

Verloren Voordeel

Bloemlezing klachten bij
Reizigersvereniging Rover
n.a.v. aangekondigde
wijzigingen NS aan het
VDU-abonnement



Reizigersvereniging Rover
DECEMBER 2019

*Foto: Twitteraar Ad van der Zee met zijn
VDU-kaart op het Malieveld*

ROVER

Aanleiding

Op dinsdag 5 november kondigde NS veel wijzigingen aan in de verschillende abonnementen per 2021. Rover ziet zowel positieve-, als negatieve wijzigingen. Gedupeerd zijn vooral de houders van het Voordeelurenabonnement: wegens het vervallen van de middagspitskorting en het beperken van de Keuzedagen komt er in feite een einde aan dit abonnement. Rover heeft samen met de andere consumentenorganisaties in het Locov negatief geadviseerd over de beperking van het Voordeelurenabonnement. In het advies schreven wij onder meer dat het effect op de middagspits na het afschaffen van de VDU-middagspitskorting beperkt is. Ook zien wij een risico in reizigers die mogelijk de trein de rug toekeren na de verschraving van hun abonnement.

De afgelopen weken ontvingen wij honderden klachten. De klachten bevestigen ons advies. Als Rover geven wij een stem aan de reiziger. Wij bieden daarom deze bloemlezing aan met hierin een kort overzicht van de grootste bezwaren die leven bij de houders van het Voordeelurenabonnement.

Bezwaar 1: een belofte verbroken

Het niet meer aanbieden van de middagspitskorting bij het Voordeelurenabonnement voelt voor veel reizigers als het breken van een belofte die in 2011 is gedaan. Destijds is er voor gekozen om het abonnement in stand te houden voor diegenen die het abonnement aan zouden houden. Er zijn veel reizigers die het Voordeelurenabonnement aan hebben gehouden, ondanks dat zij er weinig gebruik van maken. Zij zagen dit als een investering zodat zij eventueel in de toekomst weer van de gunstige voorwaarden gebruik konden maken.

“Ook ik heb een VDU. Al jaren, en afgelopen jaar heb ik helaas bijna niet gereisd op deze kaart (...). Echter, deze kaart altijd aangehouden met het vooruitzicht dat ik volgend jaar 60 word en dan meer tijd en ook nog Keuzedagen zal hebben. (...) Door het afschaffen van reizen met korting in de avondspits zal het nog vaker voordeliger uitpakken om met de auto te gaan. En wachten met terugreizen tot na de avondspits (na 18.30, dus soms pas tegen 19 uur, afhankelijk van de treintijden) is vaak niet handig. Hetzelfde geldt voor vertrekken voor 16.00 uur. (...)”

“De NS beloofde indertijd dat het Voordeelurenabonnement zou blijven bestaan voor degenen die zo'n abonnement hadden en hielden. Nieuwe abonnees zouden er niet komen. De maatregel was gericht op het uitsterven van de het Voordeelurenabonnement. Het Voordeelurenabonnement werd elk jaar een beetje duurder en de Keuzedagen ook. Blijkbaar leven de Voordeelurenabonnement houders te lang, langer dan de NS wil, en neemt het semi overheidsbedrijf de NS afscheid van hun trouwste klanten. Eigenlijk is dat ook geen nieuws, omdat bijna alle aanbieders (kranten, tijdschriften, mobiele telefoonaanbieders, energieleveranciers, enz.) aan trouwe klanten nooit kortingen geven, maar aan nieuwe klanten wel. Het is in veel gevallen voordeliger vaak op te zeggen en gebruik te maken van kennismakingsaanbiedingen. Dus Voordeelurenabonnement houders, zeg de kaart op en ga naar het Kruidvat of de Hema voor goedkope treinkaarten.”

“Al sinds jaar en dag hebben wij een NS kortingskaart, reizen met korting na 9.00 uur. Tijdens de studie van mijn zoon hebben we 5 jaar lang deze kaart aangehouden ondanks zijn studenten OV. Vijf jaar betalen om een kaart vast te houden op basis van een belofte van de NS dat houders van deze kaart hem ook in de toekomst zouden kunnen blijven gebruiken. Vandaag in het nieuws; de NS gaat kortingskaarten gelijk trekken zodat onze kaarten niet meer gebruikt kunnen worden in de avondspits. De NS breekt hiermee een belofte.”

“Vandaag lichtte de NS mij per mail toe dat het bedrijf eenzijdig de voorwaarden voor het Voordeelurenabonnement opzegt per 2021 dat ik al sinds ik afstudeerde heb, zo'n 13 jaar dus. Hiervan heb ik vijf jaar in het buitenland gewoond, maar het abonnement heb ik jaarlijks toch betaald omdat er bij afschaffing van dit abonnement werd verteld dat bestaande abonnementen niet zouden worden gewijzigd. En dus leek me dit de investering waard op de langere termijn- waar NS dus toch op terugkomt. Ik vraag mij af wat reizigersorganisatie Rover hiervan vindt. Mag de NS zomaar eenzijdig de voorwaarden wijzigen? Ik ben toch een contract indertijd met het bedrijf aangegaan? Of is dit jaarlijks opzegbaar van beide kanten? Ben benieuwd wat jullie als reizigersorganisatie hiermee gaan doen. Het zal voor mij een extra reden zijn om toch weer de auto te pakken, wat sneller is van deur tot deur en minder gedoe met mijn pasgeboren kind naar de opvang brengen. Nu het ook nog eens stukken onvoordeliger wordt om mijn kind op tijd van de opvang op te halen, zal ik die keuze voor de auto weer sneller maken, helaas.”

“Als houder van een 'oude' NS-kortingkaart, ontvang ik vandaag van NS een vooraankondiging. In dat bericht geeft NS aan dat per 1/1/2021 de middagkorting gaat vervallen. Ik meen dat een aantal jaren geleden over deze zaak een expliciete afspraak hierover is gemaakt, tussen Rover en NS. Volgens die afspraak zou de middagkorting blijven gelden, voor degenen die op dat moment al een NS-kortingkaart hadden. Het komt mij voor dat NS zich dit niet wil houden aan de eerder expliciet over deze zaak gemaakte afspraak. Mijn suggestie is: tik vanuit Rover NS over deze zaak op de vingers. NS meldt in hetzelfde bericht dat de keuzedagen, voor 60+, gaan vervallen. Ook dat is voor mij een tegenslag. Ik vraag mij af of NS hierover met Rover heeft gecommuniceerd?”

“L.S. Natuurlijk ben ik ook ik niet te spreken over de afschaffing van de voordeelurenkaart. Het is een illusie dat hierdoor de spits ontlast wordt, het is bedoeld om meer inkomsten voor de NS te genereren. De belofte die NS eerder maakte verbreken ze hiermee. Hopelijk kan Rover wanneer er veel klachten binnenkomen alsnog werk van maken.”

“Via de krant vernam ik dat de NS de korting van 40% tijdens de spitsuren 's middags van het abonnement wil halen. Hier ben ik zeer verontwaardigd over. De NS heeft destijds beloofd nooit aan de voorwaarden van dit oude abonnement te komen en nu willen ze dit toch gaan doen. Op deze manier loont het voor mij niet meer om dit abonnement te houden. Een paar jaar terug haalden ze dit voordeel al bij de medereizigers af en heb ik ook al geprotesteerd en nu willen ze dit ook gaan doen bij de abonneenthouders zelf. Dit zijn geen afspraken.”

“Graag sluit ik mij aan bij de overige klachten. Dit is een zeer duur abonnement vergeleken met andere kortingskaarten. Ik heb het juist aangehouden vanwege de toezegging dat de voorwaarden hetzelfde zouden blijven en je na 9.00 altijd met korting kan reizen. Deze toezegging is toentertijd verschillende malen gemaakt vandaar dat ik dit dure abonnement heb aangehouden. Het is een duur abonnement vergeleken met de daluren kaart en de vele acties met goedkope treinkaartjes. Als ik dit geweten had, was ik jaren geleden al overstapt op een goedkopere kaart (...). Ondanks dat NS juridisch eenzijdig de voorwaarden aan mag passen, is hier sprake van jarenlange misleiding van de klant. Een compensatie van een tijdelijke, eenmalige abonnementsverlaging van maar 7 euro staat in mijn ogen niet in verhouding tot deze schade (...). Vreemd dat NS zo omgaat met jarenlange trouwe klanten.”

Bezwaar 2: niet het gewenste gevolg

Reizigers hebben de indruk dat de maatregel niet het gewenste gevolg heeft; een betere verdeling tussen reizigers in de dal en spits. Met name reizigers die buiten de Randstad wonen en vaker een lange reis maken, voelen zich de dupe van de maatregel. Zij hebben ook nog te maken met voor- en natransport. Met name ouderen maken zich zorgen om hun veiligheid wanneer zij hun terugreis pas na de middagspits zouden starten. Zij voorzien dat zij eerder de reis niet (per trein) zullen maken dan dat zij ofwel de spits vermijden of voor vol tarief gaan reizen.

“Hier, in het hoge noorden is er geen aanvullend vervoer meer als je pas na half zeven uit het westen mag vertrekken. De laatste bus naar huis vanuit Emmen vertrekt om half negen... Ik zal in ieder geval beduidend minder met de trein gaan reizen....”

“Wij wonen op Texel. De voordeelurenkaart stopt. De laatste boot vertrekt om half 10 naar het eiland. Op het vertrek van de laatste boot wil je niet graag met openbaar vervoer reizen. Het wordt nu allemaal wel heel krap als je je korting graag wilt gebruiken. Wij gaan niet naar de ‘overkant’ voor elk wissewasje, maar meestal voor af en toe een dagje weg. Ik snap de motivatie voor de afschaffing maar als oudere ga je echt niet voor je plezier in de spits in de trein zitten, dan is daar zeker een reden voor.”

“Ik zal wel niet de eerste, noch de laatste zijn die hierover klaagt, maar de nieuwe regel van NS dat zowel reizen met het Voordeelurenabonnement als het gebruik van de Keuzedagen nu in de middag niet meer mogelijk is tussen 16.00 u en 18.30 u is volstrekt belachelijk en onnadenkend.

Want hoe gaat b.v. een reis met een Keuzedag? Meestal wordt deze gebruikt om b.v. een museum in een ver gelegen plaats te bezoeken. Het museum sluit om 17.00 u, je wilt naar huis, maar moet tot 18.30 u blijven "hangen". En veel te laat thuis dan, want je was naar een verre plaats. En voor 16.00 u weer in de trein is ook geen optie, want je was al zo lang onderweg op de heenreis. Ik zal u een voorbeeld geven vanuit mijn eigen situatie. Vanuit Alkmaar Noord reis ik op een doordeweekse dag naar het Textielmuseum te Tilburg, waar heel veel te zien is:

- als ik de trein van 9.21 u neem, ben ik met 2x overstappen (trein-trein-bus) om 11.46 u in het Textielmuseum.
- als ik voor 16.00 u weer in de trein wil zitten, moet ik om 15.13 alweer de bus terug nemen.

Dat betekent dat ik slechts 3,5 u heb om in het museum de garderobe te gebruiken, naar het toilet te gaan, te lunchen, de expositie en de vaste collectie te bekijken en de museumwinkel te bezoeken. Ik ben er laatst geweest: dat is veel te weinig tijd! Ik hoop dat u er bij de NS gaat aandringen om deze belachelijke nieuwe regels terug te draaien, daar is nog tijd genoeg voor.”

“Hartelijk bedankt dat u bestaat! Ik heb nu pas begrepen dat we dankzij u nog jaren van de voordeelurenkaart hebben kunnen genieten. Mijn klacht richting de NS is de volgende: door hun nieuw beleid dwingen zij ouderen met een kleine portemonnee om thuis te blijven. Wachten tot de spits over is, is vaak geen optie. Maar na 18.30 uur reizen ervaren wij als te gevaarlijk. Het is mij al overkomen dat ik op de weg van het station naar huis overvallen ben, 19.00 uur. Sindsdien reis ik eerder naar huis (ik ben oppastante). Kunt u in uw communicatie met de NS vragen of zij de maatschappelijke effecten hebben meegewogen? Ouderen moeten langer zelfstandig blijven, steeds vaker moeten we voor ziekenhuisbezoek reizen (in mijn geval naar Almere). Misschien kan de NS een uitzondering maken voor 65 plussers. Of ze elf of twaalf abonnementen uitgeven maakt ook niet veel uit maar past wel in de participatiemaatschappij. (...).”

“Dat de nu aangekondigde wijzigingen eraan zaten te komen was me al langer duidelijk: bij de acties die NS voert bij winkeliers met goedkope kaartjes is het met korting reizen in de middagspits er al een of 2 jaar af. In plaats daarvan ben ik € 20,- kaartjes in de NS voordeelshop gaan kopen, meestal in combinatie met een gratis broodje of drankje bij een winkelier. Bij mijn weten zijn dat de enige dag kaartjes waarmee je nog met korting in de middagspits kunt reizen. Ik gebruik de kortingsbonnen voor iets te eten al jaren hooguit een enkele keer. Voor mij zijn deze kaartjes een aanvulling op keuzekaartjes, waardoor ik mijn familie en vrienden op 2 – 4 uur reizen kan bezoeken en mee kan doen aan 1 maatschappelijke activiteit waarvoor ik 6 reizen per jaar maak in het weekend. Ik reis sowieso al voornamelijk in het weekend, wat me steekt is dat de paar reizen die ik per jaar door de week maak, buiten mijn bereik raken doordat ik vanaf 1 januari 2021 niet meer in de middagspits kan reizen. Zo maar een keer iets leuks doen door de week of in de vakantie gaat niet meer. Tussen 18.30 en 19.00 u nog aan een terugreis beginnen van 2,5 – 4 uur is me fysiek te inspannend. Wat me nog het meest raakt, is dat ook in de vakantieperiode, wanneer het niet druk is in de middagspits er ook niet meer door de week in de middagspits met keuze kaartjes gereisd mag worden. Vanuit het eenvoud argument kan ik dat begrijpen. Vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid die ik NS nog toedicht raakt me dat. Wat me steekt is, dat ik dit moet lezen op internet (Z first van RTL) en niet in de mailing die ik van NS kreeg. Ik waardeer het in Rover dat ze voor het belang van de reiziger is gaan staan. Wat ik mis in de communicatie van Rover en van alle dagbladen, is dat er door geen van deze partijen de Maatschappelijke verantwoordelijkheid die NS als onderneming heeft, genoemd wordt. Met dat ik dit schrijf, realiseer ik me dat de vroegere Wajongers en mensen die de afgelopen 10 jaar in arbeidsbeperking hebben opgelopen of de mensen die langdurig werkloos zijn, ook in de huidige situatie al te dealen hebben met een voor hen door de week ontoegankelijke NS, waardoor hun participatie belemmerd wordt. Hopelijk leidt de huidige onvrede er toe dat de Maatschappelijke verantwoordelijkheid van NS door deze maatregel weer op de politieke agenda komt. NS mag dan een groene vervoerder zijn doordat ze voor 100 % op groene stroom rijdt, ze is door de week niet toegankelijk voor mensen met een uitkering die willen participeren.”

Bezwaar 3: doekje voor het bloeden

NS spreekt over een tegemoetkoming voor Voordeelurenabonnementhouders door per 2021 de abonnementsgelden met € 7,- te verlagen. Daarnaast krijgen de Keuzedagen een verruimde geldigheid over het jaar als tegemoetkoming van het verdwijnen van de middagspits. Reizigers zien deze compensatie als een lachertje: veel reizigers verwachten de tegemoetkoming van €7 met één reis in de middagspits al kwijt te zijn. Dit roept het gevoel op dat er sprake is van een verkapte prijsverhoging, zeker omdat de abonnementsgelden van Dal Voordeel ook stijgen.

“Als trouwe klant van de NS ben ik ben buitengewoon ontzet over het voornemen van de NS om per 2021 het Voordeelurenabonnement (VDU) eenzijdig af te schaffen. De argumentatie die hiervoor wordt aangedragen is zeer wankel gezien het beperkte effect op het terugbrengen van de drukte tijdens de middagspits. Daarnaast is de aangeboden vergoeding van 7 euro voor gedupeerden niet alleen een lachertje maar ook een belediging gezien hun loyaliteit aan de NS. Bovendien dient een bedrijf als de NS, waar mogelijk met ondersteuning van de overheid (als grootaandeelhouder), in een tijd waar klimaat boven aan de zorgenagenda staat, burgers in het OV zien te krijgen. Deze maatregel staat averechts op dat streven. Ik verwacht van consumentenbonden, eventueel in samenwerking met een groep kritische gedupeerden, dat zij zich niet zo maar neerleggen bij dit besluit van de NS en druk op de NS uitoefenen om dit besluit terug te draaien of met een fatsoenlijke alternatief te komen.”

“Mijn klacht is dat ik onaangenaam verrast ben door de aankondiging van de ns om de voordeelkaart in de middag af te schaffen. Ik voelde mij een trouwe klant en nu word ik met een fooi van 7 euro korting op mijn jaarabonnement in het riet gestuurd. Ik weet dat de middagspits druk is, dus ik vermijd deze als het even kan en reis na 18.00 uur. Dat is toch een zelfregulatie? Waarom dit afschaffen? Waardeloos.”

“Ik wil aangeven dat ik zeer teleurgesteld ben in het besluit van de NS om de korting in de avondspits voor mensen met een VDU-kaart af te schaffen. Ik krijg hiermee het gevoel dat ik als trouwe NS reiziger beboet wordt voor het gebruik maken van het NS-vervoer. Ook past dit beleid absoluut niet in deze tijd, waarin juist het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd moet blijven worden om de klimaatcrisis nog zoveel mogelijk te beperken. De verlaging van de prijs van de VDU-kaart met 7 euro is daarbij een wel heel minimaal bedrag. Terugbrengen naar de helft van de prijs zou veel meer in overeenstemming zijn met de verminderde waarde die de kaart nu nog heeft. Ik hoop dat U als reizigersorganisatie de NS aanspreekt om deze beslissing terug te draaien en hun problemen met vervoer in de avondspits op andere manieren aan te pakken. (Inzet van meer treinen)”

“Ik vind het belachelijk dat NS dit zomaar kan doen (ook al staat het in de PV) en heb het gevoel dat ik overgeleverd ben aan de grillen van de NS. Heb hier dus geen enkele invloed op. Het vervallen van de middagspitskorting scheelt veel geld en wordt met die beschamende 7,- korting op de vervangingskaart natuurlijk op geen enkele manier voldoende gecompenseerd. Hebben ze bij de NS overigens enig idee hoeveel van die 700.000 VDU kaarthouders gebruik maken van reizen in de middagspits? Ik kan me niet voorstellen dat dit ook maar enig verschil maakt in de middagspits en heb het idee dat het gewoon een verkapte prijsverhoging is.”

“graag zou ik mij bij deze willen beklagen over de Nederlandse Spoorwegen. Het betreft de recent ingevoerde abonnementswijziging van het Voordeelurenabonnement voor 2021 onder het mom van overzichtelijkheid in de aangeboden abonnementen. Deze wijziging biedt mij geen enkel voordeel, en zal mij uiteindelijk meer geld gaan kosten, zonder dat de NS daar ook maar enige vorm van verbetering voor aanbiedt. De reductie van 7 euro op de jaarlijkse abonnementskosten is een respectloos gebaar. De reden dat ik al sinds lange tijd een Voordeelurenabonnement heb, is vanwege de korting vanaf 9.00 uur doordeweeks. Met de abonnementswijziging, krijg ik sterk de indruk dat dit een Dalvoordeelabonnement is geworden, waar ik dan ook nog meer geld voor moet betalen. (...)”

“Ik ben geen lid van rover, misschien heb ik geen recht van spreken, maar het besluit om de vdu kaart oude stijl vanaf 2021 te stoppen is echt belachelijk. Ik hoop dat jullie er nog wat aan kunnen doen, anders moet ik toch weer een auto kopen volgend jaar en dat doe ik liever niet. Waarom in de middag spits hyper middag spits geen 20 procent korting op 40 en daarna 30 en dan weer 40. Of gewoon eerdere afspraken nakomen en alles laten zoals het is en meer mensen een ander traject in proberen te krijgen. Ben al jaren vdu klant dit is echt klantje pesten. Bovendien op de route die ik meestal neem is het niet super druk in de middag spits. Dit probleem van te druk in de trein is gerelateerd aan keuzes die Nederland moet maken over hoeveel mensen hier wonen en gaan wonen. En als je kiest voor meer mensen moet je ook de infrastructuur aanpassen en niet gewoon beprizen. Dan moet je het beter maken, niet duurder. In China wonen ook heel veel mensen maar de infrastructuur is daar wel op aangepast. Ik heb in Shanghai gewoond en het is daar erg druk maar transporttechnisch kunnen ze het aan. En prijzen worden er laag gehouden van transport zodat mensen dingen kunnen doen en kunnen werken en soms daar lange afstanden met het OV voor moeten afleggen daar begrijpen ze dat ze dan het ov niet te duur moeten maken.”

Bezwaar 4: de trein uitgejaagd

Het treinreizen in Nederland wordt als erg duur ervaren en veel reizigers zullen met het verlies van de middagspitskorting heroverwegen of treinreizen voor hen de meest aantrekkelijke optie is. Veel reizigers geven aan de spits niet te kunnen mijden. Aangezien een deel van deze reizigers al een auto heeft, kan de keuze snel gemaakt zijn. Door andere reizigers kan de aanschaf van een auto alsnog worden overwogen. Juist in een tijd waarin het autorijden moet worden ontmoedigd, leeft er weinig begrip voor de maatregel van NS. Immers, het halen van onze duurzaamheidsambities is iets wat we gezamenlijk ambiëren.

“NS heeft gisteren laten weten de voorwaarden van het voordeelurenabonnement vanaf 2021 te willen wijzigen. Ik kan dan niet meer tussen 16.00 en 18.30 uur met 40% korting reizen, maar moet de volle mep betalen. Ik vind het een schande dat een bedrijf als NS dit beleid heeft. Het helpt amper om de drukte in de treinen op te lossen en zorgt er waarschijnlijk voor dat meer mensen de auto gaan nemen. Dat in een tijd waarin alles in het werk gesteld moet worden om het klimaat te verbeteren. Ik doe vrijwilligerswerk, dat tot 17.00 uur duurt. Daarna ga ik met de trein naar huis. Aan die tijden kan ik niets veranderen. NS jaagt mij onredelijk op extra kosten zo. Alternatieven voor mij zijn: stoppen met het vrijwilligerswerk of met de auto in de file gaan staan. Beste mensen van Rover, ontketen svp actie.”

“De NS besluit om de kortingskaart in de avondspits niet meer te laten gelden. Ik reis 4x per week naar mijn werk met de trein, in de ochtend zonder korting en in de middag met korting. Deze wijziging bezorgt mij een grote financiële strop. Dat de kaart €7,- goedkoper wordt is een lachertje. Het wordt erg verleidelijk met de auto te gaan wat minder is voor het milieu maar beter voor mijn portemonnee.”

“Destijds heb ik een bij mijn situatie passend NS abonnement aangeschaft. Nu gaat de NS eenzijdig deze overeenkomst wijzigen. Gevolg hiervan is dat ik voortaan weer met de auto naar het werk ga. Reizen met de trein wordt op deze manier onbetaalbaar. Ik hoop dat er veel meer reizigers reageren zodat de politiek een duidelijk signaal krijgt, hoe maak ik het OV onaantrekkelijk.”

“Ook ik voel me gedupeerd door het afschaffen van de korting tijdens de middagspits. De argumentatie van de NS vind ik mager: mensen buiten de middagspits laten rijden is vooral in gezinnen niet altijd mogelijk. Iedereen die buiten de spits kan rijden, doet dat wel, lijkt me. Juist in de tijd dat het milieu zo hoog op de agenda staat, gaat de NS een maatregel doorvoeren die mensen auto weer in jaagt. Ik overweeg serieus of de kortingskaart voor mij nog meerwaarde heeft: de financiële drempel om de auto te pakken verdwijnt voor mij. Hiermee toont de NS aan geen maatschappelijke betrokkenheid te voelen. Ook wordt wat mij betreft wederom bewezen dat de privatisering jaren terug een hele grote fout is geweest. Is het niet mogelijk om de NS voor de rechter te dagen in naam van alle gedupeerden: Maatschappelijk onverantwoord handelen?”

“Meest krankzinnige ‘argument’ van NS-bobo Tjalling Smit is dat de korting in de spits ‘niet meer van deze tijd is’. ‘Deze tijd’ wordt gekenmerkt door levensbedreigende klimaatverandering. Alles zou er op gericht moeten zijn om mensen uit de auto en in de trein te krijgen. In plaats van stevige investeringen in het OV worden mensen de auto weer ingejaagd door Tjalling en zijn maten. Wat een figuur.”

“Door gebrek aan een ov-kaart via mijn werkgever is de goedkoopste manier om te reizen met mijn voordeelurenkaart. Deze heb ik, ook in de tijd dat ik een jaarabonnement had, aangehouden. Zoals u weet wijzigen de voorwaarden. Op jaarbasis ga ik daar naar verwachting ruim 700 euro extra aan reiskosten maken, per jaar. Ook omdat ik de zomer ook in de ochtend korting heb. Een flinke aderlating! Momenteel overweeg ik weer rijlessen te nemen, zodat ik weer veilig de weg op kan. Ik heb mijn rijbewijs en heb er altijd voor gekozen niet de rijden. Deze verandering trekt mij waarschijnlijk wel over de streep om de auto te gaan pakken. Ik lees dat deze wijziging gewoon de realiteit kan zijn helaas. Hopelijk helpt mijn klacht, mochten jullie hier vanuit jullie collectief iets positiefs in gang kunnen zetten ten bate van het Ov-gebruik.”

“Erg jammer dat de NS dit doet en of het de zogenaamde oplossing biedt voor de middagspits betwijfel ik. Ik verwacht dat het eerder de 'oplossing' is om alle mensen op langere termijn van de VDU af te krijgen en evt. een duurder en minder gunstig abonnement (t.o.v. de huidige voorwaarden) af te laten nemen. Ik vind het OV en met name de trein al duur in Nederland voor die paar vrije zitplaatsen (die als zitplaatsen bedoeld zijn) als je geluk hebt. Grote kans dat ik de VDU opzeg en geen meer abo neem bij de NS!”

“Eens. Maar als veel mensen geen abo meer nemen en met de auto gaan reizen, heeft de NS wel voldoende reizigersplaatsen. Probleem voor de NS opgelost. Alleen wel jammer voor het milieu.”

“Dat is waar, maar ze hebben de vaste opbrengsten van de (ex) abo-houders dan ook niet meer. Als ik dan een keer besluit met de trein te gaan, koop ik wel een kaartje via een aanbieding. Ik zie voor mezelf (na die wijzigingen) geen voordelen meer van het hebben van een NS abonnement. En inderdaad jammer voor het milieu, maar daar wordt ook al genoeg voor bedacht.”

“Super slechte keuze, voor mijn portemonnee en het milieu! Voor mij is dit dan ook einde verhaal om deels met de trein naar mijn werk te reizen, de kosten wegen niet mee op t.o.v. de auto. Trein was al duurder dan de auto maar nu is het te veel om nog met de trein te reizen. De daling van 7 euro op het abonnementsgeld vind ik overigens ook bespottelijk”

“Bij mij scheelt het ook dusdanig veel geld (€500,- per jaar) dat ik helaas maar weer de auto in ga. Jammer jammer jammer, al tien jaar trouwe klant, laatste jaren vooral vanwege klimaat met de trein Dit is toch geen beleid? Overigens relatief kort traject Groningen-Assen, dus er zullen reizigers zijn die nog veel meer moeten gaan betalen dan die €500,- van mij. En oh ja: geen enkel probleem om een zitplaats te vinden in de avond spits, ruimte over!”

“Ik heb begrepen dat slechts recreatief gebruik wordt gemaakt van de VDU kaart. Dat is een aanname die niet geldt voor mij. Ik kan niet anders dan tijdens de middagspits te reizen.

Verder zou het de kans op een zitplaats vergroten. Als slechts 1 op de 14 reizigers tijdens de middagspits een VDU kaart heeft, gaat afschaffing daarvan echt niet leiden tot meer zitplaatsen. Of misschien toch wel want ik ga dan met de auto naar mijn werk. Laat je niks wijsmaken, het betreft hier een ordinaire Prijsverhoging van de NS.”

“Helemaal mee eens, voor mij is middagspits ook onvermijdelijk, maar auto gaat nu qua kosten een beter alternatief worden, scheelt ook nog eens de helft van de reistijd. De kaart wordt zo echt nutteloos en ga ik na 25 jaar maar eens een auto aanschaffen.”