

Zorgpuntenoverzicht ov-chipkaart januari 2010

| Nr. | Korte omschrijving | Toelichting | Status |
|-----|---|---|--|
| 1. | Tegenstrijdige informatie over in- en uitchecken voor abonneementhouders. | <ul style="list-style-type: none"> • GVB en RET: in- en uitchecken verplicht, anders kans op sanctie. • NS en Connexxion: in- en uitchecken hoeft voorlopig niet. • Arriva, Veolia: vooral <u>niet</u> in- en uitchecken. (Arriva zegt verchipte sterabonement t.z.t. in Waterland wel te zullen accepteren, Veolia in Haaglanden zegt dit niet te zullen doen (zie ook bij punt 2). <p>Gevolg: meningsverschillen tussen abonneementhouders en vervoerbedrijven over voorschriften, sancties en onjuiste saldo-afboekingen.</p> | <p>Onduidelijk. Geen waarneembare regie.</p> <p>Decentrale overheden denken verschillend over (tijdelijk) verchipten sterabonementen</p> |
| 2. | Bij geldig (verchipt) abonneement boeken sommige vervoerbedrijven ten onrechte saldo af. | <ul style="list-style-type: none"> • Veolia en Arriva hebben apparatuur in gebruik genomen die geldige, verchipte abonneementen (nog) niet herkent. Sommige overheden en vervoerbedrijven willen sterabonementen hoe dan ook niet verchipten. • Reizigers met onterechte afboekingen worden geacht eerst zelf negatief saldo aan te vullen en dan restitutievraagproces te doorlopen. | <ul style="list-style-type: none"> • Arriva zou software "in de loop van de herfst" 2009 hebben aangepast (in ieder geval in Waterland, op eis van concessieverlener). Dit is nog niet gelukt. • Veolia zegt vanaf 1-1-2010 in Haaglanden alleen verchipte [studenten-]OV-jaarkaarten te zullen accepteren, geen verchipte sterabonementen. Onduidelijk is of dit laatste ook geldt voor 1-/2-/3-zonesupplement bij NS-trajectabonement. NB: Haaglanden grenst aan Regio Rotterdam, waar sterabonementen gelden en gebruik ov-chipkaart verplicht wordt. |
| 3. | Reiziger komt drempels tegen wanneer hij ov-chipkaart bij NS wil gaan gebruiken. | <ul style="list-style-type: none"> • Activeren is noodzakelijk bij automaat of loket. • Houders van P-kaart kunnen pas activeren als zij dit hebben aangevraagd via internet of telefonisch bij NS-Klantenservice (zij moeten dus altijd eerst langs 2 'loketten'). <p>De 1 of 2 extra handelingen specifiek voor saldoreizen bij NS en de verplichting voor P-kaarthouders om deze handelingen via verschillende kanalen uit te voeren zijn onpraktisch en moeilijk uit te leggen.</p> | <p>NS blijft bij beslissing om het voorlopig zo te doen.</p> |
| 4. | Van reiziger met ov-chipkaart wordt soms geëist dat hij de rit met een strippenkaart of wagenverkoopkaartje betaalt als de vervoerder in gebreke blijft inzake werkende chipapparatuur. | <p>Situaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • storing aan apparatuur; • inzet materieel zonder chipapparatuur (bijv. gehuurd materieel van derden in spitsuren). <p>Gevolg: reiziger wordt geacht meerdere soorten vervoerbewijzen bij zich te hebben of extra kosten te maken terwijl hij een ov-chipkaart met saldo heeft.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Voorwaarden zijn eenzijdig zo vastgesteld door vervoerbedrijven. • Couulancebeleid is veelal niet openbaar en loopt in praktijk sterk uiteen (varieert van gratis meereizen tot duur kaartje kopen). |

| | | | |
|----|--|---|--|
| 5. | Afhandeling vragen, problemen, klachten laat te wensen over. | <p>Klachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vervoerpersoneel geeft onjuiste informatie. • Reizigers met vragen, problemen of klachten worden van kastje naar de muur gestuurd. • Wachtrijen voor balies vervoerbedrijven. • Dure telefoonnummers. | Studiegroep (062) onderzoekt mogelijkheden voor minder doorverwijzen. Dit is gericht op eindbeeld, terwijl veel vragen, problemen (en improductieve doorverwijzingen) zich juist nu, tijdens de invoeringsfase voordoen. |
| 6. | Mogelijkheden voor reiziger om afdruk transactiehistorie te verkrijgen zijn ontoereikend. | <p>Dit is van belang voor reiskosten-declaraties en als bewijsmateriaal bij twijfel of geschillen over bijv. afgeboekt reissaldo en oplaadtransacties.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Website 'mijn ov-chipkaart' is niet geschikt voor A-kaarthouders en voor mensen zonder computer(vaardigheid), laat transacties pas na 7 dagen zien en vertoont soms lacunes. • Bonnen uit automaten zijn lastig te ontcijferen, vermelden soms geen in- en uitchecklocaties en tonen alleen de laatste 10 transacties (= 5 reizen of minder). • Bij (geschikte) NS-automaten kunnen laatste 10 transacties wel van beeldscherm worden afgelezen, maar niet worden afgedrukt. | <ul style="list-style-type: none"> • Geen voornemens bekend tot structurele verbetering. • Vraag aan NS over automaten staat nog open. |
| 7. | Als reiziger nieuwe ov-chipkaart nodig heeft (op zijn minst eenmaal per 5 jaar), kost overzetten kaartinhoud in veel gevallen geld en moeite. | <ul style="list-style-type: none"> • Vervangende kaart kost 7,50 (ook bij aflopen geldigheidsdatum). • Reissaldo kan slechts in bepaalde gevallen worden overgezet. • Reissaldo t/m 4,99 wordt niet teruggegeven. Bij reissaldo van 5,00 of meer wordt 2,50 ingehouden. • 'Vervoerproducten' (abonnementen e.d.) kunnen alleen worden overgezet bij het vervoerbedrijf waar ze zijn gekocht. • Autoreload moet opnieuw worden aangevraagd en de reiziger moet dan niet vergeten tevens autoreload voor de oude kaart te beëindigen. | Voorwaarden zijn eenzijdig zo vastgesteld door TLS en vervoerbedrijven. |
| 8. | Reiziger wordt onnodig snel verplicht tot aanschaf nieuwe ov-chipkaart. | Vervoerbedrijven verkopen chipkaarten met geldigheidsduur van minder dan 5 jaar. | Argument: invoering ov-chipkaart is vertraagd, kaarten waren al gemaakt, zijn verkocht voor lagere introductieprijs. |
| 9. | Reiziger heeft voortaan te maken met extra instantie en extra set gebruiksvoorwaarden. Gang naar Geschillencommissie OV is hiervoor niet mogelijk. | <ul style="list-style-type: none"> • Naast de vervoersovereenkomst (relatie reiziger-vervoerbedrijf) is nu ook sprake van een overeenkomst voor het gebruik van het vervoerbewijs (relatie tussen reiziger en Trans Link Systems BV). Dit maakt de situatie bij problemen en geschillen onoverzichtelijker, en de positie van de reiziger zwakker. • Voorbeeld: TLS-voorwaarden bepalen dat reiziger na verstrijken geldigheidsdatum van kaartdrager geen gebruiksrecht van de ov-chipkaart meer heeft, ook al voldoet reiziger aan voorwaarden van het vervoerbedrijf (geldig abonnement of voldoende reissaldo). | TLS is niet aangesloten bij Geschillencommissie OV. De wet schrijft voor dat vervoerbedrijven bij een geschillencommissie moeten zijn aangesloten. TLS is wellicht geen vervoerbedrijf in de zin der wet. |

| | | | |
|-----|---|---|--|
| 10. | Geen oplossing voor reductie-gerechtigden die voorheen gezamenlijk (en anoniem) op roze strippenkaarten konden reizen. | <p>Situaties (voorbeelden):</p> <ul style="list-style-type: none"> • kleinkinderen dagje op bezoek bij opa en oma; • klassikale reizen; • buitenschoolse opvang. <p>Knelpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om met leeftijdskortings te kunnen reizen moet je een P-kaart (bij je) hebben, en een nieuwe P-kaart aanvragen kost tijd en geld. • Voor ieder familie- of groepslid moet geïnvesteerd worden in reissaldo. • Anoniem reizen is niet meer mogelijk met leeftijdskortings. <p>Waarom geen 'roze' anonieme chipkaart?</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Specifiek voor scholen kennen RET en GVB nu een regeling met A-kaarten en kortingsrecht, maar deze zijn alleen geldig bij het eigen bedrijf. • Een oplossing zonder hinder van bedrijfsgrenzen is niet in zicht (geen onderdeel van LTK). • Geen oplossing in zicht voor het reizen met 'gastkinderen' door particulieren. |
| 11. | Onduidelijke en/of onpraktische check in/check uit-procedures bij vervangend vervoer. | <p>Vragen/complicaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extra uit-/inchecken onderweg leidt bij NS tot hogere reiskosten. • Vervangende bussen van derden-vervoerders hebben geen kaartlezers, stoppen niet altijd dichtbij kaartlezers op het station en bij vervangend vervoer is ook niet altijd personeel van eigenlijke vervoerder aanwezig. • Bij vervangend metro- en tramvervoer kan aldaar in- en uitchecken worden geëist door het desbetreffende vervoerbedrijf, wat kan leiden tot dubbel betalen en/of incomplete reistransacties.¹ <p>Reizigers moeten in uitzonderlijke situaties niet alleen extra alert zijn op het verloop van hun reis, maar ook op de juiste omgang met de ov-chipkaart.</p> | Vervoerbedrijven geven aan dat reiziger teveel betaald geld terug kan claimen. Het betreft echter situaties waarin de reiziger toch al overlast ondervindt door omstandigheden buiten zijn schuld. |
| 12. | P-kaart kan niet worden aangevraagd buiten Nederland. | Vervoerbedrijven/TLS eisen een Nederlandse postcode. | Nog geen toezegging van TLS/vervoerders over (termijn van) oplossing. |
| 13. | Oplaad- en afhaalmogelijkheden soms (nog) ontoereikend. | <ul style="list-style-type: none"> • In sommige regio's zijn de mogelijkheden om noodzakelijke handelingen te verrichten (saldo laden, internetbestellingen afhalen, functies [de]activeren) dun gezaaid of zelfs afwezig. • Wachtrijen voor automaten/loketten op drukke plaatsen/tijden. | Mogelijk (gedeeltelijk) overgangs-probleem door mismatch tussen invoeringsplanning ov-chipkaart en operationaliseren van voldoende apparatuur. Situatie verschilt per regio. |
| 14. | Wordt het voor reizigers (voor wie internetbankieren en automatisch opladen geen optie is) niet te moeilijk om saldo of een nieuw reisproduct te kopen? | <ul style="list-style-type: none"> • Gaat dichtheid verkooppunten niet teveel achteruit? • Is saldo kopen in de bus praktisch en veilig genoeg om als vervanging van vast verkooppunt te dienen? | |

¹ Eerste praktijkvoorbeeld was stremming GVB-metrotraject Zuid-RAI gedurende 7 weken in zomer 2009. Reizigers konden tegen normaal metrotarief gebruik maken van het paralleltraject van NS (de strippenkaart was altijd al geldig op de trein binnen Amsterdam). Reizigers die instapten op stations Zuid en RAI moesten inchecken bij het GVB vóór zij naar de trein liepen. Dat betekende: inchecken bij GVB-poortje zonder erdoorheen te lopen (of wel erdoorheen lopen en direct daarna door een aangrenzend, geopend poortje teruglopen) en vervolgens door het NS-poortje lopen zonder daar de chipkaart aan te bieden. Bij uitstappen op stations Zuid en RAI dezelfde procedure, maar dan in omgekeerde volgorde.

| | | | |
|-----|---|--|--|
| 15. | Nog geen landelijke oplossing voor OV-begeleiderspas gehandicapten. | De huidige (door NS uitgegeven) begeleiderspas is (nog) niet verchipt. Hiermee kan dus niet in de metro worden gereisd. GVB en RET verkopen nu elk een eigen maandabonnement voor een laag tarief aan houders van een begeleiderspas. Op deze manier dreigt wildgroei aan lapmiddelen te ontstaan. | Over het verchippen van de begeleiderspas is geen besluit genomen. Vraag is wie de kosten draagt. |
| 16. | Vergeetrisico uitchecken. | <ul style="list-style-type: none"> • Is risico voor reizigers uiteindelijk acceptabel? Kan het nog worden verminderd? • Reiziger die in bus/tram vergeet uit te checken en dit meteen daarna op dezelfde halte wil corrigeren in andere bus of tram, herstelt daarmee niet zijn fout, maar betaalt nog eens het instaptarief. | Weinig gegevens over grootte en samenstelling groep reizigers die schade ondervindt. |
| 17. | Door overgang op ov-chipkaart dreigen schakels uit landelijke kaart- en tariefintegratie te vallen. | <p>Situaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • grensoverschrijdende buslijnen (waar nu wel NVB geldt); • lijn-/regiotaxi (waar nu wel NVB geldt); • Friese waddeneilanden. <p>Gevolg: reiziger moet met verschillende kaartjes reizen. Overstappen tussen lijnen met chipplicht en lijnen zonder ov-chipkaart wordt duurder.</p> | Onduidelijk. |
| 18. | Regiospecifieke proposities werken niet altijd goed bij concessiegrens-overschrijdende lijnen. | | |
| 19. | NS-trajectabonnement is niet te combineren met reizen op saldo bij NS (tenzij op aparte chipkaarten, en dan dus zonder de korting in voordeeluren). | De reizen buiten het abonnementstraject zouden (in voordeeluren met 40% korting) van reissaldo moeten worden afgeboekt. NS kan/wil dit niet realiseren vanwege technische redenen + frauderisico. | NS studeert op andere tariefformule die zich leent voor chipkaart. Abonnementhouders blijven tijdens voordeeluren voorlopig papieren kaartjes kopen. |
| 20. | Onduidelijke situatie op stations waar verschillende vervoerbedrijven aan hetzelfde perron stoppen. | <p>Op weg naar stationshal of perrontoegang moeten reizigers het poortje of paaltje kiezen van het vervoerbedrijf waarmee zal worden gereisd. Op weg naar buiten moet het poortje of paaltje worden gekozen van het vervoerbedrijf waarmee men zojuist heeft gereisd. Probleempunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit werkt vergissingen door reizigers in de hand. • Het is onpraktisch, daar waar twee vervoerders dezelfde verbinding bieden (en pas na inchecken duidelijk wordt welke vervoerder het eerst komt). • Vergissingen bij in- en uitchecken leiden tot aanzienlijke financiële schade en ongemak voor de reiziger. | <ul style="list-style-type: none"> • Vervoerbedrijven houden vast aan hun uitgangspunt dat reiziger zelf zijn reis moet specificeren per vervoerbedrijf (door in en uit te checken). Er loopt een studie (052) naar de manier waarop dit in de praktijk het meest begrijpelijk kan worden vormgegeven. • In opdracht van V&W studeren TLS en vervoerbedrijven op de mogelijkheid om binnen de treinreisketen slechts éénmaal in en uit te checken (en de specificatie per vervoerbedrijf dus niet bij de reizigers te leggen). |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 21. | Uiteenlopende en verwarring uitlokkende voorschriften bij overstap trein-trein. | <p>Bij een overstap binnen het station moet de reiziger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • niets doen als beide treinen van NS zijn (ook als er op het perron wel kaartlezers staan), anders betaalt hij teveel; • uit- en inchecken bij de juiste kaartlezers (en in de juiste volgorde!) als de ene trein van een ander vervoerbedrijf is dan de andere, anders is hij in overtreding. | Zie hierboven. |
| 22. | Eenmalig reizen in een andere klasse bij de trein is lastig. | <ul style="list-style-type: none"> • Reiziger moet activeringsprocedure opnieuw doorlopen om bijv. i.p.v. 2^{de} klasse een keer 1^{ste} klasse te reizen, en daarna nog eens om zijn kaart weer terug te zetten naar 2^{de} klasse. | |
| 23. | Vindbaarheid, herkenbaarheid en bedienbaarheid van apparatuur is niet overal en voor alle reizigers voldoende. | <ul style="list-style-type: none"> • Uiterlijk, interactie en plaatsing van apparaten met gelijke functie kan verschillen. Apparaten met gelijksoortig uiterlijk kunnen verschillende functies hebben. Dit eist extra oplettendheid van iedereen die buiten zijn vertrouwde omgeving reist. • Voor specifieke groepen reizigers (bijv. visueel gehandicapten, reizigers met verstandelijke beperking of met geringe beheersing Nederlandse taal) ontstaan extra complicaties bij zelfstandig reizen. | Problematiek en verbetermogelijkheden worden onderzocht in studie. |
| 24. | Is autoreload wel intelligent genoeg om te voorkomen dat reiziger melding 'saldo te laag' krijgt bij inchecken NS? | Drempelwaarde voor impuls automatische saldo-aanvulling is € 5. Instaptarief NS is € 20 of (met korting) € 10. Dit kan betekenen dat reiziger pas na meerdere pogingen kan inchecken. | Aangekaart in LCO, NS komt nog met antwoord. |
| 25. | Voor een nieuwe, vaste OV-klant kan een abonnement op chipkaart niet direct ingaan, maar pas na de voor een P-kaart benodigde levertijd. | Dit is een stap achteruit in vergelijking met papieren abonnementen. | |
| 26. | Overstaptijd van 35 minuten leidt bij lage busfrequenties en gemiste aansluiting te snel tot extra kosten of moeite voor reiziger. | Bij de strippenkaart maakt de chauffeur hier in geval van vertraging doorgaans geen punt van. Bij de ov-chipkaart kan reiziger kiezen uit bureaucratische procedure of berusten in geldverlies bovenop tijdverlies. | Decentrale overheden blijven in Landelijk Tarievenkader bij 35 minuten. |
| 27. | Voor dezelfde rit kunnen verschillende prijzen worden berekend. | <ul style="list-style-type: none"> • Betreft niet alleen heen- en terugrichting, maar ook ritten (van dezelfde lijn en via dezelfde route) in dezelfde richting, zonder aanwijsbare oorzaak. • Bij routevarianten, lijnen van verschillende concessies en lusroutes kunnen structureel verschillende prijzen gelden. • Sommige vervoerbedrijven brengen tijdelijke omleidingsroutes (bijv. door wegwerkzaamheden) in rekening. Na hervatting oorspronkelijke routes blijft soms per ongeluk het hogere tarief gelden. | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| 28. | Reiziger kan geldigheidsduur tijdgebonden (wegwerp)vervoerbewijs onderweg niet zelf nagaan. | Kan leiden tot 'insluiting' in metro, indien geldigheidsduur tijdens metrorit verstreken is. Na acceptatie bij inchecken zou uitchecken nooit mogen worden geblokkeerd. | |
| Tarieven | | | |
| 29. | Reizigers gaan meer betalen door overgang van zonetarief naar km-tarief. | <ul style="list-style-type: none"> • Onmiskenbare signalen uit onderzoeken van ROVER, SP e.a. die wijzen op meer en grotere prijsverhogingen dan prijsverlagingen. • Naleving uitgangspunt opbrengstneutraliteit (en juiste opvatting daarvan) is in feite oncontroleerbaar voor consumentenorganisaties. | Staatssecretaris heeft onderzoek toegezegd. |
| 30. | Forse prijsverhogingen door overgang van NVB-wagenverkoopkaartjes naar vervangende producten. | <ul style="list-style-type: none"> • Voorbeelden: Amsterdam (GVB), Arnhem/Nijmegen. • Overstaprecht (op bus/tram van ander bedrijf, of überhaupt) vervalt; dit betekent voor de desbetreffende reizigers een extra prijsverhoging). | |
| 31. | Voordelige NS-tarieven niet mogelijk met ov-chipkaart. | <ul style="list-style-type: none"> • Vrij-reizendagen senioren • Railrunner • Dagkaart • Actie-aanbiedingen, bijv. Herfst-/Zomer-/Lentetoer | Alternatief is voorlopig het papieren kaartje, maar NS wil dat t.z.t. afschaffen. |
| 32. | Nationale treintarieven in chipvorm nog slechts geldig op treindiensten van NS. | <p>In chipvorm is NS-tarief niet meer geldig bij treindiensten van andere vervoerders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'Reizen op saldo' (als equivalent van kaartje enkele reis) • Trajectabonnement • NS-jaarkaart <p>Een overstap tussen NS en een andere spoorvervoerder gaat hierdoor extra geld kosten (omdat voor 2 of meer aparte reizen moet worden betaald).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Alternatief is voorlopig het papieren kaartje, maar NS wil dit t.z.t. afschaffen. • Blijvende acceptatie NS-abonnementen op treindiensten van andere vervoerders onzeker. |
| 33. | NS wil tariefintegratie tussen trein en metro/tram/bus in grote steden afschaffen. | Strippenkaart en sterabonnement zijn sinds de jaren '80 in de grote steden ook geldig op de trein. Bij afschaffing strippenkaart op metro's in 2009 is (onpraktische) compensatieregeling ingesteld. Afschaffing tariefintegratie betekent voor binnenstedelijke overstappers tussen trein en metro/tram/bus prijsstijgingen van vele tientallen procenten. | NS heeft voornemen tot beëindiging tariefintegratie om advies voorgelegd aan consumentenorganisaties in LOCOV. |
| 34. | Een hele dag 'concessie-grenzeloos' reizen met stads-/streekvervoer wordt duurder. | Met het NVB verdwijnen de prijsplafonds voor één reis (maximumaantal strippen) en voor één dag (dagkaart, Zomerzwerfkaart). Vervangende dagkaartproducten zijn beperkt tot één vervoerbedrijf en/of tot concessiegrenzen | <ul style="list-style-type: none"> • Landelijk Tarievenkader regelt niets over opvolging NVB-dagkaart en Zomerzwerfkaart • NS schaft stad-/streek-supplement op NS-dagkaart af |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 35. | <p>Reizen in etappes wordt duurder bij NS. Het betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reisonderbreking (waarbij tussenstation wordt verlaten); • 'via'-reis; • rondreis. | <p>Elke keer dat het station verlaten wordt begint een nieuwe reis te tellen. De chipkaart kent ook geen automatische aftopping (op dagkaarttarief), en al evenmin een vooraf te laden dagkaartproduct. Prijsvoorbeeld: een retourreis Den Haag-Groningen met een onderbreking in Zwolle (op heen- of terugweg) is met de ov-chipkaart bijna 11 euro duurder dan met papieren retour (2de klas, vol tarief 2009).</p> | <p>Alternatief is voorlopig het papieren kaartje, maar NS wil dat t.z.t. afschaffen</p> |
| 36. | <p>Geen samenreiskorting bij NS.</p> | <p>NS-samenreisformule is ongeschikt voor 'reizen op saldo'</p> | <p>Alternatief is voorlopig het papieren kaartje, maar NS wil dat t.z.t. afschaffen</p> |
| 37. | <p>Overijld afschaffen strippenkaart kost reizigers in gebieden zonder ov-chipkaart extra kosten of moeite.</p> | <p>Reiziger betaalt teveel óf moet extra moeite doen (geld terugvragen) voor een reis die voorheen 'doorgaand' met de strippenkaart kon worden betaald. Situatie komt voor bij overstap tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een lijn waarop de strippenkaart al is uitgeschakeld en een lijn waarop de ov-chipkaart (nog) niet operationeel is; • twee lijnen waarop de ov-chipkaart weliswaar operationeel is, maar deze kaart geen tariefintegratie meer biedt (NS en stads-/streekvervoer binnen de grote steden). <p>Situatie komt tevens voor bij reizigers uit een landsdeel zonder ov-chipkaart, die hun strippenkaart in een ander landsdeel niet meer kunnen gebruiken (en daardoor aangewezen zijn op dure, losse kaartjes die geen reductietarief kennen).</p> | |
| 38. | <p>Reizigers kunnen straks in delen van Nederland niet meer reizen op sterabonnements; dit kan voor desbetreffende reizigers grote gevolgen hebben voor kosten en gemak OV-gebruik.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Sommige decentrale overheden willen sterabonnements voorlopig houden, andere willen ze zo snel mogelijk afschaffen. • Vervanging door een vastrecht korting betekent dat men per reis gaat betalen i.p.v. per jaar of per maand. Dat kan veel schelen in reiskosten. Daarnaast vergt iedere reis opnieuw handelingen en transacties, waarmee extra kansen op fouten en conflicten worden geïntroduceerd. • De grenzen van gebieden waar sterabonnements blijven bestaan worden niet bepaald door vervoerkundige samenhang, maar door bestuurlijke verantwoordelijkheden, en zijn dus moeilijk te communiceren (met alle complicaties van dien voor de betrokken reizigers). • Het bovenstaande geldt ook voor de 1/2/3-zonesupplementen bij NS-trajectabonnements. | <p>Eindbeeld onduidelijk, waarschijnlijk divers.</p> |