

# Uitvoeringsregels 2024 (Bijlage 1 van het LTK)

Versie 18 oktober 2023

---

## ***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 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 staat 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 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 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 vastrecht-korting 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. 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. 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. 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

- 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 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 vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad en gezamenlijke 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. 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

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

#### 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.

## ***Landelijke producten***

### **12. Netabonnement**

- a. Een netabonnement is geldig in het gehele regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- b. Het netabonnementen 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. De artikelen 12b t/m 12g, met uitzondering van artikelen 12d en 12f, zijn 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 artikelen 12b 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. Bijabonnementsen 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](http://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 'Bijabonnementsen 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 1e 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- d. Het gestelde onder artikelen 12b 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 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- b. Het gestelde onder 12b 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 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 slechtzienden (Sentire)

- a. Een reisrecht voor blinden en slechtzienden is geldig in het gehele regionale 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 Besluit 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 regionale 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 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 artikel 1.6 en 1.7 van de onder a. bedoelde overeenkomst tussen de vervoerbedrijven en de Staat bedraagt voor het regionale openbaar vervoer 34% van de standaard rit prijs, zoals vermeld in artikel 2 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 onder artikelen 12b 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 op alle vormen van 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 geduid.
- 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 1e 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 regionale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 onderdeel i van het convenant.
- d. Het gestelde onder artikelen 12b en 12c 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 22e 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 22e 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 22e 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 22e 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 22h en artikel 22i 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 vervoerders mededeling aan DOVA en de Landelijke Productregisseur (LPR).
- c. Vervoerders zijn niet gerechtigd een overeenkomst als bedoeld onder a langer aan te gaan dan voor de duur van twee jaar.
- d. Een vervoerder of overheid 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.



## **Bijlage 1a: Tarievenlijst 2024 (behorende bij Bijlage 1 van het Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart)**

1. De Landelijke Tarieven Index (LTI) in 2024 bedraagt 11,72%. In afwijking van artikel 9 van de Uitvoeringsregel is deze LTI niet toegepast op de tarieven in deze bijlage voor het jaar 2024.
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 2024 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: 61,58%.

#### 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 = 54%
- 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 = 29%
- 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 = 17%
- De weegfactor van het element Energiekosten in de kostenontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is: 9,57%.

#### 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: 28,85%.

De weegfactoren worden elke drie jaar geactualiseerd op basis van de gemiddelde kostenstructuur van de vervoerbedrijven. In afwijking hierop wordt in ieder geval vanaf het jaar 2022 tot en met het jaar 2025 de weegfactoren jaarlijks geactualiseerd. Vervoerbedrijven 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 2023 en deze weegfactoren zijn toegepast vanaf de LTI 2024.

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 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 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 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 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 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.