

Aan het Bestuurlijk NOVB
t.a.v. de voorzitter, mw. S. Dekker

Rotterdam, 31 augustus 2018

Betreft: *advies enkelvoudig in- en uitchecken in de treinketen (sicico)*

Geachte leden van het Bestuurlijk NOVB,

De consumentenorganisaties pleiten al vanaf het begin van de OV-chipkaart voor enkelvoudig in- en uitchecken op het spoorwagennet (single check in check out, sicico). Sicico maakt het openbaar vervoer begrijpelijker, gemakkelijker en voor meer reizigers toegankelijk. Dit zal bijdragen aan meer gebruik van het openbaar vervoer en tevredener reizigers. De huidige systeeminrichting, met vervoerders-specifieke poortjes en paaltjes op de stations, is verklaarbaar vanuit het centraal stellen van beleidsinstrumenten van de Wp2000 en technische keuzes. Op het belang van een reizigersgericht systeem is destijds minder nadrukkelijk gelet. Voortaan zou bij iedere aanpassing of vernieuwing van het systeem de gebruiksvriendelijkheid voorop moeten staan.

Sicico is van belang voor betaalwijzen die gebaseerd zijn op in- en uitchecken. Op dit moment is dat de OV-chipkaart waarmee de reiziger via kaartsaldo of op rekening betaalt. Het OV-chipkaartsysteem zal waarschijnlijk worden vervangen door een nieuw systeem, gebaseerd op EMV-technologie en met prijsberekening in een backoffice. In dat systeem zullen er naar verwachting meerdere betaalwijzen met in- en uitchecken zijn, bijvoorbeeld de bankpas en de OV-reispas die de huidige OV-chipkaart vervangt.

Daarnaast bestaan er vormen van betalen die niet gebaseerd zijn op in- en uitchecken bij de kaartlezers op het station. Dit zijn betaalwijzen waarbij de reiziger een vooraf concreet gespecificeerd vervoerrecht koopt. Bijvoorbeeld een enkele reis van A naar B bij de kaartautomaat of een e-ticket met barcode via internet. In de toekomst zou daar ook een vorm van 'reizend specificeren' zonder in- en uitchecken bij kunnen komen, bijvoorbeeld één van de betaalwijzen die onlangs op de Valleilijn is getest: een applicatie voor de smartphone, waarbij de reiziger zich via de GPS-functie laat volgen om exact de reis en de daarbij gevolgde route vast te stellen.

Bij deze tweede groep van huidige en toekomstige betaalwijzen zijn de bij sicico gestelde doelen al bereikt of eenvoudig te bereiken, door de eigenschap dat in- en uitchecken bij kaartlezers op het station niet nodig is. We zien echter wel dat aan deze betaalwijzen in veel gevallen voor de reiziger een extra prijskaartje

hangt of dat er beperkingen gelden, bijvoorbeeld geen aanspraak kunnen maken op dalurenkorting door houders van een kortingsabonnement.

Met betrekking tot sicico zijn verschillende uitspraken en keuzes mogelijk, afhankelijk van de betaalwijze. Dit is ook onderkend in de voorbereidende onderzoeken. Wij vatten de denkbare opties voor sicico als volgt samen:

- a. aanpassen van het huidige OV-chipkaartsysteem voor sicico;
- b. inrichten van het toekomstige OV-betaalsysteem op sicico:
 - b.1 voor alle betaalwijzen die gebruik maken van het principe van 'reizend specificeren';
 - b.2 alleen voor betaalwijzen waarbij de gevolgde reisroute zonder tussentijds uit- en inchecken met 100% zekerheid kan worden vastgesteld.

De consumentenorganisaties adviseren, alles overwegend:

- **niet te kiezen voor optie a**: aanpassing van het huidige OV-chipkaartsysteem;
- **bij de ontwikkeling van nieuwe betaalwijzen optie b.1 te realiseren**: inrichten van het toekomstige OV-betaalsysteem op sicico voor alle betaalwijzen op basis van 'reizend specificeren'.

De beperkte optie b.2 is interessant voor sommige groepen reizigers, maar biedt onvoldoende soelaas voor de knelpunten waarmee de meerderheid van de reizigers te maken heeft.

Wij lichten ons advies hierna toe.

Toelichting bij het advies over sicico van de consumentenorganisaties

De consumentenorganisaties willen graag toe naar een openbaarvervoersysteem dat inzichtelijk en uitnodigend is voor een brede variëteit aan reizigers. Het systeem dient vrij te zijn van ingewikkeldheden, drempels en valkuilen. De manier van in- en uitchecken moet daarom zo eenvoudig mogelijk zijn. Bovenal moet het betaalsysteem toegankelijk zijn voor iedereen, inclusief reizigers met beperkingen die in staat zijn om zelfstandig met het OV te reizen. In een optimaal op de reiziger gericht systeem nemen we afscheid van de aparte poortjes en paaltjes per vervoerder op de stations: de reiziger checkt in aan het begin van zijn reis en uit aan het einde van zijn treinreis, meer niet.

Deze generieke vorm van sicico betekent onvermijdelijk een verschuiving van nadelen vanuit het reizigersdomein naar het domein van vervoerders en concessieverleners. Wij sluiten hiervoor niet de ogen, maar wij kiezen uiteindelijk wel partij voor de reiziger.

In onderstaand overzicht geven wij een overzicht van de hoofdopties voor sicico, het daarmee bereikte resultaat voor de reiziger en de belangrijkste nadelen uit het vooronderzoek. Daarna volgen onze opvattingen bij deze drie opties. In bijlage 1 geven wij onze reflectie bij de offers die optie b.1 van concessieverleners en vervoerders vraagt op het punt van de regionale tariefvrijheid.

Optie	a	b1	b2
	Sicico in huidig OV-chipkaartsysteem	Sicico in nieuw systeem voor alle betaalwijzen	Sicico in nieuw systeem alleen voor betaalwijzen zonder in- en uitchecken en binnen enkele regionale netwerken
Resultaat voor de reiziger	Sicico voor alle huidige betaalwijzen	Sicico voor alle nieuwe betaalwijzen	Sicico voor sommige betaalwijzen (en op enkele plaatsen in het land)
Beperkingen regionale tariefvrijheid overheden/vervoerders	Ja	Ja	Weinig
Betwistbare omzet vervoerders	Ja	Ja	Nee
Systeemtechnische complexiteit	Zeer groot	Groot	Minder groot
KBA	Ca. €90 mln negatief	?	?

Optie a: sicico in huidig OV-chipkaartsysteem

In het NOVB is besluitvorming gaande over de vervanging van het huidige OV-chipkaartsysteem door een nieuw systeem gebaseerd op EMV-technologie en prijsberekening in een backoffice. De verhuizing van de ritprijsberekening naar een backoffice maakt de systeemtechnische complexiteit minder groot dan in het huidige OV-chipkaartsysteem, waar de mogelijkheden worden beperkt door de maximaal te tolereren transactietijd op het moment van uitchecken. De aanpassing van het oude systeem zal ongetwijfeld meerdere jaren kosten. Op dat moment is het systeem bijna aan het einde van zijn levensduur. Wij hebben 15 jaar geleden al gepleit voor sicico, maar onder deze omstandigheden ligt een keuze voor optie a niet meer voor de hand.

Optie b1: sicico in nieuw systeem voor alle betaalwijzen

Deze optie beantwoordt als enige aan het doel van reizigersgerichte en toekomstvaste betaalwijzen voor iedereen. Wij adviseren daarom, bij de besluitvorming over de vervanging van het OV-chipkaartsysteem de eis te stellen dat het nieuwe systeem sicico dient te faciliteren, inclusief de betaalwijzen die gebaseerd zullen zijn op in- en uitchecken zoals de bankpas en de OV-reispas. Een aantal voor sicico noodzakelijke elementen zal naar onze verwachting toch al een plaats moeten krijgen in het nieuwe betaalsysteem. Wij denken aan de mogelijkheden van een gesplitste ritprijsberekening bij reizen door meerdere concessiegebieden (deelritbeprijzing is inmiddels ook al toegevoegd aan het huidige OV-chipkaartsysteem) en een 'ACM-proof' opbrengstverdeling, die toch al nodig is om de bestaande sicico-toepassingen op kleinere schaal te kunnen voortzetten (Arnhem-Doetinchem en Blauwnet).

Optie b2: sicico in beperkte mate in nieuw systeem

In deze optie maakt het nieuwe betaalsysteem sicico op landelijke schaal alleen mogelijk voor betaalwijzen waarbij het systeem altijd met volledige zekerheid kan vaststellen welk deel van de reis met welke vervoerder verloopt. Zo'n betaalwijze zou bijvoorbeeld een smartphone-applicatie kunnen zijn waarbij de reiziger in de app aangeeft wanneer zijn reis begint, waarna het verloop van de reis exact wordt vastgesteld door het volgen van de positie van de smartphone via GPS en/of zenderbakens in de treinen. Een proef met een dergelijke betaalwijze is eerder dit jaar met succes afgerond op de Valleilijn.

In deze optie blijft sicico op landelijke schaal voorbehouden aan reizigers die hebben gekozen voor een betaalwijze die geen gebruik maakt van in- en uitchecken voor het specificeren van de reis. Op de stations staan nog steeds poortjes en paaltjes van verschillende vervoerders naast elkaar.

Verwachtingen over het procentuele aandeel van de diverse betaalwijzen over vijf of tien jaar zijn met grote onzekerheden omgeven. Het lijkt echter wel aannemelijk dat de grote meerderheid van de verplaatsingen na de uitfasering van de huidige OV-chipkaart nog steeds gemaakt zal worden met betaalwijzen op basis van in- en uitchecken. Dit maken wij ook op uit de verwachtingen van de vervoerders. De consumentenorganisaties vinden optie b.2 daarom geen toereikende oplossing voor het doel dat we met sicico willen bereiken.

Desgewenst zijn wij graag bereid tot verdere toelichting.

Met vriendelijke groet,



Drs. J. Van Leijenhorst
Voorzitter NOVB - CO

Bijlage 1: gevolgen tariefvrijheid concessieverleners en vervoerders

Er zijn situaties waarin een reis van A naar B geheel of gedeeltelijk met verschillende vervoerders kan worden afgelegd. Bij sicico kan dan op basis van een enkele check-in en check-uit niet meer voor alle reizen met zekerheid worden bepaald in welk concessiegebied c.q. met welke vervoerder de reiziger heeft gereisd. Voor die situaties zijn afspraken nodig om ervoor te zorgen dat aan de reiziger een duidelijke en voorspelbare prijs wordt berekend en dat de vervoerders het deel van de vervoeropbrengst krijgen waarop zij krachtens hun concessie recht hebben.

Het maken van afspraken over tariefsamenhang tussen verschillende spoorconcessies is niet iets nieuws. Al kort na de invoering van de Wp2000 is algemeen onderkend dat het gedeeltelijk gedecentraliseerde en door verschillende vervoerders bereden Nederlandse spoorwagennet voor de reiziger als één geheel moet functioneren, zonder hinderlijke kosteneffecten als gevolg van concessiegrenzen. Daarom bestaan al jaren afspraken over het voorkomen van dubbel opstaptarief, het integraal berekenen van langeafstandskorting en het accepteren van een assortiment reisproducten met geldigheid over concessiegrenzen heen, van enkele reizen en voordeelkaartjes tot abonnementen. Op regionaal niveau bestaan al jaren afspraken voor het kunnen bieden van sicico op het samenlooptraject Arnhem-Zevenaar-Doetinchem, waarvoor destijds twee concessieverleners initiatiefnemer waren en waarbij inmiddels drie vervoerders betrokken zijn. Waar een wil is is een weg, en als daarbij de juiste route wordt genomen zijn hier helemaal geen wetswijzigingen voor nodig.

Wel is duidelijk dat de noodzakelijke afspraken op de plaatsen waar concessies elkaar raken de tariefvrijheid van afzonderlijke concessieverleners en vervoerders zullen inperken. Ook is een structuur nodig om de afspraken op een goede manier tot stand te brengen en te onderhouden. Dit geldt eigenlijk ook reeds voor de nu al bestaande afspraken.

Wij begrijpen dat het limiteren van tariefvrijheid een gevoelig punt is. Het kan ook reizigersbelangen raken. Wij maken hierbij enkele algemene opmerkingen.

- Waar concessies elkaar overlappen en reizigers de treindiensten als een gezamenlijk netwerk gebruiken, zetten wij een groot vraagteken bij de wenselijkheid van uiteenlopende tarieven en verschillend tariefbeleid op samenlooptrajecten. In de praktijk gaat het tot nu toe vaak over zeer beperkte verschillen.
- De beperkingen op de raakpunten van concessies betekenen niet meteen dat er geen ruimte meer is voor specifiek tariefbeleid in een regio of van een vervoerder. Wij zien bijvoorbeeld, zeker wanneer de ritprijsberekening in een backoffice plaatsvindt, geen grote belemmeringen om bij een bus-treinoverstap op een regionaal station de berekening van het tweede opstaptarief achterwege te laten en regionale abonnementen te accepteren binnen hun geldigheidsgebied. De consumentenorganisaties onderstrepen het belang van tariefafstemming bus-trein op regionaal niveau, zeker waar sprake is van doelbewust ontworpen aantaksituaties in het OV-netwerk, en zien die afstemming graag op meer plaatsen.
- Sicico kan een ingroeiproces zijn. Bij het aanbreken van een nieuwe concessieperiode kunnen gemakkelijker nieuwe afspraken worden gemaakt. Er is dan wel op landelijke schaal consistent beleid nodig.