van de weegfactoren. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau.

De laatste actualisatie is uitgevoerd in 2022 en deze weegfactoren zijn toegepast vanaf de LTI 2023.

Ad 2

Omdat de onderdelen loonkosten en overige kosten zijn bepaald op grond van prognoses worden deze aangepast wanneer de realisaties bekend zijn. Dit wordt gedaan op basis van de juniraming van het CPB. Op basis daarvan worden de prognoses voor loonkosten en overige kosten uit voorgaand jaar (j-2) die in de LTI van dat jaar (j-2) zijn gebruikt gecorrigeerd. Hierbij vindt er een tweede correctie plaats op de gecorrigeerde loonkosten in jaar (j-2) waarvan de oorspronkelijke prognose in een eerder jaar (j-3) zijn gebruikt in de LTI van dat jaar. Bij de correctie voor loonkosten en overige kosten wordt een weging toegepast zoals is gebruikt bij de prognose voor de berekening van de LTI van twee jaar geleden. Bij de tweede correctie voor loonkosten wordt een weging toegepast zoals is toegepast bij de prognose voor de berekening van de LTI van drie jaar geleden.

De uitkomst na toepassing van beide delen is de kostenindex voor het regionaal OV en wordt gelijk gesteld aan de ~~Landelijke Tarieven Index~~ [LTI].

Onvoorziene situatie

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij vervoerbedrijven Concessiehouders niet of niet in voldoende mate in de CBS indices tot uitdrukking komen (zoals kan voorkomen bij specifieke belasting- en accijnsmaatregelen) én dit buiten de invloedssfeer van de vervoerbedrijven-Concessiehouders ligt, dan kan dat aanleiding zijn tot nader overleg tussen concessiehouders en -verleners. Dat overleg kan resulteren in een afwijking van het standaard toepassen van de CBS kostenindices voor LTI

Dat overleg moet binnen drie maanden nadat de maatregel is ingegaan worden aangevraagd.

Mogelijke compensatie bij vraaguitval

De vraaguitval wordt vanaf 2017 in 't geheel niet meer in de LTI verwerkt. Bij dit ROVB besluit in maart 2013 is overeengekomen te compenseren voor de veronderstelde vraaguitval in het geval er wél sprake is van een - in vergelijking met de inflatie - hogere kostenindex (volgens het oude rekenmodel werd deze kostenindex extra opgehoogd om effecten als gevolg van vraaguitval te ondervangen):

- Niet-opbrengstverantwoordelijke overheden compenseren in principe voor lopende concessies de vervoerbedrijven-Concessiehouders voor de hierdoor ontstane vermindering van de inkomsten. De wijze waarop deze compensatie geschiedt wordt regionaal bepaald.
- De waarde van de optredende derving wordt bepaald o.b.v. landelijke afgesproken regels. Deze staan hieronder uitgewerkt.

De vaststelling van mogelijke compensatiemaatregelen bestaat uit een aantal stappen:

- A. De omvang van de opbrengsten uit het jaar waarop de tariefstijging betrekking heeft wordt eerst bepaald. Dat zijn alleen opbrengsten waarop de LTI van toepassing is geweest. Dat kan alleen regionaal geschieden. De vaststelling van de omvang kan bovendien pas na afloop van het jaar plaatsvinden. Voor regionale tariefontwikkelingen die afwijken van de TLI kan een vergelijkbare berekening worden gemaakt (in stap B moet dan i.p.v. de KIV de regionale tariefsverhoging worden genomen).
- B. Vervolgens wordt bepaald wat de waarde van de derving is die modelmatig is opgetreden. Dat geschiedt o.b.v. een landelijk berekende index. In formulevorm is deze index gelijk aan $0,4 \times (KIV-CPI)$. Waarbij:

KIV = de kostenindex voor het regionaal OV (d.i. de LTI exclusief eventuele compensatie voor vraaguitval)en

CPI = Consumentenprijsindex. Voor deze CPI wordt de gerealiseerde waarde genomen die (doorgaans binnen enkele maanden) na afloop van jaar in kwestie bekend is.

- C. De aldus berekende dervingsbedragen worden geïndexeerd voor de daaropvolgende jaren. De indexering is gelijk aan de KIV van die jaren.
- D. Compensatie is aan de orde voor concessies die eind 2012 liepen (besluit is in maart 2013 genomen terwijl de discussie hierover zeker al een jaar liep). Derving kan aan de orde zijn zolang de concessie loopt.
- E. In de regio worden afspraken gemaakt over de wijze van compenseren (dat kan een bedrag zijn maar ook een verminderd aanbod of anderszins).

De totale berekende derving bestaat dus uit twee componenten: een nieuw berekend bedrag (stap B) en geïndexeerde dervingsberekeningen van voorgaande jaren (stap C).

Bijlage 1d: regels voor de verdeling van de verkoopopbrengsten

Voor de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19 (conform artikel 24 van de Uitvoeringsregels) Voor alle LTK-producten behoudens het Studentenreisrecht (artikel 19) gelden de volgende algemene verdeelregels:

1. Verdeling van de opbrengsten geschiedt per individueel reisproduct op de OV-chipkaart. In afwijking hierop geschiedt de verdeling van opbrengsten voor het product Business Collectief per account.
2. De te verdelen opbrengsten zijn gelijk aan het door de klant voor het reisproduct betaalde tarief conform de tarievenlijst in Bijlage 1a. In afwijking hierop zijn de te verdelen opbrengsten voor het product Business Collectief gelijk aan de per account en contractperiode ontvangen opbrengsten voor dit product.
3. Verdeling van opbrengsten geschiedt op basis van check in/check out-gegevens.
4. Voor kortingsproducten geldt dat alleen volledige ritgegevens worden gebruikt die voldoen aan registratie van in- en uitcheck.
5. De verdeelsleutel wordt berekend naar rato van de gedeerde inkomsten (deriving).
 - a. Bij de kortingsproducten Altijd Korting en OV Voordeel is de met het saldo van de betreffende OV-chipkaart betaalde ritprijs hiervoor de indicatie.
 - b. Indien geen ritprijs bekend is (Netabonnement, Netabonnement Zakelijk, Landelijke OV reisrecht/OV-Vrij, Business Collectief) dan wordt de verdeelsleutel berekend naar rato van de schaduwritprijs. De schaduwritprijs is het berekende tarief dat met de betreffende OV-chipkaart zou zijn betaald op basis van saldoreizen vol tarief.
6. Restituties worden geboekt als negatieve verkoop. Bedragen voor vergoeding van administratiekosten, provisiekosten of andere vergoedingen worden hierin niet meegenomen.
7. De opbrengst van niet gebruikte producten wordt verdeeld op basis van een gemiddelde verdeelsleutel van de wel gebruikte producten.
8. De Uitvoeringscommissie LTK kan met inachtneming van bovenvermelde regels 1 t/m 6 nadere verdeelregels bepalen en de uitkomsten van de verdeling van de opbrengsten vaststellen.
9. De ~~vervoerbedrijven~~ Concessiehouders informeren de Uitvoeringscommissie LTK over de hoogte van de per (type) product in rekening gebrachte provisie alsmede de wijze waarop dit wordt gefinancierd.

Verantwoordelijkheid

De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstverdeling, voor het maken van distributieafspraken met productverkopers en voor verrekening van de hieruit voortvloeiende distributiekosten.

Overgangsregeling:

De verdeling van de opbrengst van het in artikel 12 genoemde Landelijk OV reisrecht (OV vrij) kan op basis van een andere verdeelsystematiek worden uitgevoerd, zolang de verdeling volgens de hierboven aangegeven regels voor dit product niet operationeel is.

Bijzonderheden bij producten die ook op het hoofdrailnet geldig zijn:

1. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product OV Voordeel als bedoeld in artikel 15 is, in afwijking van de vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a, € 13,77 per verkocht maandproduct. Deze grondslag is gebaseerd op een afspraak tussen stad- en streekvervoerders en NS.
2. De vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) betreft uitsluitend de verkoopopbrengst, die wordt verdeeld tussen de regionale bus/tram/metro-vervoerders. De overige verkoopopbrengst van de 'OV-Vrij', zijnde het zogenaamde spoordeel, wordt verdeeld tussen regionale spoorvervoerders en de concessiehouder van het hoofdrailnet (NS).

3. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) als bedoeld in artikel 12 kan afwijken van de vermelde consumentenprijzen in Bijlage 1a. Hierover worden per contract afspraken gemaakt tussen de stad- en streekvervoerders en NS.

Uitvoeringsregels 2024 (Bijlage 1 van het Convenant Landelijk Tarievenkader OV)

Versie [**PM. DATUM**]

Algemeen

1. Definities

In aanvulling op de definities zoals vermeld in artikel 1 van het Convenant wordt in deze bijlage verstaan onder:

- a. Rit: een verplaatsing van een reiziger met één middel van regionaal openbaar vervoer tussen een locatie van inchecken en een locatie van uitchecken.
- b. Reis: een rit of een combinatie van ritten, waarbij de overstaptijd tussen uitchecken en inchecken niet meer dan 35 minuten bedraagt.
- c. Persoonlijk vervoerbewijs: een vervoerbewijs te gebruiken door één specifiek persoon, van wie persoonlijke kenmerken op een fysieke kaart zijn afgebeeld of digitaal zijn gekoppeld aan de betreffende kaart. In geval van een digitaal vervoerbewijs zijn persoonskenmerken geregistreerd in een landelijk systeem.
- d. Product: aan een fysiek of digitaal vervoerbewijs gekoppeld reis-, dan wel kortingsrecht met specifieke voorwaarden.
- e. Grootgebruik: gecombineerde verkoop van producten in één contract aan bedrijven of instellingen t.b.v. hun werknemers of scholieren met een minimale omvang van 25 reizigers op het moment van afsluiten van het contract.

2. Gratis reizen

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

- a. Personen jonger dan vier jaar mits voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd.
- b. Eén persoon van ten minste twaalf jaar oud die een reiziger begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten.
- c. Ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 87 en 89 van de Wet Personenvervoer 2000, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.

3. Ouderen- en kinderenkorting

- a. Personen in de leeftijd van vier tot en met elf jaar en van 65 jaar en ouder krijgen bij gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart een korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het Convenant.
- b. Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.

4. Instaptarief

- a. Inchecken is niet mogelijk als er een negatief saldo op de OV-chipkaart staat of als een vervoerbewijs in het systeem is opgenomen dat toegang tot het OV weigert (*zogenoemde landelijke 'deny-list'*).
- b. De reiziger betaalt bij de start van elke rit een voorschot (instaptarief) van € 4,00 dat bij uitchecken verrekend wordt met de prijs van de rit. De hoogte van het instaptarief kent geen jaarlijkse indexatie. Partijen kunnen het bedrag aanpassen conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.
- c. Een Partij kan in specifieke situaties besluiten een hoger of lager voorschot vast te stellen voor lijnen of concessies waar ritten mogelijk zijn die meer dan € 4,00 kosten respectievelijk waar de ritten altijd minder dan € 4,00 kosten. Bij lijnen met meer dan één

Concessieverlener nemen de desbetreffende partijen gezamenlijk dit besluit. Besluiten als hier bedoeld worden gemeld bij DOVA.

- d. Wanneer een reiziger niet kan uitchecken omdat alle daarvoor bedoelde kaartlezers buiten werking zijn, kan hij bij de desbetreffende Concessiehouder restitutie aanvragen van het verschil van het betaalde instaptarief en de prijs van de rit.
- e. Indien een vastrechtkorting van toepassing is, wordt deze korting niet op het instaptarief toegepast.

5. Basistarief

- a. De in artikel 2, lid 1 en 2 van het Convenant genoemde vaste voet wordt in de communicatie met de reiziger aangeduid als 'basistarief'. De opbrengst van de vaste voet valt toe aan de concessiehouder die de vaste voet int.
- b. De hoogte van het basistarief is opgenomen in Bijlage 1a.
- c. Bij een eventuele verhoging van het basistarief, ingevolge artikel 2, lid 4 onder b van het Convenant wordt deze 'toeslag' en de reisafstand waarop deze 'toeslag' betrekking heeft opgenomen in Bijlage 1a.
- d. Het basistarief wordt niet opnieuw in rekening gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken opnieuw incheckt binnen het domein van bus tram en metro.
- e. Als de reiziger als gevolg van een verstoring bij de uitvoering van de dienstregeling niet binnen de geldende overstaptijd zijn reis kan vervolgen, heeft hij/zij bij de concessiehouder bij wie de afwijking optreedt recht op restitutie van het extra basistarief die door het systeem in rekening wordt gebracht. De restitutie kan niet door het systeem worden berekend, maar zal door de reiziger bij de betreffende Concessiehouder moeten worden geclaimd.

6. Uitzondering

De toepassing van het gestelde in artikelen 4 en 5 geldt niet voor het openbaar vervoer op de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog.

7. Wagenverkoop

De reiziger kan in het voertuig of op het station of de halte een geldig vervoerbewijs verkrijgen dat bruikbaar is voor één of enkele ritten. De afzonderlijke Partijen bepalen per concessie of combinatie van concessies het tarief en de tariefvoorwaarden. Het gestelde in artikelen 4 en 5 van deze uitvoeringsregels is niet van toepassing, tenzij een Partij anders bepaalt. De afzonderlijke Partijen bepalen of de in dit artikel bedoelde vervoerbewijzen wel of niet een chip bevatten.

8. Spits- en daltijden

- a. Ochtendspits op werkdagen van 6.30 – 9.00 uur, middagspits op werkdagen van 16.00 – 18.30 uur. Partijen kunnen van de landelijke hoofdregel afwijken en zorgen dan zelf voor de communicatie daarover.
- b. Het moment van inchecken is bepalend voor het al of niet toepassen van een eventueel daltarief. Dit daltarief geldt echter alleen op die ritten waarop het product dat recht geeft of de desbetreffende korting geldig is.
- c. Partijen beslissen over het geven van korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3, van het Convenant, in de daluren na overleg met de desbetreffende concessiehouder en na het inwinnen van advies van het samenwerkingsverband gezamenlijke Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV). Bij dit besluit is aangegeven welke uren in de desbetreffende concessie als daluren worden aangemerkt.

9. Indexering

- a. Het basistarief (incl. de eventuele 'toeslag' conform artikel 5 onder c) en de tarieven van de landelijke producten zoals vermeld in Bijlage 1a worden jaarlijks aangepast op basis van in de Bijlage 1c vastgelegde indexatiemethode. De LTI wordt hierbij toegepast na afronding op 0,01%. De gezamenlijke Partijen wijken niet af van de uitkomst van deze indexatie dan na consultatie van de Concessiehouders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) en het ROCOV. Het basistarief wordt afgerond op € 0,01, waarbij de leeftijdskortingen op het afgeronde basistarief worden toegepast die ook leiden tot een afronding op € 0,01. Maandabonnementen worden afgerond op € 0,05 en jaarabonnementen worden afgerond op € 0,50. De bedragen worden afgerond op € 0,001 (rekentarieven) welke de basis vormen voor de tariefberekeningen in het jaar volgend op het jaar dat de tarieven zijn vastgesteld.
- b. De jaarlijkse indexering over het eventueel verhoogde basistarief zoals bedoeld in artikel 5 onder c geschiedt een jaar na deze verhoging.
- c. Alle in Bijlage 1a genoemde bedragen zijn inclusief 9% BTW. Wijzigingen in het BTW tarief werken door in deze bedragen, tenzij extra kosten die hieruit voortvloeien op andere wijze worden gefinancierd.

10. Persoonlijk vervoerbewijs

Kortingsproducten en abonnementen als bedoeld in de artikelen 12 t/m 19 van deze uitvoeringsregels zijn persoonsgebonden en uitsluitend beschikbaar op een persoonlijk vervoerbewijs.

11. Vaststellingsprocedure

- a. Wijziging van deze uitvoeringsregels en de bijlagen hierbij geschiedt conform artikel 6 lid 1 van het Convenant.
- b. DOVA legt voorgenomen wijzigingen ter advisering voor aan de Concessiehouders in het ROVB.
- c. De tarievenlijst wordt minimaal één keer per jaar vastgesteld.
- d. Partijen leggen wijzigingen van de uitvoeringsregels en van de tarievenlijst ter advisering voor aan de consumentenorganisaties bedoeld in artikel 31 van de Wp2000. Bedoelde wijzigingen gaan niet eerder in dan nadat de desbetreffende organisaties een advies hebben kunnen uitbrengen.
- e. Partijen doen de onder d bedoelde adviesaanvragen niet eerder dan nadat het ROCOV is geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen.

Landelijke producten vastgesteld tot en met het jaar 2023

12. Netabonnement

- a. Een netabonnement is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. In afwijking van het gestelde onder a is het netabonnement niet geldig in regionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water en voor openbaar vervoer per auto dat met instemming van de Concessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden.
- c. Een Concessieverlener kan het gestelde onder b voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
- d. De geldigheidsduur van een netabonnement bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- e. Het tarief van het netabonnement bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a). Een netabonnement wordt afgegeven tegen de prijs die geldt op de eerste dag van de geldigheidsduur.
- f. Voor personen van vier tot en met achttien jaar en 65 jaar of ouder is het netabonnement tegen een gereduceerd tarief verkrijgbaar. Dit tarief is opgenomen in Bijlage 1a. Voor de houder van een netabonnement die de leeftijd van negentien jaar bereikt blijft het tegen het reductietarief aangeschafte reisrecht geldig tot en met de einddatum van dit reisrecht.

13. Netabonnement Zakelijk

- a. Een netabonnement zakelijk is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. Het netabonnement zakelijk wordt uitsluitend aan werknemers verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1e van deze uitvoeringsregels.
- c. Het netabonnement zakelijk wordt pas aangeboden indien voor het betreffende vervoergebied geen ander afgekocht reisrecht voor de zakelijke markt beschikbaar is.
- d. In afwijking van lid c kan het netabonnement zakelijk ook worden aangeboden indien een noodzakelijke combinatie van andere afgekochte reisrechten voor de zakelijke markt duurder is dan het tarief voor het netabonnement zakelijk.
- e. Artikel 12 leden b tot en met g, met uitzondering van artikel 12, leden d en f, zijn wel van toepassing met dien verstande dat de term 'netabonnement zakelijk' wordt gebruikt voor de term 'netabonnement'.
- f. Het tarief van het netabonnement zakelijk bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- g. Het netabonnement zakelijk kent een variabele looptijd van 1 dag tot en met maximaal 1 jaar.

14. OV Vrij

- a. Een netabonnement als bedoeld onder artikel 12 kan worden verkocht in combinatie met een landelijk geldig abonnement voor het regionale en landelijke spoorvervoer, onder de naam 'OV Vrij'.
- b. OV Vrij is een abonnement voor onbepaalde tijd en kan na één jaar per maand worden opgezegd.
- c. Het gestelde onder artikel 12, leden b en c is van overeenkomstige toepassing.
- d. Houders van een OV Vrij abonnement kunnen voor gezinsleden bijabonnementen aanschaffen. Bij de bijabonnementen 'Altijd Vrij' en 'Dal Vrij' is voor maximaal vier personen een supplement voor gebruik in bus, tram of metro verkrijgbaar. De reisrechten daarvan zijn gelijk aan die van het reisrecht Netabonnement zoals bedoeld in artikel 12.

- e. De reisrechten als bedoeld onder d worden aangeduid als 'Bijabbonnement BTM'.
- f. Bijabbonnementen zijn alleen in de particuliere markt verkrijgbaar en behoren niet tot het assortiment van het grootgebruik (zakelijke markt).
- g. De regels met betrekking tot geldigheidsduur, beëindiging en restitutie voor de reisrechten als bedoeld onder a en d zijn gelijk aan die van het bijbehorende abonnement voor het spoordeel en worden gepubliceerd op de website van de Nederlandse Spoorwegen (www.ns.nl).
- h. De tarieven van de onder a en d genoemde abonnementen worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- i. De producten 'OV Vrij' en de 'Bijabbonnementen BTM' zijn voor het laatst in het jaar 2021 verkocht door NS en zijn inmiddels uitgefaseerd. Er worden vanaf het jaar 2023 geen nieuwe tarieven hiervoor vastgesteld.

15. BudgetZeker

- a. BudgetZeker is een product dat uitsluitend aan werknemers wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract met zijn/haar werkgever, zoals bedoeld in artikel 1 onder e van deze uitvoeringsregels.
- b. BudgetZeker wordt uitsluitend verstrekt in combinatie met de treinproducten Traject Vrij en Traject op Maat.
- c. BudgetZeker is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- d. Het gestelde onder artikel 12, leden b en c is van overeenkomstige toepassing.
- e. BudgetZeker kent drie abonnementsvormen Small, Medium en Large.
- f. Alle abonnementsvormen kennen een gelijk reisrecht
- g. Jaarlijks wordt de abonnementsvorm bepaald, waarbij dit voor het eerste jaar geschiedt op basis van de verwachte jaarlijkse totale kosten van het reisgedrag van de betreffende werknemer, berekend volgens artikel 2 van het Convenant (Reizen op Saldo). Voor het tweede abonnementsjaar en daarop volgende jaren geschiedt dit op basis van de berekende kosten op basis van de gerealiseerde reizen in het direct hieraan voorafgaande jaar.
- h. De tarieven van de onderscheiden abonnementsvormen van BudgetZeker worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en zijn opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).

16. Landelijk kortingreisrecht

- a. Het landelijk kortingreisrecht is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
- c. De geldigheidsduur van een landelijk kortingreisrecht bedraagt een jaar of een maand en kan elke dag van de maand ingaan.
- d. Het landelijk kortingreisrecht geeft 20% korting op het basistarief, zoals genoemd in artikel 5 en op het voor de desbetreffende rit vastgestelde kilometertarief.
- e. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van twaalf tot en met achttien jaar 40% korting.
- f. In afwijking van lid d geeft het landelijk kortingreisrecht voor personen van vier tot en met elf jaar en 65 jaar of ouder 20% korting op de tarieven zoals vermeld in artikel 3.
- g. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht bedoeld onder a wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- h. De houder van een landelijk kortingreisrecht ontvangt een korting op basis van zijn of haar leeftijd bij aanschaf van het kortingreisrecht en bij facturatie achteraf is de leeftijd ten tijde van de gemaakt rit bepalend.
- i. Het landelijk kortingreisrecht wordt verkocht onder de naam 'Altijd Korting'.

17. Landelijk kortingreisrecht geheel OV

- a. Een landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 kan verkocht worden in combinatie met het product Altijd Voordeel voor het openbaar vervoer per trein, onder de naam 'OV Voordeel'.
- b. Het tarief van het landelijk kortingreisrecht regionaal openbaar vervoer als onderdeel van het landelijke kortingreisrecht geheel OV wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- c. Het product 'OV Voordeel' is voor het laatst in 2021 verkocht door NS en is inmiddels uitgefaseerd. Er wordt vanaf het jaar 2023 geen nieuw tarief hiervoor vastgesteld.

18. Reisrecht voor blinden en slechtzienenden (Sentire)

- a. Een reisrecht voor blinden en slechtzienenden is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer in Nederland en is voorbehouden aan reizigers die in het bezit zijn van een legitimatiebewijs voor gehandicapten als bedoeld in artikel 45 lid 1 van het Bp2000, dat voorzien is van de aanduiding voor visueel gehandicapten.
- b. De reguliere tarieven en voorwaarden van saldoreizen zijn van toepassing op dit product. In afwijking van het gestelde onder artikel 4 is het instaptarief € 1,20.

19. Studentenreisrecht

- a. Het studentenreisrecht als bedoeld in artikel 1.6 en 1.7 van de overeenkomst tussen vervoerbedrijven en Staat en Hoofdstuk 4 van de Regeling Studiefinanciering 2000 (reisvoorziening) is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- b. In afwijking van het gestelde onder a. is het studentenreisrecht niet geldig in Regionaal openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst.
- c. Een Concessieverlener kan het gestelde onder b. voor één of meer concessies geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren.
- d. Het reductietarief als bedoeld in artikelen 1.6 en 1.7 van de onder a. bedoelde overeenkomst tussen de vervoerbedrijven en de Staat bedraagt voor het Regionaal openbaar vervoer 34% van de standaard rit prijs, zoals vermeld in artikel 2, lid 3 van het Convenant.

20. 1 Dag OV Vrij

- a. Het reisrecht van 1 Dag OV Vrij is overeenkomstig het reisrecht van OV Vrij zoals bedoeld in artikel 14, met dien verstande dat de geldigheid is beperkt tot één dag, tot einde dienstregeling.
- b. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
- c. 1 Dag OV Vrij is verkrijgbaar voor de rijksoverheid en het COA ten behoeve van gebruik door veteranen, gedetineerden bij proefverlof en ontslag en asielzoekers.
- d. Het tarief van 1 Dag OV Vrij bestaat uit twee elementen spoor en BTM.
- e. Het tarief van het BTM-deel van 1 Dag OV Vrij wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- f. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het product 1 Dag OV Vrij.

21. Holland Travel Ticket

- a. Het Holland Travel Ticket is geldig in het Regionaal openbaar vervoer met uitzondering van openbaar vervoer gedurende de nacht volgens een in een dienstregeling opgenomen nachtdienst, voor openbaar vervoer over water, de Arriva/Qbuzz Opstapper en voor

- openbaar vervoer per auto dat met instemming van de Concessieverlener binnen een beperkt gebied met behulp van vrijwilligers wordt gereden en waar bovendien geen ov-chipkaart apparatuur aanwezig is.
- b. In tegenstelling tot lid a is het Holland Travel Ticket wel geldig op de nachtlijnen in en rond Amsterdam, d.w.z. bij het stadsvervoer en in de concessies Waterland, Amstel/Meerlanden en Zaanstreek.
 - c. Er bestaan twee varianten: Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak die ten aanzien van het reisrecht geen verschil geeft op het gebruik van het Regionaal openbaar vervoer zoals dat in dit convenant is gedeut.
 - d. Het tarief voor het BTM-deel van het Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak wordt jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld in artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
 - e. Artikel 9, lid a is niet van toepassing op het tarief van het BTM-deel van het Holland Travel Ticket.

22. Business Collectief

- a. Business Collectief is een product dat aan groepen wordt verstrekt, op basis van een Grootgebruik contract, zoals bedoeld in artikel 1, onder e van deze uitvoeringsregels.
- b. Business Collectief kan zowel als een los product als in combinatie met een treinproduct worden verstrekt.
- c. Business Collectief is geldig in het gehele Regionaal openbaar vervoer.
- d. Het gestelde in artikel 12, onder b en c is van overeenkomstige toepassing.
- e. Business Collectief kent geen vast tarief per jaar, maar een prijsformule per account (bijvoorbeeld een werkgever) welke bestaat uit de verwachte (of gemeten) gemiddelde saldoreiswaarde van de gebruikers over een jaar, het aantal gebruikers per account, een vooraf vastgestelde algemene ophoging van de saldoreiswaarde (ophoogfactor) en een mogelijke correctie over het voorgaand jaar.
- f. De verwachte gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, onder e wordt hierbij bepaald door de productverkoper, waarbij een transparante methode wordt gehanteerd die de gemiddelde saldoreiswaarde het beste benadert.
- g. De gemiddelde saldoreiswaarde uit artikel 22, onder e wordt uitgedrukt in het prijspeil van de periode waarin Business Collectief wordt gebruikt. Hiervoor wordt de LTI (Bijlage 1c) gebruikt, welke ieder jaar per 1 januari wordt aangepast. De ingangsdatum van de periode is daarbij bepalend voor het toe te passen prijspeil
- h. De ophoogfactor uit artikel 22, onder e is ter compensatie bedoeld voor:
 - i. onvolledige of niet geregistreerde reistransacties;
 - ii. productkenmerken en -voordelen;
 - iii. risico-opslag voor hoger gebruik dan ingeschat.
- i. De correctie uit artikel 22, onder e vindt alleen plaats indien de gerealiseerde gemiddelde saldoreiswaarde meer dan een bandbreedte (een percentage) afwijkt van de verwachte gemiddelde saldoreiswaarde voor het eerste jaar van nieuwe accounts. Alleen een afwijking meer dan deze bandbreedte wordt gecorrigeerd. Voor nieuwe accounts geldt een minimale looptijd van twee jaar.
- j. De ophoogfactor en bandbreedte uit respectievelijk artikel 22, onder h en artikel 22, onder i worden jaarlijks vastgesteld volgens de procedure zoals vermeld onder artikel 11 van deze uitvoeringsregels en is opgenomen in de bij deze uitvoeringsregels behorende tarievenlijst (Bijlage 1a).
- k. Business Collectief kent een variabele looptijd voor accounts waarvan de gemiddelde saldoreiswaarde door productverkopers goed gemeten kunnen worden uit het gebruik in een eerdere periode.

23. Mogelijkheden voor afwijkingen van vastgestelde tarieven

- a. De tarieven van producten die zijn afgegeven in het kader van Grootgebruik, kunnen afwijken van het in de tarievenlijst opgenomen tarief onder voorwaarde dat de opbrengstverantwoordelijke organisaties, zijnde de Concessiehouders of Concessieverleners waar het gebruik grotendeels verwacht wordt, akkoord zijn met de opbrengstverdeling.
- b. Van een overeenkomst als bedoeld onder a doen Concessiehouders mededeling aan DOVA en de Landelijke Productregisseur (LPR).
- c. Concessiehouders zijn niet gerechtigd een overeenkomst als bedoeld onder a langer aan te gaan dan voor de duur van twee jaar.
- d. Een Concessiehouder of Concessieverlener kan bij de verkoop van producten als bedoeld onder artikelen 12 t/m 17 naar beneden afwijken van de tarieven zoals opgenomen in Bijlage 1a, voor zover deze zelf de korting voor zijn rekening neemt.
- e. Wanneer reisrechten worden verkocht waarbij facturatie achteraf plaatsvindt, bestaat de mogelijkheid om het tarief telkens gedurende een periode van maximaal één jaar vast te zetten, waarbij het tarief geldt dat bij aanvang van die periode van toepassing is.

24. Opbrengstverdeling

De opbrengstverdeling van de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19, worden verdeeld op basis van de in Bijlage 1d vastgelegde regels.

25. Restitutie

Regels voor mogelijke restitutie van aangeschafte en niet gebruikte reisrechten van in onderhavig Convenant genoemde reisproducten zijn opgenomen in Bijlage 1b.

Productfamilies

26. Productfamilies algemeen en enkele definities

- a. Ingevolge artikel 2, lid 7 van het Convenant passen nieuwe producten vanaf **[PM. datum]** binnen vastgestelde productfamilies. Het gaat hierbij om zowel landelijke als regionale producten.
- b. Producten die worden gemaakt volgens lid a zijn beschikbaar voor alle reizigers met uitzondering van producten voor specifieke doelgroepen.
- c. Het is mogelijk dat voor het gebruik van een product aanmelding is vereist.
- d. Anoniem reizen is mogelijk voor producten waar geen aanmelding is vereist.
- e. Kortingen die worden toegepast op producten zijn in veelvouden van 5%.
- f. De onderstaande leeftijdscategorieën worden gehanteerd bij het maken van leeftijdsgebonden producten:
 - i. Peuter: 0 t/m 3 jaar
 - ii. Kind: 4 t/m 11 jaar
 - iii. Jeugd: 12 t/m 18 jaar
 - iv. Volwassen: 19 t/m 64 jaar
 - v. Ouderen: 65 jaar en ouder
- g. Uur- en dagproducten:
 - i. Met uurproducten kan een aaneengesloten uur na de eerste incheck worden gereisd en in- en uitgecheckt. Eventueel met een (technische) marge op het uitcheckmoment. Veelvouden (uurproducten) werken analoog.
 - ii. Dagproducten zijn geldig gedurende een kalenderdag, van aanvang dienstregeling tot einde dienstregeling (die eindigt na middernacht om 4.00 uur). Nachtbussen zijn uitgesloten, tenzij regionaal anders is bepaald.
- h. Er zijn 5 productfamilies: saldoreizen, korting, afgekocht reisrecht, staffels en capping. Per product is het noodzakelijk om het reisrecht en de tarifiering te definiëren aan de hand van enkele parameters:
 - i. Doelgroep: voor welke reizigers is het product beschikbaar?
 - ii. Modaliteit: voor welke vervoervoorziening geldt het product?
 - iii. Plaats: voor welk gebied geldt het product (bijv. specifieke lijn, regio, concessie, meerdere concessies, landelijk)?
 - iv. Tijd: voor welk(e) tijdvak(ken) geldt het product (bijv. specifieke uren/dagen, spits/dal)?
 - v. Periode: wat is de periode waar het product voor geldt (bijv. dag, week, maand, jaar)?
 - vi. Aanschafprijs: welk bedrag is verschuldigd om het product te verkrijgen? Naast de aanschafprijs kan vervolgens een (gereduceerd) tarief gelden voor gemaakte reizen.
 - vii. Parameters die specifiek zijn voor het product (bijv. tarief per kilometer, de grenzen van de staffels, kortingspercentages).
- i. Bij interoperabele producten tussen twee of meer concessies is opbrengstenverdeling tussen Concessiehouders noodzakelijk. Betrokken Concessiehouders en Concessieverleners maken afspraken hierover. De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstenverdeling voor landelijke producten.

[PM. De adviezen voor naamgeving is nog onder voorbehoud. Vervoerders doorlopen nog een proces, waarbij de hier opgenomen naamgeving de eerste voorstellen zijn. De definitieve naamgeving zal uiteindelijk meegenomen worden bij de vaststelling van het nieuwe LTK. Op dit punt zal niet opnieuw om advies worden gevraagd.]

27. Saldoreizen

- a. Saldoreizen is gelijk aan de standaard ritprijs zoals beschreven in artikel 2 van het Convenant.
- b. Ingevolge artikel 2 is tariefdifferentiatie in het kilometertarief mogelijk: per modaliteit is het mogelijk om het kilometertarief op basis van objectiveerbare verschillen zoals naar plaats, tijd en (gereisde) afstand anders vast te stellen. Dit wordt regionaal bepaald.
- c. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Basis** <Doelgroep> <Regio>".

28. Korting

- a. Een kortingsproduct bewerkstelligt in combinatie met een ander product (bijvoorbeeld saldoreizen) een reductie op het tarief van dat andere product.
- b. Voor het verkrijgen van tijdgebonden korting is het incheckmoment van de reis leidend voor het basistarief, voor korting op het kilometertarief het instapmoment van de rit.
- c. Bij een regionaal kortingsproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van de korting(en).
 - iv. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Voordeel** <Doelgroep> <Regio>".
- d. Bij een landelijk kortingsproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

29. Afgekocht reisrecht

- a. Met een product afgekocht reisrecht kan voor een vast bedrag onbeperkt worden gereisd met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal afgekocht reisrecht worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Vrij** <Doelgroep> <Regio>".
- c. Bij een landelijk afgekocht product worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

30. Staffels

- a. Een staffelproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat extra reizen, in staffels (euro's), steeds goedkoper worden met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- b. Bij een regionaal staffelproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De staffels in euro's.
 - iv. De korting per staffel.
 - v. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **ExtraVoordeel** <Doelgroep> <Regio>".
- c. Bij een landelijk staffelproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

31. Capping

- d. Een cappingproduct heeft als basis saldoreizen. Met dit product wordt bewerkstelligd dat er vanaf een bepaald gereisd bedrag (*de cap*) de extra reizen niet leiden tot hogere kosten voor de reiziger met een vooraf gedefinieerd reisrecht.
- e. Bij een regionaal cappingproduct worden onderstaande keuzes regionaal gemaakt:
 - i. Reisrecht: waaronder de doelgroep, modaliteit, plaats, tijd en periode.
 - ii. De aanschafprijs.
 - iii. De hoogte van het maximaal te betalen bedrag (*de cap*).
 - iv. Advies naamgeving: "<Merk/Regio> + <Periode> **Max** <Doelgroep> <Regio>".

f. Bij een landelijk cappingproduct worden de bovengenoemde keuzes landelijk gemaakt.

Nieuwe landelijke producten

32. [Vanaf hier is er ruimte voor het opnemen van (nieuwe) landelijke producten.]

Bijlage 1a: Tarievenlijst 2023 (behorende bij Bijlage 1 van het Landelijk Tarievenkader OV)

[NB. De jaarlijkse wijziging van deze bijlage volgt via het reguliere traject, apart van de actualisatie van het LTK.]

1. De Landelijke Tarieven Index (LTI) in 2023 bedraagt 7,24%.
2. De korting zoals vermeld in artikel 3 (ouderen, kinderen) bedraagt 34%
3. Het basistarief bedraagt € 1,08. Het basisrekenstarief bedraagt € 1,080.

Het basistarief met 20% korting (in combinatie met het landelijk kortingreisrecht, zoals vermeld in art 16 lid d) bedraagt € 0,86.

Het basistarief met 34% korting (conform artikelen 3 en 19) bedraagt € 0,71.

Het basistarief met 40% korting (bij gebruik van het landelijk kortingreisrecht zoals vermeld in art 16 lid e) bedraagt € 0,65.

Het basistarief met 34% + 20% korting (gestapelde toepassing van korting zoals genoemd in artikelen 16 lid f, respectievelijk artikel 19 en artikel 3) bedraagt € 0,57.

4. Het tarief voor het netabonnement als bedoeld in artikel 12 bedraagt € 335,45 per maand en € 3.354,50 per jaar.
Het tarief voor een netabonnement voor personen van 4 tot en met 18 jaar en 65 jaar of ouder als bedoeld in artikel 12f bedraagt € 221,40 per maand en € 2.214,00 per jaar.
5. Het tarief voor het netabonnement zakelijk als bedoeld in artikel 13 bedraagt € 1.634,00 per jaar.
6. De tarieven voor de abonnementsvormen van BudgetZeker als bedoeld in artikel 15 zijn:
Small: € 607,50
Medium: € 951,00
Large: € 1.442,00

De abonnementsvorm wordt bepaald aan de hand van de volgende tabel:

Abonnementsvorm	Omzet (verwacht) reisgedrag op jaarbasis	
	Ondergrens	Bovengrens
Small	€ 0	€ 706,00
Medium	€ 706,00	€ 1.105,00
Large	€ 1.105,00	€ 1.634,00

7. Het tarief voor het landelijk kortingreisrecht als bedoeld in artikel 16 bedraagt € 21,55 per maand en € 215,50 per jaar. Het rekenstarief bedraagt € 21,537 per maand.
8. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 20 (1 Dag OV Vrij) bedraagt € 10,72.
9. Het tarief voor het BTM deel van het reisrecht als bedoeld in artikel 21 (Holland Travel Ticket en Holland Travel Ticket off peak) bedraagt € 9,25.
10. De ophoogfactor bedoeld in artikel 22h bedraagt 1,117.
11. De bandbreedte bedoeld in artikel 22i bedraagt 5%.

Bijlage 1b: regels over het recht op terugbetaling van aangeschafte reisproducten zoals opgenomen in onderhavig LTK

1. Reizigers hebben recht op volledige terugbetaling van het tarief, mits de reisrechten niet zijn gebruikt. Er kan een maximale termijn, in relatie tot de ingangsdatum van het reisrecht, worden gesteld voor een verzoek om restitutie.
2. Reizigers hebben recht op gedeeltelijke terugbetaling van het tarief bij reisproducten met een looptijd van meer dan een maand. Daarbij vormt een evenredig deel van het niet gebruikte reisrecht, berekend in maanden of dagen, de basis voor de berekening van het restitutiebedrag.
3. Restitutieverzoeken dienen te worden ingediend bij de verkopende organisatie.
4. Bij restitutie kunnen administratiekosten in rekening worden gebracht.
5. De exacte restitutieregels worden bij verkoop aan de koper (reiziger) bekend gemaakt.

Bijlage 1c: index te gebruiken bij de jaarlijkse vaststelling van de tarieven

De Landelijke Tarieven Index (LTI) is een index voor de tarieven voor landelijke vervoerbewijzen van reizigers. De in deze bijlage opgenomen methode voor de berekening van LTI wordt met ingang van 2012 toegepast en wordt met ingang van 2014 op basis van de 'Juniraming' van het Centraal Planbureau (CPB) berekend. Vanaf het jaar 2022 publiceert het CPB geen 'Juniraming' meer. Voor de berekening van de LTI wordt derhalve de 'Maartraming' gehanteerd. De LTI 2023 is los van deze berekening verhoogd met 0,22% om de kosten van de basisservices van OV-betalen in de tarieven te verwerken. De berekening bestaat uit 2 delen:

1. Prognose van de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer;
2. Correctie van in voorgaande jaren gebruikte prognoses.

Ad 1

De prognose voor de LTI voor jaar j is opgebouwd uit de volgende drie elementen:

1. Loonkosten

- Hiervoor wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de "Loonvoet Marktsector" gehanteerd. Onder deze post worden alle directe kosten geschaard die een relatie hebben met de loonkosten van het personeel. Met ingang van 2016 wordt de loonvoet berekend op basis van gewerkte uren.
- De weegfactor van het element loonkosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 62,93%.

2. Energiekosten

Dit element is opgebouwd uit drie componenten met elk een weging.

- Voor de ontwikkeling van de dieselprijzen worden CBS cijfers gebruikt (CBS code 072210). CBS publiceert deze cijfers maandelijks. De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 58%
- Voor de ontwikkelingen van de elektriciteitsprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045100). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 30%
- Voor de ontwikkelingen van de aardgasprijzen wordt de CBS cijfers gebruikt (code 045200). De berekening is gebaseerd op de ontwikkeling van de gemiddelde prijs van de afgelopen twaalf maanden (juni (j-2) tot en met mei (j-1)) ten opzichte van de gemiddelde prijs van de twaalf maanden daarvoor.
De weging binnen het element Energiekosten = 12%
- De weegfactor van het element Energiekosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 7,11%.

3. Overige kosten

- Voor de niet eerder genoemde kosten wordt de ontwikkeling van de Consumentenprijsindex gevolgd. Voor de berekening wordt de door het CPB gepubliceerde, voor het komende jaar (j) verwachte, ontwikkeling van de Consumentenprijsindex ('CPI') gehanteerd.
- De weegfactor van het element overige kosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 29,96%.

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de Concessiehouders. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de weegfactoren jaarlijks geactualiseerd. Concessiehouders zijn verplicht mee te

werken aan het onderzoek dat de basis vormt voor de actualisatie van de weegfactoren. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. De laatste actualisatie is uitgevoerd in 2022 en deze weegfactoren zijn toegepast vanaf de LTI 2023.

Ad 2

Omdat de onderdelen loonkosten en overige kosten zijn bepaald op grond van prognoses worden deze aangepast wanneer de realisaties bekend zijn. Dit wordt gedaan op basis van de juniraming van het CPB. Op basis daarvan worden de prognoses voor loonkosten en overige kosten uit voorgaand jaar (j-2) die in de LTI van dat jaar (j-2) zijn gebruikt gecorrigeerd. Hierbij vindt er een tweede correctie plaats op de gecorrigeerde loonkosten in jaar (j-2) waarvan de oorspronkelijke prognose in een eerder jaar (j-3) zijn gebruikt in de LTI van dat jaar. Bij de correctie voor loonkosten en overige kosten wordt een weging toegepast zoals is gebruikt bij de prognose voor de berekening van de LTI van twee jaar geleden. Bij de tweede correctie voor loonkosten wordt een weging toegepast zoals is toegepast bij de prognose voor de berekening van de LTI van drie jaar geleden.

De uitkomst na toepassing van beide delen is de kostenindex voor het regionaal OV en wordt gelijk gesteld aan de LTI.

Onvoorziene situatie

Als er situaties aan de orde zijn waarbij de kostenontwikkeling bij Concessiehouders niet of niet in voldoende mate in de CBS indices tot uitdrukking komen (zoals kan voorkomen bij specifieke belasting- en accijnsmaatregelen) én dit buiten de invloedssfeer van de Concessiehouders ligt, dan kan dat aanleiding zijn tot nader overleg tussen concessiehouders en -verleners. Dat overleg kan resulteren in een afwijking van het standaard toepassen van de CBS kostenindices voor LTI. Dat overleg moet binnen drie maanden nadat de maatregel is ingegaan worden aangevraagd.

Mogelijke compensatie bij vraaguitval

De vraaguitval wordt vanaf 2017 in 't geheel niet meer in de LTI verwerkt. Bij dit ROVB besluit in maart 2013 is overeengekomen te compenseren voor de veronderstelde vraaguitval in het geval er wél sprake is van een - in vergelijking met de inflatie - hogere kostenindex (volgens het oude rekenmodel werd deze kostenindex extra opgehoogd om effecten als gevolg van vraaguitval te ondervangen):

- Niet-opbrengstverantwoordelijke overheden compenseren in principe voor lopende concessies de Concessiehouders voor de hierdoor ontstane vermindering van de inkomsten. De wijze waarop deze compensatie geschiedt wordt regionaal bepaald.
- De waarde van de optredende derving wordt bepaald o.b.v. landelijke afgesproken regels. Deze staan hieronder uitgewerkt.

De vaststelling van mogelijke compensatiemaatregelen bestaat uit een aantal stappen:

- A. De omvang van de opbrengsten uit het jaar waarop de tariefstijging betrekking heeft wordt eerst bepaald. Dat zijn alleen opbrengsten waarop de LTI van toepassing is geweest. Dat kan alleen regionaal geschieden. De vaststelling van de omvang kan bovendien pas na afloop van het jaar plaatsvinden. Voor regionale tariefontwikkelingen die afwijken van de TLI kan een vergelijkbare berekening worden gemaakt (in stap B moet dan i.p.v. de KIV de regionale tariefsverhoging worden genomen).
- B. Vervolgens wordt bepaald wat de waarde van de derving is die modelmatig is opgetreden. Dat geschiedt o.b.v. een landelijk berekende index. In formulevorm is deze index gelijk aan $0,4 \times (KIV-CPI)$. Waarbij:
KIV = de kostenindex voor het regionaal OV (d.i. de LTI exclusief eventuele compensatie voor vraaguitval)en

CPI = Consumentenprijsindex. Voor deze CPI wordt de gerealiseerde waarde genomen die (doorgaans binnen enkele maanden) na afloop van jaar in kwestie bekend is.

- C. De aldus berekende dervingsbedragen worden geïndexeerd voor de daaropvolgende jaren. De indexering is gelijk aan de KIV van die jaren.
- D. Compensatie is aan de orde voor concessies die eind 2012 liepen (besluit is in maart 2013 genomen terwijl de discussie hierover zeker al een jaar liep). Derving kan aan de orde zijn zolang de concessie loopt.
- E. In de regio worden afspraken gemaakt over de wijze van compenseren (dat kan een bedrag zijn maar ook een verminderd aanbod of anderszins).

De totale berekende derving bestaat dus uit twee componenten: een nieuw berekend bedrag (stap B) en geïndexeerde dervingsberekeningen van voorgaande jaren (stap C).

Bijlage 1d: regels voor de verdeling van de verkoopopbrengsten

Voor de producten als bedoeld in de artikelen 12 t/m 22, uitgezonderd artikelen 18 en 19 (conform artikel 24 van de Uitvoeringsregels) gelden de volgende algemene verdeelregels:

1. Verdeling van de opbrengsten geschiedt per individueel reisproduct op de OV-chipkaart. In afwijking hierop geschiedt de verdeling van opbrengsten voor het product Business Collectief per account.
2. De te verdelen opbrengsten zijn gelijk aan het door de klant voor het reisproduct betaalde tarief conform de tarievenlijst in Bijlage 1a. In afwijking hierop zijn de te verdelen opbrengsten voor het product Business Collectief gelijk aan de per account en contractperiode ontvangen opbrengsten voor dit product.
3. Verdeling van opbrengsten geschiedt op basis van check in/check out-gegevens.
4. Voor kortingsproducten geldt dat alleen volledige ritgegevens worden gebruikt die voldoen aan registratie van in- en uitcheck.
5. De verdeelsleutel wordt berekend naar rato van de gedeerde inkomsten (deriving).
 - a. Bij de kortingsproducten Altijd Korting en OV Voordeel is de met het saldo van de betreffende OV-chipkaart betaalde ritprijs hiervoor de indicatie.
 - b. Indien geen ritprijs bekend is (Netabonnement, Netabonnement Zakelijk, Landelijke OV reisrecht/OV-Vrij, Business Collectief) dan wordt de verdeelsleutel berekend naar rato van de schaduwritprijs. De schaduwritprijs is het berekende tarief dat met de betreffende OV-chipkaart zou zijn betaald op basis van saldoreizen vol tarief.
6. Restituties worden geboekt als negatieve verkoop. Bedragen voor vergoeding van administratiekosten, provisiekosten of andere vergoedingen worden hierin niet meegenomen.
7. De opbrengst van niet gebruikte producten wordt verdeeld op basis van een gemiddelde verdeelsleutel van de wel gebruikte producten.
8. De Uitvoeringscommissie LTK kan met inachtneming van bovenvermelde regels 1 t/m 6 nadere verdeelregels bepalen en de uitkomsten van de verdeling van de opbrengsten vaststellen.
9. De Concessiehouders informeren de Uitvoeringscommissie LTK over de hoogte van de per (type) product in rekening gebrachte provisie alsmede de wijze waarop dit wordt gefinancierd.

Verantwoordelijkheid

De Landelijke Productregisseur (LPR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van de opbrengstverdeling, voor het maken van distributieafspraken met productverkopers en voor verrekening van de hieruit voortvloeiende distributiekosten.

Overgangsregeling:

De verdeling van de opbrengst van het in artikel 12 genoemde Landelijk OV reisrecht (OV vrij) kan op basis van een andere verdeelsystematiek worden uitgevoerd, zolang de verdeling volgens de hierboven aangegeven regels voor dit product niet operationeel is.

Bijzonderheden bij producten die ook op het hoofdrailnet geldig zijn:

1. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product OV Voordeel als bedoeld in artikel 15 is, in afwijking van de vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a, € 13,77 per verkocht maandproduct. Deze grondslag is gebaseerd op een afspraak tussen stad- en streekvervoerders en NS.
2. De vermelde consumentenprijs in Bijlage 1a van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) betreft uitsluitend de verkoopopbrengst, die wordt verdeeld tussen de regionale bus/tram/metro-vervoerders. De overige verkoopopbrengst van de 'OV-Vrij', zijnde het zogenaamde spoordeel, wordt verdeeld tussen regionale spoorvervoerders en de concessiehouder van het hoofdrailnet (NS).

3. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product Landelijke OV reisrecht (OV-Vrij) als bedoeld in artikel 12 kan afwijken van de vermelde consumentenprijzen in Bijlage 1a. Hierover worden per contract afspraken gemaakt tussen de stad- en streekvervoerders en NS.

Op 12 januari 2023
Agendapunt 3a

Datum	19 december 2022
Portefeuillehouder	Fleur Gräper, Frederik Zevenbergen, Melanie van der Horst
Inlichtingen bij	Jan van Selm
Telefoon	06 50507770
Onderwerp	Actualisatie van het convenant Landelijk Tarievenkader (LTK)
Bijlagen	1

Kern van het onderwerp

OV-autoriteiten (DO's) zijn vanuit de Wet Personenvervoer 2000 tariefbevoegd gezag. Dit houdt in dat zij jaarlijks de OV-tarieven voor reisproducten vaststellen. Om grote verschillen in het tariefsysteem in de decentrale concessies te voorkomen zijn in 2009 landelijke afspraken gemaakt over OV-tarieven voor bus, tram en metro. Deze zijn vastgelegd in het convenant Landelijk Tarievenkader (LTK). Er zijn ontwikkelingen die vragen om een actualisatie van het LTK. Het gaat dan om technische ontwikkelingen (nieuwe betaalwijzen), de perceptie van reizigers dat het OV-productenaanbod overzichtelijker kan, mogelijkheden om het OV door middel van tarieven efficiënter te benutten en de mogelijkheid om leeftijdskortingen anders in te zetten.

De voorgestelde actualisatie van het LTK ligt nu voor in uw BAC Mobiliteit, met een positief advies van de AAC Mobiliteit. Het voorstel is gebaseerd op de uitgangspunten eenvoudig, eerlijk en flexibel, heeft geen bezuinigingsdoelstelling en is vooral kadervormend.

Voorstel/gevraagd besluit:

1. Instemmen met de actualisatie van het LTK en met de kaders waarmee DO's het tariefsysteem kunnen invullen;
2. Daaruit volgend instemmen met:
 - a. Het verruimen van de mogelijkheid van tariefdifferentiatie bij saldoreizen;
 - b. De keuze voor vijf productfamilies (saldoreizen, capping, staffels, korting en afgekocht reisrecht);
 - c. Het gelijktrekken van de leeftijdsgrens voor de ouderenkorting met de AOW-leeftijd.
3. Instemmen met de uitbreiding van het huidige basistarief met een mogelijkheid voor het introduceren van een minimumtarief;
4. Instemmen met het creëren van mogelijkheden in het LTK om de leeftijdskortingen te herzien en doelgroepenkorting mogelijk te maken.

Toelichting bij voorstel 1

Ingevolge de Wet Personenvervoer 2000 zijn DO's tariefbevoegd. Ondanks deze tariefbevoegdheid hebben DO's in een vroeg stadium onderkend dat voor de reizigers landelijke afspraken over OV-tarieven en producten voor bus, tram en metro nodig zijn¹. Hiermee wordt voorkomen dat er overal een andere opbouw van tarieven is en reizigers bij een overstap op een andere vervoerder met forse tariefstijgingen worden geconfronteerd. Hiertoe is in 2009 het convenant Landelijk Tarievenkader (LTK) opgesteld en sinds die tijd werken alle DO's met dit kader. Het LTK is als eis in alle bestekteksten opgenomen, waardoor ook vervoerders zich hieraan committeren. Belangrijkste afspraken betreffen het hanteren van een landelijk basistarief (voor saldoreizen) met een jaarlijkse indexatie, niet betalen van dubbel basistarief bij overstappen en landelijke leeftijdskortingen.

¹ NS heeft zich niet aangesloten bij het LTK en is ingevolge de concessieafspraken met de rijksoverheid zelf tariefbevoegd. Regionale treinconcessies kunnen zich vrijwillig aansluiten bij het LTK.

Op 12 januari 2023

Agendapunt 3a

DO's zijn vanwege hun tariefbevoegdheid per concessie vrij in het bepalen van de hoogte van het kilometertarief (km-tarief) voor saldoreizen en de tarieven (en voorwaarden) van regionale producten zoals regionale abonnementen.

Er zijn nieuwe ontwikkelingen waardoor een actualisatie van het LTK nodig is:

- Technische ontwikkelingen maken nieuwe betaalwijzen (EMV) mogelijk. Daarmee kunnen nieuwe reisproducten met een andere tariefstelling worden aangeboden.
- Er is momenteel een veelheid aan reisproducten, waarvan sommige maar beperkt worden gebruikt. De combinatie met nieuwe mogelijke reisproducten maakt dat het goed is om het totale productenpalet opnieuw op relevantie te bekijken.
- Het OV is kostbaar en vraagt om extra sturingsmogelijkheden om de vervoervraag van reizigers te beïnvloeden om het OV gericht in te kunnen zetten gedurende drukke of juist minder drukke momenten op een dag.
- De landelijke afspraken over kortingen zijn leeftijdgebonden. Vraag is of er aanleiding is om deze te actualiseren. Voor wie willen we het OV bereikbaar en aantrekkelijk maken en wat zijn daarvan de financiële gevolgen? Daarnaast zet het ongewijzigd voortzetten van de ouderenkorting door de sterk vergrijzende bevolking de betaalbaarheid van het OV onder druk.

DO's werken sinds 2017 aan de actualisatie van het LTK, waarbij intensief met vervoerders wordt samengewerkt en consumentenorganisaties zijn betrokken. Vanuit de uitgangspunten eenvoudig, eerlijk en flexibel zijn de eerste contouren voor een aangepast LTK in een rapport gevat. Hieruit bleek dat een groot deel van het huidige LTK reeds hiermee in lijn is en een aantal aanpassingen nodig zijn.

De voorgestelde actualisatie van het LTK creëert de mogelijkheid om een aantal landelijke afspraken anders in te richten, en geeft vooral regionaal meer mogelijkheden en handvatten voor regionale invulling. De voorgestelde actualisatie heeft geen bezuinigingsdoelstelling. Hieronder volgen de voorgestelde aanpassingen voor de actualisatie van het LTK.

Toelichting voorstel 2a Tariefdifferentiatie

Met saldoreizen betaalt een reiziger een vast (landelijk) basistarief en een km-tarief per concessie. Het is mogelijk om per modaliteit een ander km-tarief te hanteren. Het voorstel is de mogelijkheid van tariefdifferentiatie te verruimen zodat ook naar plaats, tijd en afstand het km-tarief anders kan zijn. Dit geeft extra sturingsmogelijkheden om de vervoervraag van reizigers te beïnvloeden om het OV gericht in te kunnen zetten. Regionaal is het dan bijvoorbeeld mogelijk een hoger km-tarief op bepaalde (drukke) tijdstippen te hanteren en lange reisafstanden goedkoper te maken.

Toelichting voorstel 2b Productfamilies

In het LTK zijn nu geen standaarden opgenomen voor producten, landelijk noch regionaal. Het gevolg hiervan is dat er vele reisproducten zijn die niet herkend worden door reizigers. Standaarden geven richtlijnen voor onder andere de naamgeving van het product en de werking van het product. Er zijn in totaal vijf productfamilies gedefinieerd:

- Saldoreizen (bestaand)
- Capping (nieuw: boven een bepaald bedrag zijn extra reizen gratis)
- Staffels (nieuw; extra reizen worden in stappen goedkoper)
- Korting (bestaand)
- Afgekocht Reisrecht (bestaand)

Met een capping-product betaal je gedurende een periode het normale OV-tarief, maar je betaalt nooit meer dan een vooraf afgesproken bedrag. Met een staffel-product worden reizen

Op 12 januari 2023

Agendapunt 3a

steeds goedkoper naarmate je meer van het OV gebruik maakt. De twee nieuwe mogelijkheden maken het mogelijk om meerdere beleidsdoelstellingen in één product te verwerken, waardoor uiteindelijk minder producten nodig zijn. Een capping- of staffel-product kan bijvoorbeeld in plaats van meerdere abonnementen komen. Er zijn reeds goede voorbeelden in het land, zoals het staffel-product Zeeland Voordeel. Door standaarden voor de vijf productfamilies op te nemen is het de verwachting dat dit enerzijds zal leiden tot minder reisproducten en anderzijds de herkenbaarheid van deze producten zal vergroten. Dit leidt tot een overzichtelijker productaanbod.

Toelichting voorstel 2c Leeftijdsgrens ouderenkorting

In het LTK is nu opgenomen dat ouderen (65+) een ouderenkorting van 34% hebben. Deze grens is in de tijd van de strippenkaart (1980) gekozen omdat dit de pensioengerechtigde leeftijd was. Ook was er in deze tijd veel armoede onder deze groep. Inmiddels is de AOW-grens 67 jaar. Bij de actualisatie van het LTK is er de wens om de leeftijdsgrens te koppelen aan de actuele AOW-leeftijd en de mogelijkheid op te nemen in het LTK – indien nodig – jaarlijks hiervoor te corrigeren. Hierbij zal met vervoerders afstemming worden gezocht in hoeverre een overgangsregeling technisch mogelijk is, zodat mensen die reeds 65 en 66 jaar zijn niet gelijk hun korting hoeven in te leveren.

Toelichting voorstel 3 Uitbreiding van het basistarief

Reizigers betalen nu een basistarief en daarnaast een bedrag per km als er op saldo wordt gereisd. Het basistarief wordt landelijk bepaald en het km-tarief regionaal. Het voorstel is het technisch mogelijk te maken om het basistarief uit te breiden. Deze uitbreiding komt er op neer dat er een aantal (gereisde) kilometers worden opgenomen in het basistarief. Het nieuwe basistarief, namelijk het minimumtarief, bevat dan een vergoeding voor de opgenomen km's. Bijvoorbeeld: bij een minimumtarief met drie km's betaal je ongeacht de gereisde afstand altijd het nieuwe, verhoogde basistarief, en daarnaast betaal je alleen meer als je meer dan drie km hebt gereisd. NS hanteert een dergelijk systeem, waarbij het minimumtarief inclusief acht te reizen kilometers is.

Het minimumtarief biedt verschillende voordelen. Korte ritten krijgen hetzelfde landelijke tarief en worden (relatief) duurder dan lange ritten. De kostprijs van een korte rit is ook in verhouding tot een langere rit duurder. Door deze aanpassing komen er meer opbrengsten binnen die het mogelijk maken om op langere afstanden (of op andere reisproducten) het tarief goedkoper te maken dan nu het geval is (regionale invulling). Lopen/fietsen wordt gestimuleerd waardoor het OV beter benut wordt door reizigers waar de afstand te groot is om te lopen/fietsen. Omdat de meeste OV-afstanden meer dan drie km zijn, is het effect bij de meeste reizigers erg beperkt. De technische mogelijkheid van het minimumtarief vergemakkelijkt daarnaast een mogelijke tariefintegratie met NS, daar NS ook een vorm van minimumtarief hanteert.

Niet alle concessies (o.a. de Provincie Overijssel, Gelderland en Flevoland) willen korte afstanden duurder maken, omdat volgens hen het basistarief al functioneert als minimumtarief. Zij willen het OV ook op korte afstanden graag aantrekkelijk en betaalbaar houden voor mensen die bijvoorbeeld vanwege een functiebeperking minder mobiel zijn en dus niet kunnen lopen of fietsen. Zij betwijfelen of deze prijsprikkel inderdaad leidt tot ander gedrag en hebben in hun concessies bovendien voldoende ruimte. Ze zijn daarom blij met iedere betalende reiziger.

Op dit moment wordt alleen voorgesteld de uitbreiding van het basistarief tot het minimumtarief technisch mogelijk te maken in het LTK. Daarmee geven we nog geen invulling aan het km-tarief. Hierdoor blijft het huidige basistarief gelden. Aan de andere kant is het

Op 12 januari 2023

Agendapunt 3a

wenselijk hierover nu te besluiten, omdat de technische implementatie van nieuwe betaalwijzen nu aan de gang is. Het is niet of tegen zeer hoge kosten mogelijk om dit in een later stadium technisch in te regelen. Bij instemming met dit voorstel ondervinden reizigers geen gevolgen.

Toelichting voorstel 4 Creëren van mogelijkheden om de leeftijdskortingen te herzien
Kinderen tot en met drie jaar reizen gratis. Dat is per wet geregeld. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar en ouderen vanaf 65 jaar krijgen nu een landelijke (leeftijds)korting van 34%. Bij de introductie van de strippenkaart (1980) is deze leeftijdskorting ingevoerd en vervolgens in opvolgende regelingen voortgezet.

Korting voor kinderen heeft logische redenen. Kinderen kunnen over het algemeen niet zelfstandig reizen. Met kinderkorting wordt het OV voor gezinnen ook aantrekkelijker. Daarnaast worden kinderen op jonge leeftijd warm gemaakt voor het OV.

De ouderenkorting was bedoeld om het OV voor deze groep bereikbaar te houden met de veronderstelling dat deze groep weinig te besteden heeft. Uit recent onderzoek² blijkt dat de groep 65-plussers ca. twee keer zoveel te besteden heeft als de groep mensen met een sociale uitkering. Dit is niet verrassend omdat een AOW al hoger is dan een sociale uitkering. Daarnaast hebben veel 65-plussers een aanvullend pensioen. De groep 65-plussers is daarnaast ca. vijf keer groter dan de groep met een sociale uitkering. Uit onderzoek³ blijkt ook dat ouderen met hogere inkomens in vergelijkbare mate gebruik maken van bus, tram en metro als ouderen met weinig inkomen. Hieruit is op te maken dat de intentie van de ouderenkorting niet helemaal uitkomt en dat er een groep reizigers is die een korting harder nodig hebben dan de groep 65-plussers.

Aan de ouderenkorting hangt ook een financieel plaatje. De groep 65-plussers maakt een kleine 10% van de reizen. De bevolkingsprognose van het Centraal Bureau voor de Statistiek laat zien dat de groep 65-plussers harder zal groeien tot het jaar 2040 dan de rest van de bevolking. Dit betekent dat er steeds minder mensen het voltarief zullen betalen, waardoor de reizigersinkomsten in de toekomst mogelijk zullen dalen. Dit kan problemen geven in de bekostiging van het OV.

Gelet op het bovenstaande is het voorstel nu mogelijkheden te creëren in het LTK om deze leeftijdskortingen voor kinderen en ouderen te herzien. Dit heeft op dit moment geen gevolgen voor reizigers. Bij een herziening van de leeftijdskorting kan ook gekeken worden naar een alternatief, waarbij kortingen naar doelgroep wordt gegeven. Hierbij wordt er nu gedacht aan de doelgroep minima en de doelgroep kinderen. Consumentenorganisaties zijn het over eens om de korting voor kinderen op minimaal 34% te houden en hebben geen principiële bezwaren om de ouderenkorting te herzien.

Consequenties

Door in te stemmen met de bovenstaande voorstellen voor aanpassingen van het LTK worden de belangrijkste besluiten genomen voor de actualisatie van de landelijke afspraken. Hiermee ontstaat het kader om de landelijke afspraken rondom OV-tarieven voor bus, tram en metro nader uit te werken.

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2021/41/inkomen-verdeeld-trends-1977-2019>. Zie pagina 28.

³ Bron: ODIN- (Onderweg in Nederland) onderzoeksbestanden van 2019, 2020 en 2021. Analyse is gemaakt door Panteia op verzoek van DO's.

Op 12 januari 2023

Agendapunt 3a

Vervolgstappen

De uitwerking van de actualisatie van het LTK zal in de loop van 2023 plaatsvinden. Het geactualiseerde LTK zal ter instemming worden voorgelegd aan de AAC en BAC Mobiliteit. De verwachting is dat het op dat moment een hamerstuk zal zijn.

Bijlagen

1. 230112 BAC 3a 1 Bijlage 1 Rapportage Panteia Piece of Data Het nieuwe productenpalet

Het nieuwe productenpalet

Rapportage, definitief

Uitgebracht aan de Werkgroep Nieuw Productenpalet

Bert Schepers en Natalie in 't Veld

29 mei 2020



Panteia

Research to Progress



PIECE OF DATA

Management samenvatting

In de openbaar-vervoerwereld wordt hard gewerkt aan innovaties op het gebied van betalen. Waar in de huidige techniek de reisproducten op de kaart zelf zijn geladen, de ritprijs onmiddellijk wordt bepaald en alleen het feitelijke afrekenen in de backoffice wordt afgehandeld, verschuift de inrichting van de reisproducten en -proposities naar de backoffice en worden (virtuele) kaarten alleen nog als tokens gebruikt. Dit zorgt voor nieuwe mogelijkheden op het gebied van producten en tarieven.

Het nieuwe productenpalet bestaat uit een eindbeeld van het tariefsysteem, de formules en rekenregels die onder de motorkap de tarieven berekenen. Naast de inhoudelijke invulling is de relatie gelegd met het huidige Landelijk Tarievenkader en met de ontwikkelingen op het gebied van Mobility as a Service.

In een werkgroep met een vertegenwoordiging van vervoerders en overheden is een eindbeeld ontwikkeld voor een nieuw productenpalet. Dit rapport geeft de voorstellen hiervoor weer, de uiteindelijke besluitvorming vindt plaats op bestuurlijk niveau van de OV-autoriteiten. Tijdens deze fase zijn de reizigersorganisaties twee keer bijgepraat. In deze informele overleggen is getoetst of we echt dingen zouden missen dan wel in de verkeerde richting zouden denken. De eerste reacties waren positief. Uiteraard zal in een later stadium een formele adviesaanvraag worden gedaan.

Als eerste stap zijn de kaders en uitgangspunten voor het nieuwe productenpalet bepaald. De **kaders** zijn gebaseerd op documenten die in een eerder stadium in andere gremia (NOVB) zijn vastgesteld. Het nieuwe productenpalet moet eenvoudig zijn, eerlijk, flexibel, financieel en technisch haalbaar. Daaraan is een aantal **wensen** toegevoegd op het gebied van mogelijkheden voor groepsreizen tegen aangepast tarief, anoniem reizen, eenvoudige toegang voor toeristen, regionale vrijheid zonder belemmering voor grensoverschrijdend reizen en meer tariefintegratie tussen spoor en bus/tram/metro.

De **uitgangspunten** vormen de basisprincipes voor de keuze en invulling van het productenpalet. Deze zijn tarief-technisch concreter dan de kaders en vormen een tussenstap om tot het productenpalet te komen. De keuze voor uiteindelijke voorstellen is steeds gebaseerd op de afweging tussen meerdere alternatieven, die ieder voor- en nadelen hebben. Er zijn zes uitgangspunten geformuleerd:

- De grondslag voor het tariefsysteem is de afgelegde afstand van het voertuig, volgens de normale route. In specifieke gevallen wordt gewerkt met tariefeenheden om ongewenste tariefeffecten te elimineren;
- Bij een overstap (binnen tijdsgrenzen) wordt niet opnieuw een starttarief in rekening gebracht;
- De tariefformule, de basis voor de tariefberekening, wordt gevormd door een vast deel en een variabel deel. In de werkgroep is er geen consensus en zijn twee opties overgebleven die in fase 2 worden doorgerekend:

- Minimumtarief + (kilometers-kilometers in minimumtarief) * kilometertarief

Waarbij het minimumtarief wordt geïmplementeerd met zowel mogelijkheden voor tariefintegratie met het Hoofdrailnet als regionale vrijheid. Technisch bestaat de formule dan uit deze componenten:

Landelijk Basistarief +
landelijke opslag (met x kilometer) +
regionale opslag (met y kilometer) +
kilometertarief *(afstand-x-y)

Een speciale variant (x en y = 0) binnen deze optie is de huidige tariefformule:
landelijk basistarief + kilometertarief * afgelegde afstand

- Basistarief per dag + kilometertarief * afgelegde afstand
Waarbij het basistarief per dag landelijk wordt bepaald en dus maar eenmaal per dag (niet per rit/reis) in rekening wordt gebracht.
- Tariefdifferentiatie: Het is mogelijk om onderscheid in tarifiering aan te brengen om doelstellingen te behalen. Hiervoor zijn parameters instelbaar naar bijvoorbeeld tijd, plaats, reishistorie en kenmerken van de reiziger;
- Het gehele productenpalet is voor alle reizigers beschikbaar. Uitgezonderd producten voor speciale doelgroepen. Voor een deel van het productenpalet (is een vorm van) aanmelding vereist;
- Er is voldoende informatie op rit/reisniveau beschikbaar om de prijs op te bepalen, onafhankelijk van de betaalwijze. Hoe de informatie verkregen wordt, is niet van belang. Praktisch gaat het om identificatie instaphalte en tijdstip/datum, identificatie uitstaphalte en tijdstip/datum en identificatie lijn.

Voor alle betrokkenen is het belangrijk dat er uiteindelijk een overzichtelijk aantal en samenhangend geheel is van producten. Hiervoor hebben we **productfamilies** gedefinieerd: een indeling van de producten waarbij per productfamilie dezelfde principes en definities gelden. De werking van een product is voor alle producten binnen een productfamilie hetzelfde. De verschillen zitten in het toepassingsgebied (tijdvak, gebied/netwerk, doelgroep), de parameters in de tariefformule en de prijs. Hierdoor is er zowel eenvormigheid tussen producten én ruimte voor regionale invulling. Er zijn zes productfamilies onderzocht, waarvan er vijf zijn overgebleven:

- Saldoreizen: de basis voor het tariefsysteem, volgens de tariefformule;
- Afgekocht reisrecht: voor een vast bedrag kan zonder aanvullende kosten (bovenop de prijs van het afgekocht reisrecht) onbeperkt worden gereisd binnen een netwerk/gebied en/of tijdvak;
- Staffels: extra gereisde kilometers worden, in staffels, steeds goedkoper;
- Korting: in combinatie met een ander product geeft Korting een reductie op het tarief van dat andere product;
- Capping: per tijdseenheid (bijvoorbeeld per dag of maand) een maximum op het af te rekenen saldoreizen bedrag wordt gesteld.

Voor elk soort reiziger (incidenteel, frequent, overig) is er de keuze uit (producten uit) minimaal 2 productfamilies. Er moeten afspraken worden gemaakt over de samenwerking tussen producten,

mochten er meer tegelijk van toepassing zijn. Verder is het voor de eenduidigheid handig om afspraken te maken over de naamgeving en restitutie- en betalingsregels. Maand- en jaarabbonnementen voor ABT worden vervangen door doorlopende maandabbonnementen. Het verkopen van prepaid maandabbonnementen blijft wel mogelijk.

De plek om alle afspraken rond het productenpalet vast te leggen, is het **Landelijk Tarievenkader**. Het huidige LTK moet worden aangepast. De indeling blijft hetzelfde, in het Convenant2.0 worden de basisafspraken en procedures vastgelegd die niet – of in elk geval niet periodiek – gewijzigd worden. Denk aan de kaders, uitgangspunten, productfamilies en proces- en juridische elementen. In de bijlagen hiervan komen de definities en afspraken die wél periodiek, en volgens vaste procedures, bijgesteld kunnen worden.

Een belangrijke ontwikkeling die momenteel speelt is **Mobility as a Service** (MaaS). Hoewel dit project zich beperkt tot het openbaar vervoer, is het goed om aandacht te besteden aan de implicaties van de voorstellen die worden gedaan. In het algemeen geldt: hoe minder interactie in prijsberekening tussen afzonderlijke ritten in een reis, hoe makkelijker voor MaaS. Binnen de uitgangspunten is voldoende ruimte voor MaaS. Om een uitspraak te doen over de toepasselijkheid van productfamilies is nog teveel onduidelijk: gaan MaaS-aanbieders ook producten uit het productenpalet verkopen, of blijft het bij een per concessie te bepalen Referentieaanbod, zoals vastgelegd in de MaaS-waardige bestekseisen? De werkgroep adviseert om in het LTK vast te leggen dat in ieder geval Saldoreizen in het Referentieaanbod wordt opgenomen. De MaaS-waardige bestekseisen maken verdere afspraken in het LTK overbodig.

Tijdens het proces is er afstemming geweest tussen de onderzoekers en Translink, om te bespreken of er voldoende **technische mogelijkheden** zijn voor het productenpalet dat we nu voor ons zien. Een minimumtarief, staffels en dynamische korting op basis van gebruik zijn nog niet voorzien, verder zijn er geen belemmeringen, mits de transacties allemaal bij Translink worden aangeleverd. Dat neemt niet weg dat er op een aantal vlakken nog afspraken moeten worden gemaakt. Dat betreft de governance, opbrengstverdeling, kwaliteitscontrole van de aanlevering en privacy van reizigers. Internationale interoperabiliteit wordt ingeregeld op het gebied van transactieverwerking van aangeleverde transacties die over de grens zijn gegenereerd. Het uitwisselen van transacties met buitenlandse vervoerders om gezamenlijke tarieven te voeren, is technisch mogelijk door het gebruik van de internationale NeTeX-standaard maar is verder vooral afhankelijk van afspraken (die er nu niet zijn).

In fase 1 hebben we een beeld geschetst van een toekomstig productenpalet. Afwegingen en keuzes zijn vooral gemaakt op basis van ervaringen en kwalitatieve argumenten. In **fase 2** worden op basis van het daadwerkelijk koop- en reisgedrag, zoals vastgelegd in OV chipkaartinformatie, analyses uitgevoerd waarmee (1) nog openstaande keuzes (beter) gemaakt kunnen worden, (2) meer kwantitatieve (achtergrond)informatie opgebouwd wordt voor de al gemaakte keuzes en (3) effecten van gemaakte keuzes doorgerekend kunnen worden op landelijk en concessieniveau. Als periode kan dan de periode 1 maart 2019 – 28 februari 2020 gehanteerd worden. Dit maakt, rekening houdende met de 18 maandbewaartermijn, uitvoering van de analyses tot 1 september 2020 mogelijk. Een latere periode bevelen we vanwege het niet representatief zijn van de periode vanaf maart 2020 (Coronacrisis) niet aan. Hoewel er momenteel gekeken wordt of de 18-maanden termijn kan worden opgerekt, bevelen we aan om toch op korte termijn te starten met deze fase en de uitspraak niet af te wachten.

Inhoud

Management samenvatting	2
1. Inleiding	7
2. Besluitenlijst	8
2.1 Kaders en wensen	8
2.2 Uitgangspunten	9
2.3 Productfamilies.....	10
2.4 Landelijke afspraken.....	11
2.5 Relatie met MaaS	12
2.6 Technische mogelijkheden	12
3. Kaders en wensen	13
4. Uitgangspunten tariefsysteem	14
4.1 Inleiding	14
4.2 Basisprincipes	15
5. Productfamilies.....	30
5.1 Inleiding	30
5.2 De productfamilies	32
5.3 Sterke en zwakke punten	39
5.4 Productintegratie	42
5.5 Flexibiliteit	44
5.6 Overzichtelijkheid.....	44
6. Landelijke afspraken.....	46
6.1 Inleiding	46
6.2 Wijzigen of opnieuw doen?.....	46
6.3 Convenant2.0 en Bijlagen2.0.....	46
6.4 Landelijke definities en afspraken.....	47
6.5 De huidige Uitvoeringsregels	49
6.6 Landelijke producten.....	50
7. Relatie met MaaS	51
7.1 Inleiding	51
7.2 MaaS en de gekozen uitgangspunten	51
7.3 MaaS en de productfamilies.....	52
7.4 MaaS en het LTK2.0	53

8.	Mogelijkheden in de backoffice	54
8.1	Inleiding	54
8.2	Techniek	54
8.3	Uitdagingen	56
9.	Fase 2.....	58
	Bijlage 1: Samenstelling werkgroep	61
	Bijlage 2: LTK teksten.....	62
	Bijlage 3: Opbrengst- en kosteneffecten.....	65
	Bijlage 4: Sjablonen per productfamilie	67

1. Inleiding

In de openbaar-vervoerwereld wordt hard gewerkt aan innovaties op het gebied van betalen. Waar in de huidige techniek de reisproducten op de kaart zelf zijn geladen, de ritprijs onmiddellijk wordt bepaald en alleen het feitelijke afrekenen in de backoffice wordt afgehandeld, verschuift de inrichting van de reisproducten en -proposities naar de backoffice en worden (virtuele) kaarten alleen nog als tokens gebruikt. Dit zorgt voor nieuwe mogelijkheden op het gebied van producten en tarieven.

In een werkgroep met een vertegenwoordiging van vervoerders en overheden is een eindbeeld ontwikkeld voor een nieuw productenpalet. Dit proces bestond uit een aantal stappen. Per stap stelt de werkgroep voorstellen vast. De voorstellen zijn in dit document vastgelegd, aangevuld en onderbouwd. De werkgroepleden zorgen voor de afstemming met de eigen achterban. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats op bestuurlijk niveau van de OV-autoriteiten.

Tijdens deze fase zijn de reizigersorganisaties twee keer bijgepraat. In deze informele overleggen is getoetst of we echt dingen zouden missen dan wel in de verkeerde richting zouden denken. De eerste reacties waren positief. Uiteraard zal in een later stadium een formele adviesaanvraag worden gedaan.

Het doel van dit document is dus het vastleggen van de voorstellen en de argumenten die hieronder liggen.

In hoofdstuk 2 is de (concept) besluitenlijst van de werkgroep opgenomen. Deze biedt een overzicht van de te nemen besluiten en geeft tevens weer over welke uitkomsten in de werkgroep consensus bestaat. In het derde hoofdstuk worden de kaders voor het productenpalet vastgelegd. In hoofdstuk 4 volgen de uitgangspunten. Vanuit de uitgangspunten zijn de Productfamilies ontwikkeld, deze zijn beschreven in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 gaat in op de zaken die landelijk moeten worden afgesproken. Hier wordt ook de relatie gelegd met het huidige Landelijk Tarievenkader. De relatie tussen het productenpalet en MaaS komt aan de orde in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 komt de techniek aan bod: wat is er wel en niet mogelijk in de nieuwe Generieke BackOffice en wat moet er nog geregeld worden. Hoofdstuk 9 geeft in hoofdlijnen weer welke scenario's in fase 2 moeten worden doorgerekend.

2. Besluitenlijst

2.1 Kaders en wensen

Kader	Onderdelen	Consensus
Eenvoud	<ul style="list-style-type: none"> • Transparant • Controleerbaar • Overzichtelijk in aantal • Geen drempels voor OV of tussen modaliteiten/concessies • Interoperabiliteit 	Ja
Eerlijk	<ul style="list-style-type: none"> • Betaalbaar • Juiste prioritering van proposities • Aanvullende diensten kunnen aanvullend geprijsd worden • Geen straf voor overstap 	Ja
Flexibel	<ul style="list-style-type: none"> • Instrument voor regulering reizigersstromen • Tariefvrijheid per concessie blijft in stand • OV als onderdeel van gehele mobiliteitsketen 	Ja
Financieel haalbaar	<ul style="list-style-type: none"> • Voor OV-bedrijven • Voor decentrale overheden • Voor (groepen) reizigers mogen de prijsverschillen niet te groot zijn 	Ja
Technisch haalbaar	<ul style="list-style-type: none"> • Beheersbaarheid in verhouding tot gebruik • Geen belemmeringen in de backoffice van Translink 	Ja

Wens	Consensus
Groepsreizen met afwijking van de standaardtarieven moet mogelijk zijn, als concurrentie voor de auto.	Ja
Anoniem reizen: reizen zonder aanmelding moet mogelijk zijn.	Ja
Voor toeristen moet het OV makkelijk toegankelijk blijven.	Ja
Het moet mogelijk zijn om lokaal specifieke tarieven te hanteren, maar mag het grensoverschrijdend reizen niet belemmerd worden. Hierbij zijn grenzen zowel concessie- en landsgrenzen als verschillende modaliteiten. De laatste twee zijn ook verwoord in de kaders.	Ja
Meer tariefintegratie tussen spoor en btm.	Ja

2.2 Uitgangspunten

Uitgangspunt	Besluit	Consensus
A: Grondslag tariefsysteem	Afgelegde afstand van het voertuig volgens de normale route, met waar nodig aangepaste tariefeenheden	Ja
B: Reisprincipe	Prijsbepaling op basis van de reis (combinatie van ritten): bij een overstap wordt niet opnieuw een starttarief betaald. De overstaptijd wordt herijkt	Ja
C: Tariefformule	<p>Optie 1:</p> <p>Minimumtarief + (kilometers-kilometers in minimumtarief) * kilometertarief</p> <p>Waarbij het minimumtarief wordt geïmplementeerd met zowel mogelijkheden voor tariefintegratie met het Hoofdrailnet als regionale vrijheid. Technisch bestaat de formule dan uit deze componenten:</p> <p>Landelijk Basistarief + landelijke opslag (met x kilometer) + regionale opslag (met y kilometer) + kilometertarief *(afstand-x-y)</p> <p>Een speciale variant binnen deze optie (x en y = 0) is de huidige tariefformule: landelijk basistarief + kilometertarief * afgelegde afstand</p> <p>Optie 2:</p> <p>Basistarief per dag + kilometertarief * afgelegde afstand</p>	Nee. Deze opties worden in fase 2 doorgerekend
D: Tariefdifferentiatie	Het is mogelijk om onderscheid in tarifiering aan te brengen om doelstellingen te behalen. Hiervoor zijn parameters instelbaar naar bijvoorbeeld tijd, plaats, reishistorie en kenmerken van de reiziger	Ja
E: beschikbaarheid productenpalet	Het gehele productenpalet is voor alle reizigers beschikbaar. Uitgezonderd producten voor speciale doelgroepen. Voor een deel van het productenpalet (is een vorm van) aanmelding vereist	Ja

Uitgangspunt	Besluit	Consensus
F: beschikbaarheid informatie	Er is voldoende informatie op rit/reisniveau beschikbaar om de prijs op te bepalen, onafhankelijk van de betaalwijze. Hoe de informatie verkregen wordt, is niet van belang. Praktisch gaat het om identificatie instaphalte en tijdstip/datum, identificatie uitstaphalte en tijdstip/datum en identificatie lijn	Ja

2.3 Productfamilies

Productfamilie	Besluit	Consensus
Saldoreizen	als basis voor het tariefsysteem volgens de tariefformule	Ja
Afgekocht Reisrecht	Voor een vast bedrag kan zonder (op de prijs van het afgekocht reisrecht) aanvullende kosten onbeperkt worden gereisd binnen een netwerk/gebied en/of tijdvak	Ja
Staffels	Met dit product wordt bewerkstelligd dat extra kilometers, in staffels, steeds goedkoper worden	Ja
Bundels	Niet verder uitwerken	Ja
Korting	Dit product bewerkstelligt in combinatie met een ander product (bijvoorbeeld saldoreizen) een reductie op het tarief van dat andere product. Bij een combinatie van producten geldt het hoogste kortingspercentage Advies: kies een kortingspercentage in een veelvoud van 5%, liefst van 10%	Ja
Capping	Capping houdt in dat per tijdseenheid (bijvoorbeeld, uur, dag, week, maand) een maximum (cap) op het af te rekenen saldoreizen (inclusief kortingen) bedrag wordt gesteld	Ja

2.4 Landelijke afspraken

Afspraak	Consensus
<p>Het huidige LTK wordt gewijzigd en blijft uit twee delen bestaan. Het Convenant met onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De kaders (uit hoofdstuk 3) • De uitgangspunten (uit hoofdstuk 4) • De definities van de productfamilies (uit hoofdstuk 5), inclusief de sjablonen • Proces-elementen als beheer, evaluatie • Juridische elementen als looptijd, geschillen, toe- en uittreden en wijziging van omstandigheden <p>In de Bijlagen komen de onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landelijke definities en afspraken • Landelijke parameters en tarieven • Landelijke producten • Restitutieregels • Indexering • Opbrengstverdeling 	Ja
<p>Met Uurproducten kan een aaneengesloten uur na de eerste incheck worden gereisd en in- en uitgecheckt. Eventueel met een (technische) marge op het uitcheckmoment. Veelvouden werken analoog</p>	Ja
<p>Dagproducten zijn geldig gedurende een kalenderdag, van aanvang dienstregeling tot einde dienstregeling (die eindigt na middernacht om 4.00 uur). Nachtbussen zijn uitgesloten, tenzij regionaal anders bepaald.</p>	Ja
<p>Ochtendspits op werkdagen van 6.30 – 9.00, middagspits op werkdagen van 16.00 – 18.30. Precieze tijden kunnen als gevolg van Corona nog wijzigen, maar blijven landelijk hetzelfde.</p>	Ja
<p>Voor het verkrijgen van tijdgebonden korting is het incheckmoment van de reis leidend voor het opstaptarief, voor korting op het kilometertarief het instapmoment van de rit</p>	Ja
<p>leeftijdscategorieën:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peuter: 0 t/m 3 jaar • Kind: 4 t/m 11 jaar • Jeugd: 12 t/m 18 jaar • Volwassen: 19 t/m 66 • Ouderen: 67 jaar en ouder 	Ja

Afspraak	Consensus
Aan een Overstap (als bedoeld om niet opnieuw een starttarief te betalen) is een maximale tijdsduur verbonden van 35 minuten tussen uitchecken en weer inchecken. Deze tijdsduur wordt in fase 2 nader onderzocht	Ja
De mogelijkheid om anoniem te reizen en te betalen komt expliciet in het LTK.	Ja
Er is één drager-productcombinatie die landelijk geldig is, voor iedereen beschikbaar, en waarmee reizigers zich door het hele OV kunnen verplaatsen. Dat is voor nu de combinatie van het Closed Loop Token en Saldoreizen	Ja
Een Gezin bestaat uit maximaal twee volwassenen en de kinderen, die op hetzelfde adres wonen. In fase 2 wordt zowel de optie kinderen tot en met 11 jaar als tot en met 18 jaar meegenomen.	Ja

2.5 Relatie met MaaS

Besluit	Consensus
Er worden in het LTK geen afspraken vastgelegd rondom MaaS. Wel is het advies om Saldoreizen minimaal op te nemen in het Referentieaanbod.	Ja

2.6 Technische mogelijkheden

Besluit	Consensus
Er lijken geen technische beperkingen te zijn voor het productenpalet dat we voor ogen hebben. Dit wordt bij verdere uitwerking steeds gecheckt. Op dit moment is een minimumtarief (incl kilometers), staffels en dynamische korting op basis van gebruik nog niet voorzien.	Ja
Er is wel een aantal aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> • Governance • Opbrengstverdeling • Kwaliteit • Privacy van reizigers • Transacties buiten Translink 	Ja

3. Kaders en wensen

In de startbijeenkomst zijn de kaders voor het nieuwe productenpalet besproken. Deze zijn opgesteld in verschillende gremia en zijn hier als één samenhangend geheel weergegeven. Waar uitgangspunten concrete handvatten geven, dienen de kaders meer als toetsingscriteria voor de producten.

Eenvoud	<ul style="list-style-type: none">• Transparant• Controleerbaar• Overzichtelijk in aantal• Geen drempels voor OV of tussen modaliteiten/concessies• Interoperabiliteit
Eerlijk	<ul style="list-style-type: none">• Betaalbaar• Juiste prioritering van proposities• Aanvullende diensten kunnen aanvullend geprijsd worden• Geen straf voor overstap
Flexibel	<ul style="list-style-type: none">• Instrument voor regulering reizigersstromen• Tariefvrijheid per concessie blijft in stand• OV als onderdeel van gehele mobiliteitsketen
Financieel haalbaar	<ul style="list-style-type: none">• Voor OV-bedrijven• Voor decentrale overheden• Voor (groepen) reizigers mogen de prijsverschillen niet te groot zijn
Technisch haalbaar	<ul style="list-style-type: none">• Beheersbaarheid in verhouding tot gebruik• Geen belemmeringen in de backoffice van Translink

Alle partijen kunnen zich hierin vinden.

Naast de kaders is een aantal wensen geformuleerd. Dit zijn de volgende:

- Groepsreizen met afwijking van de standaardtarieven moet mogelijk zijn, als concurrentie voor de auto.
- Anoniem reizen: reizen zonder aanmelding moet mogelijk zijn.
- Voor toeristen moet het OV makkelijk toegankelijk blijven.
- Het moet mogelijk zijn om lokaal specifieke tarieven te hanteren, maar mag het grensoverschrijdend reizen niet belemmerd worden. Hierbij zijn grenzen zowel concessie- en landsgrenzen als verschillende modaliteiten. De laatste twee zijn ook verwoord in de kaders.
- Als expliciete wens voegen we toe: meer tariefintegratie tussen spoor en btm.

4. Uitgangspunten tariefsysteem

4.1 Inleiding

In het voorgaande deel zijn de kaders en wensen van de verschillende partijen (reizigers, ov-bedrijven en overheden) met betrekking tot het nieuwe productenpalet beschreven.

In dit deel maken we een volgende stap naar het nieuwe productenpalet.

Daar waar de kaders en wensen nog vrij algemeen (met termen als eerlijk, eenvoudig etc.) gesteld zijn worden we hier tarief-technisch concreter. We spreken in dit deel een aantal basisprincipes af die vervolgens uitgangspunt zijn voor de keuze en invulling van het productenpalet.

Het is daarmee een soort tussenstap om tot het productenpalet te komen.

De focus ligt hierbij op het tariefsysteem, de formules en rekenregels die onder de motorkap de tarieven berekenen. Het gaat hier dus niet om productvoorwaarden en de wijze waarop bijvoorbeeld Account Based Ticketing en de nieuwe betaalwijzen vorm krijgen. Evenmin gaan we in op de kosten van tariefdragers (bankpassen etc) en of en de wijze waarop deze eventueel in het tarief verdisconteerd moeten worden.

De eerste 3 basisprincipes die aan de orde komen, A: Grondslag, B: Tariefberekening per rit of per reis, C: Tariefformule hebben voorsnog betrekking op het saldoreizen. Later, bij de invulling van productfamilies, zal duidelijk worden in hoeverre deze ook relevant zijn voor andere productfamilies.

De andere basisprincipes, D: Tariefdifferentiatie met doelstellingen, E: Verschillende beschikbare productpaletten, F: Informatie is per rit beschikbaar zijn meer algemeen van aard.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de kosten- en opbrengsteffecten van de verschillende uitgangspunten.

4.2 Basisprincipes

4.2.1 A: grondslag tariefsysteem

In een tariefberekening wordt gerekend met eenheden. In de telefonie bijvoorbeeld hanteerde men vroeger tikken en nu seconden. In het regionaal OV rekende men vroeger (in het NVB/strippenkaarttijdperk) met zones en sinds de invoering van de OV-chipkaart met echte afstanden zoals die in het voertuig worden afgelegd.

De eenheid waarmee men rekt wordt ook wel de grondslag genoemd.

Voor de tariefberekening beschouwen we hierna de volgende alternatieven:

1. Tijd in het voertuig/systeem
2. Zone/gebiedsafstand
3. Hemelsbrede afstand
4. Ritten
5. Tariefeenheden
6. Afgelegde afstand in het voertuig

Ad 1 Tijd in het voertuig/systeem

Er van uitgaande dat er een positieve relatie ligt tussen de tijd in het voertuig en het tarief (bijvoorbeeld 10 eurocent per minuut) is de gedachte achter deze grondslag dat de prestatie en de kosten samenhangen met de tijd in het voertuig.

Voor taxi's vormt de tijd een van de grondslagen in de tariefberekening.

$$\text{Tarief} = \text{starttarief} + \text{kilometertarief} * \text{aantal kilometers} + \text{tijdtarief} * \text{tijd}$$

Een van de redenen om in het taxitarief rekening te houden met de tijd is dat de kosten van een rit erg variabel zijn en sterk afhankelijk zijn van de drukte in het verkeer. Voor BTM vervoer is dat veel minder het geval omdat er volgens vaste routes wordt gereden met veel minder variatie in de rijtijd. Mede omdat er allerlei maatregelen (vrije busbanen, verkeerslichtenregeling etc.) worden genomen om de rijtijd stabiel te houden.

Dit argument is daarom voor BTM veel minder van toepassing.

Een zuiver tijdafhankelijk tarief leidt tot een niet van te voren te bepalen (onzeker) tarief. Wat vanuit reizigersperspectief niet aantrekkelijk is. "De bus had vertraging en ik moest daarom ook nog meer betalen".

Verder vormt toepassing van tijd als grondslag een risico omdat hierdoor de prikkel voor de vervoerder (hoe langer ik er over doe hoe mee geld ik ontvang) niet in lijn ligt met het belang van de reiziger (ik wil zo snel en goedkoop mogelijk op de plaats van bestemming komen).

Op basis van voorgaand komen we tot de conclusie dat tijd als grondslag voor tariefberekening (met een positieve relatie) in het BTM vervoer niet gewenst is.

Voorgaande laat nog wel de mogelijkheid open (om bijvoorbeeld in de productvoorwaarden) een korting of restitutie toe te passen indien er een aanzienlijke vertraging optreedt. Het gaat dan echter niet om de primaire grondslag in de tariefberekening maar om toepassing van een regel in een uitzonderingssituatie. Deze mogelijkheid past het beste in een situatie met reserveringen waarin men expliciet een afspraak heeft gemaakt over het moment dat de reis plaatsvindt.

Ad 2 Zone/gebiedsafstand

In het NVB (strippenkaart-) tijdperk vormde de zone de grondslag voor de tariefberekening.

Zones waren gebieden met een doorsnee van circa 4/4,5 kilometer.

Dit is een vrij grove wijze om een tarief te bepalen. Een reis van 5 kilometer is dan even duur als een reis van 8 kilometer. Verder zorgt de ligging van de zones ogenschijnlijk soms voor een vrij arbitraire bepaling van het tarief. Als je een reis maakt waarbij de instaphalte tegen de zonegrens aan ligt kan het zelfs zo zijn dat je bij een heel korte reis door 2 zones reist.

Bij de overgang van het NVB tariefsysteem naar het huidige tariefsysteem waren dat de argumenten om naar een fijnmaziger tariefberekening en grondslag over te stappen. Dit werd mogelijk gemaakt doordat het OV –chipkaartsysteem dit technisch aan kon.

Voorgaande afweging is, ook bij andere grootte van zones/gebieden, nog steeds van toepassing en leidt tot de conclusie dat zones/gebieden als grondslag voor de tariefberekening niet aantrekkelijk is (want te grof, dus oneerlijk).

Wat wel te overwegen is om in de tariefberekening geen onderscheid te maken tussen haltes binnen een haltecluster¹. Het tarief voor alle mogelijke reizen via dezelfde route tussen haltecluster A en haltecluster B is dan gelijk en niet meer verschillend omdat lijn 1 net 20 meter verder halteert dan lijn 2. Ook zal hierdoor de afstand, en daarmee de prijs, voor de heen- en terugreis (meestal) exact gelijk zijn.

Ad 3 Hemelsbrede afstand

Een reiziger wil zo snel en goedkoop mogelijk van A naar B. De route (en daarmee de afstand) is voor hem minder van belang. Dit pleit ervoor om in de tariefberekening niet van de daadwerkelijke afgelegde afstand maar van de hemelsbrede afstand uit te gaan.

Er zijn ook argumenten om dit juist niet te doen:

- De kosten van een vervoerder hangen samen met de daadwerkelijke afgelegde afstand.
- Er zijn meestal geen routes die (bij benadering) via de hemelsbrede kortste afstand gaan; zeker niet als rivieren gekruist moeten worden via bruggen of tunnels. Dit geldt ook voor alternatieven voor het BTM vervoer zoals de auto.
- Gebruik van hemelsbrede afstanden zal tot minder kilometers (of tariefeenheden) en, bij een gewenste zelfde opbrengstenniveau, tot een hogere prijs per hemelsbrede kilometer leiden. Omdat de verhouding afstand in het voertuig versus hemelsbrede afstand niet voor alle reizen hetzelfde is zal dit voor de reizigers tot een kosteneffect leiden met winnaars en verliezers.
- Hemelsbrede afstand is voor reiziger lastig uit te leggen.

Deze argumenten wegen zwaarder en daarom zien we de hemelsbrede afstand niet als acceptabele grondslag.

¹ Verzameling haltes met vergelijkbare naam, die voor verschillende lijnen worden aangedaan, maar die op kleine afstand van elkaar staan.

Ad 4 Ritten

De gedachte hierbij is dat het aantal gemaakte ritten de basis vormt voor de tariefberekening. Een reiziger betaalt dus een vast bedrag per rit.

Hoewel dit qua eenvoud een aantrekkelijke optie is betekent dit ook dat er in de tariefberekening geen onderscheid wordt gemaakt tussen korte en lange ritten.

Dit is niet acceptabel omdat dit niet aansluit bij de prestatie (en daarmee samenhangende kosten) zoals deze door de vervoerder wordt gemaakt en ook niet aansluit bij de prestatie zoals deze door de reiziger wordt ervaren.

In gebieden waarbij er weinig verschil bestaat in ritlengtes zou dit wel kunnen (zie bijvoorbeeld *flat fare*-tarief in Lelystad) maar om de rit als grondslag als basis voor de tariefberekening voor geheel Nederland (met ritafstanden van meer dan 50 kilometer) te hanteren zou tot ongewenste effecten leiden (korte ritten veel te duur en lange ritten veel te goedkoop).

Ad 5 Tariefeenheden

In dit alternatief wordt voor elke Herkomst Bestemming (halteafstand) in het BTM netwerk het aantal tariefeenheden bepaald en vormt dit aantal vervolgens de grondslag voor de tariefberekening.²

Deze grondslag wordt momenteel voor het Hoofdrailnet, regionale treinvervoerders en de metrosystemen in de grote steden gehanteerd.

Hierbij is een aantal opmerkingen van belang:

- Indien voor de tariefeenheden als grondslag wordt gekozen betekent dit dat de decentrale overheden als tariefverantwoordelijke deze matrix met tariefeenheden (en de wijzigingen daarin) moeten vaststellen³. Het tarief wordt immers beïnvloed door het aantal tariefeenheden dat voor de individuele HB's van toepassing is. Dit vraagt ook meer discipline van overheden om tariefafstanden, net als tarieven, in een proces vast te stellen.
- Het aantal stations (enkele honderden/400 voor alle spoorvervoerders samen), en daarmee het aantal relaties waarvoor het aantal tariefeenheden moet worden vastgesteld, is voor het Hoofdrailnet beperkt. Het aantal BTM-haltes/halte is erg groot (tienduizenden). Het aantal relaties waarvoor het aantal tariefeenheden moet worden vastgesteld is daarmee fors.
- Enerzijds gaat het om decentrale verantwoordelijkheden met meerdere concessies anderzijds om een landelijk systeem waarin keuzes afgestemd moeten worden. Dat laatste wordt bij het hanteren van tariefeenheden als grondslag voor het tariefsysteem een uitdaging. Bijvoorbeeld de EBS en Connexxion lijnen die doorlopen tot in Amsterdam in relatie met de GVB lijnen. Een ander voorbeeld betreft decentrale grensoverschrijdende lijnen. Het hanteren van tariefeenheden als grondslag voor het tariefsysteem verlegt het maken van expliciete keuzes naar afstemming over tariefeenheden en daarmee het impliciet vaststellen van keuzes.

² De huidige wens is om het haltebestand openbaar te maken, ingeval van keuze voor tariefeenheden geldt dit ook voor tariefeenheden.

³ Op dit moment zijn de halteafstanden ook de verantwoordelijkheid van decentrale overheden. In de praktijk wordt dit (meestal) door de vervoerders gedaan.

- De vraag wordt hoeveel keuze/beleid je in het vaststellen van het aantal tariefeenheden stopt. Gaat het alleen om een iets aangepaste afstandenmatrix of vertaal je beleidskeuzes naar tariefafstanden?
- Indien tariefeenheden sterk afwijken van afgelegde afstanden wordt het tariefsysteem voor de reiziger minder transparant⁴ en begrijpelijk.

Op basis van voorgaande overweging is het niet aantrekkelijk om integraal over te gaan naar de tariefeenheid als grondslag voor het BTM tariefsysteem.

Een mogelijkheid is wel om voor specifieke (en een beperkt aantal) situaties het principe van tariefeenheden te hanteren⁵. Belangrijk hierbij is dat dit dan wel door de decentrale overheid vastgesteld en door de reiziger begrepen moet worden.

Op dit moment gebeurt dit ook al waarbij het (meestal) niet formeel geregeld is. Decentrale overheden (als tariefverantwoordelijke) zouden in de huidige situatie ook al de tariefeenheden moeten vaststellen.

Ad 6 Afgelegde afstand in/door het voertuig

Bij de bespreking van voorgaande alternatieven kwamen nadelen naar voren in relatie met de grondslag die nu gehanteerd wordt (afgelegde afstand in voertuig⁶). Voor alle voorgaande alternatieven geldt dat ze niet of minder acceptabel zijn dan het huidige alternatief.

In het algemeen wordt de afgelegde afstand in het voertuig door reizigers (en OV-bedrijven) als eerlijk en nauwkeurig ervaren. Er is op dit moment dan ook geen reden om een andere grondslag voor de tariefberekening te kiezen.

Er is bij de bespreking van alternatieven wel een aantal zaken naar voren gekomen die in combinatie met de afgelegde afstand in het voertuig als grondslag gehanteerd kunnen worden.

- Restitutie/korting ingeval van aanzienlijke vertraging^{7,8}
- Gelijktrekken afstanden per haltecluster
- Tariefeenheden in specifieke situaties
 - Bijvoorbeeld
 - Heen/terugreis gelijktrekken
 - Tijdelijke omleiding geen extra kilometers (maar ook niet minder)
 - Degressief kilometertarief (aangepaste tariefeenheden) op lange ritten

⁴ Transparantie zou gerealiseerd kunnen worden door de tariefafstanden openbaar te maken. Dit helpt echter niet voor de begrijpelijkheid. Bijvoorbeeld: Waarom is de tariefafstand naar plaats A 10 en naar een ander plaats 15 terwijl ze allebei op een afstand van 20 kilometer liggen?

⁵ In het buitenland zijn hiermee goede ervaringen waarmee 'ongewenste' tariefverschillen zijn geëlimineerd

⁶ In de praktijk gaat het om de afstand die in het haltebestand is vastgelegd en gebaseerd is op de afstand die door het voertuig normaal wordt afgelegd.

⁷ Let wel het gaat hier niet om de grondslag maar een maatregel die in combinatie met de grondslag (afgelegde afstand in voertuig) het tarief bepaalt en het voor de reiziger aantrekkelijker maakt. Uitvoeringstechnisch is dit best een lastige. Dit zou bijvoorbeeld geïmplementeerd kunnen worden door OV bedrijven (alleen) extreme situaties naar de back-office door te laten geven, inclusief de korting/restitutie. Bijvoorbeeld lijn 1 op zondag 13 februari tussen 14.00 en 16.00 een korting van 50%.

⁸ Zoals eerder aangegeven past dit het beste ingeval van een situatie met reserveringen omdat er dan expliciete afspraken zijn gemaakt over het tijdstip van vervoer.

- Deze situaties moeten wel door decentrale overheden vastgesteld worden en door reizigers begrepen kunnen worden

Implementatie hiervan leidt tot een aantrekkelijker OV voor de reizigers.

Conclusie uitgangspunt A grondslag tariefsysteem

Als grondslag voor het tariefsysteem wordt de afgelegde afstand van het voertuig (volgens de haltebestanden) gebruikt, aangevuld met tariefeenheden in specifieke situaties

4.2.2 B: tariefberekening per rit of per reis

De berekening van een tarief kan per rit of per reis plaatsvinden.

Vanuit eenvoud en mogelijke integratie van het BTM tariefsysteem in MaaS verdient een tariefberekening per rit de voorkeur. Vanuit eerlijkheid gezien en de gedachte dat een overstap niet tot extra kosten mag leiden heeft een tariefberekening per reis prioriteit.

Vanuit eenvoud is een bouwsteenprincipe met een tariefberekening per rit (losse bouwstenen) te prefereren boven een geïntegreerde reisprijsberekening.

Een reiziger mag echter financieel geen nadeel ondervinden als hij in plaats van met een directe verbinding een overstap maakt. Met andere woorden alleen het feit dat er een overstap gemaakt wordt mag niet tot extra kosten voor de reiziger leiden. Dit betekent dat een eventueel starttarief (bijvoorbeeld in de vorm van een vaste voet of een minimumtarief) bij een overstap niet opnieuw in rekening mag worden gebracht. Een reiziger op een doorgaande verbinding betaalt immers ook slechts eenmaal een starttarief. Dit heeft de consequentie dat er in de tariefberekening hoe dan ook interactie moet zijn tussen de tariefberekening van ritten binnen een keten.

Dit argument is doorslaggevend om voor een tariefberekening per reis te kiezen.

Tegelijkertijd kan ook rekening gehouden (zie later onderdeel C) worden met de wens tot eenvoud en mogelijke integratie in/ combinatie met MaaS⁹ door:

- De tariefformule eenvoudig te houden (bijvoorbeeld geen degressief kilometertarief maar een vaste voet, hierover meer in onderdeel C)

Immers in het algemeen geldt hoe eenvoudiger een tariefsysteem hoe makkelijker afstemming en integratie met andere producten in een groter geheel kan plaatsvinden.

Dit is ook relevant voor de verdeling van opbrengsten van gecombineerde (MaaS) producten. Immers hoe simpeler de tariefberekening hoe makkelijker een opbrengstenverdeling hier bij kan aansluiten.

Conclusie uitgangspunt B tariefberekening per rit of per reis

De tariefberekening vindt plaats per reis

⁹ Momenteel wordt door overheden gewerkt aan bestekseisen vanuit MaaS (MaaS-waardige bestekseisen), Hierin wordt o.a. opgenomen dat het referentieaanbod aan tarieven beschikbaar moet zijn voor MaaS-aanbieders. Het ligt voor de hand dat saldoreizen onderdeel uitmaakt van het referentieaanbod. De saldoreizentariefberekening is daarom relevant voor MaaS.

4.2.3 C: Tariefformule

Nadat we voor een tariefberekening per reis en als grondslag voor de afgelegde afstand in het voertuig hebben gekozen, gaan we in deze paragraaf in op de wijze waarop we daadwerkelijk het tarief berekenen. Met andere woorden hoe ziet de tariefformule eruit.

Hierbij beginnen we met de meest eenvoudige alternatieven waarvan al snel zal blijken dat deze niet voldoen. Voordeel van deze aanpak is dat we daarmee de argumentatie opbouwen waarom het toch iets ingewikkelder wordt.

De volgende alternatieven komen in beschouwing:

1. Prijs per rit is gelijk en € 0,-
2. Betalen voor afgelegde afstand
3. Degressief tarief¹⁰ via degressief kilometertarief
4. Degressief tarief via vaste voet per dag
5. Degressief tarief via vaste voet per reis
6. Degressief tarief via minimum tarief per reis
7. Degressief tarief via regionaal verschillende minimumtarieven per reis

Ad 1 Prijs per rit is gelijk en € 0,-

Dit is verreweg de eenvoudigste wijze waarop het tarief berekend kan worden. De prijs van alle ritten (en dus ook reizen) is € 0,-. Voor de reiziger lijkt dit ook meteen het meest aantrekkelijke alternatief.

Het BTM vervoer wordt gefinancierd uit twee bronnen:

1. de bijdrage van de overheden,
2. de bijdrage van de reizigers die via de tarieven betaald wordt.

Indien het tarief per rit op €0,- gesteld wordt verdwijnt de bijdrage vanuit de tweede bron en vermindert de omvang van de financiële middelen voor het OV met circa 50%. Hierdoor zal het aanbod ook met circa 50% verminderen. Dit in combinatie met een stijging¹¹ van de vraag (omdat het tarief €0,- wordt) leidt tot een niet acceptabele situatie. Of anders gezegd bij de vaststelling van de tarieven dient rekening gehouden te worden met de bijdrage van de reizigersopbrengsten in de financiering van het OV.

In het algemeen geldt dat een tariefverlaging (hiermee bedoelen we **alle mogelijke tariefverlagingen** waarvan gratis OV een bijzondere situatie is) bij een deel van de reizigers ergens gecompenseerd dient te worden om het OV aanbod op peil te houden.

Ergens kan zijn :

- Door groei van het aantal reizigers (bij algemeen gangbare elasticiteiten van circa -0,3 werkt dit slechts gedeeltelijk)

¹⁰ Het begrip degressief tarief gebruiken we in deze rapportage in brede zin en reserveren we voor alle tarieftekniken waarbij korte reizen relatief duurder zijn dan lange reizen. Een degressief kilometertarief is hierbinnen slechts een van de mogelijkheden..

¹¹ Overigens blijkt uit voorbeelden uit het buitenland dat voor de reiziger gratis OV niet altijd leidt tot een stijging van de vraag, OV wordt als 'waardeloos' gezien, hetgeen weer leidt tot een neerwaartse spiraal.

- Door tariefstijging bij andere reizigers
- Door een hogere exploitatiebijdrage van de overheden

Een tarief van €0,- voor alle reizigers is niet wenselijk omdat dit niet door andere reizigers gecompenseerd kan worden, en bij een gelijkblijvende exploitatiebijdrage van de overheden, tot een afbouw van het BTM aanbod zal leiden.

Ad 2 Betalen voor afgelegde afstand

De standaard is 'betalen voor de afgelegde afstand'. Er is geen basistarief meer en daarmee bestaat ook het 'reisprincipe' niet meer. Ritten worden afzonderlijk van elkaar berekend. De ritopbrengsten gaan naar de betreffende vervoerder; er hoeft geen verdeling tussen vervoerders plaats te vinden.

Om de opbrengsten in stand te houden zal het basistarief versleuteld moeten worden in het kilometertarief. De kilometers in het binnenstedelijk gebied worden dan duurder, omdat daar relatief veel korte reizen worden gemaakt.

Voordelen van dit concept:

- Voor reizigers: voorafgaand aan het reizen, is duidelijk wat de ritten gaan kosten; er is volledige transparantie v.w.b. de tarieven.
- Voor OV-bedrijven: de opbrengstverdeling wordt simpeler, want die is er niet meer; het aanbieden van kilometers aan MaaS-partijen wordt makkelijker.
- Voor DO's: de tarieven kunnen volledig regionaal/lokaal worden bepaald; de regionale tariefvrijheid is makkelijker in te zetten.

Er zijn echter ook nadelen.

- Doordat de vaste voet in de kilometerprijs versleuteld wordt en er grote verschillen in rit en reis lengtes zijn zullen (uitgaande van een afkeer voor al te grote opbrengsteffecten op concessieniveau) er grote verschillen in prijzen per kilometer ontstaan. Dit is voor reizigers niet eenvoudig te begrijpen.
- Het is niet mogelijk om dit kostenneutraal voor de reiziger uit te voeren. De korte reizen binnen gebieden met eenzelfde kilometertarief worden goedkoper en de lange reizen worden duurder. Bijvoorbeeld de prijs van een korte reis (500 meter) in Amsterdam gaat naar schatting omlaag van circa 1,05 naar circa 0,20 eurocent terwijl de prijs van een lange reis in Amsterdam juist veel duurder wordt (bijvoorbeeld 10 kilometer van 2,50 naar 4,00 euro).
- De relatie met de kosten (korte ritten zijn relatief duur, lange ritten zijn relatief goedkoop) wordt minder. Doordat korte ritten goedkoper worden zal het gebruik op korte ritten toenemen en op lange ritten afnemen en zal daardoor de kostendekkingsgraad dalen.

Samenvattend komen we tot de conclusie dat dit alternatief niet wenselijk is.

Tegelijkertijd kunnen we hiermee ook de conclusie trekken dat een bepaalde mate van degressiviteit gewenst is. In het vervolg schetsen we hiervoor een aantal mogelijkheden.

Ad 3 Degressief tarief via degressief kilometertarief

Hierbij daalt de prijs per kilometer in samenhang met de lengte van de reis.

Bijvoorbeeld de eerste 10 kilometer kosten 15 eurocent per kilometer, de volgende 10 kilometer 14 eurocent, de volgende 10 kilometer 13 eurocent enzovoort. Deze methodiek heeft een aantal bezwaren.

Vergelijkbare trajecten hebben verschillende prijzen bijvoorbeeld een reiziger vanuit Purmerend betaalt een andere prijs voor het traject Amsterdam Noord – Amsterdam Centraal dan een reiziger die pas op Amsterdam Noord instapt. Met andere woorden de prijs voor de rit Amsterdam Noord-Amsterdam Centraal hangt samen met het voortraject en kan daardoor voor 10 reizigers ook tot 10 verschillende prijzen leiden. Overigens speelt dit nu ook al bij een overstap van het Hoofdrailnet naar decentraal spoor. Bijvoorbeeld een reiziger die van Utrecht naar Dalfsen reist, betaalt voor het deeltraject van Zwolle naar Dalfsen (met Arriva) een lager bedrag dan een reiziger die pas in Zwolle de reis is begonnen.

Voorgaande heeft een aantal gevolgen:

- Voor de reizigers wordt de tariefberekening ingewikkelder
- De integratie in/met MaaS wordt ingewikkelder omdat meer informatie/parameters in de tariefberekening zitten
- De toewijzing van opbrengsten aan trajecten (en daarmee concessies) wordt anders. Hier moeten keuzes gemaakt worden. Bijvoorbeeld loopt de toewijzing gelijk op met de tarifiering richting reizigers of wordt de degressiviteitskorting evenredig over de hele reis verdeeld.

Samengevat komen we hier tot de conclusie dat een degressief kilometertarief niet tot een eenvoudiger maar complexer tariefsysteem leidt.

Ad 4 Degressief tarief via vaste voet per dag

In dit alternatief wordt alleen bij de eerste rit op een dag een vaste voet in rekening gebracht.

Voordelen van dit alternatief zijn dat de overstaptijd (de 35 minuten) niet relevant is voor het tarief en dat na de eerste rit het verdere gebruik op de dag relatief goedkoper is. Dit nodigt uit tot meer OV gebruik. Als je overdag met BTM naar het werk bent geweest is een ritje met BTM in de avond relatief goedkoop je betaalt immers alleen de kilometerkosten. Dit geldt ook voor erg korte ritten (met als alternatief lopen of fietsen).

Uitgaande van gemiddeld 2 reizen per dag¹² betekent dit alternatief dat deze vaste voet een stuk hoger komt te liggen. Het minimumtarief voor reizen gaat hierdoor aanzienlijk (met circa 100%) omhoog en zal dan circa 2 euro zijn.

Het BTM vervoer wordt hierdoor een stuk minder aantrekkelijk voor reizigers die één reis per dag maken. De drempel om van het OV gebruik te maken komt voor deze reizigers een stuk hoger te liggen. Voor reizigers die twee reizen op een dag maken (bijvoorbeeld heen en terug) zal het tarief gelijk blijven. Voor reizigers die drie of meer reizen op een dag maken daalt het tarief.

Dit alternatief maakt de tariefintegratie met het Hoofdrailnet een grotere uitdaging. Hoe combineer je een (BTM) vaste voet per dag met een (NS) minimumtarief per reis. Ongetwijfeld zijn hier

¹² Expert opinion Panteia mede op basis van inzichten uit andere onderzoeken

oplossingen voor te bedenken maar een verschil op dit punt tussen BTM en het Hoofdrailnet maakt het voor de reiziger niet eenvoudiger.

Daarnaast zijn er ook andere mogelijkheden om veel-gebruik op een dag te belonen, bijvoorbeeld door capping zonder dat dit in die mate ten koste gaat van een specifieke groep andere reizigers.

Samengevat komen we hier tot de conclusie dat dit een mogelijk alternatief is waarbij we in fase 2 mede op basis van een doorrekening van de kosteneffecten voor de reiziger een definitieve keuze maken.

Ad 5 Degressief tarief via vaste voet per reis

Dit is het huidige systeem. Bij een eerste rit wordt een extra bedrag (basistarief, opstaptarief, vaste voet) in rekening gebracht bij vervolgritten wordt alleen het kilometerafhankelijke deel in rekening gebracht.

De hoogte van deze vaste voet is bij de introductie van de OV-chipkaart zo ingeregeld dat de prijseffecten voor de reizigers(en daarmee ook de opbrengsteffecten) bij de overgang van strippenkaart naar saldoreizen zo beperkt mogelijk zouden zijn. Omdat de vaste voet jaarlijks met de LTI stijgt en de stijging van de kilometerprijs decentraal (in een aantal gevallen hoger) wordt vastgesteld kan het zijn dat de verhouding vaste voet en kilometerafhankelijke prijs nu anders is komen te liggen en niet meer optimaal is. Op dit punt kan een herijking (**met expliciete doelstellingen die er nu nog niet zijn**) toegevoegde waarde hebben.

Verder is voor het alternatief de definitie van een reis van belang. Wanneer worden opeenvolgende ritten tot een reis gerekend? Momenteel wordt hierbij een maximumtijd van 35 minuten (tussen uitcheck rit x en incheck rit x+1) gehanteerd. Deze tijd is bij de overgang van strip naar chip vastgesteld op basis van het toen bekende reisgedrag. Een evaluatie van deze tijd lijkt op zijn plaats omdat we nu over nauwkeuriger en actueler data beschikken. Overigens heeft deze evaluatie niet de hoogste prioriteit en kan deze ook reeds met het huidige LTK plaatsvinden. We nemen hem daarom alleen mee als deze eenvoudig in de effectanalyse uitgevoerd kan worden. De afweging hierbij is die tussen enerzijds zoveel mogelijk reizigers waarvoor een normale overstap binnen deze tijd valt en anderzijds zo weinig mogelijk reizigers die de terugreis hervatten binnen deze tijd. Een mogelijk alternatief is om deze overstaptijd regionaal vast te stellen. Dit punt komt nog terug bij de beschouwing wat landelijk en wat regionaal wordt vastgesteld.

Een ander voordeel van dit alternatief is dat het meenemen van informatie van andere ritten relatief beperkt is (alleen of het een eerste of vervolgrit betreft is van belang). Dit maakt integratie binnen MaaS relatief eenvoudig.

Samenvattend lijkt dit alternatief nog steeds acceptabel en toekomst vast waarbij de parameters (35 minuten, verhouding vaste voet versus kilometerafhankelijke prijs) wel een evaluatie behoeven (alleen als dit relatief eenvoudig uitgevoerd kan worden).

Er is echter een punt waarop dit alternatief slecht scoort en dat is de mogelijkheid tot tariefintegratie met het Hoofdrailnet. Een systeem met enerzijds een vaste voet bij BTM en anderzijds een minimumtarief op het Hoofdrailnet maakt een geïntegreerde tariefberekening ingewikkeld zo niet onmogelijk.

Bij de bespreking van het volgende alternatief komen we hier op terug.

Verder is een (sub-)alternatief om regionaal de toeslag boven op een (landelijke) basistarief mogelijk te maken. Het effect hiervan is dat het basistarief in sommige regio's hoger komt te liggen. Hierdoor kan de prijs per kilometer omlaag en zal de prijs voor korte reizen stijgen en voor lange reizen dalen.

Nadeel van dit alternatief is, als we voor een landelijk vast te stellen basistarief kiezen, dat we het tariefsysteem ingewikkelder maken en het moeilijker controleerbaar en minder begrijpelijk voor de reiziger wordt. Daarnaast kan door deze aanpassing er een verschil ontstaan tussen de prijs van een heen- en terugreis. Voor een reiziger die vanuit Zuid-Holland/Rotterdam naar Zeeland reist zal (bij een opslag op het basistarief in Zeeland) de terugreis duurder zijn dan de heenreis. Bij de afweging op dit punt zal ook het aantal reizigers meegenomen moeten worden dat met dit verschil te maken krijgt.

Om aan genoemde nadelen tegemoet te komen kunnen er voorwaarden aan toepassing van een regionale opslag worden gesteld (bijvoorbeeld niet meer dan 25 eurocent en voor een gebied met een klein aandeel interoperabele reizigers).

Een zelfde resultaat (lange reizen goedkoper ten koste van kort) kan ook op een andere wijze worden bereikt door voor lange ritten met tariefeenheden te werken (bijvoorbeeld vanaf 25km is een km 0,75 tariefeenheid). Deze oplossing kan gerealiseerd worden zonder dat het landelijk systeem hiervoor aangepast wordt en de prijs voor een heen- en terugreis uit elkaar gaan lopen.

Ad 6 Degressief tarief via minimumtarief per reis

In dit alternatief wordt voor elke reis een vast bedrag (minimumtarief) in rekening gebracht waarvoor een (beperkt) aantal kilometer (zonder extra variabele kosten) gereisd kan worden. De extra kilometers worden daarbovenop in rekening gebracht.

Het Hoofdrailnet hanteert momenteel dit systeem.

Voor het Hoofdrailnet is dit passender dan voor BTM omdat het aandeel korte reizen voor het Hoofdrailnet erg beperkt is. Voor BTM is het aandeel reizen van enkele kilometers (zeker in de steden) aanzienlijk. Toepassing van dit systeem leidt tot het weghalen van de differentiatie van de prijs binnen de korte reizen (overigens is een fase 2 een analyse van de spreiding van de ritafstanden voorzien).

In het huidige systeem (met vaste voet) is het laagste tarief circa 1 euro (98 eurocent vaste voet plus kilometerafhankelijke prijs, bij een reis van 200 meter $0,2 * \text{circa } 0,15 = 7,5$ eurocent).

Hantering van een minimumtarief voor BTM met bijvoorbeeld 4 ('gratis') kilometers zou tot een minimumtarief van circa 1,60 euro leiden. Alle reizen van 0 tot 4 kilometer zouden dan een zelfde tarief krijgen.

Haalbaarheid en wenselijkheid van dit systeem hangt samen met de omvang en samenstelling van de korte reizen en de acceptatie (bij beleidsmakers en reizigers) om korte reizen iets duurder te maken.

Een inzicht in de omvang en de samenstelling van de kortere reizen naar reis lengte (per concessie) kan dit proces bevorderen.

Hoewel dit alternatief vanuit BTM gezien misschien niet aantrekkelijker is dan een degressief tarief via een vaste voet per reis is het vanuit de gewenste tariefintegratie met het Hoofdrailnet wel aan te bevelen.

Praktisch gezien zou dan gestart kunnen worden met een minimumtarief ter hoogte van de vaste voet met 0 kilometer. Dit minimumtarief zou dan langzaam verhoogd (eerst 1 kilometer, dan 2 enz) kunnen worden waarbij het aantal 'gratis' kilometers ook meegroeit.

Het voordeel van deze keuze is dat het tariefsysteem een tariefintegratie met de NS¹³ mogelijk maakt omdat beide systemen met een minimumtarief werken. Idealiter zouden de beide minimumtarieven gelijk moeten worden c.q. naar elkaar toegroeien bijvoorbeeld door verlaging van de afstand (nu 8 km) in het minimumtarief van het Hoofdrailnet dit vanuit de wens tot eenvoud van het systeem en een gelijk tarief voor heen- en terugreis.¹⁴

Voor de haalbaarheid van dit vergezicht is inzicht in de omvang en samenstelling van gecombineerde (Hoofdrailnet+BTM) reizen en de omvang en samenstelling van korte Hoofdrailnet reizen gewenst. Hiermee dient zowel het effect van het weghalen van het dubbele basistarief als het effect van het verschil in tariefhoogte (van het minimumtarief) berekend te worden.

Voorgaande beschouwing gaat alleen over aanpassingen in het BTM deel omdat we deze rapportage alleen betrekking heeft op het BTM deel. Een integrale afstemming van het Hoofdrailnet-tariefsysteem en het BTM tariefsysteem kan tot andere oplossingen leiden. In deze rapportage wordt alleen gekeken wat vanuit het BTM deel mogelijk is.

Ad 7 Degressief tarief via regionaal verschillende minimumtarieven per reis

Vanuit de decentrale overheden bestaat er de behoefte om de mogelijkheid te hebben met regionaal verschillende minimumtarieven te werken. Hierdoor kan het tariefinstrument beter ingezet worden om een verschil in beleidsmatige keuzes, met betrekking tot korte (alternatief fiets) en lange (alternatief auto) OV-reizen, tarief-technisch te faciliteren.

Dit betekent dat de tariefformule niet alleen een minimumtarief moet faciliteren maar hierin ook een regionaal onderscheid moet kunnen maken.

Voorgaande heeft als nadelen:

- extra complexiteit voor de reiziger
- een mogelijk verschil in tariefhoogte tussen heen en terugreizen

De extra complexiteit speelt niet voor de lokale reiziger omdat deze maar met één minimumtarief te maken heeft. Een verschil in tariefhoogte speelt alleen voor de reizen met een lengte die korter is dan de afstand behorend bij het minimumtarief tussen domeinen/concessies met een verschil in minimumtarief¹⁵. De omvang van deze groep is waarschijnlijk beperkt maar is wel afhankelijk van hoe de verschillende minimumtarieven regionaal worden vormgegeven.

¹³ Hier focussen we ons op de tariefintegratie met NS, in de praktijk kunnen we meer domeinen (bijvoorbeeld NS, Regionale treinen, BTM) voorstellen. De problematiek en de oplossing is daarvoor vergelijkbaar .

¹⁴ Tariefintegratie met verschillende minimumtarieven is ook mogelijk maar leidt tot een voor de reiziger minder eenduidig systeem en, in specifieke situaties tot een verschil in prijs tussen heen en terugreizen (reizen tussen domeinen met verschillende minimumtarieven waarbij de lengte van de reis korter is dan de afstand die valt binnen het minimumtarief)

¹⁵ Om prijsverschillen tussen de heen- en terugreis over de concessiegrens heen te minimaliseren, moeten buurconcessies hier afspraken over maken (op te nemen in het LTK2.0).

In hoeverre de doelen gehaald kunnen worden met deze invulling van het tariefsysteem en in hoeverre de nadelen van toepassing zijn wordt later geïnventariseerd in de fase 2.

Vooralsnog vinden we dat de tariefformule een regionaal verschil in minimumtarief moet kunnen faciliteren.

Samenvattend komen we tot de volgende keuzes voor de tariefformule.

Een degressief tarief waarbij de degressiviteit gerealiseerd wordt door een vaste voet en een vaste kilometerprijs (die overigens wel kan verschillen tussen concessies, modaliteiten, tijdstippen etc.).

Deze vaste voet dient als minimumtarief (met afstand 0) geïmplementeerd te worden

- om tariefintegratie met het Hoofdrailnet (op termijn) mogelijk te maken)
- en regionaal verschillend ingevuld te kunnen worden (in hoogte minimumtarief en aantal vrij reizen kilometers)

Of anders gezegd hierdoor is er tarief-technisch geen drempel meer voor tariefintegratie en kan op dit punt regionaal verschillend tariefbeleid gevoerd worden.

Technisch vertaalt voorgaande zich tot een minimumtarief dat bestaat uit 3 componenten:

1. Een (landelijk) basistarief
2. Een landelijk vast te stellen opslag op dit basistarief waarmee x kilometer gereisd kan worden
3. Een regionaal vast te stellen opslag waarmee nog eens y kilometer extra gereisd kan worden

Waarbij 2 en 3 nu nog niet van toepassing zijn maar mede op basis van de resultaten uit fase 2 op termijn effectief kunnen worden.

Bijvoorbeeld in 2025 geldt een landelijk basistarief van € 1,40, een landelijke opslag van € 0,60 cent waarmee in combinatie de eerste 3 kilometer van de reis niet in rekening worden gebracht en een regionale opslag in Zeeland van 1 euro waarmee nog eens 5 kilometer extra (in totaal 8) niet in rekening worden gebracht.

Omdat de parameters voor deze tariefberekening bij de start van de OV-chipkaart ingeregeld zijn is een tussentijdse evaluatie op zijn plaats ten aanzien van:

- De 35 minuten termijn inclusief keuze eventuele regionale verschillen (alleen als deze relatief eenvoudig uitgevoerd kan worden)
- De verhouding vaste voet versus kilometerafhankelijk opbrengst (waarbij ook de overstap naar een minimumtarief betrokken moet worden)

Verder dient de tariefintegratie met het Hoofdrailnet verder verkend te worden waarbij zowel het effect van het weghalen van het dubbele basistarief als het effect van het verschil in tariefhoogte (van het minimumtarief) aan de orde te komen.

Actualisatie van de 35 minuten termijn en de tariefintegratie met het Hoofdrailnet leidt tot een aantrekkelijker OV voor de reiziger. Hiermee kunnen we reizigers ook laten zien dat we op basis van actuele gegevens naar parameters in het tariefsysteem kijken.

Meer flexibiliteit in de tariefformule leidt tot een effectievere inzet van het tariefinstrument.

In de werkgroep bestaat nog geen consensus over de keuze voor de tariefformule. In fase 2 worden opties 4, 5 en 7 doorgerekend, waarbij optie 5 (huidige situatie) met name bedoeld is als benchmark.

4.2.4 D: tariefdifferentiatie met doelstellingen

De invulling van het tariefsysteem hangt sterk samen met de wijze waarop het tariefinstrument ingezet gaat worden. Met andere woorden welke achterliggende doelstellingen zijn er. Deze bepalen uiteindelijk welke mogelijkheden een tariefsysteem moet hebben.

Voor tariefdifferentiatie (waaronder korting) zijn verschillende redenen:

1. Binden van reizigers
2. Belonen van gebruik
3. Trigger tot meer gebruik
4. Reizen mogelijk maken voor groepen die geen goed alternatief hebben (bijv. jeugd onder 18 jaar, ouderen, etc.)
5. Aantrekkelijk alternatief voor auto bieden
6. Belonen van delen van informatie (NAW, reisgedrag)
7. Kwaliteit/kosten van het aanbod
8. Sturing van de vraag (bijvoorbeeld spits/dal)

Deze kan worden gerealiseerd door in de tariefberekening onderscheid mogelijk te maken naar de volgende kenmerken:

- Kenmerken reiziger (deelpopulaties, bijvoorbeeld jongeren, inwoners van Friesland etc.)
- Kwaliteit aanbod (bijvoorbeeld modaliteit, frequentie)
- Tijd (datum en tijdstip)
- Locatie (gebied)
- Netwerk (bijvoorbeeld lijn, concessie)
- Omvang (bijvoorbeeld veel-reis-korting) en ontwikkeling reisgedrag

Tariefdifferentiatie kan op verschillende manieren geïmplementeerd worden:

Door in de tariefformule:

1. Met verschillende parameters te werken (bijvoorbeeld ten aanzien van modaliteit)
2. Deze parameters kunnen afhankelijk zijn van de kenmerken van de reiziger
3. Deze parameters kunnen afhankelijk zijn van het al dan niet de beschikking hebben over een specifiek product

Bij gebruik van mogelijkheid 2 en 3 definieert men dit meestal met als referentie het maximumtarief en spreekt men van korting.

Bij mogelijkheid 1 gaat het meestal om verschillende parameters (bijvoorbeeld kilometertarief per concessie) zonder daar het begrip korting aan te koppelen.

In deze notitie gebruiken we het begrip korting voor alle vormen om tariefdifferentiatie in te vullen.

Conclusie uitgangspunt D tariefdifferentiatie met doelstellingen

Het is mogelijk om onderscheid in tarifiering aan te brengen om doelstellingen te behalen

4.2.5 E: verschillende beschikbare productenpaletten

Openbaar vervoer is niet kostendekkend. Dit betekent dat in principe ten opzichte van de (totale) kostprijs eigenlijk iedereen korting krijgt. In de huidige situatie is deze korting voor incidentele (bijvoorbeeld toeristen) gebruikers minder groot.

Het laten vervallen van dit onderscheid in korting tussen incidentele gebruikers en overige reizigers leidt ofwel tot een opbrengstenderving en een lagere kostendekkingsgraad ofwel tot een verhoging van de tarieven voor de overige reizigers. Beide effecten zijn niet aantrekkelijk.

Daarom is het gewenst dat het tariefsysteem de mogelijkheid biedt om onderscheid te maken naar incidentele en overige reizigers (vergelijk dit bijvoorbeeld met bonuskaarthouders bij AH). Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat het tarief bij BTM momenteel is gedifferentieerd per drager ('papier', OV-chipkaart. Met de komst van betalen met de bankpas (EMV) is het streven om geen 'drager discriminatie' meer toe te passen

Dit kan gerealiseerd worden door voor incidentele reizigers een eenvoudig en beperkt deel van het productenpalet aan te bieden.

Samengevat hoe werkt dit principe nu:

1. Toegang tot het gehele¹⁶ productenpalet is, voor iedereen mogelijk, maar alleen na een actie (bijvoorbeeld aanmelding /eventueel ook anoniem).
2. Reizigers die zich niet hebben aangemeld hebben slechts toegang tot een beperkt deel van het productenpalet

Gewenste effectberekening, ter onderbouwing (zie hoofdstuk 9 fase 2 effectanalyses):

Landelijk (eventueel per concessie)

- Huidige extra opbrengst specifieke kaartjes voor toeristen ed.
- Procentuele tariefstijging als dit door overige reizigers gecompenseerd moet worden

Conclusie uitgangspunt E toegang productenpalet

Het gehele productenpalet is voor alle reizigers beschikbaar. Voor een deel van het productenpalet (is een vorm van) aanmelding vereist

4.2.6 F: informatie is per rit beschikbaar (vastleggen of af te leiden)

Tariefberekening vindt per rit plaats. Om dit mogelijk te maken moet wel (voldoende) reisinformatie per rit beschikbaar zijn.

Voor de verdere ontwikkeling van het productenpalet is uitgangspunt dat deze informatie er is.

Concreet gaat het om identificatie instaphalte en tijdstip/datum , identificatie uitstaphalte en tijdstip/datum en identificatie lijn (alle andere reisinformatie kan hiervan afgeleid worden).

¹⁶ Producten voor heel specifieke doelgroepen zoals slechtzienden vallen hier buiten

Hoe deze informatie bepaald wordt is voor het tariefsysteem niet relevant. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld, in- en uitchecken, afleiden uit andere informatie, be- in, be-out registratie etc.

Met dit basisprincipe wordt de relatie (interface) gelegd tussen de betaalwijzen en het tariefsysteem. Het tariefsysteem is betaalwijze onafhankelijk. Dit wil echter niet zeggen dat alle producten via alle betaalwijzen beschikbaar zijn.

Samengevat:

1. Omdat de tariefberekening gebruikt maakt van gegevens per rit wordt de daarvoor noodzakelijke informatie beschikbaar gesteld
2. Deze informatie is in principe voor alle betaalwijzen gelijk. Hiervan kan alleen in afgesproken situaties afgeweken worden (bijvoorbeeld barcodetickets).

Let wel voorgaande gaat alleen over de beschikbaarheid van reisinformatie en niet over persoonskenmerken. Hierdoor wordt geen beperking gelegd tot de mogelijkheid van anoniem reizen en laat je in het midden of een propositie persoonlijk is of door meerdere personen (niet gelijktijdig) gebruikt kan worden.

Conclusie uitgangspunt F beschikbaarheid ritinformatie

Er is voldoende informatie op rit/reisniveau beschikbaar om de prijs op te bepalen, onafhankelijk van de betaalwijze. Hoe de informatie verkregen wordt, is niet van belang.

5. Productfamilies

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk maken we de volgende stap naar een nieuw producten-palet dat voor alle partijen reizigers, OV-bedrijven en overheden aantrekkelijk is. Dat doen we door het definiëren van productfamilies.

In deze rapportage laten we het Studentenreisrecht buiten beschouwing.

Waarom productfamilies?

We hebben op dit moment in ons land een veelheid aan tariefproducten. Een deel van de reizigers geeft aan dat ze moeite hebben bij het kiezen tussen de beschikbare tariefproducten mede omdat de werking en voorwaarden van producten verschillen.

Daarom zetten decentrale overheden en vervoerbedrijven zich in voor een overzichtelijk aantal en samenhangend geheel van producten.

Echter het OV en de tariefverantwoordelijkheden zijn gedecentraliseerd. Dit betekent dat de regio's hun eigen keuzes en beleid willen maken en daarbij het tariefinstrument verschillend willen inzetten en daarom soms behoefte hebben aan verschillende producten. Zo heeft Regio Oost haar eigen tariefassortiment en is de MRDH momenteel bezig om een voor haar situatie passend (mogelijk ander) assortiment te ontwikkelen.

Op zich hoeft dat geen probleem te zijn. Voor de reizigers in bijvoorbeeld Limburg is het niet erg dat er in Groningen andere producten worden gehanteerd. Zolang in Limburg maar alleen het Limburgse assortiment en in Groningen alleen het Groningse assortiment wordt gecommuniceerd en

- voor de interoperabele (grensoverschrijdende) reizigers ook een passend assortiment beschikbaar is
- voor reizigers die incidenteel in een andere regio reizen (de Groninger in Limburg) de producten in de andere regio volgens dezelfde principes werken

Het eerst genoemde punt wordt bereikt door bij de ontwikkeling van het regionale productassortiment af te stemmen met de buurregio's (Een goed voorbeeld hiervan is het huidige Randstad Noord Zone Abonnement dat ook van toepassing is voor reizigers in relatie met Almere).

Het tweede genoemde punt wordt bereikt door indien in verschillende Regio's verschillende producten worden ontwikkeld daarvoor dezelfde basisprincipes te hanteren. Dit kan het makkelijkste gerealiseerd worden door een beperkt aantal productgroepen/families te hanteren waarvoor per productgroep/familie in alle Regio's dezelfde principes en definities gelden.

Wat zijn productfamilies?

Een indeling van de producten waarbij per productfamilie dezelfde principes en definities gelden.

De werking van een product (maar ook een aantal andere zaken zoals naamgeving en restitutieregels, zie hiervoor paragraaf 5.6 Overzichtelijkheid) is voor alle producten binnen een

productfamilie hetzelfde. De verschillen zitten in het toepassingsgebied (tijdvak, gebied/netwerk, doelgroep), de parameters in de tariefformule en de prijs.

Een fictief voorbeeld: een Amstelland Meerlanden Altijd Vrij en een Uurnetkaartje voor de Rotterdamse Metro zijn allebei onderdeel van de productfamilie Afgekocht Reisrecht maar verschillen op het toepassingsgebied en de prijs.

	AML Altijd Vrij	Uurnet Metro RET
Tijdvak	maand	uur
Gebied/netwerk	AML	Metro RET
Doelgroep	iedereen	iedereen
Prijs	€ 160,-	€ 3,-

De principes en definities zijn echter hetzelfde. Beide producten geven het recht om binnen het gestelde tijdvak en gebied/netwerk zonder (op de prijs van het afgekochte reisrecht) aanvullende kosten te reizen waarbij de afstemming/samenwerking met saldoreizen voor beide producten gelijk is. Voor de bepaling van de geldigheid is het moment van instap van een rit bepalend (let wel dit is een voorbeeld).

Wat zijn productfamilies niet?

Zoals eerder aangegeven heeft deze rapportage betrekking op het “tariefsysteem onder de motorkap” en gaat dus onder andere niet over de communicatie (hoe noemen we producten en hoe communiceren we dit richting reizigers) het verkoopsysteem, het afrekensysteem of het opbrengstverdeelstelsel. Echter eenduidige afstemming dient wel door de betrokken werkgroepen opgepakt te worden. Dit ten behoeve van eenduidige naamgevingen / communicatie voor de reiziger.

Deze rapportage gaat wel over de precieze berekening van het tarief dat de reiziger in rekening wordt gebracht en is in die zin een basis, randvoorwaarde en hulpmiddel voor de andere systemen.

Verdere opbouw van dit hoofdstuk

In de volgende paragraaf beschrijven we eerst een aantal mogelijke productfamilies. Bij een aantal komen ook keuzes aan de orde die relevant zijn voor de verdere definitie en het gebruik van een productfamilie.

Daarna beschouwen we de sterke en zwakke punten, en maken we aan de hand van een (heel globale) indeling van reizigers, een inschatting van het gebruik/toegevoegde waarde van elk van de productfamilies. Op basis hiervan maken we een keuze van de uiteindelijk te hanteren productfamilies.

Een van de problemen bij het huidige productassortiment is de afstemming/integratie van verschillende producten. Wat gebeurt er bijvoorbeeld tarief-technisch als je de eerste rit maakt met een Qbuzz kortingsproduct en daarna overstapt op een Keolis-lijn (fictief voorbeeld). In de paragraaf productintegratie gaan we hier verder op in.

De beschrijving in deze rapportage gaat uit van de huidige situatie en wensen. In de toekomst zullen deze wijzigen. Dit vraagt ook een zekere flexibiliteit in het nieuwe tariefsysteem. In een afzonderlijke paragraaf schetsen we hoe we hier mee om gaan.

In een laatste paragraaf gaan we in op een aantal zaken die helpen om het productenpalet voor de reizigers overzichtelijk te houden zodat de keuze tussen en het gebruik van tariefproducten eenvoudiger wordt.

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de kosten- en opbrengsteffecten van de verschillende productfamilies.

5.2 De productfamilies

5.2.1 Saldoreizen

De basis van het tariefsysteem vormt het saldoreizen. In het voorgaande hoofdstuk is de tariefformule voor het saldoreizen al aan de orde geweest.

Op dit punt is er nog geen consensus. We nemen hier (nu nog als voorbeeld) een van beide nog openstaande mogelijkheden op.

$$\text{Minimumtarief} + (\text{kilometers} - \text{kilometers in minimumtarief}) * \text{kilometertarief}$$

Waarbij het minimumtarief als volgt is opgebouwd.

$$\begin{aligned} \text{Minimumtarief} = & \quad \text{Basistarief} + \text{landelijk opslag (met X kilometer)} \\ & + \text{regionale opslag (met Y kilometers)} \end{aligned}$$

Met deze formule kan zowel het huidige saldoreizen (vast voet + aantal kilometers * kilometertarief), een met het Hoofdrailnet vergelijkbaar tariefsysteem, en Regionale verschillende minimumtarieven ondersteund worden. Het nadeel van de regionale opslag is, dat de heen- en terugreis van prijs kunnen verschillen; dat is lastig uitlegbaar aan reizigers.

Het alternatief waarvoor mogelijk voor gekozen wordt is een tariefberekening met een vaste voet per dag.

5.2.2 Afgekocht reisrecht¹⁷

Voor een vast bedrag kan zonder aanvullende kosten (bovenop de prijs van het afgekocht reisrecht) onbeperkt worden gereisd binnen een netwerk/gebied en/of tijdvak.

Dit product is vooral bedoeld voor frequente reizigers die gezien hun reispatroon/volume (ten opzichte van saldoreizen) korting krijgen en of reizigers die gemak zoeken in de zin dat

(1) ze zich niet teveel willen verdiepen in allerlei mogelijkheden

(2) en/of zekerheid willen over de te maken kosten, niet alleen voor de reiziger zelf maar ook voor degene die het product betaalt (ouder, werkgever).

¹⁷ De in deze rapportage geschetste productfamilies betreffen allen persoonlijke producten. Een product heeft betrekking op het reisgedrag van één persoon

Een voorbeeld van het eerste is een dagkaart voor de Regio Amsterdam voor de toerist die aankomt op Schiphol. Een voorbeeld van het tweede is een regionaal Vrij Reizen abonnement voor Scholieren waar ouders vooraf zekerheid zoeken over te betalen bedrag aan vervoerskosten voor hun kind.

Toepassing kan gedefinieerd worden met de volgende kenmerken:

- Tijdvak of tijdvakken¹⁸
- Gebied/netwerk/ modaliteit/vervoerproduct
- Doelgroep

Tariefformule: $\text{Tarief} = \text{Prijs}$

Parameters: geen

In fase 2 brengen we gebieden in beeld die interessant zijn (op basis van omvang en homogeniteit reisgedrag) om als gebieden/netwerken voor afgekocht reisrecht te hanteren.

5.2.3 Staffels

Met dit product wordt bewerkstelligd dat extra gereisde kilometers, in staffels, steeds goedkoper worden.

Toepassing kan gedefinieerd worden met de volgende kenmerken:

- Tijdvak
- Netwerk/gebied
- Doelgroep

Tariefformule:

Tarief = Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel A* (1-korting staffel A)
+ Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel B * (1-korting staffel B)
+ Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel C * (1-korting staffel C)
+ Af te rekenen bedrag saldoreizen overige kilometers * (1-korting staffel D)

Parameters:

- Km en kortingspercentages per staffel
Bijv. voor een maandproduct
 - A eerste 500 km korting 5%
 - B volgende 500 km korting 7%
 - C volgende 500 km korting 9%
 - D volgende km 's korting 10%
- Prijs staffelproduct (er kan natuurlijk ook voor gekozen worden dit product gratis aan te beiden, in dat geval is een vorm van aanmelding gewenst)

¹⁸ Bijvoorbeeld 10-rittenkaart

De korting is van toepassing op het totale saldoreizen tarief (minimum tarief en kilometerbedrag).

Voor het staffelproduct kan een prijs gevraagd worden maar ook gratis aangeboden worden waardoor reizigers die veel reizen, zonder extra kosten vooraf, korting krijgen. In dat geval is een vorm van aanmelding wel noodzakelijk.

Toewijzing van kilometers aan staffels op basis van de eerste kilometer van een reis. Hierdoor valt een reis als geheel in een staffel¹⁹.

Het staffelproduct heeft een prijs en wordt alleen toegepast op de periode en het tijdvak waarvoor het staffelproduct van toepassing is. Als er kilometers buiten de periode en of het gebied worden gereisd tellen deze niet mee voor de staffelkorting.

Het is een alternatief voor het afgekocht reisrecht maar kan ook als vangnet dienen voor frequente reizigers in gebieden waar geen afgekocht reisrecht van toepassing is. Dit vangnet is noodzakelijk indien alleen (passende) afgekocht reisrechten wordt aangeboden in een beperkt aantal gebieden.

Een nadeel van het staffelproduct is dat voor sommige reizen er een verschil bestaat in de prijs van de heen- en terugreis. Dit komt echter alleen bij de overgang van een staffelgrens voor en is transparant en kan in afrekening voor de klant expliciet zichtbaar worden gemaakt. Dit is bijvoorbeeld het geval als de staffelgrens bij 1000 km ligt en de heenreis net onder die grens ligt en de terugreis net boven de grens.

Nadeel is dat staffels moeilijk aan reizigers kunnen worden uitgelegd. Reizigers 'doen' namelijk normaal gesproken niets met kilometers; ze kijken alleen naar hun ritprijs. We zullen dus kilometers moeten gaan communiceren om reizigers inzicht te kunnen geven. Dan moeten reizigers ook begrijpen, dat kilometers regionaal een ander tarief hebben en dat dit soms binnen 1 rit zo kan zijn. Kortom, vanuit uitlegbaarheid is staffels een lastig product. Vanuit deze gedachte zouden eventueel in plaats van kilometers als grondslag voor de staffels euro's gehanteerd kunnen worden.

In fase 2 brengen we de spreiding in het gebruik (in kilometers) van alle reizigers in beeld waarmee we de potentie van dit product en verkenning van staffelgrenzen en kortingspercentages kunnen uitvoeren.

5.2.4 Bundels

Met dit product kan, vooraf, met korting reistegoed worden ingekocht.

Toepassing kan gedefinieerd worden met de volgende kenmerken:

- Tijdvak
- Netwerk/gebied
- Doelgroep

¹⁹ Hoewel het staffelproduct lijkt op een degressief kilometer tarief gaat het om 2 verschillende principes. Het degressief kilometer tarief alleen heeft betrekking op een reis. Het staffelproduct heeft betrekking op een periode en daarmee op alle/meerdere reizen die gemaakt worden in de periode.

Tariefformule:

Reistegoed X euro voor X' euro (korting = $1 - X'/X$)

Reistegoed Y euro voor Y' euro (korting = $1 - Y'/Y$)

Reistegoed Z euro voor Z' euro (korting = $1 - Z'/Z$)

Parameters:

Per bundel: het reistegoed²⁰ en het kortingspercentage

Het probleem bij dit product is dat korting gegeven wordt omdat reizigers vooraf afspreken dat ze binnen een bepaalde periode een zeker bedrag aan reistegoed afnemen. Hiervoor krijgen ze korting.

Echter er zal een druk ontstaan om overgebleven reistegoed mee te nemen naar volgende perioden waardoor het in feite een korting wordt die voor (bijna iedereen) van toepassing is.

Bij de keuze voor deze productfamilie brengen we in fase 2 de spreiding in het gebruik (in reisbedragen) van alle reizigers in beeld waarmee we de potentie van dit product en verkenning van bundelgroottes en kortingspercentages kunnen uitvoeren.

5.2.5 Korting

Dit product bewerkstelligt in combinatie met een ander product (bijvoorbeeld saldoreizen) een reductie op het tarief van dat andere product.

Toepassing kan gedefinieerd worden met de volgende kenmerken:

- Tijdvak
- Netwerk/gebied
- Doelgroep

Tariefformule: $\text{Tarief} = \text{Tarief ander product} * (1 - \text{korting})$

Parameters:

- Korting
- Werkt in combinatie met de volgende Productfamilies:

Momenteel zijn er twee verschillende soorten kortingsproducten:

- Producten die gratis zijn en samenhangen met kenmerken van de reiziger (bijvoorbeeld leeftijd) en "automatisch" een korting bewerkstelligen
- Producten die aangekocht moeten worden

²⁰ In principe kan een bundel ook in kilometers worden uitgedrukt. Dit wordt echter ingeval van interoperabele bundels (geldig in meer concessies) lastig omdat de kilometers niet overal eenzelfde waarde vertegenwoordigen. Een bundel in kilometers die geldig is bij GVB en bij EBS zal daarom vooral bij GVB worden gebruikt en bij EBS te duur zijn. Omdat een kilometer bij GVB gemiddeld veel duurder is vanwege het doorwerken van de vaste voet in de prijs per kilometer..

Tarief technisch werken ze echter hetzelfde

Combinatie van kortingen

Omdat er soms meerdere kortingsproducten op eenzelfde rit²¹ van toepassing kunnen zijn, dient er een afspraak gemaakt te worden hoe meerdere kortingsproducten in combinatie werken.

Mogelijkheden²² hierbij zijn (bij 2 kortingsproducten van 10% en 35%):

- Additief (korting = $10+35=45\%$)
- Multiplicatief (korting = $1 - (1-0,1) * (1-0,35)=41,5\%$)
- Maximum (korting = $\max(10,35) = 35\%$)

Op dit moment worden kortingen multiplicatief toegepast. Vanuit de gewenste eenvoud voor de reiziger kiezen we voor de 3^e variant (= Maximum).

Een nadeel hiervan is dat gecombineerde doelstellingen niet behaald kunnen worden. Bijvoorbeeld als iemand bijvoorbeeld al een hoge leeftijdskorting heeft kan het tariefinstrument niet ingezet worden om een verschuiving van spits naar dal te realiseren met een dalkorting²³. De keuze (maximum) beperkt de effectiviteit van de inzet van het tariefinstrument.

De gekozen variant heeft ook tot gevolg dat bestaande tariefkortingen die een multiplicatief karakter hebben moet worden herzien.

Het probleem met combinatie van kortingen kan omzeild worden door per tijdvak en/of deelpopulatie en/of gebied, een verschillend kortingsproduct aan te bieden. Vergelijkbaar met de huidige Regio Abonnementen waarbij je voor de verschillende doelgroepen een apart product met een eigen prijs definieert. Dit zorgt technisch voor extra producten maar in de praktijk neemt de eenvoud niet af. Sterker nog, een product met eenduidige voorwaarden per doelgroep is duidelijker dan één product waarbij de voorwaarden afhankelijk zijn van andere producten op dezelfde kaart en de leeftijd van de kaarthouder.

Te hanteren kortingspercentage

Vanuit het eenvoudprincipe kan voor een beperkt aantal kortingspercentages (10%, 20 % etc.) gekozen worden. Dit heeft echter het nadeel dat de kosteneffecten ten opzichte van het huidige

²¹ In paragraaf 5.4 productintegratie gaan we in op hoe verschillende producten in combinatie met elkaar werken. Hoe bijvoorbeeld geregeld wordt dat binnen een reis niet 2 maal het basistarief wordt betaald.

²² Theoretisch zo er ook voor gekozen kunnen worden dat er geen meerdere kortingsproducten van toepassing kunnen zijn. Zelfs dan moet je kiezen, is dat de eerste die je tegenkomt, als je leeftijdskorting heb kom je in geen enkel geval in aanmerking voor een andere korting)

²³ Dit probleem kan natuurlijk omzeild worden door per tijdvak en/of deelpopulatie en/of gebied, een verschillend kortingsproduct aan te bieden. Vergelijkbaar met de huidige Regio Abonnementen waarbij je voor de verschillende doelgroepen een apart product met een eigen prijs definieert. Dit zorgt technisch voor extra producten maar in de praktijk neemt de eenvoud niet af. Sterker nog, een product met eenduidige voorwaarden per doelgroep is duidelijker dan één product waarbij de voorwaarden afhankelijk zijn van andere producten op dezelfde kaart en de leeftijd van de kaarthouder.

systeem hierdoor groter worden²⁴ voor de reiziger (gemiddeld 5% hoger) en dat het tariefinstrument op dit punt vrij grof wordt. De keuze wordt dan bijvoorbeeld tussen een korting van 10% en 20%. Bij een omzet van een product van bijvoorbeeld 50 mln euro betekent dit dat de keuze van de hoogte van de kortingen financiële consequenties heeft in stappen van 5 mln. Een precieze inregeling is hierdoor niet mogelijk.

Omdat we het eenvoud-argument zwaarder vinden wegen kiezen we voor een beperkt aantal te hanteren kortingspercentages met stappen van minimaal 5% waarbij 10% wordt geadviseerd.

Leeftijdskortingen

Momenteel is er een aantal (automatische) leeftijdskortingen landelijk en regionaal van toepassing. De vraag is of deze ook in het nieuwe tariefstelsel moeten worden gehandhaafd en/of eventueel vervangen door kortingen voor andere doelgroepen.

Hiervoor is inzicht nodig in de omvang (hoeveel personen) en kosten van de huidige leeftijdskortingen. In fase 2 zullen deze per leeftijdsgroep in beeld worden gebracht.

Hierbij zal ook gekeken worden naar alternatieven voor de huidige leeftijdskortingen, bijvoorbeeld 100% korting voor de leeftijdscategorie kinderen.

(1)

Een algemene korting voor minima is niet wenselijk. Het betreft een regionale, inkomenspolitieke (en dus buiten de verantwoordelijkheid van het OV vallende) aangelegenheid (per gemeente) omdat de minimagrenzen kunnen verschillen. Hooguit kan er ruimte gemaakt worden voor zakelijke producten voor grootgebruik (met landelijk dezelfde bouwstenen) met gemeenten voor minima.

Let wel in deze rapportage gaat het om de mogelijkheden van een nieuw tariefsysteem niet om de keuzes die daarbinnen gemaakt worden. Hier schetsen we de mogelijkheden van eventuele producten voor doelgroepen bijvoorbeeld minima.

(2)

Een andere invulling van de korting voor scholieren bijvoorbeeld in de vorm van goedkope dag- of weekendkaarten.

5.2.6 Capping

Capping houdt in dat per tijdseenheid (bijvoorbeeld, uur, dag, week, maand) een maximum (cap) op het af te rekenen saldoreizen (inclusief kortingen) bedrag wordt gesteld.

Bijvoorbeeld: als we een cap per dag instellen op 20 euro en een persoon reist volgens saldoreizen voor 25 euro dan wordt de cap (20 euro) in rekening gebracht.

²⁴ Als we n een leeftijdskorting hebben van 34% dan zal bij een afronding van het kortingspercentage op 10-tallen het nieuwe kortingspercentage 30% of 40% worden en het kosteneffect voor de reiziger -4% of +6%. Bij een afronding op 5 tallen word het kosteneffect -4% of +1%.

Toepassing kan gedefinieerd worden met de volgende kenmerken:

- Tijdvak
- Netwerk/gebied
- Doelgroep

Tarief formule: $\text{Tarief} = \text{Min}(\text{af te rekenen bedrag saldoreizen; cap})$

Parameters:

- Hoogte van de cap

Capping biedt reiziger de zekerheid dat ze op een (bijvoorbeeld dag) niet meer kwijt zijn dan het capbedrag. Het reizen met het OV wordt daardoor financieel beter beheersbaar en daardoor aantrekkelijker.

Een uitdaging bij de keuze van de hanteren caps is om dit beperkt te houden. Meerdere caps die betrekking hebben op verschillende tijdvakken en gebieden/netwerken maakt het voor de reiziger minder inzichtelijk/aantrekkelijk.

Daarom brengen we in fase 2 de spreiding van de bedragen die reizigers per alternatieve tijdvakken en netwerk/gebied aan saldoreizen betalen in beeld.

Op basis van de spreidingen (waar zitten de meeste extremen en de daarmee samenhangend de grootste risico's voor de reizigers) kan dan een optimale samenstelling van caps worden voorgesteld.

Capping is een (gemaks-)product dat voor saldoreizigers automatisch (het product hoeft niet te worden aangeschaft) en zonder extra kosten (prijs = 0) wordt toegepast.

Capping zou een alternatief kunnen zijn voor de afgekochte reisrechten,²⁵ zoals eerder beschreven. Het voordeel voor reizigers is, dat ze dan voorafgaand aan hun reis geen keuze hoeven te maken met welk reisproduct ze op pad gaan. Immers hun tarief zal vanzelf worden afgetopt op het maximale bedrag voor een bepaalde periode, in een bepaald gebied en bij een bepaalde vervoerder. Dit verlaagt de drempel om van het OV gebruik te maken enorm. Wellicht dat voor capping op maandbasis een aanmelding is vereist.

In het buitenland (Londen) is reeds aangetoond, dat capping werkt. Het heeft als voordeel, dat reizigers, die veel reizen, automatisch worden beloond en dat anderen gewoon het reguliere tarief betalen. Een uitlegbaar en eerlijk product voor de reiziger. Voor de vervoerders vormt de opbrengstenverdeling een uitdaging.

²⁵ Dit heeft wel een opbrengstrisico voor de vervoerder: Bij afgekocht leg je het risico (van minder gebruik bij de reiziger. Bij capping het risico van meer gebruik bij de vervoerder.

5.3 Sterke en zwakke punten

In deze paragraaf proberen we de sterke en zwakke punten van de verschillende productfamilies in beeld te brengen. Hiertoe hebben we geprobeerd ze te scoren op een aantal aspecten. Dit bleek echter heel arbitrair omdat het resultaat sterk afhangt van de uiteindelijke keuze van de parameters, prijzen en uitvoeringen. Daarom hebben we per productfamilie het sterkste (groen) en zwakste (rood) aspect benoemd. Hoewel dit natuurlijk ook arbitrair is geeft dit toch wel een extra inzicht.

Voor alle productfamilies geldt dat ze voor een deel van de reizigers het OV aantrekkelijk maken. Je zou kunnen zeggen dat dit voor Capping het meest geldt maar zonder saldoreizen geen Capping en voor veel reizigers kan Capping een alternatief zijn voor vooraf afgekochte vrij reizen abonnementen.

Saldoreizen in de beschreven vorm maakt tariefintegratie met het Hoofdrailnet mogelijk, dat is zondermeer een sterk punt. Anderzijds maakt de keuze voor het reisprincipe de compatibiliteit met MaaS niet eenvoudig.

De productfamilie Korting maakt het mogelijk om gericht reizigersstromen te sturen. Tegelijkertijd maakt een gedetailleerd gebruik van deze productfamilie afstemming met MaaS een uitdaging. Bundels maken juist wel weer het gebruik in MaaS verband eenvoudig. Bundels hebben als nadeel, dat er meestal een restant bedrag overblijft waarmee iets moet worden gedaan.

Voor zowel Bundels als Staffels geldt dat in vergelijking met een Afgekocht reisrecht de trigger om extra reizen te maken minder is (immers er is sprake van variabele kosten). Dit vormt bij vergelijkbare kortingspercentages voor Bundels en Staffels als voor Afgekocht reisrecht een risico voor de opbrengsten.

Capping levert voor de reiziger een extra vorm van gemak op. Het kostenrisico wordt afgetopt.

De verwachting is dat vanwege de wens tot vereenvoudiging en de door de reizigers ervaren complexiteit van het systeem van centrumzones en sterwaarde de huidige sterabonnementen²⁶ vervangen worden. Dit kan bijvoorbeeld door makkelijker voor reizigers te begrijpen afgekocht reisrechten voor een aantal gebieden. Indien hier, vanwege de eenvoud, voor een beperkt aantal gebieden wordt gekozen betekent dit dat voor een deel van de reizigers er geen passend afgekocht reisrecht beschikbaar is. Hierbij kan bijvoorbeeld de 80 (% van de opbrengsten)-20 (% van de gebieden)-regel worden gehanteerd, waarbij gekeken wordt welke gebieden momenteel het best verkocht worden.

Zoals gezegd betekent dit dat er mogelijk geen passend afgekocht reisrecht beschikbaar is voor alle frequente reiziger en er een vervanging moet zijn.

Capping (bijvoorbeeld op maand of weekbasis) kan, naast dat het zondermeer als alternatief voor een afgekocht reisrecht voor frequente reiziger kan worden gezien, voor een belangrijk deel dit gat invullen maar de spreiding van reislengtes en daarmee normale kostenbedragen per dag vraagt om

²⁶ Hoewel vanuit de techniek gezien sterabonnementen nog steeds mogelijk zijn/verwerkt kunnen worden in de backoffice. Het zijn immers "gewone" afgekocht reisrechten met een gedefinieerd gebied dat toevallig gedefinieerd is op basis van zones. Het gebied wordt richting reizigers gecommuniceerd met behulp van centrumzones en sterwaardes. In de verwerking gaat het om een 'gewoon' gebiedsabonnement.

veel verschillende caps (met verschillende gebiedsdefinities en prijzen). De toekomstige praktijk zal duidelijk maken wat hier mogelijk is (fijnmazig en niet te ingewikkeld).

Saldoreizen is natuurlijk ook een alternatief maar leidt niet tot een aantrekkelijker tarief voor de frequente reiziger ten opzicht van de incidentele reiziger, tenzij een kortingspropositie op saldoreizen wordt toegepast.

Verder is het een beleidsmatige keuze die regionaal moet worden gemaakt in hoeverre overheden voor alle reizigers een passend afgekocht reisrecht beschikbaar willen hebben. Vanuit de reizigers is het van belang dat dit interoperabele producten zijn.

	Saldo	Korting	Bundels	Staffels	Capping	Afgekocht reisrecht
Aantrekkelijk(-)er maken van het OV	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Geen drempels voor het gebruik van OV	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow
Kosteneffecten (reizigers)	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green
Bruikbaar voor iedereen	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Red
Trigger voor extra reizen/reisgedrag	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
Trigger voor extra opbrengst	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow
Gemak	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Eenvoud	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow
Eerlijk	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Interoperabiliteit binnen BTM	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow
Tariefintegratie met Hoofdrailnet	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow
Compatible met MaaS	Red	Red	Green	Red	Red	Yellow
Flexibiliteit sturing reizigersstromen	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Regionale invulling/keuzes	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Opbrengsteffecten (OV/DO)	Yellow	Yellow	Red	Red	Yellow	Yellow

Een andere wijze om naar de productfamilies te kijken is vanuit het soort reiziger.

We hebben daartoe 3 soorten gedefinieerd en per soort een keuze gemaakt uit de waarschijnlijk gebruikte productfamilies.

- Tijdelijke reiziger of reizigers die zich niet willen aanmelden²⁷, dit betreft o.a. toeristen die een gemakproduct zoeken of inwoners van Nederland die incidenteel met het OV reizen en geen vorm van aanmelding willen of de drempel te hoog vinden.
- Structureel frequente reiziger, dit zijn reizigers die vanwege hun dagelijkse bezigheid, school of werk, structureel gebruik maken van het OV

²⁷ Het gaat hierbij om registreren in brede zin, reizen met een bankpas kan in de toekomst ook als een vorm van aanmelding worden gezien. Dit staat los van de discussie over anonimiteit. Aangemelde reizigers kunnen ook anoniem reizen.

- Overige reizigers, dit zijn alle overige reizigers die in meer of minder mate maar niet structureel ivm dagelijkse activiteit gebruik maken van het OV en aanmelden geen bezwaar vinden

Per soort reiziger komen we tot de volgende gebruikte productfamilies.

Tijdelijke reiziger of reizigers die zich niet aanmelden

- Afgekocht reisrecht voor een korte periode en een beperkt gebied (bijvoorbeeld uurnetkaart Metro, 3 dagen toeristenkaart
- Saldoreizen plus Capping (?)

Structureel frequente reiziger

- Saldoreizen en/of Korting en/of Capping
- Of Bundel c.q. Staffel
- Of Afgekocht reisrecht

Overige reizigers

- Saldoreizen en/of Korting en/of Capping
- Afgekocht reisrecht (waarschijnlijk met korte duur, uur of dag)

Samengevat zien we dat alle gedefinieerde productfamilies door minimaal 1 soort reiziger wordt gebruikt. Voor de structureel frequente reiziger zijn er 3 mogelijkheden. De keuze tussen deze 3 hangt samen met hun definitie van gemak. Uit eerder onderzoek blijkt dat reizigers dit heel verschillende definiëren en daarmee samenhangend een product kiezen.

Verder geldt dat mogelijk niet voor alle gebieden een Afgekocht Reisrecht beschikbaar komt en dat er voor de structureel frequente reizigers een alternatief met korting die samenhangt met hun veelgebruik gewenst is.

Capping (bijvoorbeeld op dag- of maanbasis) kan voor een deel van de reizigers een oplossing zijn. Maar zoals eerder aangegeven lukt het mogelijk niet om dit voor alle reizigers, vanwege hun verschil in reisgebied en reislengte, passend in te richten. Hier speelt het feit dat niet iedereen meer standaard 5 dagen naar het werk reist ook een rol vanwege deeltijdbanen en thuiswerk.

Bijvoorbeeld voor reizigers die 20 maal per maand naar hun werk in Zoetermeer reizen en die vanuit verschillende richtingen komen en met een reislengte van 5, 10, 15 en 20 km. N.B. Je zou nog kunnen denken aan een net-abonnement voor een hele concessie met een tarief vergelijkbaar met een hoge sterwaarde van het huidige zoneabonnement. Naast het feit dat een concessieproduct niet aantrekkelijk is voor de interoperabele reiziger zou dit leiden tot, in verband met verschillen in grootte van concessies, verschillende capbedragen.

Bundel en Staffels zijn hiervoor een laatste vangnet maar vanuit de gemakbenadering min of meer vergelijkbare producten. Een keuze voor een van beide voldoet echter ook. Omdat we eerder aangaven dat Bundels in verband met het (onontkoombaar) meenemen van restbedragen minder aantrekkelijk zijn kan deze productfamilie vervallen. Verder bleek uit een proef in Zuid-Holland met Bundels dat deze niet wervend waren. De belangstelling was beperkt en het aanpassen van het

reisgedrag in relatie met de bundelomvang was heel beperkt. Verder bleek uit deze proef dat de verwachting van de werking van een bundel niet bij iedereen gelijk was. Reizigers zijn niet zo bezig met de (ontwikkeling van de) omvang van hun reisgedrag. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat Bundels en Staffels vanuit de gemaksbenadering van de huidige afgekocht reisrecht gebruiker een minder aantrekkelijk alternatief zijn, omdat er sprake is van variabele kosten. Ze bieden echter wel korting voor de frequente reizigers.

Als laatste valt op dat het product dat op het aspect Compatible met MaaS het beste scoort, op de andere aspecten het minst scoort. Hier is blijkbaar sprake van een spanningsveld tussen MaaS- en OV (Only)-gebruiker.

5.4 Productintegratie

Voor we verder ingaan op productintegratie willen we allereerst de relatie leggen c.q. het verschil aangeven met het Best Price principe waarbij we Best Price definiëren als de situatie waarin voor een gegeven periode op basis van het daadwerkelijk reisgedrag achteraf het goedkoopste productgebruik wordt gekozen. Bijvoorbeeld iemand heeft een afgekocht reisrecht in de vorm van een maandabonnement gekocht voor 100 euro. Achteraf blijkt dat hij als 3 dagkaarten had gekocht voor de eerste, tiende en twaalfde dag en de overige dagen betaald had met saldoreizen hij slechts 50 euro had hoeven af te rekenen. Dit maakt het afrekenen van bijvoorbeeld afgekochte reisrechten heel eenzijdig (alleen als je minder reist wordt je bedrag gecorrigeerd) en zal dit bij hantering van het huidige prijsniveau tot een aanzienlijke opbrengstenderving leiden.

We gaan er daarom vanuit dat toepassing van het Best Price principe in deze brede zin niet gewenst is en om verwarring te voorkomen gebruiken we het begrip dan ook niet.

Wat wel gewenst is, is dat de verschillende producten afgenomen door dezelfde reiziger goed met elkaar samenwerken. Daarom hebben we het in deze paragraaf over Productintegratie. Hierbij komen aspecten naar boven die ook van toepassing zouden zijn bij Best Price maar wordt de brede definitie niet in zijn geheel overgenomen.

Een van de problemen bij de ontwikkeling en gebruik van de producten op de OV chipkaart betrof het in combinatie reizen met meerdere producten. Bijvoorbeeld saldoreizen in combinatie met een afgekocht reisrecht.

Voor de reizigers is het van belang dat de werking van meerdere producten eenduidig en transparant is.

Hoe producten samen werken dient gedefinieerd te worden. Voor de reiziger is een logische en consistente opbouw van belang. Daarom worden afspraken op productfamilieniveau gemaakt.

In de volgende tabel hebben we dat kort samengevat:

(A=aanvullend, I=interactie, P = prioriteit, N niet van toepassing)

	Saldo	Afgekocht	Staffel	Bundel	Korting	Capping
Saldo		I	A	A	A	A
Afgekocht			P	P	A	N
Staffel				P	A	N
Bundel					A	N
Korting						A
Capping						

Staffel, Bundel, Korting en Capping werken aanvullend (A) op saldoreizen. Het te verrekenen bedrag volgens saldoreizen kan hierdoor aangepast worden.

Korting werkt aanvullend op Afgekocht, Staffel en Bundel. De prijzen van deze producten worden aangepast op basis van de van toepassingen zijnde Kortingen.

Capping werkt aanvullend op Korting (ingeval van Saldoreizen) en werkt niet samen met Afgekocht, Staffel en Bundel.

Indien Staffel, Bundel of Afgekocht van toepassing is, is Capping niet (N) van toepassing.

Indien een combinatie van Afgekocht, Staffel en Bundel van toepassing is dient een prioriteitsvolgorde (P) te worden gedefinieerd. Het ligt voor de hand om daar de volgorde Afgekocht, Bundel, Staffel te hanteren.

Tussen Saldo en Afgekocht is er interactie (I). Indien een Saldoreisdeel voorafgegaan wordt door een Afgekocht reisdeel dan wordt er geen minimumtarief in rekening gebracht in tegenstelling tot de huidige situatie.

Momenteel worden reisdelen aansluitend op een reisdeel binnen een afgekocht reisrecht extensions genoemd. Hiervan zijn er 4 soorten. Afhankelijk van de soort extension leidt dit tot een kostenbesparing (omdat het minimumtarief niet opnieuw in rekening wordt gebracht) voor de reiziger en een opbrengstenderving voor de OV bedrijven.

In het voorgaande is de afstemming van verschillende gedefinieerde producten aan de orde geweest. Producten die niet interoperabel zijn kunnen in technische zin prima met elkaar samenwerken maar toch voor de reiziger problemen opleveren. Indien een cap of een Staffel alleen geldt voor RET en de reiziger maakt af en toe een ritje met EBS of HTM dan worden deze kilometers niet meegeteld voor de Bundel of Staffel. Dit kan onlogisch lijken voor de reiziger. We adviseren daarom alle producten als uitgangspunt interoperabel te laten zijn en alleen indien er gegronde redenen zijn hiervan af te wijken.

5.5 Flexibiliteit

Een van de tariefformules voor saldoreizen waaruit nog gekozen wordt is zo opgezet dat deze zowel het huidige systeem (vaste voet plus prijs per kilometer) als een minimumtarief à la Hoofdrailnet als een regionaal verschillend minimumtarief (met regionaal verschillende kilometers in het minimumtarief) aankan.

De productfamilies geven daarnaast ruime mogelijkheden waarbinnen nieuwe producten ontwikkeld kunnen worden. Bijvoorbeeld een afgekocht reisrecht kan in principe voor elke combinatie van tijdsduur, netwerk en doelgroep gedefinieerd worden (Dit betekent echter niet automatisch dat het wenselijk is dat dit daadwerkelijk ook voor alle combinaties gebeurt).

Het is echter mogelijk dat nieuwe principes in het tariefsysteem gevraagd worden. Daarom is het gewenst dat er, onder strikte voorwaarden, soms tijdelijk, nieuwe productfamilies kunnen worden gedefinieerd.

Deze voorwaarden hebben betrekking op

- (verwachte) Omvang gebruik
- Toegevoegde waarde met betrekking tot de al bestaande productfamilies
- Passen binnen de opgestelde kader zoals bijvoorbeeld eenvoudig, eerlijk etc.

5.6 Overzichtelijkheid

Productfamilies helpen de reizigers bij de keuze tussen en het gebruik van tariefproducten. Om het voor de reiziger nog eenvoudiger te maken is het handig dat niet alleen in technische zin, onder de motorkap, producten binnen een productfamilie op dezelfde wijze werken maar ook op de volgende punten uniformiteit wordt gehaald.

- Naamgeving
- Restitutie- en betalingsregels
- Doorlopende abonnementen in plaats van maand- en jaarabonnementen

Naamgeving

Producten binnen een productfamilie krijgen een vaste volgorde van componenten in de naamgeving (bijvoorbeeld afgekocht reisrecht: bestaat uit de volgende componenten

A (altijd vrij) + B (periode = .. uur, .. dagen, .. maand)+ C (gebied) + (eventueel D (doelgroep))

Deze uniformiteit in naamgeving wordt afgedwongen met behulp van de sjablonen waarmee producten binnen een productfamilies worden gedefinieerd (zie hoofdstuk 6).

Restitutie- en betalingsregels

Voor alle producten binnen een productfamilie gelden dezelfde restitutie- en betalingsregels. Nagestreefd wordt om de restitutie- en betalingsregels, daar waar mogelijk, tussen productfamilies ook gelijk te maken.

Doorlopende abonnementen in plaats van maand- en jaarabonnementen

Veel producten bestaan er nu nog in een maand- en een jaarvorm. Dit leidt tot extra producten en onnodige keuzes bij reizigers.

Vervanging van maand- en jaarabonnementen door doorlopende abonnementen die gemakkelijk maandelijks aan- en uitgezet kunnen worden kan dit probleem oplossen.

Dit wordt /is ook internationaal gezien de standaard.

Uitgaande van een vergelijkbaar aankooppatroon (jaarkaarthouders zetten doorlopende abonnementen het gehele jaar aan en maandabonnementhouders zetten het doorlopende abonnement alleen aan voor de maanden waarvoor ze nu een maandabonnement kopen) en een opbrengstneutrale overgang zal dit een kosteneffect hebben voor de reizigers.

Jaarkaarthouders zullen in deze situatie circa 8% meer gaan betalen, maandkaarthouders zullen circa 8% minder gaan betalen.²⁸

Het opbrengst- en kostenrisico van de overgang naar het doorlopende abonnement hangen sterk samen met het effect op het aankoop- en reisgedrag.

Bijvoorbeeld als het aan- en uitzetten, omdat het zo eenvoudig is, er toe leidt dat de huidige jaarkaarthouders hun doorlopende abonnement in de zomermaanden, waarin ze niet reizen, stopzetten dan zal dit tot een kostendaling voor deze reizigers en een opbrengstendaling voor de vervoerders leiden.

Een ander mogelijk effect is dat de huidige maandabonnementhouders, ingeval van een doorlopend abonnement dat ze moeten aan- en uitzetten, langer hun maandabonnement actief laten zijn.

Het effect hiervan is moeilijker in te schatten omdat dit ook samenhangt met hun (resterende) reisgedrag in de maanden waarin ze nu geen maandabonnement kopen.

In de effectanalyse van fase 2 kan, vanwege de grote onzekerheid van het effect op het aankoop- en reisgedrag geen nauwkeurige inschatting van het opbrengst- en kosteneffect worden gemaakt.

Hierbij kan mogelijk ook gebruik gemaakt worden van de ervaringen van NS die deze overstap gemaakt hebben.

Wat wel kan is dat het huidige aankoopgedrag (hoeveel maandabonnementen worden gekocht en de spreiding daarvan in omvang en voor welke maanden) en het daarbij horende reisgedrag in beeld worden gebracht waarmee vervolgens het risico van bepaalde gedragseffecten kan worden berekend.

²⁸ Expert opinion Panteia uitgaande van huidige verhouding maand- en jaarkartopbrengsten van 50%/50% en de huidige korting van 2/12 op de jaarabonnementen

6. Landelijke afspraken

6.1 Inleiding

Een systeemwijziging is een goed moment om de bestaande afspraken weer eens tegen het licht te houden en te bekijken of ze nog voldoen in de nieuwe situatie. Het blijft wenselijk om landelijke afspraken te maken over het tariefsysteem. Op de eerste plaats leidt dit soort afspraken tot meer uniformiteit voor reizigers. Daarnaast is het invullen van de systeemverantwoordelijkheid van het ministerie een stuk makkelijker bij één systeem. En één landelijk systeem heeft lagere ontwikkelkosten dan 15 losse. Een afsprakenkader moet wel zo worden ingericht dat er regionaal beleid gevoerd kan worden en dat er voldoende recht wordt gedaan aan de decentralisatie van de tariefverantwoordelijkheid.

De huidige afspraken rond het tariefsysteem en de OV-chipkaart zijn vastgelegd in het Landelijk Tarievenkader (LTK). Dit bestaat uit een Convenant en een aantal bijlagen. In het Convenant staan de intenties en een aantal basisafspraken voor de overgang van het strippenkaart- en zonesysteem naar het OV-chipkaartsysteem en het betalen per kilometer. In de bijlagen staan de uitvoeringsregels, bestaande uit een aantal meer specifieke landelijke afspraken (zoals leeftijdskorting, hoogte vaste voet, maximale overstaptijd) en nadere invulling van landelijke producten, de (jaarlijks wijzigende) tarieven, restitutieregels en afspraken over indexering en opbrengstverdeling.

6.2 Wijzigen of opnieuw doen?

In het huidige LTK is voorzien in jaarlijkse evaluatie, en in een wijzigingsprocedure. In het kader van de nieuwe betaalwijzen is de toepasselijkheid van het LTK op de nieuwe situatie geëvalueerd, hieruit blijkt dat het op een aantal punten niet meer aan de huidige omstandigheden voldoet. Met instemming van alle partijen kan het LTK gewijzigd worden. Dit lijkt de meest pragmatische aanpak. Ook is niet in alle concessies opgenomen dat de opvolgers van het LTK geaccepteerd worden. Hiermee is het wijzigen van het LTK dan ook de enige oplossing.

Het huidige LTK is bedoeld voor de overgang van strip naar chip: budgetneutraliteit, invoering van de OV-chipkaart als het betaalsysteem in het OV en het vervallen van het Nationaal Vervoerbewijs. De betreffende onderdelen in het Convenant moeten omschreven worden voor de overgang van de OV-chipkaart naar de nieuwe betaalwijzen. De procedures voor de duur, uittreding, wijzigingen en klachten hebben een update nodig.

De Uitvoeringsregels in de Bijlagen zullen ook gewijzigd moeten worden. Omdat deze bijlagen steeds een geldigheid hebben van een jaar, is dit procedureel minder ingrijpend dan het wijzigen van het Convenant.

6.3 Convenant2.0 en Bijlagen2.0

In grote lijnen wordt de structuur van het huidige LTK vastgehouden. In het Convenant2.0 worden de basisafspraken en procedures vastgelegd die niet – of in elk geval niet periodiek – gewijzigd worden. In de Bijlagen2.0 komen de definities en afspraken die wél periodiek, en volgens vaste procedures, bijgesteld kunnen worden. Denk aan indexering, herijking et cetera.

In het Convenant2.0 komen specifiek de volgende onderdelen:

- De kaders (uit hoofdstuk 3)
- De uitgangspunten (uit hoofdstuk 4)
- De definities van de productfamilies (uit hoofdstuk 5), inclusief de sjablonen
- Proces-elementen als beheer, evaluatie
- Juridische elementen als looptijd, geschillen, toe- en uittreden en wijziging van omstandigheden

De uniformiteit van producten wordt afgedwongen met behulp van sjablonen waarmee producten binnen een productfamilies worden gedefinieerd. Deze sjablonen zijn opgenomen in Bijlage 4. Er is een sjabloon voor iedere productfamilie, met daarin de algemene werking, de mogelijke parameters en tariefformule. De combinatie van parameters vormt een product. In de sjablonen is ook de conventie voor de naamgeving opgenomen.

De onderdelen in het Convenant zijn erop gericht dát het als één systeem wordt ingericht. Dit onderdeel moet zo worden opgezet dat het de mogelijkheden biedt om zoveel mogelijk regionaal te kunnen bepalen, dus zonder de invulling vast te leggen. De invulling zal binnen de kaders en uitgangspunten, aan verandering en ontwikkeling onderhevig zijn. Afspraken over het landelijke deel van de inrichting komen in de Bijlagen2.0:

- Landelijke definities en afspraken
- Landelijke parameters en tarieven
- Landelijke producten
- Restitutieregels
- Indexering
- Opbrengstverdeling

De eerste bullet komt in de volgende paragraaf aan de orde. De tweede bullet hangt af van de keuzes die nog gemaakt moeten worden over bijvoorbeeld de tariefformule en landelijke afspraken per productfamilie. Daarom zijn de landelijke parameters en tarieven in deze rapportage niet ingevuld. Voor de derde bullet is in paragraaf 6.6 een vertaalslag gemaakt van de huidige landelijke producten naar de productfamilies. De laatste drie bullets hangen sterk samen met de invulling van de productfamilies en afspraken daaromheen en vallen daarmee buiten scope van deze opdracht.

6.4 Landelijke definities en afspraken

Een **Uurproduct** (of een veelvoud daarvan) is onbeperkt geldig gedurende één aaneengesloten uur (of het veelvoud daarvan) na de eerste incheck. De geldigheid betreft in elk geval het inchecken: na afloop van de geldigheid kan met dit product niet meer worden ingecheckt. Idealiter wordt er ook alleen binnen de geldigheid gereisd, dus valt ook het uitcheckmoment in de geldigheid. Dit is echter in de praktijk niet goed uitvoerbaar: reizigers niet in laten stappen is veel makkelijker dan reizigers niet uit laten stappen. In de praktijk wordt dit momenteel regionaal verschillend ingevuld door een marge waarin uitchecken nog mogelijk is. Advies is wel om richting reizigers vast te houden aan 'reizen binnen het uur', dus ook uitchecken binnen het uur.

Een **Dagproduct** is onbeperkt geldig op een kalenderdag van aanvang dienstregeling tot einde dienstregeling (na middernacht, uiterlijk 4.00 uur. Nachtbussen (te herkennen aan specifieke lijnummers) zijn uitgesloten, tenzij regionaal anders bepaald. Producten in een veelvoud van dagen (bijvoorbeeld een maandproduct) werken analoog.

Bij onderscheid tussen **spits- en daluren** worden de volgende tijdvakken gehanteerd: ochtendspits op werkdagen van 6.30 – 9.00, middagspits op werkdagen van 16.00 – 18.30. Deze definitie is gelijk aan die van NS. Voor het regionaal openbaar vervoer wordt geen landelijke definitie voor de hyperspits vastgelegd, regionaal blijft die mogelijkheid wel. De hyperspits verschilt regionaal te veel om deze landelijk vast te leggen. Maatregelen als gevolg van Corona kunnen er nog voor zorgen dat de precieze tijdstippen veranderen. De definitie blijft wel landelijk hetzelfde.

Voor het **verkrijgen van tijdgebonden korting** op het basis/minimumtarief is het incheckmoment van de reis leidend. Voor tijdgebonden korting op het kilometertarief geldt het tijdstip van inchecken van de rit. Reizigersorganisaties pleiten voor het hanteren van het instapmoment van de reis ook voor de korting op het kilometertarief van ritten die niet in het tijdvak vallen. Een argument hiervoor is dat reizigers via de ene route – zonder een overstap- bij inchecken in de dalperiode goedkoper uit zijn dan reizigers met een overstap in de spitsperiode. Uiteraard werkt dit andersom ook als je incheckt in de spits en overstapt buiten de spits. Daarnaast speelt bij dalkorting dat een korting die altijd geldt voor de hele reis, het moeilijk maakt om regionaal beleid te voeren op spits-mijden, omdat iedereen die buiten de regio in de dalperiode is ingecheckt, ook bij het overstappen dalkorting krijgt in de spits. Idealiter wordt ook binnen een rit alleen het deel dat echt in de dalperiode valt, afgerekend tegen daltarief, dit is bij de inrichting van de backoffice nu niet voorzien. Dit brengt ook complexiteit met zich mee voor bijvoorbeeld het uitwisselen van informatie over de dienstregeling, en hoe om te gaan met afwijkingen van de dienstregeling.

NB: De definities voor geldigheid in tijdvakken zijn bedoeld voor basis-communicatie richting de reiziger. Hoe de geldigheid technisch wordt ingeregeld (bijvoorbeeld dalkorting bij incheck vanaf 8.55 of 75 minuten geldigheid van een uurkaart om gedoe te voorkomen) staat hier los van, maar kan ook landelijk worden afgesproken.

Ten behoeve van de mogelijkheid om leeftijdsgebonden proposities te voeren, definiëren we de volgende **leeftijdscategorieën**:

- Peuter: 0 t/m 3 jaar
- Kind: 4 t/m 11 jaar
- Jeugd: 12 t/m 18 jaar
- Volwassen: 19 t/m 66 jaar
- Ouderen: 67 jaar en ouder

Voor de leeftijdsgrens van Ouderen is het de bedoeling om aan te sluiten bij de AOW leeftijd. Beheer-technisch en in de communicatie is het niet zo handig om een leeftijd in maanden te hanteren. Voorlopig zal de afronding naar 67 jaar voldoen, wellicht is een bijstelling over een aantal jaren weer nodig. Bij de invoering van het nieuwe productenpalet moet ook gekeken worden naar de groep die in de oude regeling wel in de leeftijdscategorie Ouderen viel, en in de nieuwe niet.

Aan een **Overstap** (als bedoeld om niet opnieuw een starttarief te betalen) is een maximale tijdsduur verbonden van 35 minuten tussen uitchecken en weer inchecken. Als het makkelijk mee te nemen is, wordt deze tijdsduur in fase 2 opnieuw onderzocht, en wordt ook gekeken of een regionale invulling mogelijk is.

De mogelijkheid om anoniem te reizen en te betalen komt expliciet in het LTK.

Het nieuwe tariefsysteem moet zoveel mogelijk drager-onafhankelijk zijn. Het is echter wel wettelijk vastgelegd dat er één drager-productcombinatie moet zijn die landelijk geldig is, voor iedereen beschikbaar, en waarmee reizigers zich door het hele OV kunnen verplaatsen. Dat is voor nu de combinatie van het Closed Loop Token en Saldoreizen.

Gezinsproposities (in de backoffice) zijn bedoeld om het reizen met het OV te stimuleren voor gezinnen. Hiervoor wordt een definitie gegeven van een **Gezin**: maximaal twee volwassenen en de kinderen, die op hetzelfde adres wonen. In latere berekeningen wordt zowel de optie kinderen tot en met 11 jaar als tot en met 18 jaar meegenomen.

Tijdens de besprekingen is ook een aantal voorstellen gedaan dat het niet heeft gehaald. Voor de volledigheid worden deze hieronder weergegeven.

Het opnemen van een definitie voor een 24-uursproduct (of een veelvoud daarvan) is niet nodig omdat dit een speciaal geval is van een Uurkaart. Het is wel belangrijk te kijken naar de naamgeving, gezien de definities is het niet logisch om een 24-uursproduct 'dagkaart' te noemen.

In verschillende regio's worden er lokale afspraken gemaakt tussen gemeenten en vervoerders voor goedkoop openbaar vervoer voor minima. Voor deze doelgroep wordt geen definitie opgenomen in het LTK. Enerzijds omdat de definities van deze doelgroep regionaal sterk verschillen en anderzijds omdat het niet handig is inkomenspolitiek te vermengen met openbaar vervoer.

Een aantal zaken die mogelijk in een afsprakenkader terecht zouden kunnen komen, valt voor deze opdracht buiten scope. Het gaat om afspraken over service bij storingen, informatie bij vertragingen en afspraken over minimale informatie voor de reiziger over prijs of in- en uitchecken. Eveneens buiten scope zijn afspraken of opmerkingen over de verwerking van persoonsgegevens of privacy. De regels ten aanzien van het omgaan met privacy gevoelige informatie zijn wettelijk vastgelegd. Eventueel kan in de toelichting op het nieuwe LTK worden opgenomen dat privacy moet worden geregeld in de Productvoorwaarden. Willem Bottenberg (oud-medewerker DOVA) heeft in zijn afscheidsboekje het advies opgenomen om de halteafstanden openbaar te maken. Hoewel het onderwerp wel direct raakt aan de tarieven, wordt hierover geen afspraak opgenomen in het LTK. Dit neemt niet weg dat hier in andere gremia afspraken over gemaakt kunnen worden. Ook afspraken over (verkoop)provisie zijn buiten scope.

6.5 De huidige Uitvoeringsregels

In bijlage 2 is de tekst uit de huidige Uitvoeringsregels overgenomen. Daarin is ook aangegeven wat voor soort aanpassing er per onderdeel zou moeten plaatsvinden. De tekst zelf is niet aangepast.

In de eerste plaats moeten de verwijzingen naar de OV-chipkaart worden vervangen door de nieuwe betaalwijzen. In de tweede plaats moeten de teksten worden gelijkgetrokken met de definities en afspraken uit de paragraaf hiervoor. Enkele onderdelen kunnen vervallen (wagenverkoop, uitzondering voor de Waddeneilanden).

Enkele definities worden in het nieuwe productenpalet aangepast ten opzichte van het huidige LTK (leeftijdscategorieën, mogelijk wijken ook spits/daluren af van regionale instellingen). In dit traject wordt een eindbeeld geschetst. In de gremia van OV-betalen wordt gewerkt aan een migratieplan voor de overgang van de OV-chipkaart naar de nieuwe technieken, hierin moeten ook de overgang van het huidige naar het nieuwe productenpalet worden meegenomen.

Naar verwachting is het technische deel van het instaptarief niet meer van toepassing. Het instaptarief wordt nu bij het inchecken van de kaart afgehaald en bij het uitchecken verrekend met de verschuldigde ritprijs. Zonder uitchecken kan de ritprijs niet worden berekend. Het instaptarief dwingt zo veel mogelijk af dat er daadwerkelijk uitgecheckt wordt, en dient als vangnet voor incomplete transacties. In het nieuwe systeem worden de ritprijzen berekend in de backoffice, dus zal er bij het inchecken geen bedrag van de kaart geschreven worden. Ook hier kan zonder check-in en check-out geen ritprijs worden bepaald. Om toch een bedrag te hangen aan incomplete transacties, kan gewerkt worden met een Correctietarief. Dat gebeurt nu al bij (onder andere) de NS Business Card. Technisch is het mogelijk om per gebied/lijn een ander correctietarief in te stellen. Op die manier kan er onderscheid gemaakt worden naar bijvoorbeeld korte en lange lijnen en de halte waarop wordt ingecheckt. In de werkgroep is consensus over het hanteren van de maximale ritprijs (bij reizen op saldo) van de lijn. Dat betekent dat een reiziger bij een vergeten uitcheck de prijs betaalt van de eerste tot de laatste halte. Er zal voor verschillende producten moeten worden bekeken hoe dit principe kan worden toegepast.

6.6 Landelijke producten

De huidige landelijke producten kunnen vertaald worden in de voorziene productfamilies. Hiermee is niet gezegd dat alle huidige landelijke producten moeten blijven bestaan of op deze manier moeten worden ingevuld. Het is goed denkbaar dat huidige producten niet in dezelfde vorm terugkomen, maar in een andere productfamilie worden vormgegeven.

- Netabonnement maand/jaar → productfamilie afgekocht reisrecht icm Korting voor doelgroepen (bijv. jeugd) op de aanschafprijs
- Netabonnement zakelijk maand/jaar → productfamilie afgekocht reisrecht icm Korting voor doelgroepen op de aanschafprijs
- BTM-deel OV-Vrij → productfamilie afgekocht reisrecht icm Korting op de aanschafprijs
- BudgetZeker → combi van afgekocht reisrecht en staffel
- Landelijke korting → productfamilie Korting
- Landelijke korting heel OV → productfamilie Korting
- Sentire → Saldoreizen (icm een aangepast correctietarief)
- Studentenkaart → afgekocht reisrecht + Saldoreizen + Korting
- 1 Dag OV Vrij → afgekocht reisrecht
- Holland Travel Ticket → afgekocht reisrecht
- Business Collectief → afgekocht reisrecht

7. Relatie met MaaS

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is een aantal keer verwezen naar de ontwikkelingen op het gebied van Mobility as a Service, kortweg MaaS. Door verschillende partijen wordt gewerkt aan pilots, om te experimenteren met verschillende vormen en kennis op te doen voor de toekomst. Ook ligt er al een aantal initiatieven op het gebied van MaaS platformen, en vragen verschillende MaaS aanbieders om toegang tot de verkoop van OV-producten.

Binnen MaaS is openbaar vervoer een onderdeel van de totale keten-reis. Die keten heeft één prijs voor de reiziger. Het is aan de MaaS-aanbieder om de mobiliteitsdiensten aan elkaar te verbinden, de ketenreis samen te stellen en die met de reiziger af te rekenen. Voor het openbaar-vervoerdeel zijn afspraken nodig tussen de vervoerders en de MaaS-aanbieders. Om dit proces te faciliteren én te stimuleren, heeft CROW daarvoor de notitie 'MaaS-waardige bestekseisen' opgesteld. Hierin staat een aantal eisen die Concessieverleners in hun concessies zullen opleggen. Voor het Productenpalet is vooral eis 1 van belang:

Eis 1: “De Concessiehouder werkt mee aan de verkoop en betaling via Derden, zoals MaaS-dienstverleners, van in ieder geval een door de Concessieverlener vastgesteld Referentieaanbod aan Tarieven en Reisproducten (dat het gehele portfolio mag beslaan), waarbij de Concessiehouder bij deze Derden ten hoogste de prijs in rekening brengt die Reizigers betalen wanneer zij het betreffende Reisproduct bij de Concessiehouder aanschaffen.”

Hoewel dit project zich beperkt tot het openbaar vervoer, is het goed om aandacht te besteden aan de implicaties van keuzes die nu gemaakt worden. In de hoofdstukken over de uitgangspunten en de productfamilies is op onderdelen aangegeven wat de keuze of het alternatief betekent voor de compatibiliteit met MaaS. In het algemeen is het voor MaaS handig als het tarief van het OV-deel in de keten zo eenvoudig mogelijk is. Dat is het geval als het tarief voor een reis alleen gebaseerd wordt op die reis, en geen relatie heeft met andere OV-reizen buiten het gekozen MaaS-platform. Verder is het handig als de MaaS-aanbieder over een rit alleen afspraken hoeft te maken met de vervoerder waar die rit wordt gemaakt, en zelf niet te maken krijgt met verdeelproblematiek tussen vervoerders.

In de volgende paragrafen worden de implicaties van de gemaakte keuzes nogmaals kort weergegeven. Voor de argumentatie van de gemaakte keuzes, wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken.

7.2 MaaS en de gekozen uitgangspunten

Uitgangspunt A: grondslag voor tariefberekening is de afgelegde afstand. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor MaaS.

Uitgangspunt B: tariefberekening vindt per reis plaats. Het alternatief om de tariefberekening per rit te laten plaatsvinden is voor MaaS gemakkelijker, omdat de prijs van de rit dan niet afhangt van eventuele andere onderdelen van de (OV-) reis. Dit kan overigens worden ondervangen door in MaaS elke rit als een afzonderlijke reis te zien. Dit betekent dat voor elke rit opnieuw basistarief betaald moet worden. Op deze manier vervalt in de prijsbepaling de afhankelijkheid van andere ritten in de

reis. In fase 2 wordt gekeken wat de verhouding is tussen reizen van 1 rit en reizen met meerdere ritten.

Uitgangspunt C: de tariefformule. Over de tariefformule bestaat nog geen consensus. Men is het erover eens dat de tarifiering moet bestaan uit een vast en een variabel deel. De opties die nog openstaan variëren in de inrichting van het variabele deel: vaste voet per dag en een combinatie van landelijke en regionale minimumtarieven per reis. Een vaste voet per dag is voor MaaS de eenvoudigste optie: de tariefberekening vindt, na afrekening van de vaste voet, plaats per rit. Een minimumtarief per reis is ook relatief eenvoudig: het is alleen nodig te weten of er al een rit gemaakt is die deel uitmaakt van de betreffende reis. Dit geldt ook voor de combinatie van minimumtarieven.

De uitgangspunten D en F (tariefdifferentiatie en ritregistratie) hebben geen invloed op de MaaS-compatibiliteit.

Uitgangspunt E (het gehele productenpalet is voor iedereen toegankelijk, gedeeltelijk na een vorm van aanmelding) is direct gerelateerd aan de bestekseisen. Er moet een referentieaanbod zijn, dat door derde partijen mag worden aangeboden.

7.3 MaaS en de productfamilies

Saldoreizen is de basis van het tariefsysteem. Hierbinnen maakt de keuze voor het reisprincipe de compatibiliteit met MaaS niet eenvoudig.

De productfamilie Korting maakt het mogelijk om gericht reizigersstromen te sturen. Tegelijkertijd maakt een gedetailleerd gebruik van deze productfamilie afstemming met MaaS een uitdaging. Als deze productfamilie via MaaS kan worden aangeboden, moeten goede afspraken worden gemaakt over de toepassing: die mag niet strijdig zijn voor het (beleids-)doel waarvoor de korting in het leven is geroepen. Liefst heeft het aanbod van reisproducten, met name korting, een relatie met het aanbod van het vervoer: bijvoorbeeld geen korting bij volle bussen. Dit kan met een tussenpartij lastiger af te spreken zijn. Bundels maken juist wel weer het gebruik in MaaS verband eenvoudig.

Capping is een mechanisme dat plaatsvindt op cumulatief reisgedrag in een periode. Dit principe past minder goed bij het idee dat je je reis plant, boekt en weet wat de reis kost. Wellicht is dit te ondervangen in een plannings-app. Afhankelijk van wat de reiziger eerder heeft gedaan, kan de prijs ook lager uitvallen omdat de OV-cap al is bereikt.

MaaS is volop in ontwikkeling. Het is dan ook nog niet duidelijk welke keuze er wordt gemaakt (en óf die wel moet worden gemaakt) in hoe de MaaS-aanbieder het OV-product doorverkoopt aan de reiziger. Verkoopt een MaaS-aanbieder een reis met Dal Korting in het OV, of verkoopt een MaaS-aanbieder een reis die niet duurder is dan dezelfde reis wanneer die direct wordt betaald aan de vervoerder? Verkoopt een MaaS-aanbieder onbeperkt reizen in een grote stad als een MaaS-reis inclusief een Dagkaart, of rekent de MaaS-aanbieder met de vervoerder af volgens saldoreizen met capping? Kan een MaaS-aanbieder verschillende tarieven rekenen voor verschillende lijnen, terwijl de vervoerder dat niet doet? Verder dan een aantal indicaties - lastig of minder lastig -, kan de inschatting momenteel niet gaan.

7.4 MaaS en het LTK2.0

Omdat MaaS nog zo in ontwikkeling is, lijkt het niet logisch om daar afspraken over vast te leggen in het LTK. Er is ter sprake geweest om een Referentie-aanbod vast te leggen in de bijlages. De werkgroep is het erover eens om alleen te adviseren om vast te leggen dat in ieder geval Saldoreizen wordt aangeboden aan de MaaS-aanbieders. Daarmee zou het onderdeel uitmaken van het Referentieaanbod. Verder is het niet logisch om met het LTK de vrijheden in de concessieteksten te beperken.

8. Mogelijkheden in de backoffice

8.1 Inleiding

Bij het ontwikkelen van het nieuwe productenpalet zijn de ideeën uitgewerkt vanuit de wensen van de stakeholders. Er is daarbij vanuit gegaan dat de techniek hierbij geen beperking zou vormen. Nu de uitgangspunten en de productfamilies vaste vorm beginnen aan te nemen, is een check op technische haalbaarheid aan de orde. Hiertoe heeft een gesprek met Translink Systems plaatsgevonden. In dit gesprek heeft Translink Systems de (beoogde) werking van de Generieke BackOffice (GBO) toegelicht en de vragen van de onderzoekers beantwoord.

De relatie tussen het tariefsysteem en de backoffice bestaat uit twee hoofdonderdelen: de techniek zelf en de processen eromheen. Met techniek bedoelen we puur het verwerken van transacties: ritconstructie, toewijzing aan lijnen/routes, beprijzing en settlement. Hier omheen moet ook de governance worden ingericht, evenals (afspraken over) kwaliteitscontrole en opbrengstverdeling.

Er is steeds vanuit gegaan dat alle (benodigde) transacties bij Translink worden aangeleverd. Een derde partij die een backoffice opzet en deel uit wil maken van het betaalsysteem in het OV, zal aan dezelfde eisen moeten voldoen als Translink.

8.2 Techniek

De belangrijkste conclusie is dat de techniek geen belemmering vormt voor het tariefsysteem zoals we dat nu gezamenlijk voor ons zien. Wel is het zo dat een aantal zaken nog niet voorzien of gepland is. Enerzijds zijn de verschillende opties technisch mogelijk, anderzijds biedt de techniek veel mogelijkheden voor zowel product- als tariefintegratie.

Beprijzing vindt plaats in een aantal stappen:

- 1) Ritvorming: transacties worden gecombineerd tot ritten, reizen en deelritten. Deelritten vormen een verdeling van één fysieke rit, op basis van product/tariefgeldigheid. Denk aan een busrit die deels valt in een gebiedsabonnement en deels niet.
- 2) Full Fare ritprijsberekening: op basis van de voltariefoptie wordt de prijs van de reis bepaald. Dit kan op verschillende manieren, in elk geval zoals nu op basis van een vast deel en een variabel deel, met lange-afstands-korting of flat-fare. In een minimumtarief (incl kilometers) is nog niet voorzien.
- 3) Rating: het toepassen van producten op de (deel)ritten. Per deelrit wordt, afhankelijk van de producten, de aangepaste prijs bepaald. Staffels en dynamische korting op basis van gebruik zijn nog niet voorzien.
- 4) Capping: het afkappen van het totaalbedrag na een bepaalde periode, bijvoorbeeld per dag of per maand. Capping-regels kunnen per product aan en uit staan en kunnen ook op Full Fare worden toegepast. Als er meer regels tegelijk van toepassing zijn, wordt de regel met de laagste prijs gehanteerd. Capping kan ook interoperabel werken.

De parameters voor Full Fare zijn in elk geval vervoerder, lijngroep en halte-gebied. Dit betekent dat in het saldotarief (gewoon) kilometertarieven per concessie bepaald kunnen worden, maar dat er ook onderscheid mogelijk is naar modaliteit of aparte lijn.

By design wordt er géén dubbel opstaptarief gerekend binnen een reis. De parameters voor het koppelen van ritten tot een reis zijn bijvoorbeeld maximum overstaptijd, maximum ritduur, maximum reisduur. Zonder extra instelling geldt dit principe dus ook bij een extensie van een gebiedsabonnement: over de deelrit buiten het geldigheidsgebied wordt geen opstaptarief berekend. Dit is anders dan de instelling van de huidige backoffice. Als er wel dubbel opstaptarief gewenst is, kan dit worden ingeregeld door separate Full Fare categorieën te vormen. Er wordt dan expliciet aangegeven dat voor 'toegang' tot een bepaalde lijngroep altijd opnieuw opstaptarief verschuldigd is.

Het variabele deel van de ritprijs wordt bepaald aan de hand van de 'afstand' in een route-tabel. Hier kunnen zowel kilometers als tariefeenheden in worden opgenomen.

Op de Full Fare prijs van een (deel)rit kan een korting gegeven worden, afhankelijk van het van toepassing zijnde product. Bij meer producten wordt gekozen voor de beste prijs. Dit betekent dat korting-op-korting niet mogelijk is. Dit is geen belemmering voor het productenpalet indien (zoals voorgesteld) bij een combinatie van kortingen altijd het hoogste kortingspercentage geldt. Als dit in het Productenpalet uiteindelijk anders besloten wordt, vereist dit een aanpassing in de GBO.

De beprijzing wordt voor wat betreft full fare, abonnementen en korting, steeds aan het eind van de dag definitief gemaakt (behoudens vertraagde transacties). Voor capping is een langere periode voorzien. Dit betekent dat de prijs wel kan afhangen van historisch reisgedrag maar niet van 'toekomstig' reisgedrag. Korting na een bepaald aantal gereisde kilometers zoals in de Productfamilie Staffels kan wel: als een nieuwe reis in de hogere staffel valt, wordt die beprijsd tegen een lager tarief. Een korting over reeds afgelegde kilometers na het overschrijden van een bepaald aantal gereisde kilometers kan niet: de ritten worden beprijsd op dagbasis. Als later in de maand een grens wordt bereikt, kan het nieuwe tarief niet worden toegepast op de ritten van eerder in die maand. Op dit moment zijn geen productfamilies voorzien die daarop gebaseerd zijn.

De inrichting van de GBO is conform de internationale standaard voor data-uitwisseling in het openbaar vervoer (NeTex). Dit maakt internationale samenwerking ook op het gebied van automatische verwerking van reizen en tarieven een stuk gemakkelijker. Verder is qua interoperabiliteit over landsgrenzen heen hetzelfde principe van toepassing als op concessiegrenzen: voor ritten die in het buitenland beginnen en waarbij tijdens de rit een landsgrens wordt overschreden, is de GBO voorbereid om gebieden aan weerskanten van zo'n grens van hun eigen tarief-regime te voorzien. Dit geldt indien de vervoerder de transacties door de Nederlandse GBO laat verwerken. Let op: op gebied van BTW-bepaling en -afdracht is er dan mogelijk nog wel een aandachtspunt. Voor landsgrens-overschrijdende reizen waarbij de onderdelen door verschillende transactie-verwerkende systemen gaan, is er nu niets voorzien om dit soort informatie uit te wisselen met als doel om het tarief voor het andere reisdeel te beïnvloeden. Op dit moment is het dus niet mogelijk om het opstaptarief in Nederland te laten vervallen als een reiziger in België (in een Belgische bus) is ingestapt en overstapt op een Nederlandse bus. Hiervoor is het nodig om afspraken te maken over dragers die bij alle betrokken vervoerders te gebruiken zijn, de uitwisseling van transacties en het gezamenlijk verwerken van transacties. Daarbovenop zijn afspraken nodig over de beprijzing van reizen met vervoerders uit verschillende landen.

8.3 Uitdagingen

Qua techniek zijn de belemmeringen voor de ideeën die er nu liggen, beperkt. Om de techniek heen heeft een aantal zaken wel aandacht nodig.

Governance

Er kán heel veel, maar veel keuzes moeten nog gemaakt worden. Wie die keuzes gaat maken, hoe die tot stand komen en hoe die worden nageleefd, is nog niet bepaald. Momenteel bepaalt de Expertgroep Business, onderdeel van het programma OV-betalen, de requirements²⁹ voor de GBO. Dit is een vooral technische roadmap. De Expertgroep Reizigers is bezig met de productontwikkeling. Hierbij wordt ook aan afweging gemaakt tussen kosten en baten van het ontwikkelen van een product. De kosten-kant van de GBO is geen onderdeel van dit onderzoek.

Tijdens de ontwikkeling die nu in project-verband plaatsvindt, moet ook worden nagedacht over een governance, een set aan afspraken over de onderlinge samenwerking tussen vervoerders en overheden, en praktische aansturing van Translink (vergelijk de huidige productregisseur). Er zijn wel afspraken over de aanlevering (van bijvoorbeeld inputparameters), maar er moet ook gekeken worden naar de samenhang tussen de zaken die worden aangeleverd.

Opbrengstverdeling

Omdat de producten/proposities nog in ontwikkeling zijn, is er nog niet nagedacht over opbrengstverdeling. Het is goed denkbaar dat er (net als nu) zowel producten zijn waarvan de opbrengst per product wordt verdeeld en producten die als collectief worden verdeeld. Het is belangrijk om deze requirements direct mee te nemen bij de productontwikkeling en (ook technisch) niet helemaal tot het einde te laten liggen. Aanbeveling is om ook in dit onderdeel in te zetten op flexibiliteit, transparantie en kwaliteit. Zie hiervoor ook de volgende alinea.

Kwaliteit aanlevering is bepalend

GBO gaat aan de slag met de gegevens die door de vervoerders worden aangeleverd. Dit geldt zowel voor de transacties als voor de gegevens over de in te richten producten. Wij bevelen aan om op beide onderdelen een integrale controleslag uit te voeren. Deze controles moeten onderdeel zijn van het verwerkingsproces bij Translink. Daar is ook de informatie over de andere producten bekend zodat gecontroleerd kan worden hoe producten met elkaar samenhangen. De controle op kwaliteit en compleetheid van de transacties en ritprijberekening moet samen met de vervoerders worden ingericht. In elke stap van de keten, zowel tussen de levels als in verwerkingsstappen binnen de levels, kan een aantal kengetallen bijgehouden worden. Deze moeten enerzijds inzicht geven in de compleetheid (wat verliezen we onderweg) en anderzijds in plausibiliteit (grote sprongen in hoeveelheden, grote verschuivingen tussen soorten tokens etc). De kwaliteit van de geleverde gegevens heeft invloed op het afrekenen met reizigers, maar ook op onderlinge afrekening tussen vervoerders én op de informatievoorziening richting overheden. Het zou veel vertrouwen geven om niet helemaal afhankelijk te zijn van de moeite die afzonderlijke vervoerders hier insteken, en inzicht te hebben in de kwaliteit en samenhang van het geheel.

²⁹ In het programmaboord OV-betalen is reeds besproken om alle concepten uit deze rapportage in een vroeg stadium mee te nemen in de GBO.

Transacties buiten Translink

Translink kan straks transacties verwerken die met de bankkaart-technologie worden gegenereerd. In principe worden alleen transacties verwerkt die door de vervoerders worden aangeleverd. In hoeverre hier nog systemen naast komen te staan, is niet (helemaal) bekend. Het is dus niet zeker dat het tariefsysteem dat we nu ontwerpen, ook het totale aanbod van reisproducten beslaat: moeten producten die bijvoorbeeld via barcodes of e-tickets worden verkocht, ook binnen de productfamilies vallen? Of gelden daar andere regels voor? In elk geval is Translink momenteel bezig met de migratie van chipkaarttransacties naar bankkaarttransacties en niet met barcodes of e-tickets. Voor het afrekenen zelf hoeft dit niet per se een probleem te zijn. Wel ontstaan (blijven) er lacunes in de informatievoorziening. Wellicht is het nodig om afspraken te maken over welke delen van het tariefsysteem op alternatieve dragers beschikbaar zijn.

Privacy van reizigers

Een van de uitgangspunten is dat alleen het basis-aanbod beschikbaar is zonder aanmelding. Om proposities te kunnen aanschaffen of in aanmerking te komen voor automatische korting, is aanmelding vereist. Het is nog niet uitgewerkt hoe deze aanmelding zal werken, en welke gegevens er gevraagd zullen worden. Het is denkbaar dat voor een aantal producten geldt dat die alleen beschikbaar zijn voor reizigers die meer gegevens delen.

Het is heel belangrijk om zorgvuldig met de gegevens van reizigers om te gaan. Dit betekent niet alleen de fysieke beveiliging van de gegevens, maar ook dat er nagedacht moet worden over onder andere het doel van het verzamelen van de gegevens, waarvoor ze vervolgens gebruikt mogen worden, met wie ze gedeeld worden en hoe lang ze bewaard worden.

Internationale interoperabiliteit

Hiermee bedoelen we dat 'het systeem', dus ook de GBO, blijft werken op het moment dat een bus de landsgrens passeert. Zoals eerder gesteld kan de GBO prima transacties verwerken die in het buitenland zijn gegenereerd, mits ze door de systemen gaan die zijn aangesloten bij de GBO.

9. Fase 2

In fase 1 hebben we een beeld geschetst van een toekomstig productenpalet. Afwegingen en keuzes zijn vooral gemaakt op basis van ervaringen en kwalitatieve argumenten.

In fase 2 worden op basis van het daadwerkelijk koop- en reisgedrag, zoals vastgelegd in OV chipkaartinformatie, analyses uitgevoerd waarmee:

- 1 nog openstaande keuzes (beter) gemaakt kunnen worden
- 2 meer kwantitatieve (achtergrond)informatie opgebouwd wordt voor de al gemaakte keuzes
- 3 effecten van gemaakte keuzes doorgerekend kunnen worden op landelijk en concessieniveau

Ideaal zou zijn dat deze analyse gebruik maakt van het reisgedrag van een geheel jaar.

Als periode kan dan de periode 1 maart 2019 – 28 februari 2020 gehanteerd worden. Dit maakt, rekening houdende met de 18 maandbewaartermijn, uitvoering van de analyses tot 1 september 2020 mogelijk. Een latere periode bevelen we vanwege het niet representatief zijn van de periode vanaf maart 2020 (Coronacrisis) niet aan.

Indien ingeschat wordt dat de periode voor de analyse (inclusief toestemming gebruik gegevens) langer dan tot 1 september duurt dan kan voor een periode van 9 maanden (inclusief vakantie) gekozen worden (1 juni 2019- 29 februari 2020) waarbij aannames gemaakt moeten worden over de ontbrekende periode (1 maart-1 juni 2020)³⁰.

Op basis van de uitvoering van fase 1 komen we tot de volgende uit te voeren analyses. Hierin is onderscheid gemaakt naar analyses ten behoeve van nog openstaande keuzes, analyse ten behoeve van achtergrondinformatie en effectanalyses.

³⁰ In principe zou voor deze analyse gebruik gemaakt kunnen worden van een (geaggregeerd) databestand dat mogelijk langer dan 18 maanden bewaard kan worden. De inspanningen voor de definitie van zo'n databestand zijn relatief groot (er moet precies bedacht worden wat je wilt kunnen) en de flexibiliteit is erg klein (als je de analyse net iets wilt aanpassen, verbijzonderen kan het zijn dat de benodigde gegevens niet in het databestand zitten). Daarom is het niet wenselijk om voor deze weg te kiezen.

Naam	Plaats Rapportage	Informatie	Specificatie (in alle gevallen ook landelijk)
<i>Openstaande keuze</i> Effecten vaste voet per dag	4.2.3 ad 4	Verdeling aantal reizen per dag per persoon en inschatting kosten en opbrengsteneffecten ingeval van een landelijke vast te stellen opbrengstneutrale vaste voet per dag	Per concessie/ do en vervoerder
<i>Achtergrondinformatie</i> Extreme reistijd	4.2.1 ad 1	Inzicht in hoe vaak extreme reistijden voorkomen	Per concessie/ do en vervoerder
Spreiding ritlengtes	4.2.1 ad 4	Inzicht in de spreiding van ritlengtes	Per concessie/ do en vervoerder
Ritten en reizen	4.2.2	Frequentieverdeling aantal ritten per reis	Per concessie/ do en vervoerder
Versleuteling vaste voet in kmprijs	4.2.3 ad 2	Aandeel vaste voet en aandeel kmprijs in opbrengst daarmee kan aan een (effect op de) opbrengstneutrale kmprijs zonder vaste voet worden gerekend	Per concessie/ do en vervoerder
Tariefintegratie met Hoofdrailnet	4.2.3 ad 6	Berekening aantal gecombineerde reizen Hoofdrailnet en daarbinnen bepaling omvang derving opbrengsten als de (extra) vaste voet verdwijnt en inschatting effect op kilometertarief bij opbrengstneutraliteit	Per concessie/ do en vervoerder
Afgekocht reisrecht	5.2.2	In beeld brengen van gebieden die interessant zijn voor een afgekocht reisrecht (obv omvang en homogeniteit reisgedrag)	Per Regio (noord, Oost, Zuid, West en Centrum)
Staffel	5.2.3	spreiding in het gebruik (in kilometers) per persoon verkenning van staffelgrenzen en kortingspercentages	Per concessie/ do en vervoerder
Bundels	5.2.4	spreiding in het gebruik (in bedragen) verkenning van bundelgroottes en kortingspercentages	Per concessie/ do en vervoerder
Kortingen	5.2.5	de omvang (hoeveel personen) en kosten van de huidige leeftijdskortingen en doorrekening alternatieven (o.a 65+ korting en ook het effect van verschuiven korting van 65 naar 67)	Per concessie/ do en vervoerder
Capping	5.2.6	de spreiding van de bedragen die reizigers per alternatieve tijdvakken en netwerk/gebied aan saldoreizen betalen	Per concessie/ do en vervoerder
Aankoop- en reisgedrag	5.1	In beeld brengen spreiding huidige aankoop- en reisgedrag over het jaar	Per concessie/ do en vervoerder
<i>Effectanalyse</i> Effectanalyse 1		In beeld brengen kosten en opbrengsteffecten uitgaande van situatie 1	Per concessie/ do en vervoerder
Effectanalyse 2		In beeld brengen kosten en opbrengsteffecten uitgaande van situatie 2	Per concessie/ do en vervoerder

In de effectanalyses onderscheiden we 3 categorieën producten:

1. Saldoreizen
2. Maand en jaarabbonementen
3. Overige producten

Effectanalyse 1 en 2 onderscheiden zich met betrekking tot “categorie 3 Overige producten”. In effectanalyse 1 veronderstellen we dat er in de nieuwe situatie voor de Overige producten een opbrengstneutraal alternatief komt.

In effectanalyse 2 veronderstellen we dat het nieuwe alternatief saldoreizen wordt waarbij de daaruit resulterende opbrengst-derving gecompenseerd wordt in categorie 1 en 2.

Voor de effectanalyse wordt:

- met behulp van de productfamilies een productenpalet geselecteerd dat voor alle concessies gelijk is (in werkelijkheid zal dat natuurlijk per concessie gaan verschillen)
- een overgangsmatrix tussen de huidige en nieuwe situatie gedefinieerd
- een opbrengst-neutrale set prijsparameters gekozen

Bijlage 1: Samenstelling werkgroep

De werkgroep bestaat uit de volgende leden:

Ella van den Berg – RET

Natascha van Bezooijen – Arriva

Walter Brands – EBS

Ariane van Dijk – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Lars Jansen – Vervoerregio Amsterdam

Bertrand Leushuis – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mahir Sari – DOVA

Hans Schoen – Provincie Utrecht

Mark Thoma – Transdev

Gert Veringa – OV Bureau Groningen Drenthe

De werkgroep is begeleid door:

Bert Schepers – Panteia

Natalie in 't Veld – Piece of Data

Bijlage 2: LTK teksten

In deze bijlage zijn de teksten uit Bijlage 1 van de Uitvoeringsregels overgenomen, als basis voor de bespreking in de werkgroep over het al dan niet overnemen. Voor een nieuwe versie van het LTK moeten ze geherformuleerd worden van OV-chipkaart naar nieuwe betaalwijzen en in aansluiting op de definities in de hoofdtekst van het rapport. De nieuwe onderdelen moeten worden toegevoegd.

1. Definities

In aanvulling op de definities zoals vermeld in artikel 1 van het convenant wordt in deze bijlage verstaan onder:

- a. Rit: een verplaatsing van een reiziger met één middel van regionaal openbaar vervoer tussen een locatie van inchecken en een locatie van uitchecken.
- b. Reis: een rit of een combinatie van ritten, waarbij de overstaptijd tussen uitchecken en inchecken niet meer dan 35 minuten bedraagt.
- c. ~~Persoonlijke chipkaart: een OV-chipkaart te gebruiken door één specifieke kaarthouder, van wie persoonlijke kenmerken op de kaart staan afgebeeld, persoonskenmerken in de chip zijn vastgelegd en van wie persoonsgegevens zijn geregistreerd in de systemen van de kaartuitgever.~~
- d. ~~Product: op een OV-chipkaart staand reis dan wel kortingsrecht met specifieke voorwaarden.~~
- e. Grootgebruik: gecombineerde verkoop van producten in één contract aan bedrijven of instellingen t.b.v. hun werknemers of scholieren met een minimale omvang van 25 reizigers op het moment van afsluiten van het contract.

2. Gratis reizen

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

- a. Personen jonger dan vier jaar mits voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd.
- b. Eén persoon van ten minste twaalf jaar oud die een reiziger begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten. De gehandicapte zelf moet wel in bezit zijn van een geldig vervoerbewijs.
- c. Ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 87 en 89 van de Wet Personenvervoer 2000, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.

3. Ouderen- en kinderenkorting -> **aan de politiek om te besluiten of dit landelijk van kracht blijft**

- a. Personen in de leeftijd van vier tot en met elf jaar en van 65 jaar en ouder krijgen bij gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart een korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2 van het convenant.
- b. Deze korting wordt afzonderlijk berekend voor het basistarief, bedoeld in artikel 5 van deze uitvoeringsregels en voor het kilometertarief.

4. Instaptarief -> **Deze wordt vervangen door een Correctietarief voor incomplete ritten**

- a. Inchecken is alleen mogelijk als er geen negatief saldo op de kaart staat. De reiziger betaalt bij de start van elke rit een voorschot (instaptarief) van € 4,00 dat bij uitchecken verrekend wordt met de prijs van de rit. De hoogte van het instaptarief kent geen jaarlijkse indexatie. Partijen kunnen het bedrag aanpassen conform artikel 6 lid 1 van het convenant.
- b. Een Partij kan in specifieke situaties besluiten een hoger of lager voorschot vast te stellen voor lijnen of concessies waar ritten mogelijk zijn die meer dan € 4,00 kosten respectievelijk waar de ritten altijd minder dan € 4,00 kosten. Bij lijnen met meer dan één concessieverlener

nemen de desbetreffende partijen gezamenlijk dit besluit. Besluiten als hier bedoeld worden gemeld bij DOVA.

- c. Wanneer een reiziger niet kan uitchecken omdat alle daarvoor bedoelde kaartlezers buiten werking zijn, kan hij bij de desbetreffende vervoerder restitutie aanvragen van het verschil van het betaalde instaptarief en de prijs van de rit.
- d. Indien een vastrechtkorting van toepassing is, wordt deze korting niet op het instaptarief toegepast.

5. Basistarief -> ***aan te passen aan nieuwe tariefformule***

- a. De in artikel 2, lid 1 en 2 van het convenant genoemde vaste voet wordt in de communicatie met de reiziger aangeduid als 'basistarief'. De opbrengst van de vaste voet valt toe aan de concessiehouder die de vaste voet int. De hoogte van het basistarief is opgenomen in Bijlage 1a.
- b. Het basistarief wordt niet opnieuw in rekening gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken opnieuw incheckt binnen het domein van bus tram en metro.
- c. Als de reiziger als gevolg van een verstoring bij de uitvoering van de dienstregeling niet binnen de geldende overstaptijd zijn reis kan vervolgen, heeft hij/zij bij de concessiehouder bij wie de afwijking optreedt recht op restitutie van het extra basistarief die door het systeem in rekening wordt gebracht. De restitutie kan niet door het systeem worden berekend, maar zal door de reiziger bij de betreffende concessiehouder moeten worden geclaimd.

6.—Uitzondering

~~De toepassing van het gestelde in artikelen 4 en 5 geldt niet voor het openbaar vervoer op de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog.~~

7.—Wagenverkoop

~~De reiziger kan in het voertuig of op het station of de halte een geldig vervoerbewijs verkrijgen dat bruikbaar is voor één of enkele ritten. De afzonderlijke Partijen bepalen per concessie of combinatie van concessies het tarief en de tariefvoorwaarden. Het gestelde in artikelen 4 en 5 van deze uitvoeringsregels is niet van toepassing, tenzij een Partij anders bepaalt. De afzonderlijke Partijen bepalen of de in dit artikel bedoelde vervoerbewijzen wel of niet een chip bevatten.~~

8. Spits- en daltijden -> ***ontdubbelen/in lijn brengen met bovenstaande definities***

- a. Daluren zijn alle uren met uitzondering van de uren op werkdagen van begin dienst tot 09.00 uur en van 16.00 – 18.30 uur. ~~Partijen kunnen van de landelijke hoofdregel afwijken en zorgen dan zelf voor de communicatie daarover.~~
- b. Het moment van inchecken is bepalend voor het al of niet toepassen van een eventueel daltarief. Dit daltarief geldt echter alleen op die ritten waarop het product dat recht geeft op de desbetreffende korting geldig is.
- c. Partijen beslissen over het geven van korting op de standaard ritprijs, zoals vermeld in artikel 2 van het convenant, in de daluren na overleg met de desbetreffende concessiehouder en na het inwinnen van advies van consumentenorganisaties, verenigd in het Rocov. Bij dit besluit is aangegeven welke uren in de desbetreffende concessie als daluren worden aangemerkt.

9. Indexering -> ***aanpassen aan de nieuwe productfamilies***

- a. Het basistarief en de tarieven van de landelijke producten zoals vermeld in Bijlage 1a worden jaarlijks aangepast op basis van in de Bijlage 1c vastgelegde indexatiemethode. De gezamenlijke Partijen wijken niet af van de uitkomst van deze indexatie dan na consultatie van de vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad en gezamenlijke regionale consumentenorganisaties (Rocov's). Het basistarief wordt afgerond op € 0,01.

Maandabonnementen worden afgerond op € 0,05 en jaarabonnementen worden afgerond op € 0,50. € 0,005 en hoger wordt naar boven afgerond. De niet afgeronde bedragen (rekentarieven) vormen de basis voor de tariefberekeningen in het jaar volgend op het jaar dat de tarieven zijn vastgesteld.

- b. Alle in Bijlage 1a genoemde bedragen zijn inclusief 9% BTW. Wijzigingen in het BTW tarief werken door in deze bedragen, tenzij extra kosten die hieruit voortvloeien op andere wijze worden gefinancierd.

10. Persoonlijke OV-chipkaart -> *persoonlijk token*?

Kortingsproducten en abonnementen als bedoeld in de artikelen 12 t/m 19 van deze uitvoeringsregels zijn persoonsgebonden en uitsluitend beschikbaar op een persoonlijke OVchipkaart

11. Vaststellingsprocedure

- a. Wijziging van deze uitvoeringsregels en van de tarievenlijst geschiedt conform artikel 6 lid 1 van het convenant.
- b. DOVA legt voorgenomen wijzigingen ter advisering voor aan de vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad.
- c. De tarievenlijst wordt minimaal één keer per jaar vastgesteld.
- d. Partijen leggen wijzigingen van de uitvoeringsregels en van de tarievenlijst ter advisering voor aan de consumentenorganisaties bedoeld in artikel 31 van de Wet Personenvervoer 2000. Bedoelde wijzigingen gaan niet eerder in dan nadat de desbetreffende organisaties een advies hebben kunnen uitbrengen.
- e. Partijen doen de onder d bedoelde adviesaanvragen niet eerder dan nadat het 'Landelijk ROCOV Overleg' is geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen.

Bijlage 3: Opbrengst- en kosteneffecten

	Opbrengsteffect	Kosteneffect
Grondslagen tariefsysteem		
1. <i>Tijd in het voertuig/systeem</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Langzame verbindingen duurder Snelle verbindingen goedkoper
2. <i>Zone/gebiedsafstand</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Helpt reizen wordt duurder, helpt reizen goedkoper Maximaal effect ca 60 eurocent per reis, gemiddeld 30 eurocent
3. <i>Hemelsbrede afstand</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Directe verbindingen (bijv. tram, HOV) duurder Andere verbindingen goedkoper
4. <i>Ritten</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Korte ritten duurder (circa +100%) Lange ritten goedkoper (circa -65%)
5. <i>Tariefeenheden</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Afhankelijk van toewijzing tariefeenheden
6. <i>Afgelegde afstand in het voertuig</i>	Huidige systeem, dus geen effect	Huidige systeem, dus geen effect
Tariefberekening per rit of reis		
<i>Per rit</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Reizen met overstap duurder Reizen zonder overstap goedkoper
<i>Per reis</i>	Huidige systeem, dus geen effect	Huidige systeem, dus geen effect
Tarief formule		
1. <i>Prijs per rit is gelijk en € 0,-</i>	-100%	100% goedkoper voor alle reizen
2. <i>Betalen voor afgelegde afstand</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	korte reizen goedkoper, lange duurder
3. <i>Degressief tarief via degressief kilometertarief</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	korte reizen duurder, lange iets goedkoper
4. <i>Degressief tarief via vaste voet per dag</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Reizigers met 1 reis per dag zijn duurder uit, met 2 reizen per dag ongeveer gelijk met meer reizen goedkoper
5. <i>Degressief tarief via vaste voet per reis</i>	Huidige systeem, dus geen effect	Huidige systeem, dus geen effect
6. <i>Degressief tarief via minimum tarief per reis</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Korte reizen worden duurder lange reizen goedkoper
7. <i>Degressief tarief via regionaal verschillende minimumtarieven per reis</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Korte reizen worden duurder lange reizen goedkoper

	Productfamilie		
1.	<i>Saldoreizen</i>	Huidige systeem, dus geen effect	Huidige systeem, dus geen effect
2.	<i>Korting</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	(zie ook effecten tariefformule) Afhankelijk van de keuzes (welke kortingen en doelgroep) gemaakt worden
3.	<i>Bundels</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden risico van vraaguitval	Reizigers die nu hun abonnement niet uitnutten, goedkoper Reizigers die nu hun abonnement uitnutten, duurder
4.	<i>Staffels</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden risico van vraaguitval	Reizigers die nu hun abonnement niet uitnutten, goedkoper Reizigers die nu hun abonnement uitnutten, duurder
5.	<i>Capping</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Reizigers die (incidenteel) veel reizen , goedkoper Overige reizigers duurder
6.	<i>Afgekocht reisrecht</i>	Kan opbrengstneutraal ingeregeld worden	Afhankelijk van de keuzes (welke gebieden) gemaakt worden

Bijlage 4: Sjablonen per productfamilie

Productfamilie	Saldoreizen <i>(NB: de tariefformule moet nog worden bepaald!)</i>			
Principes	basis van het tariefsysteem, voor iedereen beschikbaar			
Formule	Minimumtarief + (kilometers – kilometers in minimumtarief) * kilometertarief waarin minimumtarief = Basistarief + landelijk opslag (met X kilometer) + regionale opslag (met Y kilometers)			
Parameters variabel naar:	plaats (lijn/modaliteit/concessie/regio)	tijdstip	doelgroep	tijdsduur
Basistarief	Nee	nee	nee	nee
Landelijke opslag	Nee	nee	nee	nee
Landelijke kms	Nee	nee	nee	nee
Regionale opslag	Ja	nee	nee	nee
Regionale kms	Ja	nee	nee	nee
Product	Saldoreizen <regionale toevoeging>			
Parameters				
Basistarief				
Landelijke opslag				
Landelijke kms				
Regionale opslag				
Regionale kms				
<i>aanvullende afspraken te maken over opbrengstverdeling</i>	ja/nee			

Productfamilie	Afgekocht reisrecht			
Principes	Reizen zonder variabele kosten			
Formule	prijs = aanschafprijs			
Parameters variabel naar: aanschafprijs	plaats (lijn/modaliteit/concessie/regio)	tijdstip	doelgroep	tijdsduur
	Ja	ja	ja	ja
Product	<tijdvak> Vrij <regio> <periode> <doelgroep>			
Parameters Aanschafprijs Gebiedsaanduiding Tijdvakken Doelgroep Tijdsduur				
<i>aanvullende afspraken te maken over opbrengstverdeling</i>	ja/nee			

Productfamilie	Staffel			
Principes	extra kilometers worden, in staffels, steeds goedkoper toewijzing kilometers aan staffel op basis van eerste kilometer in de reis			
Formule	tarief = Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel A* (1-korting staffel A) + Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel B * (1-korting staffel B) + Af te rekenen bedrag saldoreizen kilometers in staffel C * (1-korting staffel C) + etc			
Parameters variabel naar: aanschafprijs staffels	plaats (lijn/modaliteit/concessie/regio)	tijdstip	doelgroep	tijdsduur
	Ja	ja	ja	ja
	Ja	ja	ja	ja
Product	<tijdvak> Staffel <regio> <periode> <doelgroep>			
Parameters			staffel	korting
Aanschafprijs			A	
Regio			B	
Tijdvakken			C	
Doelgroep			D	
Tijdsduur			E	
<i>aanvullende afspraken te maken over opbrengstverdeling</i>	ja/nee			

Productfamilie	Korting			
Principes	geeft een reductie op het tarief van een ander product, met een beleidsdoel bij combinatie geldt de hoogste korting			
Formule	Tarief = Tarief ander product * (1-korting)			
Parameters variabel naar:	plaats (lijn/modaliteit/concessie/regio)	tijdstip	doelgroep	tijdsduur
aanschafprijs	ja	ja	ja	ja
korting	ja	ja	ja	ja
Product	<tijdvak> Korting <regio> <periode> <doelgroep>			
Parameters			korting	
Aanschafprijs				
Regio			veelvoud van 5%, liefst 10%	
Tijdvakken				
Doelgroep				
Tijdsduur				
Beleidsdoel				
<i>aanvullende afspraken te maken over opbrengstverdeling</i>				ja/nee

Productfamilie	Capping			
Principes	per tijdseenheid wordt een maximum (cap) op het af te rekenen saldoreizen bedrag (incl korting) gesteld			
Formule	Tarief = Min(af te rekenen bedrag saldoreizen; cap)			
Parameters variabel naar:	plaats (lijn/modaliteit/concessie/regio)	tijdstip	doelgroep	tijdsduur
aanschafprijs	ja	ja	ja	ja
cap	ja	ja	ja	ja
Product	<tijdvak> Capping <regio> <periode> <doelgroep>			
Parameters			Cap	
Aanschafprijs				
Regio				
Tijdvakken				
Doelgroep				
Tijdsduur				
<i>aanvullende afspraken te maken over opbrengstverdeling</i>		ja/nee		