



OV-CHIPKAART MAAKT REIZEN DUURDER!



Farshad Bashir, SP Tweede Kamerlid verkeer, vervoer en infrastructuur
Jurgen van der Sloot, beleidsmedewerker verkeer, vervoer en infrastructuur

november 2013

foto cover: Elisa atene / flickr.com CC

INHOUD

INLEIDING	5
CONCLUSIE	6
AANBEVELINGEN	7
KOSTEN VAN HET OPENBAAR VERVOER	8
KWALITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER	10

INLEIDING

Per 2013 is de OV-chipkaart in het hele land ingevoerd. Kort na het afschaffen van de strippenkaart en de ster-abonnementen werd de SP overspoeld door klachten over forse tariefstijgingen. Ook kreeg de SP klachten over uitgekledede dienstregelingen en slechte service van de vervoerder. Om de problemen in beeld te brengen heeft de SP-Tweede Kamerfractie een meldpunt geopend. Dit meldpunt bestond uit een enquête, die men online via SP.nl kon invullen. Lokale SP-afdelingen hebben flyers op stations verspreid om de reizigers te wijzen op deze enquête. Na honderden reacties zijn de resultaten gebundeld in dit rapport, waarin een beeld wordt gegeven van de veranderingen in 2013 ten opzichte van 2012 wat betreft de tarieven en de kwaliteit van het openbaar vervoer in Nederland. We hebben hierbij alle grote vervoerders in Nederland in beeld gebracht, zowel de NS als het stad- en streekvervoer.



Farshad Bashir
SP Tweede Kamerlid (verkeer, vervoer en infrastructuur)

CONCLUSIE

In de enquête hebben we de respondenten gevraagd hoeveel ze betaalden in 2012 voor hun reis en wat deze reis kost voor hetzelfde traject in 2013. We zien dat over de gehele lijn sprake is van een prijsstijging. Reizigers die in 2012 nog de strippenkaart gebruikten als betaalmiddel en in 2013 verplicht moesten overstappen op de OV-chipkaart, worden geconfronteerd met de hoogste prijsstijging van 25 procent. Ook reizigers die in 2012 een ster-abonnement hadden, gingen dit jaar fors meer betalen, gemiddeld zo'n 15 procent.

Het zijn vooral het stad- en streekvervoer waar de prijsstijgingen voorkomen. Mensen die in 2013 met Arriva reisden, werden gemiddeld geconfronteerd met een prijsstijging van 45,09 procent. Ook Connexxion werd fors duurder met een stijging van 38,96 procent. In het streekvervoer gingen de prijzen het minst omhoog bij het GVU (14,93 procent), het GVB (16,81 procent) en HTM (17,35 procent).

De respondenten ervaren de minste tariefstijging bij de NS, de prijzen gingen hier met ruim 10 procent.

We kunnen concluderen dat vooral in het streekvervoer de prijzen fors zijn verhoogd. De komst van de OV-chipkaart als vervanger van de strippenkaart en het ster-abonnement heeft hier in belangrijke mate aan bijgedragen. Ook tussen de verschillende vervoerders zitten grote verschillen in de prijsstijgingen. Bij de streekvervoerders zijn de prijzen van Arriva het meest verhoogd, maar liefst ruim 45 procent. Bij Veolia is deze stijging het laagst met 25 procent. De prijsverschillen worden echter niet enkel veroorzaakt door de OV-chipkaart, maar ook door het aanbestedingsbeleid van de provincies. Vooral voor reizigers die bijvoorbeeld eerst gebruik maakten van een ster-abonnement, leidt dit tot problemen. Daarnaast is door het vervallen van de strippenkaart nu een tarief per kilometer van toepassing, in plaats van een zonegebied. Voor reizigers die wonen in een buitengebied of over een concessiegrens reizen, zijn de prijzen absurd gestegen. Sommige respondenten waren hierdoor voor dezelfde reis twee keer zoveel kwijt als in 2012.

AANBEVELINGEN

De SP ziet het openbaar vervoer niet alleen als een schakel in de vervoerketen, maar ook als alternatief voor het gebruik van de auto. Dan moet dit wel een goed alternatief zijn, dat goedkoper en flexibel is. We zien nu echter een tendens de andere kant op, waardoor het openbaar vervoer juist duurder wordt. Daarom heeft de SP enkele aanbevelingen om het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken:

- Er moet een landelijk maximaal tarief komen, zodat vervoerders, provincies en/of vervoersregio's hun reizigers niet ineens met enorme tariefstijging kunnen confronteren. Uiteraard moet het mogelijk blijven om het openbaar vervoer goedkoper aan te bieden.
- Het ster-abonnement moet weer terug komen op nationale schaal. Hierbij moet het omgangsgebied worden afgestemd op de behoefte van de reiziger en niet per kilometer.
- Er moet landelijke uniformiteit komen in de reisproducten. Daarnaast kan een provincie of vervoersregio een aantal eigen producten aanbieden. Deze moeten wel duidelijk gecommuniceerd worden naar de reizigers.
- Provincies moeten bij het opstellen van concessie-eisen de behoefte van reizigers voorop stellen en daarbij hobbyïsme vermijden, zoals het stellen van vergaande eisen aan het materieel.
- Het openbaar vervoer blijft in publieke handen, zoals onlangs al is mogelijk gemaakt voor de grote steden. Een betere democratische controle en regie is hierdoor mogelijk.

KOSTEN VAN HET OPENBAAR VERVOER

VERVOERDERS

Als eerste is in kaart gebracht met welke vervoerder de respondent zijn of haar reis aflegt. We zien dat de NS en Connexion verreweg het meest worden gebruikt door de mensen die de enquête hebben ingevuld. Van Syntus en het GVVU werd het minste gebruik gemaakt door onze respondenten.

NS	35,03%
Connexion	26,65%
HTM	16,77%
Arriva	15,87%
Veolia	11,68%
RET	9,88%
Anders	9,58%
GVB	8,38%
Qbuzz	4,19%
GVU	3,89%
Syntus	3,59%

Ook is er in kaart gebracht hoe vaak het traject wordt afgelegd. Hieruit blijkt dat het grootste deel van de respondenten (32 procent) 5 dagen per week het traject afleggen. In de meeste gevallen zal het hier gaan om woon- werkverkeer.

HET REISPRODUCT

We hebben tevens gevraagd welk reisproduct de reizigers hebben gebruikt in 2012. In dat jaar kon op veel plaatsen nog met de strippenkaart worden betaald. Vanaf 2013 is dit niet meer mogelijk, omdat deze kaart is afgeschaft. We zien dat in 2012 de OV-chipkaart door de helft van de respondenten werd gebruikt. De strippenkaart was een jaar voor afschaffing nog redelijk populair met een gebruik van 9 procent. Ongeveer hetzelfde percentage geldt voor het trein-kaartje. Ruim 9 procent geeft aan op een andere manier te betalen, bijvoorbeeld met losse kaartjes van de vervoerder. 27 procent van de respondenten heeft aangegeven met een kortingstarief te reizen.

OV-chipkaart	50,30%
Anders	9,28%
Strippenkaart	8,98%
Sterabonnement	8,68%
Treinkaartje (los)	8,68%
Ov-jaarkaart	8,08%
Maandtrajectkaart	6,59%
Jaartrajectabonnement	6,29%
Stad- / streeksupplement	2,99%

DE KOSTEN

De respondenten hebben we gevraagd hoeveel ze per maand kwijt waren in 2012 om het traject af te leggen. Vervolgens hebben we gevraagd hoeveel ze nu in 2013 betalen voor dezelfde reis. De grootste stijging zien we hier bij mensen die in 2012 nog met de strippenkaart reisden. Gemiddeld stegen hun reiskosten van € 41,65 per maand naar maar liefst € 52,17, een prijsstijging van 25 procent. Ook bij het stad- en streeksupplement en het sterabonnement zien we een forse stijging van de prijzen.

	Gem. kosten 2012	Gem. kosten 2013	stijging
OV-chipkaart	€ 153,92	€ 175	14%
Strippenkaart	€ 41,65	€ 52,17	25%
Sterabonnement	€ 99,21	€ 114,79	15%
Treinkaartje (los)	€ 120,86	€ 122,86	2%
Maand-, jaartrajectabonnement en OV-jaarkaart	€ 172,04	€ 189,18	10%
Stad- / streeksupplement	€ 99,21	€ 114,79	16%

We hebben ook gekeken of er per vervoerder verschillen zitten in de prijsverhoging. De respondenten geven aan dat de prijs voor het vervoer bij Arriva en Connexxion het meest zijn gestegen. Bij Arriva met ruim 45 procent! Het minste last van prijsstijgingen had men bij de NS. Bij het streekvervoer zien we bij GVU en GVB de minste stijging, namelijk 14,93 procent en 16,81 procent.

Vervoerder	Prijsstijging %
NS	10,56
Connexxion	38,96
HTM	17,35
Arriva	45,09
Veolia	25,29
RET	26,04
GVB	16,81
Qbuzz	27,21
GVU	14,93
Syntus	29,5

KWALITEIT VAN HET OPENBAAR VERVOER

KWALITEIT VERVOERDERS PER ONDERDEEL

Om te onderzoeken hoe tevreden de respondent met haar stad- en streekvervoerder is in 2013 ten opzichte van 2012, hebben we gevraagd om aan te geven of de vervoerder vooruit is gegaan of achteruit. We hebben dit opgesplitst in verschillende onderdelen van de dienstverlening. Een 5 geeft aan dat het fors is verbeterd, een 1 is een forse verslechtering. Heel duidelijk is dat Qbuzz het meest in dienstverlening en service erop achteruit is gegaan, terwijl in de ogen van de reiziger GVVU vooruit is gegaan.

Vervoerder	Overstappen	Overstaptijd	Reis Werkweek	Reis Zaterdag	Reis Zondag	Kaart- assortiment
NS	2,8	2,68	2,78	2,67	2,63	2,37
Connexxion	2,69	2,64	2,68	2,28	2,28	2,25
HTM	2,41	2,34	2,68	2,44	2,44	2,06
Arriva	2,43	2,63	2,26	2,27	2,27	1,73
Veolia	2,61	2,41	2,85	2,79	2,79	2,5
RET	2,62	2,45	2,36	2,06	2,06	2,1
GVB	2,53	2,41	2,31	2,08	2,08	2,33
Qbuzz	1,8	1,5	1,78	1,22	1,22	1,71
GVVU	3,17	2,4	3,33	3,17	3,17	3,33
Syntus	2,6	3	3	2,8	2,8	2,67

Vervoerder	Zitplaatsen	Personeel	Veiligheid	Reiniging materieel	Gemiddeld
NS	2,33	2,88	2,78	2,48	2,64
Connexxion	2,76	2,78	2,68	2,58	2,56
HTM	2,24	2,44	2,55	2,2	2,36
Arriva	2,43	2,55	2,81	2,65	2,39
Veolia	2,55	2,9	2,85	2,6	2,67
RET	2,38	2,66	2,45	2,45	2,34
GVB	2,56	2,56	2,81	2,41	2,42
Qbuzz	1,57	2,56	3,22	2,56	1,97
GVVU	3,17	3,5	3,5	3,33	3,21
Syntus	2,33	2,8	2,4	2,4	2,68

ALGEMENE KWALITEIT VERVOERDERS

We hebben de respondenten ook gevraagd wat ze in het algemeen vinden van hun vervoerder. Deze vraag kan gezien worden als controle vraag op de vorige stellingen. We zien hier een kleine verschuiving. Syntus wordt hier het slechtst beoordeeld – slechter dan Qbuzz, die overigens hier ook nog niet goed scoort. De enige vervoerder die verbeteringen laat zien is Gvu. De NS is iets achteruit gegaan, maar vergeleken met andere vervoerders doet het bedrijf het redelijk.

Vervoerder	2012	2013	Vershil
NS	5,65	5,1	90,27
Connexxion	5,8	4,77	82,24
HTM	6,03	4,86	80,6
Arriva	5,97	4,29	71,86
Veolia	6,1	5	81,97
RET	6,23	5	80,26
GVB	5,63	4,73	84,01
Qbuzz	6,22	4,22	67,85
Gvu	6,33	6,5	102,69
Syntus	5,5	3,33	60,55



WWW.SP.NL