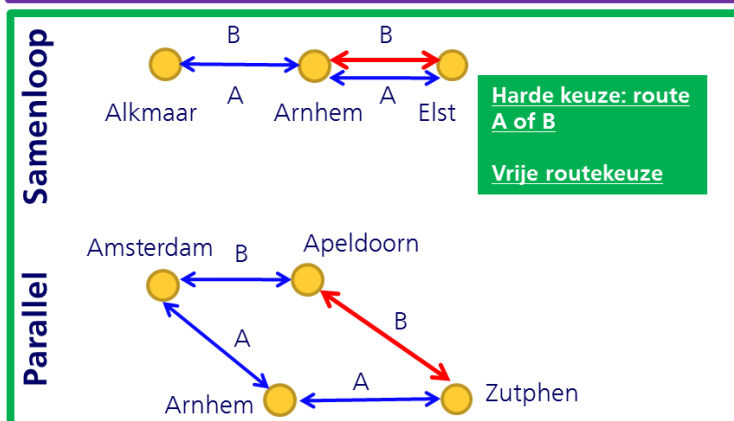
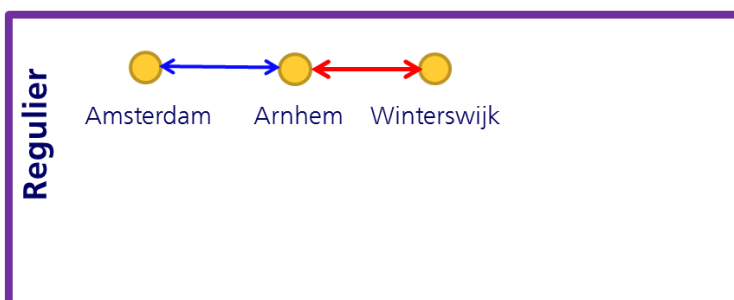


# 1 BUSINESSKEUZES REGIONALE PRICING EN LANGE-AFSTANDSKORTING

## 1.1 Businesskeuzes LAK op papier [2 april 2014], e-ticket en straks eenmalige chipkaart

### Routekeuze bij aankoopproces papieren kaartje

- Klanten krijgen bij twee reële routeopties **met verschillende vervoerders** een route keuze aangeboden:



### Kortste route per vervoerder

- Op dit moment wordt voor de prijsberekening van het papierenkaartje de kortste route over het gehele spoorwegnetwerk gerekend.
  - T/m juli 2013 waren er drie onttrokken trajecten (rode lijnen). Met het afschaffen van het via kaartje zijn deze trajecten verdwenen per juli 2013
  - Bij Invoering van regionale prijzen per 2 april, zal de prijsberekening gaan volgens de methodiek 'kortste route per vervoerder'.
    - Bijvoorbeeld: een klant die een kaartje koopt van Amsterdam naar Zutphen krijgt de keuze tussen NS (route A=126 TE) of NS en Arriva (route B=106 TE)
  - Binnen 1 vervoerder krijgt de klant geen routekeuze en betaalt de kortste route binnen het netwerk van die vervoerder.
    - Bijvoorbeeld: een klant met een NS kaartje Eindhoven-Den Haag, krijgt geen routekeuze voorgelegd. Hij betaalt het aantal TE's via Rotterdam, maar mag ook via Utrecht reizen.

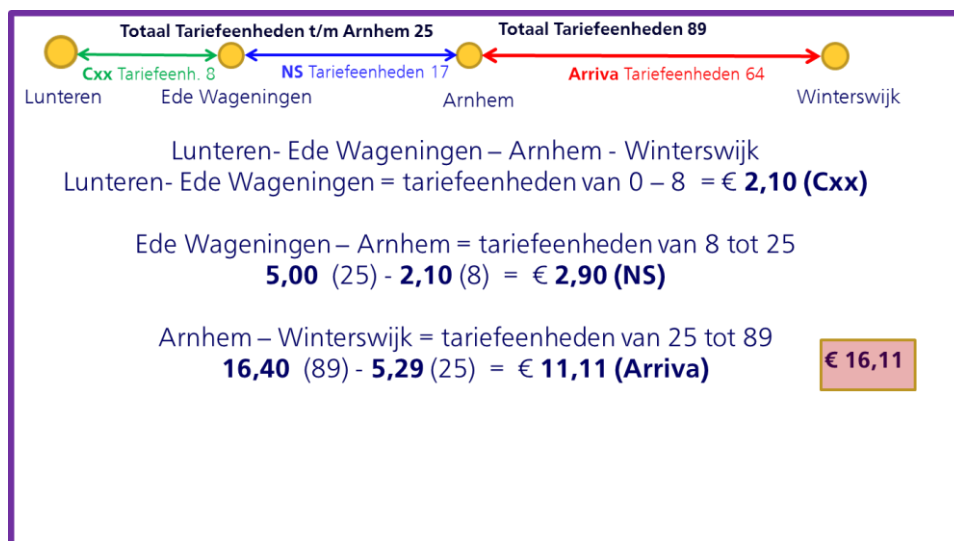
### Lange afstandskorting

- Langeafstandskorting is de methodiek dat de prijs per tariefeenheid lager wordt naar mate de afstand groter wordt. Dit wordt gedaan om het reizen per trein op de langere afstand aantrekkelijk te houden.
- In onderstaand voorbeeld wordt uitgewerkt hoe de berekening wordt gedaan

- De berekening wordt altijd gedaan binnen de tabel van een vervoerder. Ergo het deel van Arriva bijvoorbeeld is het tarief 89 TE in de Arriva tabel, minus 25 TE in de Arriva tabel
- Alle vervoerders hebben een tabel van 0-250 TE. Een klant betaalt, op dit moment, dus nooit meer dan 250 TE enkele reis (zie ook in OV Chipkaart hoofdstuk). Een aantal vervoerders hanteren een minimutarief (NS, Arriva Noord Nederland, Connexxion en Veolia). Dit heeft echter geen effect op de berekenmethodiek

## Producten

- **Geldt voor**
  - **Per 2 april:** Enkele Reizen en Retour op Papier Vol en 40% korting, inclusief lange afstandskorting. Geldt ook voor E-Ticket en eenmalige chipkaart (wordt geïntroduceerd per eind Q2 2014)
  - **Per 2 april:** OV Chipkaart reizen Vol, 20% en 40% korting, zonder lange afstandskorting
  - **Per 2 april:** Voor Traject Vrij en Traject Vrij Maand, inclusief lange afstandskorting voor het abonnement zelf (het afgekochte reisrecht)
    - NB Maandtrajectkaart en Jaartrajectkaart worden niet aangepast naar regionale prijzen. Deze worden nu uitgefaseerd in Q2 2014. Deze krijgen echter wel de kortste route per vervoerder per 2 april 2014 en een routekeuze
- **Onder voorbehoud eind Q2:** OV Chipkaart reizen Vol, 20% en 40% korting, met lange afstandskorting.
  - Reizen op Saldo
  - Business Card Reizen
  - Reizen buiten traject met Traject Vrij
  - Eenmalige Chipkaart krijgt wel een toeslag per introductie eind Q2 2014
- Per einde Q2 2014 (datum onder voorbehoud), zijn de prijzen op de OV Chipkaart, de eenmalige chipkaart (opvolger papieren kaartje, b.v.w. de prijs zonder toeslag), reizen met de business card, reizen buiten de traject met Traject Vrij gelijk.



## Tariefeenheden

- Alle vervoerders gaan voor de trein werken met tariefeenheden, waar sommigen nu nog hectometers of kilometers gebruiken, voor zowel papier als chipkaart
- Er komt 1 spoorkaart met tariefeenheden voor heel Nederland voor alle vervoerders, geldig voor alle producten op chip, papier etc

## 1.2 Businesskeuzes LAK op de chipkaart [Eind Q2 2014]

De Businesskeuzes voor doorgaande degressie, conformeren zich aan de businesskeuzes zoals ze in 2012 voor DubbelOpstapTarief (DOT) zijn gemaakt, om een zwaar en complex test-, implementatie- en communicatietraject te voorkomen. Ze worden hier volledigheidshalve opgenomen om te voorkomen dat er onduidelijkheid is over de testbasis voor LAT.

Bij DOT zijn de volgende keuzes gemaakt:

1. **Overstaprecht alleen bij gelijke omstandigheden**

Bij overstapsituaties in de treinketen met saldo of landelijke treinkortingsproducten waarbij de omstandigheden niet veranderen (gelijke tariefperiode, klasse, kortingsvoorwaarden) zal bij het volgende reisdeel géén nieuw opstaptarief worden geheven.

Deze keuze blijft gehandhaafd.

2. **Geen overstaprecht tussen afgekochte reisdelen en niet-afgekochte reisdelen**

Bij overstapsituaties in de treinketen waarbij een van de reisdelen gemaakt wordt met een afgekocht reisrecht product, zal voor het andere reisdeel een opstaptarief worden geheven.

Deze keuze blijft gehandhaafd.

3. **Geen overstaprecht tussen een regionaal product en een landelijk product**

Bij overstapsituaties in de treinketen waarbij een van de reisdelen met een regionaal geldig reisproduct is gedaan en de andere met een landelijk geldig treinproduct, zal een nieuw opstaptarief worden geheven.

Deze keuze blijft gehandhaafd

4. **Bij overstappen wordt gekozen voor het product met de hoogste korting**

Bij het begin van de reis en bij overstappen zal er gekozen worden voor het product met het hoogste kortingspercentage voor de reiziger.

Deze keuze blijft gehandhaafd. Er is zorg dat deze keuze onder druk zal komen te staan als er situaties blijken te zijn met dramatische prijsverschillen die niet goed uit te leggen zijn (bijv. mensen die met een regionaal kortingsproduct meer betalen dan als reizigers zonder kortingsproduct, voor een vergelijkbare reis). Deels komt omdat de opgebouwde LAK bij het voortzetten van een reis hoger kan zijn dan de regionale korting en deels omdat bij DOT het overstapeffect niet meer dan 0,87 euro kan zijn en dat veelal na een tiental kilometers al wordt terugverdiend met korting. Het effect van een degressiebreuk kan echter veel groter zijn, waardoor het helemaal niet wordt terugverdiend met een hogere korting op de vervolgrit.

Deze keuze blijft gehandhaafd

5. **Korting op het opstaptarief**

Indien de reiziger recht heeft op korting op het afstandstarief (kilometertarief), dan wordt deze korting ook verleend over het opstaptarief.

Deze keuze blijft gehandhaafd, hoewel deze keuze meer te maken heeft met de aanvang van de reis. Bij overstappen wordt DOT immers niet meer betaald, ook niet met LAK!

6. **Overstaptijd is 35 minuten**

De overstaptijd in de treinketen wordt gelijk gemaakt aan die van de bus/tram/metro en zal 35 minuten zijn. Na 35 minuten begint een nieuwe reis en zal ook de degressiviteit opnieuw

beginnen.

Deze keuze blijft gehandhaafd.

**7. Een standaard opstaptarief**

In de treinketen zal het opstaptarief dat gehanteerd wordt bij overstappen gelijk gemaakt worden aan het landelijke opstaptarief van de bus/tram/metro (€ 0,87, pp 2014). LAK tarief zal ook worden toegepast voor reizigers die overstappen met een 1e klas propositie.

Deze keuze blijft gehandhaafd.

**8. Handhaving van het minimumtarief**

Bij een aantal concessies (NS, Connexion, Arriva Noord Nederland en Veolia) wordt het minimumtarief van 8 tariefeenheden gehandhaafd, conform de huidige situatie. Voor overstappende reizigers zal LAK minimumtarief worden verlaagd met het gehanteerde opstaptarief.

Deze keuze blijft gehandhaafd.

**9. Tariefbepaling per rit**

In de verlengingstijd is besloten om bij overstappen tussen verschillende vervoerders, de tariefbepaling per rit te doen. (Bij overstappen binnen een vervoerder is tariefbepaling per reis mogelijk. LAK geeft NS de mogelijkheid om bij gedwongen overstapsituaties met poortjes tariefeffecten te vermijden.)

Deze keuze blijft gehandhaafd, kan echter grote impact hebben op de te betalen prijs en kan groot aantal klantreacties veroorzaken (wordt na de testrondes opnieuw bekeken).

**10. Overstappen tijdens een piek- en dal-wisseling betekent verlies Lange afstandskorting**

Geen doorgaande degressie meer, maar korting van de dal periode gaat op dat moment in, en begint de reis opnieuw, vanwege de tijdswisseling.

Punt 3, 4 en 10 zal mogelijk tot een alternatief product aanbod kunnen leiden (Frequent Flyer, etc.) en extra communicatie-inspanning.