

## Toelichting op Landelijk Tarievenkader (LTK)

### Algemeen

Onderhavig stuk bevat een toelichting op het gestelde in het LTK, maar wordt niet bestuurlijk vastgesteld. Het is een 'ambtelijke' toelichting, waaraan geen rechten kunnen worden ontleend.

Het document opgebouwd uit de volgende elementen:

- algemene toelichting (inclusief een historisch overzicht van de tarieven van de in het LTK vermelde reisproducten;
- toelichting op enkele artikelen uit de Uitvoeringsregels;
- toelichting op de belangrijkste wijzigingen die zijn aangebracht per jaar.

### Algemene toelichting

#### Opzet

De concessieverleners voor het openbaar vervoer verbinden volgens artikel 32 lid 2 sub d van de Wet Personenvervoer 2000 voorschriften aan de tarieven, modellen van vervoerbewijzen en de vervoervoorwaarden waartegen het openbaar vervoer wordt verricht. Voor bus, tram, metro en regionaal openbaar vervoer per trein zijn deze concessieverleners de provincies en de twee vervoerregio's (tot 1 januari 2015 waren er 12 provincies en 7 stadsregio's). Zij zijn hiermee de tariefautoriteiten. Met het vaststellen en ondertekenen van het convenant Landelijk Tarievenkader OV-chipkaart 2009 (LTK) hebben de decentrale concessieverleners afspraken gemaakt over de openbaarvervoertarieven waarbij de ov-chipkaart de drager van het vervoerbewijs is. Zij achtten het maken van deze landelijke afspraken wenselijk voor zowel de reiziger als voor de openbaar vervoerbedrijven, maar tegelijkertijd spraken zij uit dat deze afspraken 'zo beperkt mogelijk in aantal' moesten zijn.

De tekst van het convenant (inclusief de bijlagen) is op 2 april 2009 vastgesteld in de toenmalige Stuurgroep chipkaart. Het convenant is vervolgens conform artikel 7 lid 1 in werking getreden op 10 november 2009.

Het convenant is voorzien van bijlagen, die er onlosmakelijk deel van uitmaken. De conventanttekst legt de grondslagen van het chipkaarttarief vast en beschrijft de rechten en plichten van de deelnemende partijen. Bijlage 1 bevat de overige tariefafspraken. Het procedurele verschil tussen de conventantartikelen en de afspraken in de bijlage betreft de wijzigingsprocedure: wijziging van het convenant vergt instemming van alle partijen, wijziging van de bijlagen kan geschieden in een overleg van de portefeuillehouders van de partijen die hebben ondertekend.

In de regionale concessievoorwaarden is opgenomen dat het vigerende LTK van toepassing is (artikel 3 van de hoofdtekst van het convenant). Het LTK is dus bindend voor de ov-autoriteiten, maar heeft geen rechtstreekse werking richting de vervoerbedrijven. Voorgenomen aanpassingen in het LTK worden overlegd met de vervoerbedrijven, in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB). Dat is nodig omdat je binnen de looptijd van de concessie de spelregels verandert.

Het LTK zou deels<sup>1</sup> aanvankelijk een tijdelijke werking hebben om de overgang van NVB naar regionale tarieven in goede banen te leiden. Het LTK is in 2012 geëvalueerd. Daarbij is o.a. de conclusie getrokken dat het LTK een blijvende toegevoegde waarde heeft.

#### Regionale trein

Het LTK geldt voor het ov per bus tram en metro, maar is niet per se geldig voor de regionale treindiensten. In artikel 9 lid 3 van het convenant is vermeld: 'Dit Convenant is van toepassing op het regionale openbaar vervoer'. En vervolgens in lid 4: 'In afwijking van lid 3 is dit Convenant niet van toepassing op het vervoer per

---

<sup>1</sup> In artikel 7 is vermeld dat de artikelen 1 t/m 4 van bijlage 1 (o.a. leeftijdskorting en ov jaarkaart) een beperkte geldigheidsduur zouden hebben.

trein, tenzij de desbetreffende concessieverlener, na overleg met de betrokken vervoerder, anders bepaalt.' Dit betekent dat alle in de bijlage gemaakte afspraken - als regel - van toepassing zijn voor het gehele regionale openbaar vervoer met uitzondering van het openbaar vervoer per trein. Het LTK laat ruimte voor regionale overheden om te komen tot integratie van tarieven voor bus- en treinvervoer.

### **Buurtbus, ov te water en nachtnet**

Er zijn enkele bijzondere vormen van ov die in het LTK worden genoemd:

In art 1i van het convenant is omschreven wat we onder ov verstaan: "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 Wp 2000 voor zover de OV-chipkaart daar in gebruik is (OV te water)."

Als de Partijen de buurtbus via de concessie is geregeld geldt het convenant dus in principe ook voor de buurtbus (en evenzo voor het nachtnet).

In de bijlage zijn er evenwel uitzonderingen genoemd. Bij het Netabonnement (o.a. versie 2015, art 12 lid b) is het volgende vermeld: "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.". Deze uitzonderingen voor geldigheid in buurtbus, ov te water en nachtnet is ook opgenomen bij de andere landelijke reisproducten. De concessieverlener kan evenwel met de vervoerder(s) afspreken het abonnement daar toch geldig te laten zijn. De redenen om deze vervoercategorieën landelijk uit te sluiten zijn deels gelegen in de tarifiering (regionaal spoor, nachtvervoer), deels in het feit dat er niet altijd chipkaartapparatuur aanwezig is (buurtbussen, vervoer over water).

T.a.v. het bij het reizen op saldo is in het convenant opgenomen dat het standaardtarief is opgebouwd uit een vaste voet en een afstandsafhankelijk tarief. Normaal gesproken is daar natuurlijk een ov-chipkaart voor nodig. Maar zowel een flat fare of extra toeslag op het standaard tarief zijn ook mogelijk (artikel 2 lid 6). Voor flat fare is geen ov-chipkaart nodig (al kán dat natuurlijk wel). Bij buurtbus, ov te water en nachtnet (voor zover dat onder de geldigheid van het LTK valt) is de ov-chipkaart dus niet per se verplicht (als daar een flat fare wordt geldt).

### **Tarieven (artikelen 9, 11 en bijlage 1a)**

Bijlage 1 vermeldt niet de tarieven van de diverse producten. Deze staan vanwege de overzichtelijkheid apart vermeld in bijlage 1a. De tarievenlijst wordt jaarlijks aangepast. De procedure voor aanpassing van de tarievenlijst (en de andere bijlagen staan) zijn beschreven in artikel 11 (van bijlage 1).

De indexeringsmethode is beschreven in bijlage 1c. De op basis daarvan berekende landelijke tarievenindex (LTI) worden 'standaard' alle LTK tarieven geïndexeerd, onder toepassing van afrondingsregels.

In enkele gevallen worden ook rekentarieven vastgesteld. De indexering wordt hier jaarlijks op toegepast en het feitelijke tarief is dan de afronding van het resultaat daarvan.

Onderstaande tabel bevat de tarieven vanaf de start van het LTK. In 2012 zijn er meer producten toegevoegd als gevolg van het stopzetten van het landelijke systeem van nationale vervoerbewijzen (NVB) in november eind 2011.

Tarieven LTK producten	2009/10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>LTI:</b>												
			4,90%	3,83%	1,28%	1,14%	1,20%	0,38%	1,13%	5,75%	2,23%	0,91%
<b>Saldoreizen:</b>												
Basistarief	€ 0,75	€ 0,79	€ 0,83	€ 0,86	€ 0,87	€ 0,88	€ 0,89	€ 0,89	€ 0,90	€ 0,96	€ 0,98	€ 0,99
Basistarief met 20% korting (icm AK)			€ 0,66	€ 0,69	€ 0,70	€ 0,71	€ 0,71	€ 0,71	€ 0,72	€ 0,77	€ 0,78	€ 0,79
Basistarief met 34% korting			€ 0,55	€ 0,57	€ 0,57	€ 0,58	€ 0,59	€ 0,59	€ 0,59	€ 0,63	€ 0,65	€ 0,65
Basistarief met 40% korting (icm AK)			€ 0,50	€ 0,52	€ 0,52	€ 0,53	€ 0,53	€ 0,53	€ 0,54	€ 0,58	€ 0,59	€ 0,59
Basistarief met 34% + 20% korting (icm AK + lft)			€ 0,44	€ 0,45	€ 0,46	€ 0,46	€ 0,47	€ 0,47	€ 0,48	€ 0,51	€ 0,52	€ 0,52
<b>Vastrecht Korting</b>												
Altijd Korting Maand			€ 16,50	€ 16,50	€ 17,50	€ 17,50	€ 17,50	€ 17,50	€ 17,50	€ 19,00	€ 19,50	€ 19,50
BTM deel OV Voordeel (geldig op btm én spoor)				€ 10,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,00	€ 11,50	€ 12,00	€ 12,00
<b>BTM deel ov-jaarkaart resp. OV Vrij</b>												
hoofd abonneerhouder (OV)			€ 609,50	€ 633,00	€ 641,00	€ 648,50	€ 656,40	€ 658,80	€ 666,00	€ 704,40	€ 720,00	€ 726,60
1e bij-abonnement			€ 390,50	€ 405,50	€ 411,00	€ 415,50						
2e bij-abonnement			€ 250,00	€ 259,50	€ 262,50	€ 265,50						
3e bij-abonnement			€ 250,00	€ 259,50	€ 263,00	€ 266,00						
4e bij-abonnement			€ 250,00	€ 259,50	€ 263,00	€ 266,00						
5e bij-abonnement			€ 250,00	€ 259,50	€ 262,50	€ 265,50						
Bedrijven OV jaarkaart			€ 736,00	€ 764,00	€ 774,00	€ 783,00						
1e t/m 4e bij-abonnement bij Dalvrij en SpoorVrij						€ 390,40	€ 395,04	€ 396,60	€ 400,80	€ 423,60	€ 433,20	€ 436,80
<b>BTM deel Holland Travel Ticket</b>												
							€ 7,50	€ 7,50	€ 7,50	€ 8,00	€ 8,20	€ 8,45
<b>Netabonnement</b>												
Vol tarief Maand			€ 256,95	€ 266,80	€ 270,20	€ 273,30	€ 276,60	€ 277,65	€ 280,80	€ 296,95	€ 303,55	€ 306,35
Jaarkaart			€ 2.569,50	€ 2.668,00	€ 2.702,00	€ 2.733,00	€ 2.766,00	€ 2.776,50	€ 2.808,00	€ 2.969,50	€ 3.035,50	€ 3.063,50
Reductie tarief Maand			€ 169,50	€ 176,10	€ 178,35	€ 180,40	€ 182,55	€ 183,25	€ 185,35	€ 196,00	€ 200,35	€ 202,20
Reductie Jaarkaart			€ 1.695,00	€ 1.761,00	€ 1.783,50	€ 1.804,00	€ 1.825,50	€ 1.832,50	€ 1.853,50	€ 1.960,00	€ 2.003,50	€ 2.022,00
Netabonnement Zakelijk				€ 1.300,00	€ 1.316,50	€ 1.331,50	€ 1.347,50	€ 1.352,60	€ 1.367,80	€ 1.446,50	€ 1.478,70	€ 1.492,20
1 Dag OV Vrij voor asielzoekers etc.					€ 10,50	€ 10,50	€ 10,60	€ 10,60	€ 9,50	€ 9,50	€ 10,00	€ 10,00
<b>Budget Zeker</b>												
Small						€ 495,00	€ 501,00	€ 503,00	€ 509,00	€ 538,00	€ 550,00	€ 555,00
Medium						€ 775,00	€ 784,00	€ 787,00	€ 796,00	€ 842,00	€ 860,00	€ 868,00
Large						€ 1.175,00	€ 1.189,00	€ 1.194,00	€ 1.207,00	€ 1.276,00	€ 1.305,00	€ 1.317,00
Grensbedragen (tussen small-medium en medium-large)						€ 575,00	€ 582,00	€ 584,00	€ 591,00	€ 625,00	€ 639,00	€ 645,00
					€ -	€ 900,00	€ 911,00	€ 914,00	€ 925,00	€ 978,00	€ 1.000,00	€ 1.009,00

De vermelde tarieven zijn inclusief BTW. Wijziging van het BTW-percentage kan leiden tot wijziging van de tarieven.

Hoewel geen onderdeel van het LTK zijn als overgangsmaatregel ook de stad-streek supplementen in 2012 en voor de zakelijk markt tot 1 juli 2013 nog van kracht geweest. Gelet op het karakter van dit vervoerbewijs zijn landelijke afspraken gemaakt over de tarieven. Ter wille van de volledigheid zijn deze zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Stad-/streeksupplementen	2012	2013
Maandkaart 1 ster	€ 37,50	
Maandkaart 2 ster	€ 54,50	
Maandkaart 3 ster	€ 73,50	
Jaarkaart 1 ster	€ 392,00	€ 407,00
Jaarkaart 2 ster	€ 587,50	€ 610,00
Jaarkaart 3 ster	€ 768,50	€ 798,00

### Indexeringsmethode (bijlage 1c)

Na stopzetting van het NVB hebben de overheden afspraken gemaakt over de indexeringsmethode. Deze is opgenomen in bijlage 1c. Deze nieuwe indexatie wordt aangeduid als de Landelijke Tarievenindex (LTI). De berekening van de LTI lijkt sterk op die van het NVB.

De LTI volgt de kostenontwikkeling van de ov-sector, zonder dat die vanuit de vervoerbedrijven zelf te beïnvloeden is. Voor de loonkostenontwikkeling wordt bijvoorbeeld een algemene index van de gehele marktsector genomen.

In 2013 zijn afspraken gemaakt om de automatische opslag voor vraaguitval gefaseerd uit te schakelen. Dit onderdeel van de berekening - die ook in de NVB indexering was opgenomen - komt er op neer dat als de berekende kostenindex hoger uitkomt dan de geschatte inflatie er een opslag op die kostenindex wordt gelegd met zodanig omvang dat de geschatte vraaguitval daarmee wordt gecompenseerd. Netto ontvangen de vervoerbedrijven dan precies een opbrengst die gelijke tred houdt met de kostenontwikkeling.

In de berekening van de LTI zit ook een correctie. De LTI gaat zo veel als doenlijk uit van een geschatte kostenontwikkeling voor het (komend) tariefjaar. Zodra definitieve cijfers bekend zijn worden (eventuele) correcties toegepast. Die kunnen - uiteraard - pas worden verwerkt in latere tariefjaren.

NB. Als regel hanteren de decentrale overheden ook deze landelijke tariefindex (LTI) als uitgangspunt voor hun tarieven, maar hierover zijn geen afspraken gemaakt.

### **Restitutie**

Reizigers die de geldigheid van een landelijke reisproduct voortijdig willen beëindigen hebben in een aantal gevallen recht op restitutie van een deel van het aanschafbedrag. De regeling hiervoor is weergegeven in bijlage 1b. Zoveel mogelijk is hierbij het streven om bij gecombineerde reisproducten (bus, tram en metro én spoor) gelijke restitutieregels te hanteren voor beide domeinen.

### **Opbrengstverdeling**

De opbrengst van de landelijke reisproducten met volledig afgekocht reisrecht, met uitzondering van die van het studentenreisrecht en van het vastrecht bij de kortingproducten dienen onder de vervoerders die de vervoerprestatie leveren te worden verdeeld. Regels hiervoor zijn vastgelegd in bijlage 1d.

## Toelichting op enkele artikelen uit de Uitvoeringsregels (bijlage 1)

### Art. 1

Het convenant zelf bevat ook definities (bijlage 2: Begrippenlijst OV-chipkaart). Het bleek soms noodzakelijk enkele begrippen die in het convenant niet zijn opgenomen alsnog te definiëren. De definitie van persoonlijke chipkaart is ontleend aan die, die de kaartuitgever (TLS) gebruikt.

Regelmatig wordt het woord 'product' gebruikt. Synoniem is 'reisproduct', wat al iets beter aangeeft dat het hier gaat om een 'recht' waarmee men mag reizen of korting kan krijgen.

### Art. 2

Door opneming van dit artikel geeft het LTK een compleet beeld van de landelijke tariefafspraken. Feitelijk is het overbodig. De desbetreffende afspraken staan namelijk reeds vermeld in het Besluit personenvervoer 2000. In de vigerende bijlage staat als lid 4 van dit artikel 'honden' vermeld. Dit onderdeel is hier geschrapt. De reden daarvoor is dat het Besluit personenvervoer 2000 artikel 46 voorschrijft dat levende dieren die als handbagage kunnen worden meegenomen gratis reizen, dat dit ook geldt voor levende dieren die niet als handbagage kunnen worden meegenomen, maar dat dit laatste niet geldt als concessieverlener en concessiehouder het anders regelen. Met andere woorden, honden reizen gratis, tenzij in de concessie een andere regeling is afgesproken. De komst van de chipkaart geeft geen aanleiding door middel van gezamenlijke afspraken, ic. het LTK, deze regionale vrijheid in te perken.

### Art. 3

Genoemde kortingsregelingen zijn overgenomen uit het NVB. Over een mogelijk aanpassing is nog discussie gaande.

### Art. 4

Lid b van dit artikel geeft aan dat in afwijking van het landelijke tarief van 4 euro een ander instaptarief mogelijk is. Deze regel is met name bedoeld voor situaties waarin 4 euro aantoonbaar te laag of te hoog is. Te denken valt daarbij aan nachtvervoer, HOV-lijnen of concessies waarin reizigers nimmer ritten maken van meer dan bijvoorbeeld 3 euro. Het is niet de bedoeling van de ov-autoriteiten af te stappen van het landelijke karakter van de hoogte van het instaptarief.

Het onder c. genoemde geeft niet een coulanceregeling weer, die kan bepalen dat reizigers recht hebben op restitutie wanneer zij vergeten uit te checken. Beslissingen betreffende coulance worden regionaal genomen. De LTK bepaling heeft uitsluitend betrekking op de situatie waarin succesvol is ingecheckt, maar waarin uitchecken door niet-functionerende apparatuur onmogelijk is.

### Art. 5

In lid c staat vermeld dat het basistarief niet opnieuw in rekening wordt gebracht als de reiziger binnen 35 minuten na uitchecken incheckt op een ander middel van openbaar vervoer. Het is de uitdrukkelijke wens van de overheden om bij het reizen op saldo, of dat nu met of zonder korting(en) is, per reis slechts eenmaal het basistarief te hoeven betalen. De praktijk dat een reiziger die bij de ene vervoerder met een kortingproduct reist en bij een overstap op een andere vervoerder toch opnieuw het basistarief betaalt is dus niet toegestaan. Het doel is te voorkomen dat de reis nooit duurder kan uitvallen dan wanneer zonder, een kortingproduct is gereisd. Voor de periode dat nog geen oplossing is gevonden kunnen mogelijk de voorwaarden bij een kortingproduct aangeven dat de in lid c opgenomen basisregel bij overstappen niet geldt. Het ligt dan voor de hand dat dit helder en expliciet met de reiziger wordt gecommuniceerd.

### Art. 6

In 2005 zijn bestuursovereenkomsten getekend tussen de minister van VenW (nu IenM) en de regionale ov autoriteiten. Daarin is afgesproken overall waar het NVB geldig was de ov chipkaart in te voeren. Vanwege de kosten zijn toen door Fryslan voor de Waddeneilanden uitzonderingen bedongen. Men kan daar dus ook niet reizen met een ov-chipkaart (m.u.v. de landelijke afgekochte reisrechten die op een ov-chipkaart zijn geladen).

#### Art. 7

Aan de vigerende tekst is toegevoegd dat een OV autoriteit, uiteraard in overleg met of op voorstel van de betrokken vervoerder(s) kan bepalen dat de reiziger op de halte (uit een automaat) in plaats van in het voertuig een vervoerbewijs kan verkrijgen.

#### Art. 8

Concessieverlener en –houder bepalen regionaal of bij de tariefbepaling gewerkt wordt met spits- en daltijden, en zo ja of er dan sprake is van alleen een ochtendspits of van een ochtend- of middagspits. De tijden zijn conform de tijden die NS inmiddels hanteert. In het LTK is er evenwel geen aanvangstijd bij de ochtendspits opgenomen (waar de NS die wel hanteert: ochtendspits duurt van 6.30 - 9.00 uur).

Het gestelde onder b betekent dat de korting gegeven wordt op reis- en niet op ritbasis. Dit onderscheid is overigens alleen relevant als de reiziger een eventuele overstaprit maakt in een andere tariefperiode dan die waarin voor de eerste rit was ingecheckt.

#### Art. 14

De ov jaarkaart is door de invoering van de ov-chipkaart gemigreerd naar het OV Vrij product. Technische zijn het nog twee verschillende producten (Netabonnement voor bus, tram en metro en Altijd Vrij voor het spoor). Voorde bij-abonnementen zijn de regels geharmoniseerd en herzien. OV Vrij dat in 2015 voor particulieren beschikbaar is gekomen heeft maximaal 4 bij-abonnementen met elk een gelijk tarief. Omdat de reiziger voor het spoordeel uit verschillende bij-abonnementen kan kiezen is besloten het supplement voor vrij reizen op bus, tram en metro alleen beschikbaar te stellen voor Dal Vrij en Altijd Vrij. Een supplement op Weekend Vrij is minder opportuun omdat het bus, tram en metro supplement alleen beschikbaar s voor alle dagen van de week.

#### Art. 16 en 17

Het Altijd Korting product is bedoeld als opvolger voor sterabonnementen met een hogere sterwaarde. Daarmee werden immers veelal reizen gemaakt die ‘interoperabel’ waren (over verschillende concessiegebieden). Ook in relatie met het spoor is een soortgelijke oplossing voorhanden. Het OV Voordeel product is een gecombineerd product (Altijd Korting voor bus tram en metro en Altijd Voordeel op het spoor) dat bedoeld om reizigers die (voor particulieren uiterlijk t/m juni 2012) gebruik maakten van stad-/streeksupplementen tegemoet te komen.

Voor beide landelijke kortingreisrechten gelden twee kortingspercentages. Jeugdigen in de leeftijd van 4 tot en met 11 jaar en 65 jarigen en ouder krijgen 20% korting in plaats van 40%. Deze reizigers ontvangen (bij gebruik van een persoonlijk ov chipkaart met een leeftijdsprofiel er op) conform artikel 3 immers al een reductie op de standaardritprijs. Beide kortingen zijn ‘optelbaar’ en dat leidt tot de volgende kortingspercentages:

Leeftijdsprofiel P-kaart	4-11 jaar	12-18 jaar	19-64 jaar	65+
Korting t.o.v. standaard ritprijs	$(1 - 0,8 \times 0,66) = 47,2\%$	40%	20%	47,2%

Of ook de korting o.b.v. het leeftijdsprofiel optelbaar of stapelbaar is met de korting van een regionaal kortingproduct is niet in het LTK geregeld en moet dus regionaal worden bepaald.

#### Art. 19

Het studentenreisrecht is geregeld in een overeenkomst tussen vervoerbedrijven en de Staat. Provincies en vervoerregio's zijn hier niet direct bij betrokken, maar zijn wel belanghebbend. Het opnemen van dit reisrecht als product in het LTK heeft tot doel te borgen dat dit reisrecht in heel Nederland onder dezelfde voorwaarden geldig is. Het legitimeert de rol van de ov-autoriteiten.

#### **Art. 20**

1 Dag OV Vrij is een zakelijk product welke verkrijgbaar is voor de rijksoverheid en het COA ten behoeve van gebruik door veteranen, gedetineerden bij proefverlof en ontslag en asielzoekers. Het betreft een afgekocht reisrecht voor 1 dag voor zowel BTM als trein.

#### **Art. 21**

Het Holland Travel Ticket is een afgekocht reisrecht voor 1 dag zowel voor BTM als trein dat. Eenieder kan hier gebruik van maken.

#### **Art. 22**

Business Collectief is een product dat bedrijven en instellingen mogen aanschaffen voor bijvoorbeeld hun werknemers. Het is geen kortingsproduct, maar een product op maat op basis van de gemaakte reizen per afgesloten contract. Partijen die dit product aanschaffen willen ontzorgd worden. Hiervoor betalen zij een opslag die opweegt tegen de administratieve kosten die zij maken. Business Collectief is geen geheel nieuw product. Het is een afgeleide grootgebruikcontract voor banken ('collectieve contracten'). Business Collectief maakt het mogelijk dat hetzelfde product op gestandaardiseerde wijze beschikbaar wordt voor een veel grotere doelgroep (minimaal 25 reizigers per bedrijf of instelling). Er is geen tarief per gebruiker, maar een totaal kostenplaatje per 'account' (bedrijf/instelling) gebaseerd op vooraf vastgestelde parameters (in het LTK) en de saldoreiswaaarde van de gebruikers.

#### **Art. 23**

Vervoerders kunnen, al dan niet samen met NS, een grootgebruikcontract afsluiten met bedrijven. Daarbij kunnen zij afwijken van de in de tarievenlijst opgenomen tarieven. Deze uitzondering voor de zakelijke markt is mogelijk gemaakt om meer maatwerk te kunnen bieden.

Lid c geeft aan dat vervoerders netabonnementsen en kortingproducten, zowel in grootgebruik als particulier rechtstreeks aan de reiziger met korting kunnen verkopen, maar dat deze korting dan voor eigen rekening moeten nemen. Hieronder valt ook de mogelijkheid van betaling door derden. Vervoerders dienen ten behoeve van de opbrengstverdeling in dergelijke gevallen het in de tarievenlijst opgenomen tarief op te geven.



## LTK 2011

Bij het vaststellen van de tekst is afgesproken dat de landelijke reisproducten, die in eerdere ontwerpversies wel waren vermeld, voorlopig niet zouden worden opgenomen in het LTK. Dat was nog niet nodig omdat de sterabonnementen, stad-streeksupplementen en ov-jaarkaart vooralsnog bleven bestaan. De gedachte was dat de sterabonnementen en stad-streeksupplementen enige maanden tot een half jaar na de invoering van de chipkaart in de laatste regio zouden kunnen worden vervangen door een nieuw systeem. Dit uitstel gaf de mogelijkheid de in te voeren landelijke reisproducten nog eens goed te bestuderen.

## LTK 2012

De tekst van Bijlage 1 uit het LTK 2012 betreft een algehele wijziging. Deze wijziging heeft primair twee doelen, te weten het opnemen van de landelijke reisproducten en het schonen van de tekst van niet-bindende afspraken, voornemens en onderzoeksvoorstellen. Deze voornemens en onderzoek zijn voor een belangrijk deel uitgevoerd of, gezien de ontwikkelingen, niet meer relevant.

De tekst bevat een aantal algemene afspraken, die ook reeds in het vigerende LTK staan: afspraken over kortingen voor ouderen en kinderen, het instaptarief, het basistarief, overstappen en wagenverkoop. Op een aantal punten zijn deze artikelen aangepast aan de geldende praktijk of naar aanleiding van nieuwe inzichten. Toegevoegd is een afzonderlijk artikel over de indexering.

Het landelijke product met volledig afgekocht reisrecht is het reisrecht voor blinden en slechtzienden ('Vizirisabonnement') is toegevoegd. Lastig element was dat het niet de bedoeling was dat begeleiders gratis konden reizen. Hiermee was er in het LTK sprake van een strijdigheid met het Besluit personenvervoer 2000, dat voorschrijft dat één persoon van ten minste twaalf jaar oud die een reiziger begeleidt die in het bezit is van een OV-Begeleiderskaart geen vervoerprijs hoeft te betalen. Deze strijdigheid is later (LTK 2014) weer uit het LTK gehaald.

## LTK 2013

Een definitie voor grootgebruik is toegevoegd. Dat hield mede verband met de introductie van het Netabonnement Zakelijk dat alleen onder bepaalde voorwaarden aangeschaft komen worden (regionale producten niet toereikend of duurder).

Gelet op de ervaringen is het Viziris abonnement voor blinden en slechtzienden vervangen door het Sentire product dat neerkomt op gewoon saldoreizen, zij het met een verlaagd instaptarief (borg) tot een gemiddelde ritprijs. In de loop van 2013 is dat instaptarief verder verlaagd naar € 1,20.

Restitutieregels (bijlage 1b) zijn bijgesteld zodat praktijk en regels weer overeen komen.

De regels voor het opbrengstverdeling van de producten uit het LTK (bijlage 1d) zijn toegevoegd.

## LTK 2014

Besluiten uit 2013 van het ROVB inzake de indexeringsmethode zijn verwerkt. Het betreft:

- De actualisatie van wegingsfactoren in de indexeringsmethode.
- Een vervroeging van het tijdstip van de berekening van de LTI  
Hiermee wordt bereikt dat vervoerders de voorbereiding op de regionale tarieven eerder kunnen starten.
- De automatische en volledige vraaguitvalcompensatie met ingang van het LTK 2014 wordt stapsgewijs afgebouwd. In de LTI van 2014 wordt een eventuele opslag met 25% verminderd. Elk jaar daarna wordt 25% toegevoegd'. Vanaf de LTI 2017 is er geen opslag meer in de LTI. Vervoerbedrijven en ov-autoriteiten maken onderling afspraken over een compensatie voor eventueel optredende derving. De berekeningswijze voor de waarde van deze compensatie is in 2015 in het ROVB vastgesteld en zal in het LTK van 2016 worden opgenomen.

Fouten uit bijlage 1b (restitutieregels) zijn verwijderd.



In bijlage 1d (verdeling opbrengst) zijn de regels verder uitgewerkt. Het betreft vooral voorschriften waardoor de rol van de ov-autoriteiten beter geborgd is.

## LTK 2015

Algehele herziening van de artikelindeling. Dat was nodig door de toevoeging van enkele reisproducten.

Toevoegen nieuwe reisproducten:

- BudgetZeker
- 1 Dag OV Vrij voor asielzoekers, ex gedetineerden en veteranen.

Invoering van OV Vrij voor particulieren. Het betreft een harmonisatie van restitutieregels met spoor. Hiermee volgen de regionale ov-autoriteiten de restitutieregels van NS voor Altijd Vrij (geldig op het spoor). Ook is het regime voor de bijkaarten aangepast (zie ook de toelichting op art 14). Uitzonderingen voor de restitutievoorwaarden in de zakelijke markt zijn toegevoegd.

OV Vrij voor particulieren is beschikbaar gekomen voor particulieren kent maximaal 4 bij-abonnementen met elk een gelijk tarief. Voor het spoordeel is er voor gezinsleden de keuze tussen Spoor Vrij, Dal Vrij en Weekend Vrij. Alleen voor de twee eerstgenoemde abonnementen is er een aanvullend BTM Vrij deel beschikbaar (dus elk met gelijk tarief en max vier).

Het opstaptarief bij het Sentire product is verlaagd tot € 1,20 (wat al in de loop van 2014 was gerealiseerd).

Een fout is hersteld door het opnemen van drie (i.p.v. twee) weegfactoren voor energie in de LTI index. Het is daarmee conform het rapport van Panteia met weegfactoren uit 2013.

NB In de LTI 2015 is e.e.a. wel juist verwerkt.

## LTK 2016

Artikel 18 is redactioneel herzien.

In bijlage 1c is de berekenwijze toegevoegd waarmee de waarde voor eventuele compensatie kan worden berekend. Indien er sprake is van een - in vergelijking met de inflatie - hogere kostenindex wordt de daarbij veronderstelde vraaguitval vanaf 2014 niet (geheel) meer in de LTI meer gecompenseerd. In de LTI's van 2014 t/m 2016 trad er overigens (volgens het model) geen vraaguitval op en is de LTI niet extra opgehoogd. In de jaren hierna kan er wel sprake zijn van een "verlaagde" LTI. Het effect daarvan is dan dat de opbrengsten niet het niveau van de kostenontwikkeling halen. Dan speelt de vraag over compensatie vanwege gedeelde opbrengsten. In de ROVB van 28 maart 2013 is overeengekomen:

- Voor lopende concessies krijgen de vervoerders de hierdoor ontstane vermindering van de inkomsten volgens een landelijk uniforme berekeningswijze door niet-opbrengstverantwoordelijke overheden gecompenseerd.
- De wijze waarop deze compensatie geschiedt wordt regionaal bepaald.

Regionaal wordt vastgesteld welke concessies onder dit regime van compensatie vallen.

De omvang de verkopen die onderhevig zijn wordt regionaal bepaald. De 'derving' wordt bepaald door deze omvang te vermenigvuldigen met een landelijk bepaalde index. Daarmee wordt de waarde van de compensatie bepaald. Die 'derving' loopt ook door naar volgende jaren en zolang de concessie loopt. Een fictief voorbeeld:

Voor opbrengsten uit tarieven die precies de LTI prijsstijging volgen kan een iets aangepaste index gehanteerd worden. Die index is dan  $0,4 \times (\text{Regionale prijs index-CPI})$ .

VOORBEELD				
2010-2013	2014-2015	2016	2017	2018
Vraaguitval 100% gecompenseerd in LTI	Vraaguitval gedeeltelijk gecompenseerd in LTI maar treedt niet op (omdat inflatie lager is dan kostenindex)	Vraaguitval volgens oorspronkelijke berekening = 0,8%. Voor driekwart niet meer meegenomen = 0,6% punt. MCD = 0,36%	In het geheel niet meer meegenomen opslag vanwege vraaguitval in LTI = 0,5% punt. MCD = 0,30%	In het geheel niet meer meegenomen opslag vanwege vraaguitval in LTI = 0,4% punt. MCD = 0,24%
		Vastgestelde opbrengstuit tarieven die met de LTI zijn geïndexeerd = € 2 mln. Indexering 2015 is n.v.t.	Vastgestelde opbrengstuit tarieven die met de LTI zijn geïndexeerd = € 1,5 mln. Indexering 2016 = 2,5%	Vastgestelde opbrengstuit tarieven die met de LTI zijn geïndexeerd = € 1 mln. Indexering 2017 = 3%
		Afspraken over derving: € 7.200	Indexering: 7.200 plus 2,5% = € 7.175	Indexering: 7.175 plus 3% = € 7.390
			Afspraken over derving: € 4.500	Indexering: 4.500 plus 3% = € 4.635
				Afspraken over derving: € 2.400
<b>Totaal</b>		<b>€ 7.200</b>	<b>€ 11.675</b>	<b>€ 14.425</b>

## LTK 2017

Op grond van een onderzoek naar herijking van de wegingsfactoren over het jaar 2015 zijn in 2016 de wegingsfactoren aangepast. Deze worden toegepast m.i.v. de LTI van 2017.

De volgende wegingsfactoren worden toegepast:

Loonvoet marktsector	62,35%
diesel	5,93%
elektriciteit	1,09%
gas	0,78%
cpi	29,85%
<b>totaal</b>	<b>100.00%</b>

Het CPB publiceert vanaf 2016 de loonvoet per gewerkt uur i.p.v. arbeidsjaren. Dat geeft een verschuiving te zien. In de LTI van 2017 is deze nieuwe definitie gevolgd.

In bijlage 1a is expliciet de korting (34%) voor kinderen en ouderen opgenomen. Deze was tot nu toe nooit expliciet vermeld.

In artikel 14 zijn bij-abonnementen voor OV Vrij uitgesloten voor de zakelijke markt. Reden is dat er in dat marktsegment geen bij-abonnementen voor het spoor worden aangeboden. Een BTM supplement is dan niet mogelijk. In feite was dit al langer zo en is de tekst van het LTK nu gelijk getrokken met de praktijk.

In art 21 is het Holland Travel Ticket opgenomen. Dit reisproduct is in 2016 overeengekomen in het platform NOVB. In het LTK is alleen het tarief opgenomen dat betrekking heeft op het regionaal ov en dat tot de

verantwoordelijkheid van de regionale overheden behoort. Dit tarief is als zodanig niet herkenbaar voor consumenten.

## LTK 2018

Vanwege de **start van het Account Based Ticketing (ABT)** is het LTK op enkele plekken aangepast:

1. Redactionele rechtzettingen (enkele verwijzing naar artikelen, bijlage 1c gestroomlijnd).
2. Nieuw lid d in artikel 4;
3. Nieuw lid e in artikel 22;
4. Geheel nieuwe bijlage 1b voor restitutieregels;
5. Uitbreiding en redactionele herziening art 16.

Deze aanpassing was nodig om de volgende knelpunten op te lossen:

- Twaalf maal een maandabonnement  
Altijd Voordeel in bus, tram, metro maandabonnement wordt verkocht als maandpropositie met een automatische verlenging. De klant betaalt elke maand het maandbedrag van die propositie, bijvoorbeeld € 17,50 voor Altijd Voordeel in bus, tram, metro. Hoewel de klant een maandabonnement koopt registreert de verkopende organisatie (bijv. NS) bij aankoop de propositie in de ABT-backoffice met een looptijd van één jaar (12 maanden). Door de propositie telkens met een looptijd van 12 maanden te registreren, hoeft er slechts een nieuwe propositie geregistreerd te worden bij de verlenging van de 12e naar de 13e maand, en daarna weer bij de verlenging van de 24e naar 25e maand, etc. Het tarief van 12 keer een maandabonnement is afwijkend van in het LTK opgenomen tarief voor een jaarabonnement (= 10 x een maandtarief). De klant behoudt steeds het recht tot opzegging en is dus niet gebonden aan een jaarproduct.
- Tariefwijzigingen gedurende de looptijd.  
De voorgenomen verkoopwijze in ABT omgeving heeft impact op het moment dat tariefwijzigingen worden doorgevoerd. Doordat de verkopende organisatie bij aanvang een jaarpropositie registreert, ligt het maandbedrag voor de eerstvolgende 12 maanden vast. Een eventuele tariefwijziging zal pas bij de verlenging van de 12e naar de 13e maand worden doorgevoerd. In het LTK is het moment van aanschaf bepalend.
- Leeftijdskorting  
Afhankelijk van de leeftijd varieert het kortingspercentage bij Altijd Korting. Dit gebeurt in de ABT omgeving op grond van de actuele leeftijd van de kaarthouder, terwijl in het LTK de leeftijd bij aanschaf van het product bepalend is.
- De facturering bij achteraf betalen lost het probleem van een juiste tariefberekening niet op bij vergeten uitchecks. De voorgenomen handhaving van de regels zoals die nu bij saldoreizen gelden kan bij het Altijd Korting product tot aanleiding geven tot misverstanden.
- Lineaire restitutie Altijd Voordeel in bus, tram metro.  
Klanten kunnen hun propositie per dag opzeggen en krijgen dan naar rato van het aantal resterende dagen hun geld terug. Deze lineaire restitutie wijkt af van de restitutieregels in het LTK die voor Altijd Voordeel in bus, tram metro gelden.

In **bijlage 1b** zijn de regels over het recht op terugbetaling van aangeschafte reisproducten vereenvoudigd en meer in een kaderstellende vorm weergegeven. De strekking is gelijk gebleven.

In het LTK is in **bijlage 1c** een tekst toegevoegd welke een overleg mogelijk maakt indien er situaties zijn waarbij de kostenontwikkeling bij vervoerbedrijven niet of niet in voldoende mate in de CBS indices tot uitdrukking komt. Dat overleg kan dan resulteren in een afwijking van het standaard toepassen van de CBS kostenindices voor LTI (en ook LBI overigens).

## LTK 2019

Naast de (jaarlijkse) aanpassing van de uitvoeringsregels (Bijlage 1 van het LTK) vanwege de berekening van de LTI voor het jaar 2019 hebben de onderstaande aanpassingen plaatsgevonden.

1. De BTW is aangepast naar 9% (was 6%) ingevolge het beleidsvoornemen van het kabinet op Prinsjesdag. Dit heeft gezorgd voor een verhoging van de LTI voor het jaar 2019 van ca. 3%.
2. Er hebben twee technische aanpassingen plaatsgevonden bij de berekening van de LTI (Bijlage 1c van de Uitvoeringsregels):
  1. De benodigde CBS-data ten aanzien van de energiereeksen worden voortaan juni van het voorgaande jaar tot en met mei van het lopende jaar. De energiereeksen worden derhalve niet meer geschat en hoeven niet meer gecorrigeerd te worden. Hiermee wordt aangesloten bij de methodiek bij de LBI-berekening.
  2. De loonvoet van enig jaar wordt niet alleen het jaar daarop gecorrigeerd, maar ook het jaar daarop. Deze twee-traps-correctie is nodig omdat de prognoses voor de loonvoet langere tijd wisselende waardes geeft waardoor aanvullende correcties nodig zijn.
3. De grondslag voor de opbrengstverdeling van het product OV Voordeel is vastgesteld in de Uitvoeringsregels op basis van een afspraak tussen stad- en streekvervoerders en NS. In Bijlage 1d van de Uitvoeringsregels is de optie opgenomen om deze afspraak te herzien voor het jaar 2019 in verband met de tariefs- en BTW-aanpassingen per 1-1-2019.

## LTK 2020

Naast de (jaarlijkse) aanpassing van de uitvoeringsregels (Bijlage 1 van het LTK) vanwege de berekening van de LTI voor het jaar 2020 hebben de onderstaande aanpassingen plaatsgevonden.

1. Op grond van een onderzoek naar herijking van de wegingsfactoren over het jaar 2018 zijn in 2019 de wegingsfactoren aangepast. Deze worden toegepast met ingang van de LTI van 2020. De volgende wegingsfactoren worden toegepast:

Loonvoet marktsector	65,34%
Diesel	5,71%
Elektriciteit	1,13%
Gas	0,68%
CPI	27,16%
Totaal*	100,00%

\*In het onderzoek zijn resultaten weergegeven met afronding. Het totaal komt daarom feitelijk uit op 100,01%. Bij de weging in de berekening van de LTI's wordt hiermee rekening gehouden.

2. De grondslag voor de opbrengstenverdeling van het product OV Voordeel is gewijzigd vastgesteld. Dit was bij de wijziging in het jaar daarvoor reeds aangekondigd.
3. In een tweede wijzigingsronde van het LTK (apart traject) is het product Business Collectief geïntroduceerd. Dit is een nieuw landelijk (zakelijk) product voor bedrijven/instellingen met minimaal 25 gebruikers. Het is geen kortingsproduct, maar een product dat ontzorgt. Er is geen tarief per gebruiker, maar een totaal kostenplaatje per 'account' (bedrijf/instelling) gebaseerd op vooraf vastgestelde parameters en de saldoreiswaarde van de gebruikers.

## LTK 2021

De (jaarlijkse) aanpassing van de uitvoeringsregels (Bijlage 1 van het LTK) vanwege de berekening van de LTI voor het jaar 2021 heeft plaatsgevonden.