

Voorkoming van dubbel opstaptarief in het railnetwerk

**Technische haalbaarheidsonderzoek
in opdracht van de Commissie Meijdam**

| | |
|--------|-------------|
| Auteur | Collis B.V. |
| Versie | 1.0 |
| Datum | 22-06-2011 |
| Status | Definitief |

Documentgegevens

| | |
|----------------|--|
| Opdrachtgever | Commissie Meijdam |
| Opdrachtnemer | Collis B.V. |
| Document titel | Voorkoming van dubbel opstaptarief in het railnetwerk |
| Archief naam | Onderzoek technische haalbaarheid voorkoming van dubbel opstaptarief in railketen.doc |
| Trefwoorden | Dubbel opstaptarief, tarieven, tariefeenheid, |
| Status | Concept |
| Verspreiding | Commissie Meijdam <ul style="list-style-type: none">- De leden van de Commissie Meijdam- Mw Esther de Kler Secretaris van de Commissie Meijdam |
| | Collis <ul style="list-style-type: none">- Christian Brafine, Business Unit Manager e-Ticketing, ter review- Dirk Jan van den Heuvel CEO Collis, ter review- Guido Nelissen e-Ticketing Consultant, ter informatie |

Collis BV
De Heyderweg 1
2314 XZ LEIDEN
The Netherlands
Tel. +31 71 581 36 36
Fax +31 71 581 36 30
E-mail info@collis.nl
Website www.collis.nl

© COLLIS BV 2011

All rights reserved. It is not allowed to multiply, electronically save or publish (parts of) this document, in any form or manner (electronically, mechanically, photocopy etc.) without written approval in advance from Collis BV. All names marked with ® are trademarks of related producers.

Versieoverzicht

| Versie | Datum | Status | Auteur |
|--------|------------|------------|-------------|
| 1.0 | 22-06-2011 | Definitief | Collis B.V. |

MANAGEMENTSAMENVATTING

De Commissie Meijdam heeft Collis gevraagd om te onderzoeken:

1. Welke technische oplossingen zijn mogelijk om dubbel opstaptarief in de treinrailketen te voorkomen?
2. Wat zijn de consequenties van deze oplossingen voor de door de reiziger te verrichten handelingen en voor het OV-chipkaartsysteem, in technische termen en financiële zin, als ook in termen van implementatieperiode, beheer, onderhoud en verantwoordelijkheden?

Collis heeft voor de beantwoording van de vraag van de commissie in dit document de volgende oplossingen uitgewerkt:

A. Landelijk opstaptarief trein

Middels een softwareaanpassing in de validatieapparatuur van de treinvervoerders wordt bij het uitchecken de modaliteit trein meegegeven. Als de reiziger zijn reis vervolgt en dus incheckt op het overstapstation bij een andere vervoerder zal er bij het uitchecken het opstaptarief (€0,79) niet in rekening worden gebracht. Ook voor de reis op het hoofdrailnet (waar een degressief tarief wordt berekend zonder formeel opstaptarief) betekent dit, dat op het totaal bedrag voor de reis €0,79 in mindering wordt gebracht. Regionale vervoerders behouden de mogelijkheid om ook bij reizigers die vanaf bus, tram of metro overstappen, het opstaptarief al dan niet in rekening te brengen. Hiermee blijft de mogelijkheid tot tariefintegratie tussen het regionale treinvervoer en het Stad-/Streekvervoer behouden.

B. Vooraf gespecificeerde producten

De reiziger laadt voorafgaand aan zijn reis het reisrecht voor de reis van A naar B op zijn OV-chipkaart. In wezen wordt het papieren treinkaartje één op één overgenomen op de OV-chipkaart. De OV-chipkaart is in deze variant nog de sleutel om de poorten te openen en het vervoerbewijs om bij controle aan de conducteur te laten zien. Bij deze oplossing is het niet mogelijk om tariefintegratie tussen het regionale treinvervoer en het Stad-/Streekvervoer te bewerkstelligen.

C. Reizen op rekening

De reiziger ontvangt achteraf een rekening voor de reizen die hij per trein heeft afgelegd. De complexiteit van deze oplossing neemt toe indien tariefintegratie tussen het regionale treinvervoer en het Stad-/Streekvervoer in stand gehouden dient te worden.

D. Enkelvoudig in- en uitchecken

De reiziger check-in bij het begin van zijn treinreis, voert op het overstapstation geen handelingen uit en checkt-uit op zijn bestemming. De prijs voor de totale reis over meerdere vervoerders is vastgelegd in de EOD (prijsmatrix). In deze matrix wordt het opstaptarief slechts éénmaal in rekening gebracht. Deze variant is verder uitgewerkt

in een afzonderlijke rapportage (zie [1]). Regionale vervoerders behouden de mogelijkheid om ook bij reizigers die vanaf bus, tram of metro overstappen, het opstaptarief al dan niet in rekening te brengen. Hiermee blijft de mogelijkheid tot tariefintegratie tussen het regionale treinvervoer en het Stad-/Streekvervoer behouden.

De oplossingsrichtingen zijn aan de hand van een aantal gestelde criteria geëvalueerd, te weten:

1. Met de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: WP2000) is de tariefverantwoordelijkheid in handen van decentrale overheden gelegd. Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten en tarieven te kunnen voeren.
2. De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger transparant zijn.
3. De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders.
4. De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond.
5. De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing.

Uit dit rapport wordt geconcludeerd dat het technisch haalbaar is om dubbel opstaptarief in de railketen te voorkomen. Echter elk van de oplossingsrichtingen heeft consequenties enerzijds voor de reiziger, de OV-bedrijven en de concessieverleners en anderzijds in termen van kosten en implementatietijd. Deze consequenties worden per oplossingsrichting in het navolgende rapport verder toegelicht. In dit rapport is er geen onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van de invoering van een mechanisme ter voorkoming van het dubbel opstaptarief in het railnetwerk.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|-----------|
| MANAGEMENTSAMENVATTING | IV |
| 1 INLEIDING | 1 |
| 1.1 AANLEIDING | 1 |
| 1.2 SCOPE VAN DIT DOCUMENT | 1 |
| 1.3 DOCUMENTOPBOUW | 1 |
| 1.4 REFERENTIEDOCUMENTEN | 2 |
| 2 ONDERZOEKSVRAAG | 3 |
| 2.1 PRIJSBEREKENING EN HET OPSTAPTARIEF..... | 3 |
| 2.2 PROBLEEMOMSCHRIJVING | 3 |
| 2.3 VRAGEN | 5 |
| 3 ONDERZOEKSMETHODE | 6 |
| 3.1 INLEIDING | 6 |
| 3.2 CRITERIA VOOR HET WEGNEMEN VAN HET DUBBEL OPSTAPTARIEF | 6 |
| 4 OPLOSSINGSRICHTINGEN | 8 |
| 4.1 OPLOSSINGSRICHTING A: LANDELIJK OPSTAPTARIEF TREIN | 8 |
| 4.1.1 BESCHRIJVING | 8 |
| 4.1.2 KOSTENINSCHATTING | 10 |
| 4.1.3 IMPLEMENTATIE TIJD..... | 11 |
| 4.1.4 CONSEQUENTIES | 11 |
| 4.2 OPLOSSINGSRICHTING B: VOORAF GESPECIFICEERDE PRODUCTEN..... | 12 |
| 4.2.1 BESCHRIJVING | 12 |
| 4.2.2 KOSTENINSCHATTING | 13 |
| 4.2.3 IMPLEMENTATIE TIJD..... | 14 |
| 4.2.4 CONSEQUENTIES | 14 |
| 4.3 OPLOSSINGSRICHTING C: REIZEN OP REKENING | 15 |
| 4.3.1 BESCHRIJVING | 15 |
| 4.3.2 KOSTENINSCHATTING | 16 |
| 4.3.3 IMPLEMENTATIE TIJD..... | 17 |
| 4.3.4 CONSEQUENTIES | 17 |
| 4.4 OPLOSSINGSRICHTING D: ENKELVOUDIG IN- EN UITCHECKEN | 18 |
| 4.4.1 BESCHRIJVING | 18 |
| 4.4.2 KOSTENINSCHATTING EN IMPLEMENTATIE TIJD | 19 |
| 4.4.3 CONSEQUENTIES | 19 |

| | | |
|----------------|--|-----------|
| 5 | SAMENVATTING EN CONCLUSIE | 21 |
| APP 1 | TARIEFSTRUCTUREN VAN TOEPASSING OP TREINVERVOER | 24 |
| APP 1.1 | TARIEFEENHEDEN | 24 |
| APP 1.2 | REIZEN OP SALDO | 25 |

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Eind 2010 is de In de zomerperiode 2010 heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat een commissie onder leiding van de heer mr. Henry Meijdam – hierna: de Commissie – ingesteld.

De Commissie heeft Collis gevraagd:

- 1) Welke technische oplossingen zijn mogelijk om dubbel opstaptarief in de treinrailketen te voorkomen?
- 2) Wat zijn de consequenties van deze oplossingen voor de door de reiziger te verrichten handelingen en voor het OV-chipkaartsysteem, in technische termen en financiële zin, als ook in termen van implementatieperiode, beheer, onderhoud en verantwoordelijkheden?

Daarnaast heeft de commissie Collis gevraagd naar de mogelijkheden om enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen mogelijk te maken. Hierover heeft Collis in een afzonderlijke rapportage aan de commissie gerapporteerd.

1.2 SCOPE VAN DIT DOCUMENT

De scope van dit document is het omschrijven van de huidige situatie op het spoor voor wat betreft het dubbele opstaptarief. Het omschrijft de oorzaak en het gevolg daarvan. Daarnaast worden de mogelijke oplossingen hiervoor beschreven met daarbij de voor- en nadelen van deze mogelijkheden.

De scope is uitdrukkelijk beperkt tot het onderwerp dubbel opstaptarief; het onderwerp enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen wordt in een afzonderlijk document uitgebreid behandeld.

1.3 DOCUMENTOPBOUW

Het document is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1: Inleiding en scope van dit rapport
- Hoofdstuk 2: Onderzoeksvraag
- Hoofdstuk 3: Onderzoeksmethode
- Hoofdstuk 4: Beschrijving van mogelijke oplossingsrichtingen voor het wegnemen van het dubbel opstaptarief en de consequenties van deze oplossingsrichtingen
- Hoofdstuk 5: Samenvatting en conclusie

Bijlage 1: Korte beschrijving van de tariefstructuren die van toepassing zijn op het treinvervoer (zowel op het hoofdrailnet als bij het regionale vervoer)

1.4 REFERENTIEDOCUMENTEN

| Ref. | Titel | Auteur | Status | Versie | Datum |
|------|---|--------------------|------------|--------|------------|
| [1] | Onderzoek naar de technische haalbaarheid van enkelvoudig in- en uitchecken in de railketen | Collis BV | Definitief | | 21-06-2011 |
| [2] | Presentatie workshop dubbel opstaptarief3 | Trans Link Systems | | | 22-06-2010 |
| [3] | Verslag Workshop Single CiCo 22sep2009 | | definitief | | 22-09-2011 |

2 ONDERZOEKSVRAAG

2.1 Prijsberekening en het opstaptarief

Het opstaptarief is het vaste bedrag dat een reiziger betaalt wanneer hij met het OV reist. Bij de strippenkaart was dit de 'basisstrip' die altijd betaald moest worden, ongeacht de reisafstand. Bij het papieren treinkaartje betaalde de reiziger altijd minimaal de eerste 8 tariefeenheden ongeacht zijn reisafstand.

In het OV-chipkaartsysteem is hetzelfde principe aanwezig. In het Stad-/Streekvervoer en daarmee ook op het merendeel van het regionaal treinvervoer betaalt een reiziger een vast bedrag, aangevuld met een prijs per gereisde kilometer. In het OV-chipkaartsysteem is het opstaptarief in het Stad-/Streekvervoer op 79 eurocent¹ bepaald (2011).

De tarieven voor het hoofdrailnet zijn echter niet opgebouwd uit een opstaptarief en een prijs per kilometer. In plaats daarvan wordt er op het spoor gebruik gemaakt van een prijs tussen een herkomststation en een bestemmingsstation. Deze prijs wordt berekend aan de hand van zogenaamde tariefeenheden. Deze tariefeenheden zijn degressief geprijsd; naarmate er meer tariefeenheden worden afgelegd zijn deze telkens goedkoper geprijsd, tot uiteindelijk zelfs 0 euro per tariefeenheid. Er geldt echter een minimum prijs behorend bij 8 tariefeenheden. Elke reiziger betaalt dus sowieso de prijs van 8 tariefeenheden, ook als de afstand korter is dan deze 8 tariefeenheden. Het tariefsysteem van het papieren treinkaartje is overgenomen op de OV-chipkaart.

2.2 Probleemomschrijving

Momenteel worden er twee verschillende methoden van reizen op saldo gehanteerd op het spoor. Bij de invoering van de OV-chipkaart is voor het reizen op saldo het product EasyTrip geïntroduceerd. Dit product is beschikbaar op alle anonieme en persoonlijke OV-chipkaarten. Een aantal karakteristieken van dit product zijn landelijk vastgelegd, zoals het opstaptarief en de lineaire prijsopbouw. Wanneer een reiziger binnen 35 minuten na uitchecken weer incheckt, wordt het opstaptarief niet nogmaals in rekening gebracht. Deze methode van prijsberekening wordt gehanteerd binnen het Stad-/Streekvervoer en op de meeste regionale spoorlijnen.

Op het hoofdrailnet wordt daarentegen, wordt de ritprijs berekend volgens een degressief tarief, waarbij de eerste acht tariefeenheden altijd dienen te worden betaald. Er is geen sprake van een opstaptarief in dit tariefsysteem.

¹ Dit is het opstaptarief voor voltarief reizen. Voor reizen tegen het 34% kortingstarief, is het opstaptarief vastgesteld op 52 eurocent.

Doordat bij een overstap het opstaptarief automatisch niet opnieuw in rekening wordt gebracht, levert dit problemen op. Er ontstaat namelijk een verschil in de ritprijs tussen een heenreis en retourreis². Om die reden is er bij de invoering van de OV-chipkaart op het hoofdrailnet toe besloten om overstappen tussen het Stad-/Streekvervoer en het hoofdrailnet te blokkeren. De enige manier om een blokkade van een overstap te realiseren die momenteel in het OV-chipkaart systeem aanwezig is, is de invoering van een apart product, Reizen Op Saldo (hierna: ROS). ROS is niet standaard aanwezig op een OV-chipkaart en moet daarom in een afzonderlijke handeling worden geladen. Reizigers die geen persoonlijke kaart van NS hebben ontvangen, moeten dit product apart aanvragen.

De regionale treinvervoerders en hun concessieverleners hebben vervolgens elk een van beide tariefsystemen gekozen. De situatie in het regionale treinvervoer is nu als volgt:

1. Vervoerder Arriva hanteert in Groningen en Friesland dezelfde degressieve tariefstructuur als NS. Doordat de reiziger moet in- en uitchecken bij een overstap, worden reeds verreide kilometers niet meegenomen in de ritprijsberekening van de tweede treinrit. Reizen bij twee vervoerders bestaan uit twee korte ritten in plaats van één lange, waardoor het prijsvoordeel behorend bij langere ritten verdwijnt.
2. De overige regionale treinvervoerders³ hanteren een lineair tarief met een vast opstaptarief en gebruiken hiervoor EasyTrip. Doordat er na een overstap van of naar het hoofdrailnet op een ander reisproduct wordt gereisd, vervalt het overstaprecht automatisch. Er wordt geen rekening gehouden of een reiziger overstapt vanuit een trein van een andere vervoerder. Wel zijn deze vervoerders in staat om een overstap vanuit het Stad-/Streekvervoer te herkennen en hierbij het opstaptarief niet nogmaals in rekening te brengen.

² Bij een overstap van het hoofdrailnet naar het regionale vervoer, zou er – bij voltarief reizen – een korting van €0,79 op de totale ritprijs worden toegepast, terwijl dit bij een overstap van het regionale vervoer naar het hoofdrailnet niet het geval zou zijn.

³ Te weten Veolia Transport Nederland en Syntus. Op de treinen van Arriva in Zuid-Holland en bij Connexion is de OV-chipkaart nog niet actief. Hierdoor is nog niet bekend welke tariefstructuur op deze treinen gehanteerd zal worden.

Een voorbeeld van een reis bij meerdere vervoerders in de huidige situatie (enkele reis 2^e klasse Winterswijk – Utrecht Centraal zonder korting):

| |  |  |  |  |  | |
|---------------------------------|---|---|---|---|---|----------|
| Saldo laden | Inchecken Winterswijk | Uitchecken Zutphen | Inchecken Zutphen | Overstap Arnhem | Uitchecken Utrecht Centraal | Ritprijs |
| Saldo van rekening op chipkaart | Instaptarief afschrijven | Bijschrijven: instaptarief – basistarief – (kmprijs x km) | Instaptarief afschrijven | | Bijschrijven: instaptarief – prijs verreide tariefeenheden | |
| Saldo nu: €50 | - €10 Saldo nu: €40 | €10 – €0,79 – (€0,16 x 39) = €2,97 Saldo nu: €42,97 | -€20 Saldo nu: €22,97 | | €20 – €12,90 = €7,10 Saldo nu: €30,07 | €19,93 |

Wanneer voor dezelfde reis een papieren vervoerbewijs zou zijn aangeschaft, dan zouden de reiskosten €17,30 zijn geweest (bron: www.9292ov.nl).

2.3 Vragen

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen bekend die de knelpunten omtrent het dubbel opstaptarief kunnen wegnemen. In dit rapport wordt ingegaan op de volgende vragen:

1. Welke technische oplossingen zijn mogelijk om dubbel opstaptarief in de treinrailketen te voorkomen?
2. Wat zijn de consequenties van deze oplossingen voor de door de reiziger te verrichten handelingen en voor het OV-chipkaartsysteem, in technische termen en financiële zin, als ook in termen van implementatieperiode, beheer, onderhoud en verantwoordelijkheden?

3 ONDERZOEKSMETHODE

3.1 Inleiding

Een treinreiziger die met de OV-chipkaart reist, betaalt meerdere keren het opstaptarief indien hij in één reis van NS en regionale treinvervoerders gebruik maakt. Hieronder een aantal voorbeelden:

- Assen – Winschoten: tot Groningen met NS, Groningen – Winschoten met Arriva (twee keer opstaptarief);
- Kerkrade – Venlo: tot Heerlen met Veolia, Heerlen – Roermond met NS en Roermond – Venlo met Veolia (drie keer opstaptarief⁴);
- Utrecht – Winterswijk: tot Arnhem met NS, Arnhem – Winterswijk met Syntus (twee keer opstaptarief).

De genoemde voorbeelden tonen aan dat de reiziger – zonder afdoende oplossing voor het dubbele opstaptarief en in vergelijking met het reizen op een papieren vervoerbewijs – er op achteruit gaat op deze trajecten. Om deze redenen wordt gekeken naar mogelijkheden om het dubbel opstaptarief op het spoor te elimineren.

Er bestaan verschillende mogelijkheden om het dubbel opstaptarief in het railnetwerk weg te nemen. Om de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen inzichtelijk te maken, zijn een aantal toetsingscriteria opgesteld. Deze criteria worden besproken in de volgende paragraaf. Daarnaast is voor elke oplossing een inschatting gemaakt van de implementatiekosten en -tijd.

De evaluatie per oplossing is opgenomen in het volgende hoofdstuk.

3.2 Criteria voor het wegnemen van het dubbel opstaptarief

Ter evaluatie van verschillende oplossingen voor het dubbel opstaptarief zijn een aantal toetsingscriteria vastgesteld, te weten:

1. *Met de WP2000⁵ is de tariefverantwoordelijkheid in handen van decentrale overheden gelegd. Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten te kunnen voeren.*

⁴ Doordat de reistijd Heerlen – Roermond per intercity exact 35 minuten bedraagt en er bij een fysieke overstap altijd sprake is van enige wachttijd, is de maximale overstaptijd bij aankomst in Roermond nét verstreken. Indien het tussenliggende traject (hier: Heerlen – Roermond) iets korter is, dan is het mogelijk dat de ritprijs per reiziger verschilt.

⁵ Wet Personenvervoer 2000, zie http://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/geldigheidsdatum_03-05-2011.

2. *De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger eerlijk en transparant zijn.*
3. *De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders.*
4. *De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond.*
5. *De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing.*

Er wordt van uitgegaan, dat vervoerders vrij dienen te worden gelaten in de keuze van hun tariefsysteem. Dit betekent, dat lineaire en degressieve tariefstructuren naast elkaar moeten kunnen worden gebruikt. Oplossingen die vereisen dat voor het vervoer per trein overal een lineair danwel een degressief tariefsysteem wordt gehanteerd, worden derhalve in dit document niet behandeld.

4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Ter voorkoming van het dubbel opstaptarief in het railnetwerk zijn de volgende oplossingsrichtingen verkend:

- A. Landelijk opstaptarief trein
- B. Vooraf gespecificeerde producten
- C. Reizen op rekening
- D. Single Ci/Co

Oplossingsrichtingen die niet rechtstreeks bijdragen aan het wegnemen van het dubbel opstaptarief, zullen niet worden besproken.

In de volgende paragrafen zullen de belangrijkste kenmerken van elke oplossingsrichting worden gekenschetst.

4.1 Oplossingsrichting A: Landelijk opstaptarief trein

4.1.1 Beschrijving

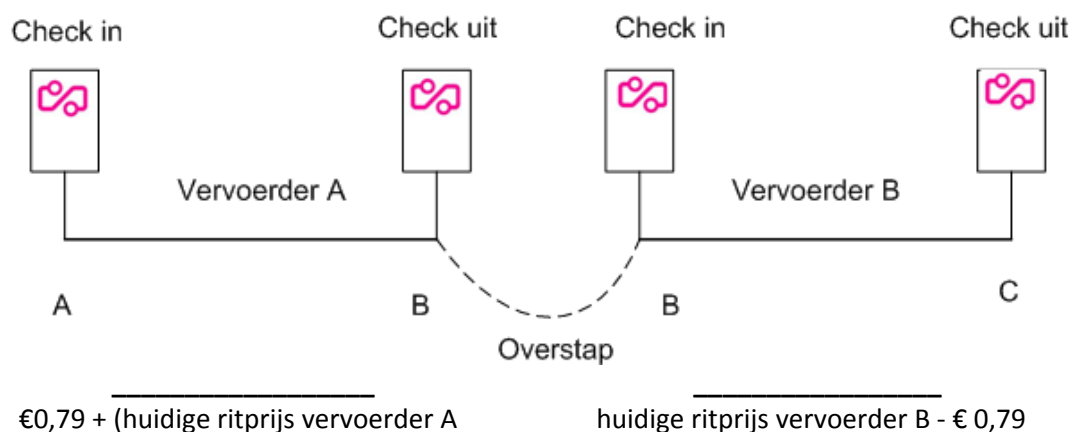
Een kerneigenschap van oplossingsrichting A is dat er bij het uitchecken, de modaliteit trein wordt meegegeven. Dit gedrag van het systeem wordt bereikt door middel van een softwareaanpassing in de validatieapparatuur van de treinvervoerders. Deze oplossingsrichting houdt in dat – wanneer de reiziger zijn treinreis vervolgt en dus incheckt op het overstapstation bij een andere vervoerder –, bij het inchecken bij de tweede vervoerder binnen een nog nader te bepalen overstaptijd (bijv. 35 minuten) het opstaptarief (€ 0,79) niet in rekening zal worden gebracht. Ook voor de reis op het hoofdrailnet – waar een degressief tarief wordt berekend zonder formeel opstaptarief – betekent dit, dat per overstap het opstaptarief (€ 0,79) op het totaalbedrag voor de reis in mindering wordt gebracht. Regionale vervoerders behouden de keuze om ook bij reizigers die vanaf bus, tram of metro overstappen, het opstaptarief al dan niet in rekening te brengen. Hiermee blijft de mogelijkheid tot tariefintegratie tussen het regionale treinvervoer en het Stad-/Streekvervoer behouden.

De volgende wijzigingen dienen door de vervoerder in zijn configuratiedata te worden aangebracht:

- Definieer, voor zover dat nog niet het geval is, EasyTrip als het standaard⁶ reisproduct (ROS dient dus te worden afgeschaft⁷).
- Voer een softwarewijziging⁸ door, waarmee selectief het opstaptarief in rekening kan worden gebracht naar gelang de aard⁹ van de overstap.
- Voer als opstaptarief voor dit product € 0,79¹⁰ in.
- Definieer alle ritprijzen als de huidige ritprijs verminderd met het opstaptarief.

Voor reizen die bij één vervoerder worden gemaakt, verandert er niets. Er wordt voortaan een opstaptarief in rekening gebracht, maar dit wordt in de ritprijs gecompenseerd.

Voor een reiziger die bij twee vervoerders één reis maakt, zijn de consequenties als volgt:



De reiziger betaalt voor de deelreis bij vervoerder A evenveel als voorheen. De ritprijs bij vervoerder B wordt ten opzichte van de huidige situatie echter automatisch verminderd met €0,79 (het opstaptarief). Op de terugweg blijft de prijs van vervoerder B gelijk aan de huidige ritprijs, maar wordt de huidige ritprijs bij vervoerder A met €0,79 verminderd.

Indien de reiziger bij drie of meer vervoerders reist, dan wordt voor elke overstap telkens €0,79 op de ritprijs¹¹ van de tweede en volgende vervoerder in mindering gebracht.

⁶ Dit is het reisproduct dat wordt aangesproken indien de reiziger niet over een specifiek reisproduct, zoals een OV-Jaarkaart of een Voordeelurenkaart beschikt.

⁷ Dit is noodzakelijk omdat er bij een wisseling van reisproduct nooit een overstap wordt verleend. Het gebruik van EasyTrip op het hoofdrailnet met behoud van de eigenschappen van ROS wordt mogelijk gemaakt door een set specificatiewijzigingen die reeds door NS is aangevraagd.

⁸ Het betreft hier een softwarewijziging die op verzoek van NS reeds in de systeemspecificaties van de apparatuur van het hoofdrailnet is opgenomen.

⁹ Er kan sprake zijn van een overstap vanaf een bus, tram, metro, trein van dezelfde vervoerder of trein van een andere vervoerder. Hiertussen kan momenteel nog geen onderscheid worden gemaakt.

¹⁰ Danwel 52 eurocent voor reizigers die recht hebben op 34% reductie.

¹¹ De ritprijs wordt hierbij gezien als de samenstelling van opstaptarief en afstandgebaseerde prijs.

Voor de vervoerders betekent dit dat ze € 0,79 minder aan inkomsten krijgen voor elke treinrit, mits die binnen de overstaptijd voorafgegaan wordt door een andere treinrit.

Vervoerders hanteren bij een overstap vanaf bus, tram of metro naar de trein verschillend beleid ten opzichte van het handhaven van het opstaptarief. Bij overstap van stad/streekvervoer naar het hoofdrailnet, wordt er in de ritprijs geen rekening met de overstap gehouden. Bij een overstap van bus, tram of metro op het regionale spoor wordt echter het opstaptarief veelal niet nogmaals in rekening gebracht. Dit laatste is op het hoofdrailnet wel gewenst.

Om een overstap te laten erkennen wanneer een treinreis wordt vervolgd, maar wel te blokkeren in het geval van een overstap van bus tram of metro op de trein, is er recentelijk een optionele wijziging in de systeemspecificaties van validatieapparatuur aangevraagd. Deze wijziging maakt het mogelijk om overstappen selectief te blokkeren en daarmee de huidige tarifiering op het spoor te handhaven. Deze softwarewijziging zal bij alle treinvervoerders moeten worden geïmplementeerd.

4.1.2 Kosteninschatting

Oplossingsrichting A vereist zoals eerder aangegeven, een aanpassing van de validatieapparatuur maar geen aanpassing in de back office systemen of in het reizigersgedrag. De genoemde softwarewijziging is reeds geaccepteerd door Trans Link Systems (hierna: TLS) en ook al toegevoegd in de systeemspecificaties van de OV-chipkaart systemen die op het hoofdrailnet worden gebruikt.

Het gaat er dus om dat in de eerste plaats de railvervoerders de apparatuur aanpassen. Daarnaast is het mogelijk dat in de toekomst andere ov-bedrijven een railconcessie ontvangen. De apparatuur van deze vervoerders zou dan ook aangepast moeten worden.

Samengevat worden de daaraan gebonden kosten over een periode van tien jaar als volgt geschat:

| | |
|---|--------------------|
| Aanpassen software in validatie-apparatuur OV-bedrijven ¹² | € 1.500.000 |
| Test en acceptatie van de gewijzigde software | € 315.000 |
| Totaal (over een periode van tien jaar) | € 2.000.000 |

Hiernaast vindt nog een derving¹³ plaats van inkomsten uit opstaptarieven. Deze bedraagt naar schatting € 15.000.000,-¹⁴ per jaar.

¹² 250.000 euro per ov-bedrijf x 8 ov-bedrijven (NS heeft deze wijziging reeds aangevraagd). Deze kosten zijn ingeschat op basis van historische gegevens over softwarewijzigingen.

¹³ Er is sprake van een derving van opstaptarieven ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart. Ten opzichte van de situatie met papieren vervoerbewijzen is hiervan geen sprake.

¹⁴ Deze schatting is gebaseerd op 20 miljoen overstappers per jaar – van wie 25% reist op een persoonlijke OV-chipkaart met leeftijds korting.

4.1.3 Implementatietijd

De implementatietijd van de oplossing wordt ingeschat op twee jaar. De gewenste softwareaanpassing is weliswaar reeds opgenomen in de specificaties die van toepassing zijn op de op het hoofdrailnet geïnstalleerde apparatuur, maar deze aanpassing is nog niet doorgevoerd in de specificaties van de apparatuur die door de regionale vervoerders wordt gebruikt. Om de gewenste softwareaanpassing ook in de apparatuur van de regionale vervoerders te kunnen opnemen, dienen ook de systeemspecificaties van de door hen gebruikte apparatuur te worden aangepast. Dit zal pas kunnen geschieden na een gedegen impactanalyse. Na wijziging van de specificaties kan de leverancier van de betreffende apparatuur de specificatiewijziging vertalen in softwareaanpassingen. De resulterende software dient te worden gecertificeerd en te worden onderworpen aan acceptatietesten. Pas daarna kan deze pas – bij alle vervoerders tegelijk – in productie worden genomen.

4.1.4 Consequenties

Criterion 1 (Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten te kunnen voeren)

De voorgestelde oplossingsrichting heeft geen invloed op lokale reizen. Voor treinreizen die een voortzetting zijn van een eerdere reis op de trein geldt, dat voortaan consequent geen opstaptarief zal worden geheven. De producteigenschappen blijven verder ongewijzigd en kunnen specifiek per vervoerder worden ingesteld.

Criterion 2 (De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger eerlijk en transparant zijn)

Het beleid ten aanzien van het verlenen van overstaprechten op het spoor wordt geharmoniseerd. Bij een overstap van trein naar trein wordt in geen enkel geval het opstaptarief opnieuw in rekening gebracht.

Criterion 3 (De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders)

Deze oplossing heeft geen invloed op de wijze waarop de opbrengsten aan de betrokken vervoerders worden toegekend. De reistransacties worden uitgekeerd aan de vervoerder die deze indient. Er worden geen afhankelijkheden van derde partijen gecreëerd.

Criterion 4 (De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond)

De wijze waarop de gemaakte reizen aan de reiziger worden getoond (via Mijn OV-chipkaart en/of via een uitdraai van een verkooppunt) blijft ongewijzigd.

Criterion 5 (De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing)

Voor deze oplossing is een wijziging van de software van de validatieapparatuur nodig (regionale spoor: registreren modaliteit op de kaart; hoofdrailnet registreren modaliteit op de kaart en herkennen voorgaande treinreis). Hieraan zijn eenmalige kosten verbonden.

Daarnaast ontvangen alle treinvervoerders per overstappende reiziger minder inkomsten, doordat het opstaptarief niet langer in rekening wordt gebracht. De reiziger ervaart een prijsvoordeel bij het overstappen tussen treinvervoerders.

4.2 Oplossingsrichting B: Vooraf gespecificeerde producten

4.2.1 Beschrijving

Het OV-chipkaart systeem staat toe om producten te definiëren waarbij een begin- en eindstation op de kaart worden geschreven. Het is momenteel niet mogelijk om toegangscontrole hierop te baseren, doordat – zeker voor langere reizen – het aantal reismogelijkheden legio is. Hierdoor zal de controle van dergelijke vervoerbewijzen mensenwerk blijven.

Het scenario voor de reiziger is als volgt:

De reiziger laadt bij een balie of kaartautomaat een enkele reis. Hierbij selecteert hij een begin- en eindstation. De reisdatum hoeft niet te worden opgegeven. Op basis van deze combinatie van stations wordt door de automaat de prijs van het product bepaald. Nadat de reiziger het product heeft betaald, wordt dit op zijn OV-chipkaart geladen. Het product is zodanig gedefinieerd, dat dit enkele uren geldig is vanaf de eerste check-in. Wanneer deze tijdsduur verstreken is, wordt het product automatisch als verlopen gemarkeerd¹⁵.

Wanneer de reiziger probeert in te checken bij een poortje of paaltje, dan herkent de apparatuur dat er een nog ongebruikt enkele reis of dagretour product¹⁶ op de kaart staat. De aangegeven begin- en eindstations worden genegeerd. Het product wordt behandeld als een vrij reizen product en de reiziger wordt hierop ingecheckt. Wanneer de reiziger op een overstapstation van vervoerder wisselt, moet de reiziger uitchecken bij de vervoerder wiens trein hij verlaat en inchecken bij de vervoerder waarbij hij zijn reis voortzet. Ook bij de tweede en eventuele volgende check-in wordt het product geselecteerd en kan de reiziger zijn reis vervolgen. Op de eindbestemming checkt de reiziger uit.

Tijdens de reis controleert de conducteur de vervoerbewijzen. Indien een kaart niet op saldo is ingecheckt maar op het product enkele reis, dan zal de controleur controleren welke begin- en eindstations zijn opgegeven. Op basis van zijn kennis van de dienstregeling en de topografie

¹⁵ De reden hierachter is, dat het product niet automatisch kan verlopen op de eindbestemming. De tijdsbeperking moet wel in de productvoorwaarden worden opgenomen, daar met een papieren enkele reis een reis onderbroken mag worden mist deze binnen dezelfde dag wordt voltooid.

¹⁶ Voor een enkele reis zal een ander product worden gedefinieerd dan voor een dagretour, maar de eigenschappen van beide producten zijn sterk gelijkend. De geldigheidsduur zal bij een dagretour echter aanmerkelijk langer worden ingesteld dan bij enkele reis. Beide producten bieden onbeperkt in- en uitchecken binnen hun geldigheidsduur.

bepaalt de conducteur of de reiziger over een geldig vervoerbewijs beschikt. Indien dit niet het geval blijkt te zijn, dan ontvangt de reiziger een bekeuring.

Voor het OV-bedrijf verandert er ten opzichte van de huidige situatie met papieren vervoerbewijzen niet veel. De opbrengsten worden ontvangen via de balies en kaartautomaten. Verdeling van de opbrengsten vindt plaats door middel van de reeds afgesproken verdeelsleutels. Personen die niet in het bezit zijn van een vervoerbewijs, worden niet toegelaten tot afgesloten stations. Omdat de geografische geldigheid van de producten echter niet door de apparatuur kan worden gecontroleerd, blijft controle op de trein noodzakelijk om grijsrijden¹⁷ te voorkomen.

Bij een overstap van het regionale treinvervoer naar het overige Stad-/Streekvervoer en vice versa dient de reiziger opnieuw een opstaptarief te betalen. Het is bij deze oplossing niet mogelijk om met een dergelijke overstap rekening te houden.

4.2.2 Kosteninschatting

Oplossingsrichting B vereist de opname van vooraf gespecificeerde producten in de configuratiedata van de vervoerders, inclusief het testen op de correctheid hiervan. Daarnaast is een landelijke communicatiecampagne vereist, aangezien een deel van de klanten anoniem reist. Voor de distributie van de vooraf gespecificeerde producten dient de bestaande verkoopinfrastructuur daarnaast gehandhaafd te blijven.

Samengevat worden de hieraan gebonden kosten over een periode van tien jaar als volgt geschat:

| | |
|--|----------------------|
| Specificeren en testen vooraf gespecificeerde producten | € 25.000 |
| Landelijke communicatiecampagne | € 5.000.000 |
| Afschrijven automaten over een periode van tien jaar ¹⁸ | € 90.000.000 |
| Totaal (over een periode van tien jaar) | € 100.000.000 |

Hiernaast vindt nog een derving¹⁹ plaats van inkomsten uit opstaptarieven. Deze bedraagt naar schatting € 15.000.000,-²⁰ per jaar.

¹⁷ Met grijsrijden wordt in deze context bedoeld, dat een reiziger zijn ritprijs slechts deels betaalt door een kaartje te kopen voor een korter traject dan dat waarover hij reist.

¹⁸ Bij deze schatting is uitgegaan van een afschrijving van €10.000,- per automaat per jaar, gemiddeld 3 automaten per station en 400 treinstations.

¹⁹ Er is sprake van een derving van opstaptarieven ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart. Ten opzichte van de situatie met papieren vervoerbewijzen is hiervan geen sprake.

²⁰ Deze schatting is gebaseerd op 20 miljoen overstappers per jaar – van wie 25% reist op een persoonlijke OV-chipkaart met leeftijdskorting.

4.2.3 Implementatietijd

De implementatietijd van de oplossing wordt ingeschat op minder dan 1 jaar. In deze periode kunnen de producten worden ingevoerd en uitgetest en kan een marketingcampagne worden opgestart om het gebruik van deze producten te promoten.

4.2.4 Consequenties

Criterion 1 (Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten te kunnen voeren)

De voorgestelde oplossingsrichting verplicht tot het invoeren van een landelijk geldige prijsmatrix voor het spoor. Het is – uitgezonderd op basis van de (leeftijds)profielen op persoonlijke kaarten – niet mogelijk om voor interoperabele reizen per doelgroep producten te definiëren²¹. (Leeftijds)profielen zijn de enige onderscheidende kenmerken op basis waarvan door de verkoopapparatuur zelfstandig tariefdifferentiatie kan worden toegepast.

Criterion 2 (De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger eerlijk en transparant zijn)

Bij verkoop van een vooraf gespecificeerd product wordt de ritprijs reeds aan de reiziger getoond. Deze ritprijs is gebaseerd op prijsinformatie die in de centrale databases van de betrokken vervoerder ligt opgeslagen. Hierin is reeds rekening gehouden met de overstappen die tijdens de reis zullen worden gemaakt. Dezelfde prijsinformatie kan worden verstrekt aan aanbieders van routeplanners voor het OV, zoals reeds gebruikelijk is. Hierdoor kan de reiziger reeds bij het plannen van zijn reis op de hoogte worden gesteld van de kosten ervan.

Criterion 3 (De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders)

In de huidige situatie met papieren kaartjes, wordt de opbrengsten uit de kaartverkoop aan de hand van vooraf tussen de vervoerders afgesproken verdeelsleutels verdeeld. Door de introductie van vooraf gespecificeerde producten wordt deze situatie in stand gehouden. Wanneer in de huidige situatie de papieren vervoerbewijzen worden uitgefaseerd, is het herverdelen van de opbrengsten niet langer vereist. Doordat de oplossingsrichting minder repressie uitoefent op grijsrijden dan de huidige implementatie van de OV-chipkaart op het spoor, is het mogelijk dat het aantal fraudegevallen toeneemt.

Criterion 4 (De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond)

In het overzicht van gemaakte reizen, dat via Mijn OV-chipkaart door de reiziger geraadpleegd kan worden, kan het gebruikte reisproduct alsmede het eerste moment van inchecken hierop getoond worden.

Criterion 5 (De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing)

²¹ Een voorbeeld hiervan is het verlenen van korting in senioren uit de eigen regio.

Voor deze oplossing is geen wijziging in de infrastructuur of software nodig. De invoering van een nieuw product brengt kosten met zich mee op het gebied van distributie en marketing. De huidige kaartautomaten en balieapparatuur dienen in stand te worden gehouden voor het laden van vooraf gespecificeerde producten. Bij handhaving van de huidige implementatie van de OV-chipkaart zouden deze op termijn vervangen kunnen worden door eenvoudigere exemplaren. Voor de reiziger ontstaat de verplichting om voorafgaand aan zijn reis een reisproduct op zijn kaart te laden.

4.3 Oplossingsrichting C: Reizen op rekening

4.3.1 Beschrijving

Tijdens het gebruik van de OV-chipkaart worden transacties gegenereerd. Op basis van deze transacties kan worden gereconstrueerd, welke reizen zijn gemaakt. Deze informatie kan worden gebruikt om achteraf een overzicht te maken van de gemaakte reizen. Losse ritten worden hierbij op basis van een aantal business rules²² gecombineerd tot één of meer reizen. Aan de hand van een prijstabel kunnen vervolgens ritprijzen worden vastgesteld en periodiek aan de reiziger worden gefactureerd.

De reiziger doorloopt de volgende procedure: De reiziger vraagt bij zijn vervoerder of een derde partij die namens de vervoerders optreedt toestemming om op rekening te reizen en geeft daarbij zijn kaartnummer en rekeninggegevens op, alsmede een machtiging om de reiskosten periodiek van zijn bankrekening te incasseren. De aanvraag wordt beoordeeld en wanneer de aanvraag positief is beoordeeld – mag de reiziger het product op zijn kaart laden²³.

De reiziger checkt vervolgens per vervoerder in en uit. Hierbij wordt er geen saldo van de kaart geschreven. Er ontstaat geen dubbel opstaptarief probleem, doordat de losse ritten in het backoffice worden gecombineerd tot één reis alvorens de prijs wordt berekend. Periodiek ontvangt hij een factuur van de gemaakte reizen. De reisbedragen worden geïncasseerd door middel van de bij aanvraag door de reiziger verstrekte machtiging.

Indien de wens bestaat om bij een overstap van het regionale treinvervoer naar het overige Stad-/Streekvervoer en vice versa het opstaptarief niet nogmaals in rekening te brengen, dan dient reizen op rekening hierop eveneens ingevoerd te worden. In dat geval moeten de systemen voor ritprijsberekening worden voorzien van de prijzenmatrices van alle openbaar

²² Een voorbeeld van zo'n business rule is, dat er tussen een check-out en de daarop volgende check-in niet meer dan 1 uur verstreken mag zijn. Deze regels worden tussen de vervoerders onderling afgestemd.

²³ Dit kan via de National Action List, waarbij de reiziger bij een lokale winkel of kaartautomaat het product op zijn kaart kan laden, of via de balie van een van de vervoerbedrijven op vertoon van de schriftelijke toestemming.

vervoer in Nederland, inclusief bus, tram en metro. Dit heeft een aanzienlijke impact op met name de beheerprocessen van de vervoerders.

4.3.2 Kosteninschatting

Oplossingsrichting C vereist de volgende implementatiekosten:

- Instellen van een aanvraagprocedure voor reizen op rekening
- Aanpassen van het centrale back office voor het doorgeven van de noodzakelijke transactieinformatie aan de systemen die de facturering regelen
- Inrichten van systemen voor de facturering van de gemaakte reizen
- Inrichten van systemen voor de verdeling van de inkomsten over de betrokken vervoerders
- Marketingcampagne voor het product (voornamelijk gebaseerd op direct mail)

Naast deze eenmalige kosten zijn er ook wederkerige kosten aan deze oplossingsrichting verbonden:

- Instandhouden serviceorganisatie ten behoeve van de beoordeling van aanvragen, beantwoorden van vragen van klanten en afhandeling van klachten
- Beheer en onderhoud van de nieuwe systemen
- Voorfinanciering van reeds gemaakte, maar nog niet betaalde, reizen
- Debiteurenrisico

Ten aanzien van de laatste twee punten – te weten voorfinanciering en debiteurenrisico – kan worden opgemerkt dat deze kosten tot nul kunnen worden gereduceerd door voor het eerste gebruik van reizen op rekening een voorschot van de bankrekening van de reiziger te incasseren. Dit voorschot kan vervolgens worden gebruikt als virtueel reistegoed, waaruit de gemaakte reizen worden betaald. Wanneer het voorschot (vrijwel) opgebruikt is, kan opnieuw een voorschot van de rekening van de reiziger worden geïncasseerd²⁴. Zodoende heeft de reiziger altijd een positief saldo uitstaan, dat voor het reizen kan worden aangewend.

Samengevat worden de hieraan gebonden kosten over een periode van tien jaar als volgt geschat:

| | |
|--|-------------|
| Instellen aanvraagprocedure | € 2.000.000 |
| Aanpassen van centrale back office voor verkrijgen relevante transactiegegevens | € 500.000 |
| Inrichten systeem voor transactieverwerking voor het opstellen van reisoverzichten en de verdeling van de inkomsten over vervoerders | € 3.000.000 |
| Versturen direct mail naar vaste klanten / marketingcampagne | € 2.000.000 |
| Inrichten 'auditable' rapportagesysteem over inkomstenverdeling ²⁵ | € 2.500.000 |

²⁴ In feite is er sprake van een gevirtualiseerde AutoReload operatie, waarbij niet het kaartsaldo, maar het virtuele tegoed wordt opgehoogd.

²⁵ Dit systeem maakt opbrengstenrapportages per vervoerder

| | |
|--|---------------------|
| Onderhoud nieuwe systemen (over een periode van tien jaar) | € 5.000.000 |
| Totaal (over een periode van tien jaar) | € 15.000.000 |

Hiernaast vindt nog een derving²⁶ plaats van inkomsten uit opstaptarieven. Deze bedraagt naar schatting € 15.000.000,-²⁷ per jaar.

4.3.3 Implementatietijd

De implementatietijd van de oplossing wordt ingeschat op enkele jaren. In deze periode kunnen de benodigde procedures en systemen worden ingericht en kan de benodigde marketingcampagne worden opgezet.

4.3.4 Consequenties

criterium 1 (Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten te kunnen voeren)

In het centrale backoffice waar de facturatie plaatsvindt, kan tevens het bezit van reisproducten worden geregistreerd. Op basis van deze gegevens en het in- en uitcheckgedrag van de reiziger kunnen verworven reisrechten meegenomen in de prijsberekening. De eigenschappen van deze producten zijn niet gebonden aan beperkingen in het huidige OV-chipkaart systeem. Bij de betrokken vervoerders en hun concessieverleners ontstaat een grotere vrijheid in de definitie van reisproducten.

criterium 2 (De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger eerlijk en transparant zijn)

Bij de berekening van de ritprijzen in het backoffice kan rekening gehouden worden met alle overstappen die tijdens de rit zijn gemaakt. Het is mogelijk om op de factuur tot in zeer groot detail weer te geven hoe de prijs is opgebouwd.

criterium 3 (De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders)

Bij reizen op rekening worden alle treinreizen door één centrale partij geïncasseerd. Wanneer de reiziger verplicht blijft om per vervoerder in- en uit te checken, dan blijft de mogelijkheid bestaan om de gemaakte reizen eenduidig toe te wijzen aan de betrokken vervoerders. De facturerende partij kan aan de betrokken OV-bedrijven volledige inzage verstrekken over de wijze waarop de aan de reiziger gefactureerde bedragen over de vervoerders worden verdeeld en de OV-bedrijven kunnen deze informatie toetsen aan de hand van de eigen transacties.

criterium 4 (De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond)

²⁶ Er is sprake van een derving van opstaptarieven ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart. Ten opzichte van de situatie met papieren vervoerbewijzen is hiervan geen sprake.

²⁷ Deze schatting is gebaseerd op 20 miljoen overstappers per jaar – van wie 25% reist op een persoonlijke OV-chipkaart met leeftijds korting.

Samen met de prijzen van de gemaakte reizen kan aan de reiziger worden getoond welke ritten bij dezelfde reis horen.

criterium 5 (De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing)

Ten behoeve van deze oplossing zullen er in het backoffice nieuwe systemen worden ingericht ten behoeve van de facturering van de reisbedragen, de verdeling van de omzet hieruit over de betrokken vervoerders en de informatieverstrekking aan de reiziger over de gemaakte reizen en te factureren bedragen. De vervoerder dient zorg te (laten) dragen voor de voorfinanciering van de gemaakte reizen²⁸ en de incassokosten²⁹.

4.4 Oplossingsrichting D: Enkelvoudig in- en uitchecken

4.4.1 Beschrijving

Door het huidige concept, van uit- en inchecken bij overstappen en het niet herkennen van deze overstap door het systeem wordt de treinreis in verschillende delen opgeknipt waarvoor telkens een opstaptarief wordt gerekend³⁰. Door in het systeem weer terug te gaan naar één treinreis worden reizen niet langer opgedeeld in meerdere deelreizen en alleen de prijs over de totale afstand van herkomst naar bestemming berekend, exclusief het dubbele opstaptarief.

Deze oplossing pakt de oorzaak bij de wortels aan omdat reizigers bij het overstappen niet langer hoeven uit- en in te checken. Hierdoor wordt de prijs altijd over de gehele reis, van herkomststation naar bestemmingsstation, berekend.

Twee varianten binnen deze oplossingsrichting – te weten de Virtuele vervoerder en de Universele Check-Out – zijn verder uitgewerkt in het rapport Onderzoek naar de technische haalbaarheid van enkelvoudig in- en uitchecken in de railketen³¹. Voor meer informatie wordt naar dit onderzoeksrapport verwezen.

Indien voor het reizen op saldo op de regionale treinen gekozen wordt voor EasyTrip, dan is het mogelijk om het opstaptarief niet nogmaals in rekening te brengen bij een overstap van de regionale trein op tram, bus of metro, en vice versa.

²⁸ Doordat de reizen achteraf worden gefactureerd, betalen de vervoerders rente over de periode vanaf het moment dat de reis wordt gemaakt tot het moment waarop de bijbehorende factuur door de reiziger wordt betaald. In het geval van maandelijks factureren lopen deze kosten hoog op.

²⁹ Kosten die gemaakt worden voor het innen van niet op tijd betaalde rekeningen kunnen niet allemaal op de debiteuren worden verhaald.

³⁰ Dit kan zijn opstaptarief in de meest letterlijke zin van het woord, namelijk €0,79 bij de regionale spoorvervoerders of het starten van de treinreis bij de dure eerste tariefeenheden zoals bij de reis op het hoofdrailnet

³¹ zie referentiedocument [1]

4.4.2 Kosteninschatting en implementatietijd

In het document Onderzoek naar de technische haalbaarheid van enkelvoudig in- en uitchecken in de railketen zijn twee opties beschreven die ook kunnen worden ingezet ten behoeve van het wegnemen van het dubbel opstaptarief. Deze twee opties zijn de Virtuele vervoerder en de Universele Check-Out.

Beide oplossingsrichtingen hebben hun eigen consequenties op het gebied van financiën, implementatietijd, beheer en onderhoud, verantwoordelijkheden, het OV-chipkaartsysteem en de handelingen die reizigers dienen te verrichten. Deze zijn in het genoemde document beschreven. Voor meer informatie wordt er naar dit document (zie [1]) verwezen.

Naast de in dit document beschreven kosten moet rekening gehouden worden met een derving³² plaats van inkomsten uit opstaptarieven. Deze bedraagt naar schatting €15.000.000,-³³ per jaar.

4.4.3 Consequenties

In het kader van het dubbel opstaptarief kunnen echter een aantal algemene consequenties worden geformuleerd, die onafhankelijk zijn van de gekozen implementatie. Deze zijn:

criterium 1 (Het moet voor de decentrale overheden mogelijk blijven om hun eigen producten te kunnen voeren)

Ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart op het spoor, dient enige uniformering van de tarieven op het spoor te worden toegepast. Zo is het op dit moment mogelijk om – tot op zekere hoogte – het gedrag van hetzelfde product bij verschillende vervoerders te differentiëren. Deze mogelijkheid zal na invoering van enkelvoudig in- en uitchecken niet langer bestaan. Bij het gebruik van regionale producten bestaat tevens de consequentie, dat het opstaptarief niet op de ritprijs in mindering kan worden gebracht bij reizen die op verschillende reisproducten zijn gemaakt.

criterium 2 (De wijze van prijsberekening moet voor de reiziger transparant zijn)

Op basis van het begin- en eindstation van de reis kan de juiste ritprijs worden opgezocht voor de gehele rit. Bij het uitchecken kan deze aan de reiziger worden getoond.

criterium 3 (De opbrengsten dienen te kunnen worden toebedeeld aan de betrokken vervoerders)

Op basis van het geregistreerde begin- en eindstation kan – met uitzondering van reizen over gedeelde trajecten – exact worden vastgesteld bij welke vervoerders is gereisd en over welke

³² Er is sprake van een derving van opstaptarieven ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart. Ten opzichte van de situatie met papieren vervoerbewijzen is hiervan geen sprake.

³³ Deze schatting is gebaseerd op 20 miljoen overstappers per jaar – van wie 25% reist op een persoonlijke OV-chipkaart met leeftijdsorting.

trajecten. Voor de gedeelde trajecten zal gebruik dienen te worden gemaakt van verdeelsleutels om de opbrengsten te verdelen.

criterium 4 (De informatie over gemaakte reizen kan op een overzichtelijke wijze aan de reiziger worden getoond)

Doordat kaarten bij deze oplossing alleen op het begin- en eindstation worden gevalideerd, is de informatie over de gemaakte reis beperkt tot de tijd en locatie van inchecken en de tijd en locatie van uitchecken. Tussenliggende overstappen worden niet geregistreerd.

criterium 5 (De kosten van de implementatie van de oplossing moeten opwegen tegen de baten van de oplossing)

De kosten van de implementatie liggen bij deze oplossing hoger dan bij de andere oplossingen. De consequenties van enkelvoudig in- en uitchecken reiken verder dan alleen het oplossen van het dubbel opstaptarief probleem.

5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Op de onderzoeksvragen van de Commissie Meijdam of het technisch haalbaar is om dubbel opstaptarief in de railketen te voorkomen is het antwoord affirmatief. Zoals uit dit rapport blijkt, zijn er meerdere manieren om de problematiek van dubbel opstaptarief in de railketen te voorkomen. De oplossingsrichtingen die in het document zijn genoemd niet uitputtend. Er zijn mogelijk andere oplossingsrichtingen te bedenken maar in alle gevallen, zijn er afhankelijk van de gemaakte keuze consequenties aan verbonden.

In dit rapport zijn vier oplossingsrichtingen verkend te weten:

- A. Landelijk opstaptarief trein
- B. Vooraf gespecificeerde producten
- C. Reizen op rekening
- D. Enkelvoudig in- en uitchecken

Deze oplossingsrichtingen zijn aan de hand van vijf gestelde criteria bekeken zoals hieronder is samengevat:

Behoud van eigen productaanbod vanuit de decentrale overheden

- Oplossingsrichting *A Landelijk opstaptarief trein* heeft geen invloed op lokale reizen. De producteigenschappen blijven verder ongewijzigd en kunnen specifiek per vervoerder worden ingesteld. Voor concessieoverschrijdende treinreizen geldt dat voortaan consequent geen opstaptarief zal worden geheven.
- *Oplossingsrichting B Vooraf gespecificeerde producten* impliceert de invoering van een landelijk geldige prijsmatrix voor het spoor. Hierin zijn de ritprijzen van de individuele vervoerders verwerkt. Iedere vervoerder blijft vrij in het vaststellen van zijn eigen tarieven. Met uitzondering van (leeftijds)profielen op persoonlijke kaarten is het niet mogelijk om voor interoperabele reizen per doelgroep producten te definiëren.
- *Oplossingsrichting C Reizen op rekening* biedt een grotere vrijheid in de definitie van reisproducten. De eigenschappen van deze producten zijn niet gebonden aan beperkingen in het huidige OV-chipkaart systeem.
- *Oplossingsrichting D Enkelvoudig in- en uitchecken* vereist een mate van afstemming van de tarieven op het spoor. Het is in dit geval mogelijk om het gedrag van hetzelfde product bij verschillende vervoerders te differentiëren. Een andere consequentie van deze oplossingsrichting is dat het opstaptarief bij het gebruik van regionale producten niet op de ritprijs in mindering kan worden gebracht. Een overstap kan namelijk alleen worden verleend tussen twee reizen die op hetzelfde reisproduct worden gemaakt.

Transparantie van de prijsberekening voor de reiziger

- Bij *Landelijk opstaptarief trein (oplossingsrichting A)* is de ritprijs afhankelijk van de tijd die verstrijkt tussen het uitchecken bij de ene vervoerder en het inchecken bij de volgende. In het algemeen zal de tijd hiertussen minder dan 35 minuten bedragen en wordt bij de reiziger het opstaptarief niet nogmaals in rekening gebracht. Wanneer een reiziger zijn reis echter enige tijd onderbreekt, dan kan de totale ritprijs hoger uitvallen. Dit dient aan de reiziger te worden uitgelegd.
- Bij *Vooraf gespecificeerde producten (oplossingsrichting B)* is de ritprijs gebaseerd op reeds vastgelegde prijsinformatie die bij de verkoop van het vervoerbewijs aan de reiziger wordt getoond. De reiziger kent de kosten van zijn reis reeds voor aanvang ervan.
- Bij *Reizen op rekening (oplossingsrichting C)* is het mogelijk om de opbouw van de ritprijs weer te geven op de factuur.
- Bij *Enkelvoudig in- en uitchecken (oplossingsrichting D)* wordt de ritprijs aan de hand van het begin- en eindstation tijdens het uitchecken bepaald en aan de reiziger getoond.

Opbrengsten verdeling tussen vervoerders

- Oplossingsrichting A (*Landelijk opstaptarief trein*) heeft geen invloed op de wijze waarop de opbrengsten aan de betrokken vervoerders worden toegekend.
- De introductie van *Vooraf gespecificeerde producten (oplossingsrichting B)* houdt in, dat er een elektronische variant van het papieren treinkaartje wordt ingevoerd. De reiziger specificeert voorafgaand aan de reis zijn begin- en eindstation. De opbrengsten uit de verkoop van vooraf gespecificeerde producten worden aan de hand van vooraf afgesproken verdeelsleutels tussen de vervoerders verdeeld. Voor niet-gedeelde trajecten kan eenduidig de verdeling van de opbrengsten worden vastgesteld. Voor gedeelde trajecten zal de juiste verdeling van de opbrengsten vastgesteld moeten worden door middel van reizigersonderzoek. Doordat de controle op grijsrijden in dit geval minder streng is dan in de huidige implementatie van de OV-chipkaart op het spoor, bestaat het risico dat het aantal fraudegevallen toeneemt.
- Bij het *Reizen op rekening (oplossingsrichting C)* worden alle treinreizen door één centrale partij geïncasseerd. In een situatie van meervoudig in- en uitchecken op het spoor, blijft het mogelijk om de gemaakte reizen eenduidig toe te wijzen aan de betrokken vervoerders. De facturerende partij kan aan de betrokken OV-bedrijven inzage verstrekken over de opbrengstenverdeling en de OV-bedrijven kunnen aan de hand van de eigen transacties deze informatie toetsen.
- Bij *invoering van Enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor (Oplossingsrichting D)* kan op basis van het geregistreerde begin- en eindstation (met uitzondering van reizen over gedeelde trajecten) worden vastgesteld bij welke vervoerders is gereisd en over welke

trajecten. Voor de opbrengstenverdeling dient gebruik te worden gemaakt van verdeelsleutels.

Tranparantie van de informatie over gemaakte reizen richting de reiziger

- Bij oplossingsrichting A (*Landelijk opstaptarief trein*) blijft de wijze waarop de gemaakte reizen aan de reiziger in de huidige situatie worden getoond ongewijzigd ten opzichte van de bestaande reisoverzichten.
- In het geval van *Vooraf gespecificeerde producten (oplossingsrichting B)* is het mogelijk om zowel het gebruikte product als het eerste moment van inchecken in het overzicht van gemaakte reizen op Mijn OV-chipkaart te tonen. De door de reiziger werkelijk afgelegde route is reeds bij verkoop vastgelegd en kan eveneens in het overzicht worden getoond.
- Bij het gebruik van *Reizen op rekening (oplossingsrichting C)* kan zowel een overzicht van de gemaakte reizen als hierbij behorende ritprijzen in een reisoverzicht worden getoond.
- In een situatie van *Enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor (Oplossingsrichting D)* is de informatie over de gemaakte reis beperkt tot de tijd en locatie van in- en uitchecken. De tussenliggende overstappen worden niet geregistreerd, doordat de kaart alleen op het begin- en eindstation wordt gevalideerd. Wel kan worden getoond op welke route de totale ritprijs is gebaseerd en uit welke elementen de ritprijs is opgebouwd.

Implementatiekosten en -tijd

De implementatietijd varieert afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting van minder dan één jaar tot twee jaar. Afhankelijk van de gekozen oplossing dienen er aanpassingen in de software van de validatieapparatuur plaatst te vinden. De implementatiekosten zitten tussen twee miljoen euro en honderd miljoen euro, afhankelijk van de gekozen oplossing³⁴. Per oplossing zijn er verschillende consequenties voor reizigers, OV-bedrijven en concessieverleners. Daarom dient iedere oplossing apart op zijn merites te worden beoordeeld.

De treinvervoerders lopen – ten opzichte van de huidige implementatie van de OV-chipkaart – een inkomstenderving op per overstappende reiziger, doordat het opstaptarief niet langer wordt geïncasseerd. Onafhankelijk van de wijze waarop het dubbel opstaptarief wordt geëlimineerd, bedraagt deze inkomstenderving naar schatting 15 miljoen euro per jaar.

De implementatietijd verschilt sterk van oplossing tot oplossing. Vooraf gespecificeerde producten kunnen het snelst worden ingevoerd, namelijk binnen één jaar. De inrichting van andere oplossingen bedraagt minimaal enkele jaren.

³⁴ De kosten zijn steeds gebaseerd op een gebruiksduur van 10 jaar.

App 1 TARIEFSTRUCTUREN VAN TOEPASSING OP TREINVERVOER

Voor vervoer per trein op het hoofdrailnet (dat door de NS wordt uitgevoerd) wordt de prijs van een treinreis veelal op een andere wijze vastgesteld dan door regionale treinvervoerders. Daarom zullen de gangbare tariefstructuren nader worden besproken voor een nader begrip van het ontstaan van de problematiek van het dubbel opstaptarief.

App 1.1 TARIEFEENHEDEN

Net zoals in de rest van het Openbaar Vervoer, wordt bij reizend specificeren op de trein de ritprijs gebaseerd op het aantal verreide kilometers. Echter, er is niet voor elk traject sprake van dezelfde prijs per kilometer. Deze prijs is namelijk afhankelijk van afspraken die met de verschillende concessieverleners zijn gemaakt.

Het OV-chipkaartsysteem staat niet toe, dat er per traject een andere prijs per kilometer wordt berekend. Daarom wordt er, afhankelijk van de voorkeuren en behoeften van de vervoerders, gebruik gemaakt van een van de volgende alternatieve opties om een kortingsprijs te berekenen:

- Het rechtstreeks opgeven van de voltarief ritprijzen van station naar station ('Direct Pricing')
- Afrekenen van tariefeenheden in plaats van kilometers

Bij het gebruik van Direct Pricing wordt de prijs van een rit als volgt bepaald³⁵:

$$Rit = Opstap + Vol \times \left(\frac{100 - Korting}{100} \right)$$

Bij gebruik van tariefeenheden wordt de prijs als volgt bepaald:

$$Rit = Opstap + AantalT \times Tarief \times \left(\frac{100 - Korting}{100} \right)$$

In beide gevallen hangt het kortingspercentage ondermeer af van het gebruikte reisproduct en de reisklasse.

³⁵

Rit = Ritprijs
Opstap = Opstaptarief
Korting = Kortingspercentage

Vol = Voltariefprijs
Tarief = Prijs van één tariefeenheid
AantalT = Aantal tariefeenheden

De prijs per tariefeenheid is vastgelegd in het product en dus onafhankelijk van het bereisde traject. Variaties in de prijs per kilometer kunnen worden aangebracht door het aantal tariefeenheden naar boven of beneden bij te stellen. Het is dus mogelijk, dat in een deel van het land een tariefeenheid overeenkomt met 1,0 kilometer en in een ander deel van het land met 1,2 kilometer. In het laatste geval zouden voor een reis van 60 kilometer slechts 50 tariefeenheden worden afgerekend.

Bij beide methoden kan rekening gehouden worden met de verschillende prijzen per kilometer die in de verschillende concessies dienen te worden gehanteerd.

App 1.2 REIZEN OP SALDO

Op dit moment worden er twee verschillende methoden van reizen op saldo gehanteerd op het spoor. Bij de invoering van de OV-chipkaart is voor het reizen op saldo het product EasyTrip geïntroduceerd. Dit product is beschikbaar op alle anonieme en persoonlijke OV-chipkaarten. Een aantal karakteristieken van dit product zijn landelijk vastgelegd, zoals het opstaptarief en de lineaire prijsopbouw. Wanneer een reiziger binnen 35 minuten na uitchecken weer incheckt, wordt het opstaptarief niet nogmaals in rekening gebracht. In het Stad-/Streekvervoer wordt dus een lineair tarief – vaste prijs per tariefkilometer – in combinatie met een opstaptarief gehanteerd.

Op het hoofdrailnet wordt de ritprijs berekend volgens een degressief tarief, waarbij de eerste acht tariefkilometers altijd dienen te worden betaald. Daarnaast bestaat voor het hoofdrailnet de wens, om de ritprijs onafhankelijk te maken van een eventuele voorgaande reis op bus, tram of metro. Het product EasyTrip biedt altijd een overstaprecht en is derhalve voor het hoofdrailnet ongeschikt. Om deze reden is het product Reizen op Saldo geïntroduceerd (hierna: ROS). ROS is niet standaard aanwezig op een OV-chipkaart en moet daarom in een afzonderlijke handeling worden geladen. Reizigers die geen persoonlijke kaart van NS hebben ontvangen, moeten dit product apart aanvragen (bij persoonlijke kaarten) of op de kaartautomaat of balie op hun kaart laden (bij anonieme kaarten). Doordat NS een afwijkend product hanteert, vervalt het overstaprecht bij een overstap van trein naar Stad-/Streekvervoer – en omgekeerd – automatisch. Er wordt namelijk nooit een overstaprecht verleend bij een overgang van het gebruik van het ene reisproduct op het andere.

Binnen het Stad-/Streekvervoer – waarbinnen ook de treinen van diverse regionale vervoerders vallen – is het gebruikelijk om de ritprijs te definiëren als het product van een vast tarief per tariefkilometer en het aantal tariefkilometers, al dan niet vermeerderd met een opstaptarief. Wanneer een reiziger binnen het Stad-/Streekvervoer overstapt tussen tram, bus of metro naar een trein van een van de betreffende vervoerders (en vice versa), dan zal het opstaptarief niet nogmaals in rekening worden gebracht. Dit voordeel mist de reiziger momenteel wanneer hij overstapt van het regionale treinvervoer naar het hoofdrailnet en vice versa.