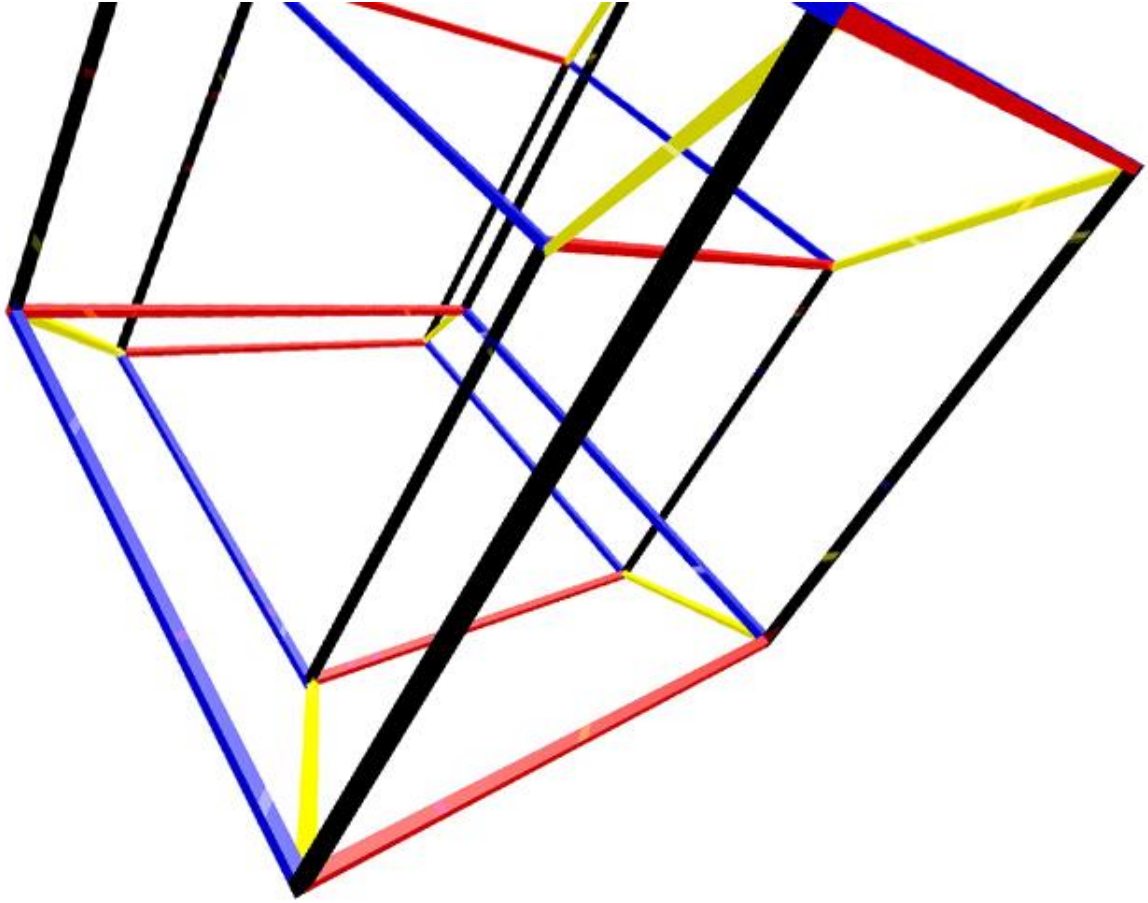

DOVA

Enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor in relatie tot de tariefbevoegdheid

Datum:	6-6-2018
Projectnummer:	581
Status:	F02

Colofon

Titel:	Enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor in relatie tot de tariefbevoegdheid
Opdrachtgever:	DOVA, Samenwerkingsverband van veertien decentrale OV-autoriteiten
Datum:	6-6-2018
Auteurs:	Rob Rijnhout, Sjoerd van der Niet
Status:	F02

Aanbieder:	Hypercube Business Innovation, in samenwerking met Verhelder
Adres:	Kromme Nieuwegracht 11A 3512 HC Utrecht
Telefoon:	030 2338080
Internet:	www.hypercube.nl, www.verhelder.nl
Contact:	Rob Rijnhout
E-mail:	rijnhout@hypercube.nl

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **3**

1 Introductie **4**

1.1 Tariefbevoegdheid 4

1.2 In- en uitchecken op het spoor 4

1.3 Onderzoeksopdracht 4

1.4 Opbouw van het rapport 5

2 Bouwstenen tariefbevoegdheid **6**

2.1 Tarieftabel 6

2.2 Instaptarief/ initial fee 7

2.3 Tariefintegratie van trein en bus/tram/metro 7

2.4 Reisproducten 7

2.5 Overig 9

3 Beleidsopties enkelvoudig in- en uitchecken **10**

4 Type reizen **12**

4.1 Treinreis 12

4.2 Treinreis in combinatie met bus/ tram/ metro 12

5 Aandachtspunten tariefbevoegdheid per beleidsoptie **14**

5.1 Sicico met huidig ov-chipkaartsysteem 14

5.2 Sicico met reizen op rekening binnen huidig ov-chipkaartsysteem 17

5.3 Sicico met token-systeem 19

5.4 Sicico met locatiebepaling 20

5.5 Sicico met tickets vooraf 20

6 Overige aandachtspunten **22**

6.1 Contractuele verplichtingen 22

6.2 Mededinging 22

6.3 Governance 22

7 Samenvatting en conclusies **24**

Bijlagen **26**

A. Betrokken partijen en personen 26

1 Introductie

1.1 Tariefbevoegdheid

De Wet Personenvervoer 2000 bepaalt dat de diverse opdrachtgevers voor openbaar vervoer (ov-autoriteiten) bevoegd zijn het tarief voor het openbaar vervoer vast te stellen in hun concessies. Het Rijk is opdrachtgever en tariefautoriteit op het spoor, maar heeft dat afgebakend tot het Hoofdrailnet. NS heeft tariefruimte binnen het contract met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor de dienstverlening op het Hoofdrailnet. Een aantal provincies is opdrachtgever van regionale spoorconcessies. Zij hebben daar de bevoegdheid om een eigen tarief vast te stellen.

De tariefbevoegdheid is een beleidsinstrument van betekenis voor de diverse OV-autoriteiten. In relatie tot de kostendekking van een concessie geeft het de mogelijkheid de opbrengsten uit reizigers te beïnvloeden. Het prijsinstrument dient tevens om de mobiliteitskeuzes van reizigers in een bepaalde regio te sturen. In diverse regio's is sprake van een geïntegreerd vervoernet van regionale bus en trein dat door het tarief ondersteund moet worden.

1.2 In- en uitchecken op het spoor

Bij de invoering van de ov-chipkaart is er voor de treinen voor gekozen dat reizigers hun reis specificeren door in- en uit te checken per vervoerder, onder meer om tariefbevoegdheden van iedere ov-autoriteit te faciliteren. Dat betekent dat reizigers, hoewel ze overal met de ov-chipkaart kunnen reizen, toch geconfronteerd worden met de marktordening. Het reisgemak zou kunnen worden vergroot door dit element weg te nemen. Enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen houdt in dat een reiziger alleen aan het begin en einde van de treinreis in- en uitcheckt.

Daar staat tegenover dat enkelvoudig in- en uitchecken (of *single check-in check-out*, kortweg sicico) verreikende consequenties kent. Regionale tariefbouwstenen, zoals kortingsproducten of overstaprecht van bus op trein zonder nieuw basistarief, moeten niet alleen meer binnen de betreffende concessie verwerkt kunnen worden door de in- en uitcheckapparatuur, maar door elk paaltje of poortje op elk treinstation in Nederland. En dat stuit op de technische grenzen van het huidige ov-chipkaartsysteem.

Nu zijn er ontwikkelingen gaande voor de toekomst van ov-betalen. Dit betekent dat sicico ook beschikbaar zou kunnen komen met andere systemen dan het huidige ov-chipkaartsysteem. De vraag is wanneer sicico en de tariefbevoegdheid zonder problemen samengaan en wanneer zij een vraagstuk geven.

1.3 Onderzoeksopdracht

Het NOVB heeft het voornemen om later dit jaar tot een besluit te komen over het invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor in geheel Nederland. Voorafgaand aan

dat besluit wenst het NOVB over diverse informatie te beschikken. Inzicht is gewenst in de samenhang met tariefbevoegdheid.

Deze studie is gedaan in samenhang met de kosten-batenanalyse (KBA) die eveneens is uitgevoerd in de aanloop naar besluitvorming door de NOVB over enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor. Daarin zijn de verschillende beleidsopties in kaart gebracht. Dit onderzoek geeft invulling aan de volgende vraag:

Wat zijn de gevolgen voor de tariefbevoegdheid van decentrale OV-autoriteiten en de NS bij de diverse beleidsopties uit de actuele KBA enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen?

Dit rapport identificeert de aandachtspunten voor tariefbevoegdheid in geval er gekozen wordt voor enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen. Die aandachtspunten geven aan dat er bestuurlijke keuzes gemaakt moeten worden. Uitwerking van de mogelijke keuzes en het proces met behulp waarvan ze gemaakt kunnen worden, zijn niet aan de orde in dit onderzoek.

1.4 Opbouw van het rapport

Hoofdstuk 2 beschrijft de bouwstenen van tariefbevoegdheid en hoe hier nu invulling aan wordt gegeven in de diverse treinconcessies.

Hoofdstuk 3 beschrijft de opties hoe enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor te realiseren is, zoals geïnventariseerd ten behoeve van de kosten-batenanalyse.

Hoofdstuk 4 beschrijft verschillende typen reizen: de karakteristieken kunnen relevant zijn in de zin dat voor sommige reizen de tariefbevoegdheid en enkelvoudig in- en uitchecken zonder problemen samengaan terwijl voor andere type reizen dat niet het geval is.

Hoofdstuk 5 beschrijft de uitkomsten over deze drie dimensies, oftewel: per beleidsoptie welke elementen van de tariefbevoegdheid bij welke type reis wel of geen vraagstuk opleveren.

Hoofdstuk 6 beschrijft enkele overige aandachtspunten, met name bestaande contracten, mededinging en governance.

Hoofdstuk 7 concludeert en beantwoordt de onderzoeksvraag.

2 Bouwstenen tariefbevoegdheid

We beschrijven hier de bouwstenen van tariefbevoegdheid en hoe hier momenteel invulling aan wordt gegeven in de diverse treinconcessies. Dit zijn de instrumenten die opdrachtgevers in kunnen zetten ten behoeve van hun specifieke beleidsdoelstellingen. Hiermee kan het ov bijvoorbeeld beter worden gepositioneerd als alternatief voor de auto, of de regionale trein als de ruggengraat waar stad- en streekvervoer op aansluiten. In de verschillende regio's zijn er verschillende beleidsdoelstellingen en zijn dus ook verschillende keuzes gemaakt in de precieze invulling van de tariefbevoegdheid.

2.1 Tarieftabel

Een tarieftabel geeft voor elke lengte van de reis de ritprijs voor saldoreizen. Per vervoerder of concessie geldt een eigen tarieftabel. De parameters waarmee deze tabellen zijn opgebouwd zijn een basistarief, een tarief per tariefeenheid en vervolgens lange-afstandskorting (LAK). Een vierde element betreft de indexatie.

Bij NS (concessie HRN, hoofdrailnet) is de minimumprijs gelijk aan de prijs voor acht tariefeenheden oftewel € 2,30 (vol tarief, 2^{e} klas). Dit is te zien als basistarief. Daarna loopt de prijs op per tariefeenheid, afvlakkend voor langere afstanden. De NS indexeren met de zogenaamde NS-CPI (consumentenprijsindex). Treindienst Alpen a/d Rijn-Gouda wordt nu verzorgd door de NS. Daar gelden NS-tarieven.

Basistarief

Bij de Noordelijke treindiensten en de Valleilijn is dezelfde methode voor het basistarief van toepassing als op het HRN, namelijk acht tariefeenheden. De prijs daarvan verschilt echter per concessie. Andere regionale lijnen hanteren het basistarief uit het Landelijk Tarievenkader (LTK), nu € 0,90, waarna de prijs vanaf de eerste tariefeenheid oploopt. Bij overstap tussen treinen van verschillende vervoerders wordt niet opnieuw het basistarief in rekening gebracht.

Tarief

Het tarief op de Noordelijke treindiensten is vrijwel gelijk aan NS. Binnen Blauwnet zijn er op de onderliggende concessies verschillende tarieven, van € 0,173 tot € 0,206. Op de Valleilijn is het € 0,1779, in Achterhoek-Rivierenland € 0,192, in Limburg € 0,187 en op de Merwede-Lingelijn € 0,182.

LAK

Overal wordt LAK toegepast. Tariefeenheden worden doorgeteld bij een overstap tussen treinen van verschillende vervoerders. De uitzondering is wanneer een productwissel plaatsvindt (zie paragraaf 2.4).

Indexatie

Voor de indexatie wordt op sommige plekken de NS-CPI gevolgd en andere de LTI (landelijke tarievenindex).

2.2 Instaptarief/ initial fee

Bij het inchecken wordt het instaptarief van het saldo afgeschreven. Mocht de reiziger vergeten uit te checken, dan blijft de vervoerder niet achter zonder omzet, en het kan een motivatie vormen voor de reiziger om vooral niet te vergeten uit te checken.

De verschillende vervoerders hanteren nu niet allemaal hetzelfde instaptarief. NS rekent standaard € 20 instaptarief, of € 10 in geval van een kortingsproduct. Op de Valleilijn en de treindienst Alphen a/d Rijn-Gouda geldt hetzelfde. In de overige treinconcessies geldt altijd een standaard instaptarief van € 10.

2.3 Tariefintegratie van trein en bus/tram/metro

In een aantal concessies geldt dat wanneer een reiziger overstapt van bus, tram of metro (BTM) op de regionale trein, er dan niet opnieuw een basistarief in rekening wordt gebracht. Hetzelfde geldt in de omgekeerde richting, dus bij een overstap van de regionale trein op BTM. Dit is momenteel van toepassing in Overijssel, Achterhoek-Rivierenland, Limburg en op de Merwede-Lingelijn. Voor de Noordelijke treindiensten is het doel om dit in 2020 in te voeren.

Een andere vorm van tariefintegratie zijn reisproducten waaronder de sterabonnementen. Deze bespreken we hieronder.

2.4 Reisproducten

Reisproducten in het ov – ook wel kortingsproducten of abonnementen genoemd– zijn in te delen in drie groepen: landelijk spoor, landelijk BTM en regionaal. De tweede groep is hier niet relevant, de eerste en derde wel.

Productwissel

Een reiziger kan meerdere reisproducten op zijn ov-chipkaart hebben, bijvoorbeeld een landelijk en een regionaal reisproduct. Op een interoperabele reis kan dan een productwissel plaatsvinden. Bijvoorbeeld het eerste deel met het landelijke reisproduct, het tweede deel met het regionale. Het reisproduct wordt automatisch geselecteerd bij

check-in, volgens een prioriteringslijst (wat meestal neerkomt op het reisproduct met het hoogste kortingspercentage, geldig op dat moment en bij de betreffende vervoerder).

Productwissel is dus mogelijk, maar met een nieuw basistarief en lange-afstandskorting wordt onderbroken. Bij een productwissel begint de teller weer op nul[1].

Altijd vrij/korting en Weekend of Dal vrij/korting

NS-reisproducten worden door alle andere treinvervoerders geaccepteerd, of anders gezegd: de NS voeren geen reisproducten die niet landelijk geldig zijn. Er zijn afspraken over de opbrengstverdeling van deze landelijke interoperabele reisproducten voor de trein.

Diverse regionale ov-concessies hebben assortiment dat in een specifieke concessie op bus en regionale trein geldig is. Ze voeren vergelijkbare namen (Altijd vrij/korting en Dal-vrij/korting) en geven vergelijkbare kortingen maar zijn niet geldig in andere concessies dus ook niet op het hoofdrailnet. De definitie van spits/dal is wel overal gelijk. Een middagspits is alleen bij bepaalde landelijke interoperabele reisproducten aan de orde. Andere reisproductvoorwaarden zoals geldigheid in vakantie, en feestdagen kunnen anders zijn in geval van landelijke of regionale reisproducten op de trein.

Traject

Een ander type product is het trajectabonnement. Deze worden zowel door NS als door regionale vervoerders aangeboden. Een trajectabonnement over een traject met verschillende vervoerders is ook mogelijk. De techniek vereist dat dit wordt gecombineerd met reizen op rekening. Voor een reis deels of geheel buiten het traject moet een prijs afgerekend worden, en dit kan niet in de validators als saldoreis, maar moet in backoffice op rekening.

Sterabonnementen

Met sterabonnementen, of soortgelijk, is voor een bepaald gebied rondom de centrumzone het reisrecht afgekocht. Het is te bereizen met BTM en met de regionale trein. De uitwerking op het spoor is analoog aan een trajectabonnement.

Sterabonnementen zijn voordeliger voor scholieren en dus voor hen vaak een goede optie. In Groningen zijn er zulke sterabonnementen. Provincie Zuid-Holland is in gesprek met NS over invoering van dergelijke abonnementen op de treindienst Alpen a/d Rijn-Gouda. In Limburg overlegt men nog over scholierenvoordeel op regionale trein en bus.

[1] Dit fenomeen speelt bij overstap naar een regionale vervoerder. De NS hebben per september 2016 het beleid dat het tarief bepaald wordt door tijdperiode van eerste check-in. Tijdens de reis bij NS uit- en inchecken hoeft weliswaar niet, maar als het gebeurt dan blijven LAK en het kortingspercentage dat bij begin van de reis gold, gehandhaafd.

2.5 Overig

Bus, tram en metro kennen leeftijdskorting, het LTK schrijft dat voor. In BTM is automatisch korting van toepassing voor reizigers met p-kaarten (niet anonieme ov-chipkaarten) tot en met 11 jaar en vanaf 65 jaar. NS kent deze leeftijdskorting niet. De meeste regionale treinconcessies hanteren dezelfde omgang als NS, dat is: korting is beschikbaar door een abonnement aan te schaffen, maar niet automatisch of gratis. Leeftijd is geen discriminerend kenmerk bij prijsbepaling. In Limburg en op de Merwede-Lingelijn wijkt het af. Daar bestaat ook leeftijdskorting op de regionale trein.

Op de trein bestaat ook meereiskorting en er zijn grensproducten met België en Duitsland. Andere elementen zijn nog: groepstickets, fietskaartjes, en dagkaarten. Ten slotte zijn er nog landelijke actiekaartjes, bijvoorbeeld in samenwerking met Kruidvat.

3 Beleidsopties enkelvoudig in- en uitchecken

In het kader van de kosten-batenanalyse zijn de beleidsopties in kaart gebracht voor het realiseren van enkelvoudig in- en uitchecken. We geven deze hier kort weer.

Nu (nuloptie)

De nuloptie grijpt niet in en realiseert dus geen landelijk enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor. De situatie blijft zoals die nu is.

Sicico met huidig ov-chipkaartsysteem (OVC)

De reiziger specificeert zijn reis door in- en uit te checken. Betaling gebeurt via verrekening met het saldo op de ov-chipkaart bij in- en uitchecken. Saldoreizigers krijgen saldo en ritprijs gemeld op de validator bij het uitchecken. Routebepaling is op deze manier niet altijd eenduidig. Deze optie maakt sicico voor iedereen beschikbaar.

Sicico met reizen op rekening binnen huidig ov-chipkaartsysteem (ABT)

De reiziger specificeert zijn reis door in- en uit te checken. Betaling gebeurt echter achteraf via automatische incasso, bijvoorbeeld eens per week of maand. Dit kan worden gerealiseerd binnen het huidige ov-chipkaartsysteem, zoals al beschikbaar voor de zakelijke markt en nu ook naar consumenten wordt gebracht onder de noemer NS Flex.

Reizen op rekening (ABT) biedt het voordeel dat een deel van de berekeningen in de backoffice plaatsvindt, met meer tijd en capaciteit dan lokaal in de validator. Berekening van een standaardritprijs gebeurt in de validator; toepassing van toeslagen en kortingen in de backoffice. We gaan in hoofdstuk 5 in op de vraag in hoeverre dat voordelen biedt voor sicico in relatie tot de tariefbevoegdheid. Nadeel is dat reizen op rekening niet voor iedereen beschikbaar is, gezien de eis van kredietwaardigheid.

Sicico met token-systeem (EMV)

De reiziger specificeert zijn reis door in- en uit te checken, dus tijdens de reis. Hij of zij gebruikt hiervoor een ov-chipkaart, bankpas, smartphone of nog iets anders dat als *token* kan fungeren. Het token dient alleen als *identifier* die begin of eindig van de reis meldt, niet als drager van saldo en producten zoals de huidige ov-chipkaart. Ritprijsberekening en opbrengstverdeling vinden plaats in de backoffice. Betaling kan met automatische incasso zoals reizen op rekening, of met een *online wallet* (zoals saldo, maar dan niet op de ov-chipkaart maar op de backoffice), ofwel met een directe verrekening met de bankrekening (als een PIN-transactie).

Sicico met locatiebepaling

De reiziger specificeert zijn reis door locatiebepaling van een smartphone of wearable, dus tijdens zijn reis. De locatiebepaling gaat via gps of bluetooth-beacons. Berekening van de ritprijs gebeurt na de reis in de backoffice. Betaling kan op weer met automatische

incasso zoals reizen op rekening, met een online wallet, of als een PIN-transactie. Locatiebepaling maakt dat de route precies kan worden bepaald. Gps-signalen laten een compleet spoor na van het gereisde traject (of zelfs 24/7). Beacons op rijtuigen of op het overstapstation van de reiziger maken evengoed een complete reconstructie mogelijk. Dit kan als een via-reis ingevoerd worden in de huidige systemen voor ritprijsberekening.

Sicico met tickets vooraf

De reiziger specificeert zijn vooraf en betaalt dan ook direct. Dit kan nu al bij de kaartverkoopautomaten (CT-ticket of 'wegwerpkaart'). Daarnaast kan het online bij vervoerders of via apps van derden (zoals Tranzer). De route bepaalt de reiziger bij de aankoop van zijn ticket.

Kortingsacties daargelaten, geldt dat de prijs voor een vooraf gespecificeerd kaartje steeds identiek is aan de prijs van een saldoreis met de ov-chipkaart. Wel kunnen er kanaalkosten in rekening worden gebracht. Bovendien wordt in geval van verschillende route-alternatieven een specifieke route voorgesteld en de reiziger kan hieruit kiezen of tegen meerkosten de vrijheid behouden om tijdens de reis zijn route te bepalen.

4 Type reizen

Een derde dimensie betreft de karakteristieken van de reis die relevant zijn voor welke elementen van de tariefbevoegdheid van toepassing zijn. We maken onderscheid tussen de volgende typen reizen.

4.1 Treinreis

(i) Treinreis binnen één concessie (route eenduidig)

De reiziger maakt een treinreis zonder interoperabele overstap. Bijvoorbeeld: met NS van Utrecht Centraal naar Eindhoven, of met Arriva van Nijmegen naar Cuijk.

(ii) Treinreis binnen één concessie (samenloop of parallelle routes)

De reiziger maakt een treinreis zonder interoperabele overstap, maar uit stations van check-in en check-out is nog niet op te maken met welke vervoerder of binnen welke concessie is gereisd. Bijvoorbeeld: met NS of met Arriva van Maastricht naar Sittard (samenloop), of van Amersfoort naar Ede-Wageningen met NS over Utrecht Centraal of met Connexxion over de Valleilijn (parallelle routes).

(iii) Interoperabele treinreis (route eenduidig)

De reiziger maakt een treinreis met meer dan één treinvervoerder dus met een interoperabele overstap. De route is eenduidig. Bijvoorbeeld: van Amersfoort naar Kampen, eerst met NS naar Zwolle, daarna met Blauwnet naar Kampen.

(iv) Interoperabele treinreis (samenloop of parallelle routes)

De reiziger maakt een treinreis met interoperabele overstap. De route, de vervoerders of de concessies zijn niet eenduidig vanwege samenloop of parallelle route-alternatieven. Bijvoorbeeld: van Dordrecht naar Utrecht Centraal via de Merwede-Lingelijn of over Rotterdam.

4.2 Treinreis in combinatie met bus/ tram/ metro

(v) BTM gevolgd door regionale trein binnen een gerelateerde concessie

De reiziger reist met bus, tram of metro en stapt over op een trein van dezelfde of een gerelateerde concessie (veelal van dezelfde ov-autoriteit). Bijvoorbeeld: met de bus naar Leeuwarden en vandaar met de trein naar Groningen.

(vi) BTM gevolgd door trein van andere concessie

De reiziger reist met bus, tram of metro en stapt over op een trein van een niet-gerelateerde concessie. Bijvoorbeeld: met de bus naar Leeuwarden en daarna met de trein van NS richting Zwolle.

(vii) BTM gevolgd door trein (samenloop of parallelle routes)

De reiziger reist met bus, tram of metro en stapt over op een trein, maar vanwege samenloop of parallelliteit is uit check-in noch check-uit duidelijk of de treinreis bij dezelfde concessiehouder hoort. Bijvoorbeeld: met de stadsbus in Maastricht en daarna met de trein naar Sittard, waar zowel de intercity van NS als de sprinter van Arriva rijden.

(viii) Trein gevolgd door BTM binnen zelfde concessie

Gelijk aan (v) maar in omgekeerde richting.

(ix) Trein gevolgd door BTM van andere concessie

Gelijk aan (vi) maar in omgekeerde richting.

(x) Trein gevolgd door BTM (samenloop of parallelle routes)

Gelijk aan (vii) maar in omgekeerde richting. Enkel uit de stations van check-in en check-uit van de treinreis is niet op te maken met welke vervoerder of binnen welke concessie is gereisd.

5 Aandachtspunten tariefbevoegdheid per beleidsoptie

Hieronder beschrijven we per beleidsoptie de aandachtspunten die ontstaan voor de tariefbevoegdheid indien men sicico zou invoeren. Een samenvattend overzicht volgt in hoofdstuk 7.

5.1 Sicico met huidig ov-chipkaartsysteem

Tarieftabel

Bij invoering van sicico zou een interoperabele treinreis in verschillende delen opgeknipt moeten worden, waarbij op elk deel de betreffende tarieftabel wordt toegepast. Dit principe lijkt sterk op deelritbeprijzing, wat inmiddels mogelijk is gemaakt. Verschillende tarieftabellen zijn dan in principe geen probleem. Doorgaande lange-afstandskorting, zoals nu bij een overstap zonder productwissel, kan gehandhaafd worden.

In geval van parallelle routes of samenloop is uit de check-in en check-out niet op te maken hoe er gereisd is en/of welke tarieftabel van toepassing is. Voor deze gevallen zijn afspraken nodig ten behoeve van ritprijsbepaling en opbrengstverdeling; op een andere manier gaat sicico niet samen met verschillende tarieftabellen. Er zijn verschillende manieren om dit in te vullen, twee voorbeelden: de afspraak kan zijn om geheel af te zien van regionale tarieven; men kan ook standaard kiezen voor de goedkoopste optie, ondersteund met afspraken over vergoeding van de derving die dit per definitie geeft.

In het rapport over de KBA is een inschatting gegeven van de omvang van het probleem. Er worden jaarlijks 92 miljoen reizen gemaakt van of naar een station waar meer dan één vervoerder stopt. Van die reizen zijn er 11,7 miljoen met meer dan één vervoerder.

De betwistbare omzet is geïndiceerd op € 85 miljoen. Het aantal reizen met kortere parallelle route-alternatieven bedraagt 6,5 miljoen per jaar. Er zijn 36 miljoen reizen per jaar waarbij voor een deel sprake is van samenloop.

Instaptarief/ initial fee

Bij enkelvoudig in- en uitchecken kan het voorkomen dat een reiziger reist met meerdere vervoerders en uiteindelijk vergeet uit te checken. Een instaptarief is dus niet meer een zaak van één vervoerder, maar strekt zich uit over alle vervoerders. Daarom zijn afspraken nodig over de hoogte en verdeling van het instaptarief. Men kan bijvoorbeeld het instaptarief harmoniseren, zodat dit financieel dekkend is voor reizen met gemiste check-outs, maar waardoor regionale reizigers waarschijnlijk met een hoger instaptarief geconfronteerd worden. Of, tweede voorbeeld, men kan de huidige instaptarieven handhaven, aangevuld met financiële afspraken zodat geen vervoerder daardoor geen derving heeft, met name NS.

Een aandachtspunt vormt de overstap van BTM naar trein waar geen nieuw instaptarief wordt gerekend vanwege tariefintegratie (oftewel, in dezelfde situaties als wanneer ook geen nieuw basistarief in rekening wordt gebracht).

Een tweede aandachtspunt komt in de praktijk niet voor: het gaat om de situatie waarin de reiziger een kortingsproduct heeft bij een of meerdere vervoerders maar niet bij alle, maar vanwege dat kortingsproduct een lager instaptarief heeft.

Tariefintegratie

Het uitgangspunt voor sicico is dat de reiziger zich praktisch niet meer hoeft te bekommeren bij welke vervoerder hij of zij in- en uitcheckt. Wanneer een reiziger overstapt van BTM op trein, dan zal bij de check-in voor de trein niet altijd duidelijk zijn met welke vervoerder hij of zij gaat reizen en of er dus wel of niet opnieuw een basistarief moet worden toegepast.

Bijvoorbeeld: iemand stapt van de bus in Maastricht over op de trein. Hij zou verder kunnen reizen met de trein van Arriva, maar ook met de trein van NS. In het eerste geval moet er geen nieuw basistarief worden verrekend, maar in het tweede geval wel. Bij check-in kan er dus geen melding worden gegeven zoals nu gebruikelijk: 'overstap OK'. Andersom geldt iets soortgelijks: bij de check-in in BTM kan uit de laatste check-out niet opgemaakt worden of er wel of niet een nieuw basistarief moet worden berekend.

Tariefintegratie kan dus niet worden gehandhaafd op de huidige wijze. Bij sicico kan men per regio kiezen om tariefintegratie uit te breiden (toepassing niet alleen in reizen met de regionale trein maar met de NS) of om het af te schaffen. In het eerste geval zijn financiële afspraken noodzakelijk om derving te vergoeden. In het tweede geval stijgt de reisprijs voor sommige reizigers.

Reisproducten

Invoering van sicico binnen het huidige ov-chipkaartsysteem zou zo ingericht kunnen worden dat productwissels onderweg mogelijk zijn. De treinreis wordt in deelritten opgeknipt, en op elk deel worden de betreffende kortingsproducten toegepast. Afspraken over de precieze algoritmes en wisselwerking met lange-afstandskorting en basistarief zijn noodzakelijk. Regionale dalproducten vormen ook een aandachtspunt, omdat uit de enkele check-in en check-out niet altijd duidelijk zal zijn of er regionaal in de dalperiode is gereisd.

Samenloop en parallelle routes compliceren het. Stel dat een reiziger een abonnement heeft voor de Merwede-Lingelijn. Hij reist van Dordrecht naar Utrecht Centraal. Dat kan over de Merwede-Lingelijn, maar evengoed via Rotterdam. Moet korting van zijn abonnement worden toegepast? Een mogelijke keuze is: breng altijd de goedkoopste optie in rekening. Duidelijk is dat deze keuze tot omzetderving leidt, waarover verdere afspraken noodzakelijk zijn.

Sterabonnementen hebben een andere typologie dan andere kortingsproducten, omdat ze in een beperkt gebied korting geven. Dit is nu in verschillende concessies mogelijk in

combinatie met saldoreizen, maar niet in combinatie met andere kortingsproducten voor als een deel van de reis in het gebied van het sterabonnement valt en een deel niet. Wanneer men zou overgaan op sicico en deze techniek voor sterabonnementen landelijk zou invoeren, dan vormt dit een aandachtspunt, aangezien dit voor reizigers onwenselijke effecten kan hebben of niet transparant is.

Overig

Automatische leeftijdskorting op een deel van de reis is toepasbaar, net als een productwissel. Maar bij samenloop of parallelle route-alternatieven zijn afspraken noodzakelijk.

Ten slotte wijzen op landelijke kortingskaartjes, bijvoorbeeld in samenwerking met Kruidvat. Stel dat een bepaalde regio hier niet aan mee wenst te doen, dan kan dat bij sicico tot problemen leiden. Een reiziger met een dergelijk kaartje moet dan ofwel alsnog in- en uitchecken per vervoerder, of zou toegang krijgen met het kaartje bij de regionale validator terwijl het daar niet geldig is.

5.1.1 Blauwnet, Sicico met huidig ov-chipkaartsysteem

De provincie Overijssel heeft meerdere regionale spoorconcessies die met elkaar verbonden zijn. Op dit moment worden ze verzorgd door Keolis[2] dan wel Arriva[3]. Met ingang 10 december 2017 is voor deze regionale spoorconcessies enkelvoudig in- en uitchecken gerealiseerd. De reiziger reist met één in- en uitcheck bij Blauwnet op alle regionale treintrajecten in Overijssel en checkt niet in of uit per regionale concessie (of vervoerder die deze concessie rijdt).

Blauwnet is een implementatie van sicico met het huidige ov-chipkaartsysteem. In deze paragraaf beschrijven we de gemaakte keuzes voor de bouwstenen van tariefbevoegdheid.

Tarieftabel

Ieder van de regionale spoorconcessies binnen Blauwnet heeft een eigen tarieftabel. Doorgaande lange-afstandskorting is geïmplementeerd.

Blauwnet kent op één traject een alternatieve parallelle route. De reis Zwolle – Almelo (of vice versa) kan gemaakt worden met Keolis (concessie Zwolle – Enschede) of Arriva (concessie Vechtdallijnen via Mariënberg). Overijssel heeft voor Blauwnet de keuze gemaakt om de prijs te laten bepalen door de kortste route. Verstoringen daargelaten zal dat ook de daadwerkelijk gevolgde route zijn.

Binnen Blauwnet is sprake van samenloop tussen Hengelo en Oldenzaal. Dit trajectdeel wordt gereden door treinseries van de concessie Zutphen – Oldenzaal dan wel treinen van de concessie Hengelo – Bielefeld. Tussen Hengelo en Oldenzaal wordt eenzelfde prijs berekend.

---

[2] Zwolle-Kampen, Zwolle-Enschede, Zutphen-Oldenzaal, Hengelo-Bielefeld, Enschede-Gronau

[3] Vechtdallijnen (Zwolle-Emmen, Almelo-Mariënberg)

Instaptarief/initial fee

Blauwnet hanteert het reguliere instaptarief voor regionale treinconcessies (€ 10).

Tariefintegratie

De situatie is niet anders dan wanneer Overijssel niet voor sicico op haar regionale spoor gekozen zou hebben. Keolis en Arriva rijden niet alleen de regionale spoorconcessies van Blauwnet maar ook een aantal regionale busconcessies in Overijssel en Gelderland. Een reis met Blauwnet en regionale bussen van Keolis of Arriva, vraagt maar één basistarief.

Abonnementen

Binnen Blauwnet zijn zowel landelijke treinabonnementen als regionale reisproducten (voor bus en trein) geldig. Er was en is geen verschillend aanbod voor de verschillende onderliggende regionale treintrajecten. Blauwnet kent geen sterabonnementen.

Bij aanvang van een rit met de regionale trein van Blauwnet (incheck) is er een keuzemoment. Dan vindt automatische selectie van het op dat moment meest voordelige abonnement plaats. Onderweg, bij overstappen binnen Blauwnet – uit- en inchecken hoeft dan niet – zijn geen productwissels aan de orde.

Overig

Overijssel kent geen automatische leeftijdskorting op de regionale trein.

Met betrekking tot de geldigheid van landelijke kortingskaartjes maakt Overijssel nu een keuze voor Blauwnet. Praktisch gezien wijkt dat niet af van de situatie waarin men per regionale treinconcessie kon kiezen.

Tot slot

Blauwnet is niet opschaalbaar naar nationaal niveau. Het is gerealiseerd binnen het domein van één tariefautoriteit die bovendien zelf opbrengstverantwoordelijk is[4]. Door de gemaakte keuzes was er geen sprake van opbrengstderving voor andere treinvervoerders bij interoperabele producten. Voor het realiseren van sicico op het regionale spoor van Overijssel waren geen afspraken nodig met andere vervoerders of ov-autoriteiten.

5.2 Sicico met reizen op rekening binnen huidig ov-chipkaartsysteem

Tarieftabel

Bij reizen op rekening (ABT 1, NS Flex) vindt berekening van de standaardritprijs plaats in de validator. Hier geldt dus hetzelfde als bij sicico onder het huidige ov-chipkaartsysteem:

[4] Uitzondering vormt Zutphen – Oldenzaal waar Keolis opbrengstverantwoordelijk is.

verschillende tarieftabellen kunnen geïmplementeerd worden; parallelliteit en samenloop vormen aandachtspunten waarvoor afspraken noodzakelijk zijn.

Instaptarief/ initial fee

Ook voor reizigers op rekening moeten afspraken gemaakt worden over het tarief bij een gemiste check-out en deze moeten in de reizigersvoorwaarden worden opgenomen.

Tariefintegratie

Het basistarief wordt bepaald in de validator, niet in de backoffice. Het niet toerekenen van een nieuw basistarief is mogelijk, maar of dit het geval is, zal vaak niet op te maken zijn omdat niet duidelijk is bij welke treinvervoerder de reiziger gaat reizen dan wel zojuist heeft gereisd. Hier geldt dus hetzelfde als bij sicico binnen het huidige ov-chipkaartsysteem: men kan tariefintegratie met BTM afschaffen of regionaal uitbreiden naar NS.

Het is voorstelbaar dat bij verdere ontwikkeling van de techniek van ABT de ritprijsberekening verschuift van de validator naar de backoffice. Een volgende stap zou dan zijn om het basistarief in de backoffice te bepalen mede op basis van regels voor tariefintegratie.

Reisproducten

Bij ABT wordt een standaardritprijs berekend in de validator, kortingen van abonnementen worden later in de backoffice toegepast. Dit voldoet voor de huidige situatie, waar reiziger moeten in- en uitchecken per vervoerder op het spoor. Voor sicico ligt het anders. Kortingen over de hele (interoperabele) treinreis vormen geen probleem. Een productwissel, met bijvoorbeeld korting alleen over het regionale deel van de treinreis, is echter problematisch. Doorontwikkeling om regionale producten mogelijk te maken, is voorstelbaar en is al bekend onder de naam ABT-2. Regionale dalproducten blijven evenwel een aandachtspunt, omdat uit de enkele check-in en check-out niet altijd duidelijk zal zijn of er regionaal in de dalperiode is gereisd. Een tweede aandachtspunt zijn de situaties waarbij de route niet eenduidig is. Ten slotte wijzen we op sterabonnementen, die alleen werken in de huidige validators met een speciale werkwijze die nadelen kent bij productwissels. Bij ABT-2 is deze beperking waarschijnlijk niet meer van toepassing, maar dit is nog niet ontwikkeld.[5]

Bij ABT is er een productverkoper die de relatie heeft met de reiziger en die ook het kredietrisico draagt voor de betaling achteraf. In geval van NS Flex is dat NS, maar soortgelijke formules kunnen (en zullen) ook door andere productverkopers worden aangeboden. De reiziger kan overal gebruik maken van NS Flex, ook bij andere vervoerders. Wel houdt de productverkoper zeggenschap over de abonnementen die onder de formule aangeboden kunnen worden.

[5] Reizen buiten de geldigheid met trajectabonnementen geven eenzelfde vraagstuk. Dit is door NS wel mogelijk gemaakt, echter met als uitgangspunt in- en uitchecken per vervoerder en niet in combinatie met andere kortingsproducten. Vergelijkbare systematiek is nu nog niet beschikbaar binnen de infrastructuur die bij Translink is ingericht ten behoeve van ABT.

Overig

Leeftijdskorting op een deel van de treinreis kan wellicht worden toegepast in de backoffice bij de berekeningen ten behoeve van kortingen en opbrengstverdeling.

5.3 Sicico met token-systeem

Het ontwerp voor het token-systeem voorziet (vooralsnog) niet in sicico. Als sicico wel in een token-systeem wordt gefaciliteerd, dan zijn daarbij de volgende mogelijkheden en voorwaarden voor de tariefbevoegdheid te voorzien.

Tarieftabel

Voor het token-systeem gaan we ervan uit dat alle berekeningen in de backoffice plaatsvinden: een decompositie van de reis, en toepassing van de relevante tarieftabel op elk deel van de reis. Voor het geval de route/ vervoerder/ concessie niet eenduidig is bepaald, met name bij parallelle routes of samenloop, zijn afspraken nodig.

Instaptarief/ initial fee

Ook bij het token-systeem moeten afspraken gemaakt worden over het instaptarief en deze moeten in de reizigersvoorwaarden worden opgenomen.

Tariefintegratie

We nemen aan dat het token-systeem in de hele ov-keten wordt ingevoerd, zowel trein als BTM. Dat maakt, ook bij sicico op het spoor, tariefintegratie tussen trein en BTM mogelijk. Echter, toepassing is achteraf en niet bij check-in, en afspraken zijn nodig in geval van samenloop en parallelle routes. Uiteraard zijn afschaffen en uitbreiden ook opties.

Reisproducten

De kortingsrechten van abonnementen kunnen in de backoffice worden toegepast, men is niet afhankelijk van het ov-chipkaartsysteem en de prioritering van reisproducten op de ov-chipkaart. Productwissel is mogelijk. Wel leiden regionale abonnementen tot vraagstukken indien de route niet eenduidig is. Ook speelt hier weer het kredietrisico bij betaling achteraf, zodat er een verantwoordelijke productverkoper moet zijn, die ook zeggenschap houdt over welke producten eronder kunnen worden aangeboden. In geval van een online wallet speelt dit wellicht niet.

Overig

Leeftijdskorting kan in de backoffice worden toegekend.

Toekomst van OV betalen

Deze paragraaf en dit rapport gaat uit van de maakbaarheid van enkelvoudig in- en uitchecken dus ook voor de mogelijkheden die nu voor de toekomst van betalen voor openbaar vervoer ontwikkeld worden.

5.4 Sicico met locatiebepaling

Tarieftabel

Bij reizen met locatiebepaling kan op basis van de data in de backoffice een decompositie van de reis plaatsvinden en op elk deel de relevante tarieftabel toegepast worden. Als alles naar behoren is ingericht en werkt, dan kan de route/ vervoerder/ concessie altijd eenduidig worden bepaald. Als de locatiebepaling alleen de gevolgde route registreert, dan kan het bij samenloop voorkomen dat de data geen uitsluitsel geven, zelfs in combinatie met de dienstregeling. Daarvoor zijn afspraken noodzakelijk. Indien de locatiebepaling werkt met beacons in de treinen, dan kan ook bij samenloop altijd de betreffende vervoerder of concessie waarbinnen gereisd is eenduidig worden bepaald.

Instaptarief/ initial fee

Er moeten afspraken gemaakt worden voor beprijzing in geval de locatiebepaling het laat afweten, zowel met de reiziger als tussen vervoerders.

Tariefintegratie

Als de app om mee te reizen zowel voor trein als BTM geldt, dan is tariefintegratie geen probleem, anders wel. De data over de voorgaande reis zijn dan niet over en weer beschikbaar om tariefintegratie toe te passen.

Reisproducten

Abonnementen kunnen in de backoffice worden toegepast zonder beperking, aangenomen dat de route eenduidig te reconstrueren is op basis van de locatiedata. Alleen bij samenloop kan het voorkomen dat de data zelfs in combinatie met de dienstregeling geen uitsluitsel geven. Daarvoor zijn afspraken noodzakelijk.

Ook speelt hier weer het kredietrisico bij betaling achteraf, zodat er een verantwoordelijke productverkoper moet zijn, die ook zeggenschap houdt over welke producten eronder kunnen worden aangeboden. In geval van een online wallet speelt dit wellicht niet.

Overig

Leeftijdskorting kan in de backoffice worden toegekend.

5.5 Sicico met tickets vooraf

Tarieftabel

Nu reeds van toepassing. Indien er routealternatieven (parallel of samenloop) zijn, wordt de reiziger vooraf gevraagd welke routekeuze hij wil maken. In geval hij een vrije keus wil, wordt de prijs van het duurste alternatief in rekening gebracht en bestaan verdeelafspraken. Met uitzondering van de karakteristiek van de verdeelafspraken, zal sicico niets veranderen aan de situatie. Praktisch gesproken is bij vooraf gespecificeerde kaartjes al sprake van sicico.

Een aandachtspunt dat de standaardritprijzen voor saldoreizen kunnen veranderen indien sicico wordt ingevoerd. Dit geldt met name wanneer er parallelle route-alternatieven zijn of samenloop is. Om een prijsafweging tussen vooraf of reizend specificeren te voorkomen, moeten dan ook de prijzen voor het vooraf gespecificeerde kaartje aangepast worden.

Instaptarief/ initial fee

Niet van toepassing, de prijs voor de reis is vooraf al betaald.

Tariefintegratie

Dit is nu ook niet van toepassing. Er zijn wel kaartjes (actiekaartjes, dagkaartje, toeristenkaartjes) die bij alle treinvervoerders geldig zijn of zelfs ov-breed.

Reisproducten

Losse tickets kunnen nu ook niet worden gekocht in combinatie met een abonnement. Reizigers betalen vol tarief.

Overig

Niet van toepassing.

6 Overige aandachtspunten

6.1 Contractuele verplichtingen

Als men kiest voor enkelvoudig in- en uitchecken, dan heeft dit consequenties voor de omgang met de tariefbevoegdheid. Wijzigingen hierin kunnen ingrijpen op lopende contractuele verplichtingen. Dit is een aandachtspunt bij invoering en doorlopend: bij sicico kunnen wijzigingen in de ene concessie consequenties hebben in een andere concessie. De tariefbevoegdheid van een concessie raakt aan contractafspraken van alle partijen in hele land.

6.2 Mededinging

Zoals blijkt uit de inventarisatie in het voorgaande hoofdstuk, kan het nodig zijn dat er afspraken worden gemaakt over ritprijsberekening, opbrengstverdeling en abonnementen. Dit geldt met name bij samenloop en parallelle routes.

Om redenen van mededinging zijn zulke afspraken tussen vervoerders precair – er moeten dan belangrijke verbeteringen voor de klant aan de orde zijn - dan wel verboden. Dergelijke afspraken kunnen, onder voorwaarden, wel tussen de verantwoordelijke overheden worden gemaakt en de uitkomsten vastgelegd in contractuele afspraken met hun respectievelijke vervoerders.

Een vervolgvraag is welke data nodig zijn voor uitvoering van dergelijke afspraken en welke partij hiervoor opgesteld moet worden. Vervoerders mogen geen inzicht hebben in elkaars vervoerstromen.

Het mogen delen van informatie tussen vervoerders is tevens een aandachtspunt bij het inrichten van de klantenservice. Bij sicico is niet langer in alle gevallen duidelijk welk deel van de reis met welke vervoerder gemaakt is.

Ten slotte noemen we de landelijke actiekaartjes. Dit wordt nu voorbereid door NS en regio's kunnen dit overnemen, wat ze in de regel ook doen. Bij sicico is een regionale opt-out echter geen optie meer, het is landelijk of helemaal niet. De vraag is of landelijke actiekaartjes dan zullen blijven bestaan en hoe onderhandelingen met derde partijen over dit type kaartjes zich verhouden tot mededinging.

6.3 Governance

In deze context gebruiken we governance als term voor de organisatie waarbinnen belanghebbenden komen tot afspraken in verband met ritprijsbepaling, opbrengstverdeling en reisproducten. Deze zullen op regelmatige basis, zeg jaarlijks, moeten worden geëvalueerd gegeven recente data.

Voor geschillen – over de tarieven en producten, over de opbrengstverdeling of andere contractuele zaken – kan het nuttig zijn om heldere spelregels vast te leggen en een autoriteit om hierin te arbitreren, zoals in Groot-Brittannië.

Het maken van afspraken is één ding, het onderhouden ervan een tweede. Dit geldt allereerst op het niveau van de overheden: wanneer zij besluiten hun tariefbevoegdheid zo in te zetten om sicico mogelijk te maken, dan is het ingewikkeld om daar op een later moment op terug te komen. Een optie is om vooraf tevens afspraken te maken over een mogelijke exit.

7 Samenvatting en conclusies

Samenvatting

	nu	sicico OVC	sicico ABT	sicico token	sicico locatie	sicico ticket vooraf
Tarieftabel		s, p	s, p	s, p		
Instaptarief		h	h	h		n.v.t.
Tariefintegratie		a	a	s, p		n.v.t.
Reisproducten		s, p, st	w, s, p, st	s, p		n.v.t.
Leeftijdskorting		s, p	s, p	s, p		n.v.t.

De kleuren in de tabel geven aan of al dan niet sprake is van een aandachtspunt. In de groene cellen is dat niet het geval, in de oranje wel. De aandachtspunten zijn tweesoortig en met een letter aangeduid:

- Welke type reis levert een aandachtspunt?
  - p: reis waarvoor parallelle route-alternatieven zijn
  - s: reis over een traject met samenloop
  - st: reis met sterabonnementen
  - w: reis met een productwissel
- Wat is het karakter van het aandachtspunt en de oplossingsrichting?
  - a: afschaffen of uitbreiden
  - h: harmoniseren of financiële afspraken maken

Ook in geval een deelverzameling treinreizen (s,p) een aandachtspunt levert, moeten er keuzes en afspraken gemaakt worden. Vanwege verschillende tarieftabellen zijn voor samenloop en parallelle alternatieven, afspraken nodig over bepaling van de ritprijs en de opbrengstverdeling.

Voor meer achtergrond bij de aandachtspunten verwijzen we naar hoofdstuk 5. Hier beperken we ons tot de volgende kanttekeningen. Ten eerste, voor ABT geeft deze tabel de huidige implementatie van ABT weer zoals in NS Flex. Doorontwikkeling naar ABT-2 kan productwissel en regionale producten mogelijk maken.

Ten tweede, voor sicico in combinatie met locatiebepaling is er in deze tabel van uitgegaan dat altijd eenduidig vastligt met welke vervoerder c.q. binnen welke concessie is gereisd. In geval alleen de route te herleiden is, vormt samenloop een aandachtspunt. De precieze techniek (gps, beacons op stations en/of in treinstellen) is hierin de bepalende factor.

Ten slotte, voor vooraf betaalde tickets geldt dat hier gevolgen kunnen doorwerken van eventuele tariefingrepen die men doet om sicico mogelijk te maken binnen het huidige ov-chipkaartsysteem, ABT of het token-systeem.

Conclusies

In het algemeen geldt dat waar er aandachtspunten zijn, daar bestuurlijke keuzes te maken zijn. Bij invoering van sicico zou ofwel de invulling van de betreffende tariefbevoegdheid aangepast moeten worden (met consequenties voor de reiziger), ofwel zijn er financiële consequenties.

Nu kan iedere ov-autoriteit eigen keuzes maken. De verschillende ov-autoriteiten gebruiken hun tariefbevoegdheid actief. Men maakt eigen keuzes. Bij invoering van sicico raken de concessies op het spoor met elkaar verbonden. Er is de verplichting om er met elkaar uit te komen, en keuzes voor invulling van de tariefbevoegdheden in een bepaalde concessie hebben financiële en technische consequenties voor alle andere concessies.

Dat geldt in het bijzonder waar sprake is van samenloop of parallelle route-alternatieven. Hier moeten afspraken gemaakt worden over de ritprijs. Tarieven per concessie zijn dan niet te combineren met sicico. Gegeven de norm dat ritprijzen voor reizigers transparant en voorspelbaar dienen te zijn, is bij samenloop de enige optie om één tarief te hanteren en ook voor parallelle route-alternatieven één prijs af te spreken. In alle gevallen ontstaan er vragen over wie de prijs bepaalt en hoe de afspraken te handhaven en te onderhouden zijn.

In het verlengde daarvan ligt de opbrengstverdeling. Waar vanwege samenloop of parallelle routes niet duidelijk is welke vervoerder de prestatie geleverd heeft aan de reiziger, daar ontstaat betwistbare omzet. Dit is voor de NS een significant deel van hun omzet, en voor regionale concessies op het spoor een substantieel deel. Enkelvoudig in- en uitchecken introduceert bovendien nieuwe verdeelvraagstukken, denk aan het aandeel van regionale reisproducten, het instaptarief bij gemiste check-outs, en regelingen als Geld Terug Bij Vertraging (GTBV). De complexiteit van verdelen wordt groter: nu is er referentiemateriaal in de check-ins en check-outs per vervoerder/ concessie, maar dit valt weg bij sicico.

Kortom, met sicico raken alle treinconcessies op een nieuwe manier met elkaar verbonden raken en dat vraagt om afspraken, met ook een financiële component voor continuïteit van opbrengsten. Behalve een technisch vraagstuk is sicico daarom vooral een vraagstuk van governance. Hoe komt men tot afspraken; hoe onderhoudt men deze; waar valt men op terug indien men er samen niet uitkomt; en wat zijn de spelregels indien men zich geheel wenst terug te trekken uit het verband van sicico?

Wet- en regelgeving over mededinging staat mogelijk op gespannen voet met het maken van afspraken over prijzen of het delen van informatie. Oplossingsrichtingen in geval van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen zullen het voorbehoud van toetsing door de ACM moeten maken.

Ten slotte, in het licht van de diverse aanpassingen die nodig zijn ten behoeve van sicico zullen bestaande concessiecontracten moeten worden herzien.

Bijlagen

A. Betrokken partijen en personen

De begeleidingscommissie bij het onderzoek bestond uit:

-

Daarnaast hebben de volgende mensen een bijdrage geleverd aan het onderzoek:

-

Eventuele onjuistheden in dit rapport zijn volledig ter verantwoordelijkheid van het onderzoeksteam.