



TARIEFDIFFERENTIATIE IN HET OPENBAAR VERVOER

Peiling in de bus, het Flevolandpanel en op
www.flevoland.nl

PS

inhoudsopgave

	pagina
samenvatting	3
inleiding	4
uitleg over dit rapport	5
peiling onder drie groepen	6
onderzoeksresultaten	7
opmerkingen van respondenten	17
vragenlijst	39

samenvatting

- Respondenten wonen over heel Flevoland
- Naast veelvuldig gebruik van de bus ook een deel dat nooit met de bus gaat
- Gebruik van de bus voor onderwijs, werk en winkelen
- OV-(studenten)chipkaart en strippenkaart meest gebruikte betalingsmiddel
- Redelijk positief tegenover tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer
- Tariefdifferentiatie kan het gebruik van de streekbus bevorderen
- Een ander tarief leidt niet tot grote aanpassingen in tijdstip of frequentie van de reis
- Voorkeur voor lager tarief; hoger tarief kan best terecht zijn als er iets tegenover staat
- Tariefdifferentiatie staat niet hoog op het prioriteitenlijstje
- Overzicht 'losse opmerkingen' over allerlei zaken in het openbaar vervoer

inleiding

Eind 2010 krijgt heel Nederland, en dus ook Flevoland, met de OV-chipkaart te maken. Een nieuwe manier van betalen voor het openbaar vervoer. Maar wel een manier met extra mogelijkheden!

Tariefdifferentiatie

Variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) wordt met de OV-chipkaart veel makkelijker. Dit variëren in tarieven kan op de volgende manieren:

- naar tijd (bijvoorbeeld door een onderscheid in dal- en spitsuren)
- naar plaats (zoals een prijsactie ter promotie van het Openbaar Vervoer in een bepaald gebied)
- naar kwaliteit (eventueel een hogere prijs voor meer comfort)
- naar doelgroep (denk aan korting voor scholieren, ouderen en eventuele andere groepen).

Rol Provincie Flevoland

De provincie gaat over de tarieven in het Openbaar Vervoer (streekbus). De discussie over het variëren in tarieven gaat over de buslijnen Lelystad - Emmeloord, Lelystad - Dronten - Kampen - Zwolle en Urk - Emmeloord - Kampen - Zwolle.

Provinciale Staten kan besluiten over eventuele tariefdifferentiatie. Voordat PS een dergelijk voorstel wil bespreken, wil zij eerst weten wat de mening van busreizigers en niet-reizigers is over dit onderwerp.

Peiling onder Flevolandse

Middels een peiling onder drie groepen Flevolandse (busreizigers, Flevolandspanel en bezoekers www.flevoland.nl) is in de periode van 16 september 2010 tot 1 oktober 2010 de mening gevraagd over dit onderwerp. Dit rapport geeft de resultaten van deze peiling weer.

Deze rapportage bevat, naast resultaten in cijfers, ook 'losse opmerkingen'. Dit zijn opmerkingen gemaakt door degenen die de vragenlijst (via de busenquête, het Flevolandspanel of de website) hebben ingevuld. De opmerkingen zijn dus niet afkomstig van een vierde groep respondenten. Het zijn individuele reacties die één op één zijn overgenomen in deze rapportage: dit betekent dat één persoon meerdere 'losse opmerkingen' gemaakt kan hebben.

Na de peiling

Provinciale Staten zal dit rapport, in de aanloop naar de besluitvorming over dit onderwerp, gebruiken als informatiebron om een goed oordeel te kunnen vellen. Naast dit rapport zijn ook rondetafelgesprekken gevoerd met diverse partijen in het vervoer. Ook hier is gevraagd naar hun mening over tariefdifferentiatie in het Openbaar Vervoer.

De resultaten uit deze rondetafelgesprekken en het rapport over de peiling onder Flevolandse worden in november 2010 door de Provinciale Staten besproken.

uitleg over dit rapport

Zoals eerder aangegeven is deze peiling verricht onder drie groepen Flevolandse. In de onderzoeksresultaten zal u deze drie groepen terugzien. Per vraag wordt de uitkomst van elk van de drie groepen afzonderlijk gerapporteerd.

De onderzoeksresultaten van de drie groepen worden niet bij elkaar opgeteld om een totaaloverzicht te creëren. De metingen zijn op dusdanig verschillende wijze verricht dat dit niet mogelijk is. De vragenlijst die de drie groepen voor ogen hebben gekregen is identiek. Derhalve kunnen de resultaten wel naast elkaar gezet worden.

Het kleurengebruik in dit rapport is consistent en laat elke keer het resultaat van één van de groepen zien.

De antwoorden op de open vragen zijn gecategoriseerd en integraal opgenomen.

peiling onder drie groepen

Voor de peiling naar de mening van Flevolandse over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer heeft de provincie drie groepen benaderd. De peiling heeft plaatsgevonden in de periode van 16 september 2010 tot 1 oktober 2010. Aan alle drie de groepen is exact dezelfde vragenlijst voorgelegd.

1. enquête onder busreizigers

Op 16 september 2010 zijn diverse Statenleden op de bus gestapt (de buslijnen Lelystad - Emmeloord, Lelystad - Dronten - Kampen - Zwolle en Urk - Emmeloord - Kampen - Zwolle) om busreizigers te vragen naar hun mening over tariefdifferentiatie.

82 busreizigers hebben hun mening gegeven.

2. raadpleging van het Flevolandpanel

Het Flevolandpanel, met 490 panelleden ten tijde van deze peiling, is voor het eerst geraadpleegd. De respons is zeer goed te noemen.

394 Flevolandpanelleden hebben hun mening gegeven over tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer. 80% van het Flevolandpanel heeft aan deze peiling deelgenomen.

3. enquête op website van provincie Flevoland

Op de website van provincie Flevoland heeft een online enquête gestaan over het onderwerp tariefdifferentiatie. En Statenleden in de bus hebben flyers uitgedeeld over deze vragenlijst. Alle bezoekers van www.flevoland.nl hebben de mogelijkheid gehad om de vragenlijst in te vullen. Voor deze vragenlijst is ook aandacht gevraagd in de krant.

68 bezoekers van www.flevoland.nl hebben de vragenlijst ingevuld.

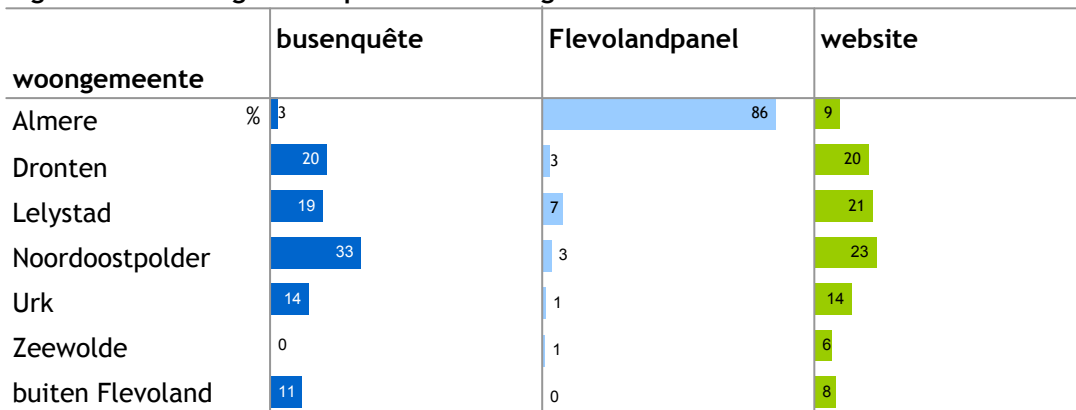
onderzoeksresultaten

Respondenten wonen over heel Flevoland

De respondenten van zowel de busenquête als de vragenlijst op de website wonen verspreid over heel Flevoland en voor een klein deel daar buiten.

Het Flevolandpanel heeft een oververtegenwoordiging van Almeerders. Dit zie je terug in de respons op deze peiling.

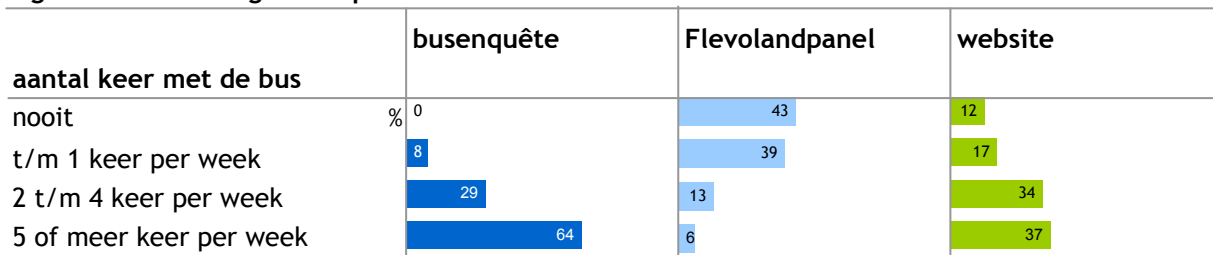
figuur 1: verdeling van respons naar woongemeente



Naast veelvuldig gebruik van de bus ook een deel dat nooit met de bus gaat

In de peiling onder de busreizigers en op de website zijn veel busreizigers die met grote regelmaat de bus nemen. Van de busenquête reist 93% 2 keer of vaker per week met de bus. Bij de peiling in het Flevolandpanel is een ander beeld te zien. Hiervan gaat bijna de helft nooit met de bus. En dat deel wat wel met de bus gaat, neemt in een veel lagere frequentie de bus dan in de overige twee peilingen.

figuur 2: hoe vaak gaan respondenten met de bus?

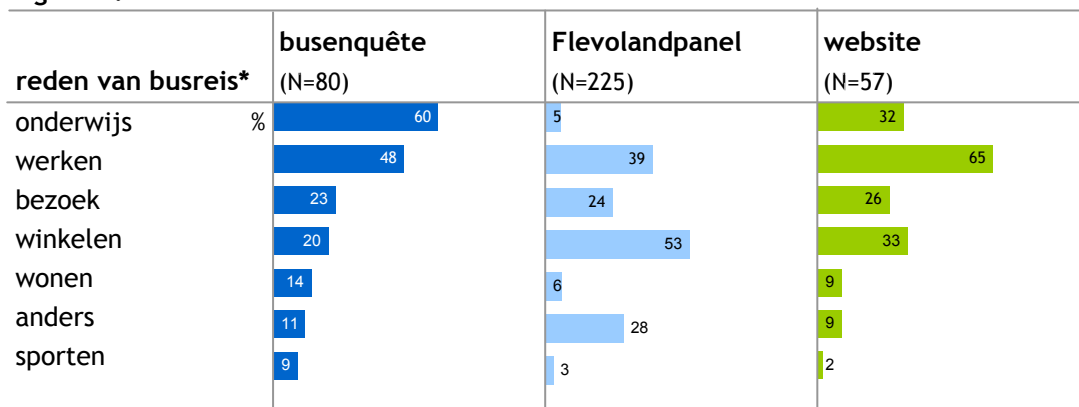


Gebruik van de bus voor onderwijs, werk en winkelen

Zowel in de peiling onder busreizigers als op de website van de Provincie worden onderwijs en werk relatief vaak genoemd als reden van hun reis met de bus.

De Flevolandse in het Flevolandpanel die met de bus gaan laten een behoorlijk ander beeld zien. Werken wordt ook vaak genoemd, maar onderwijs bijna geheel niet. Ook is te zien dat meer dan de helft de bus gebruikt voor winkelen. Het betreft hier zoals eerder gezien vooral Almeerders en in Almere is de busverbinding met bijvoorbeeld het stadshart goed te noemen.

figuur 3: redenen om de bus te nemen

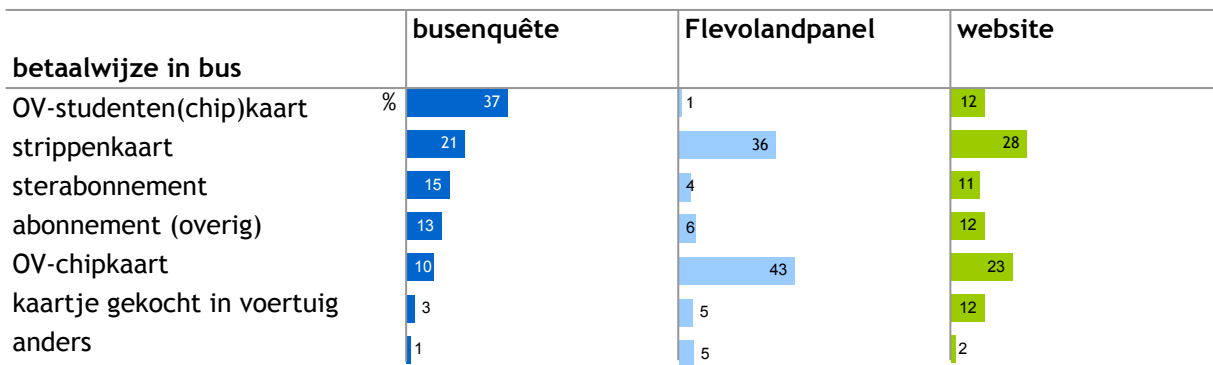


*(meerdere antwoorden mogelijk)

OV-(studenten)chipkaart en strippenkaart meest gebruikte betalingsmiddel

In alle drie de peilingen is het gebruik van de strippenkaart nog behoorlijk hoog te noemen. Van 1 op de 5 tot ruim 1 op de 3 respondenten gebruikt de strippenkaart. Het gebruik van de bus voor onderwijs is in de busenquête hoog en dat zie je ook terug in het gebruik van de OV-studenten(chip)kaart.

figuur 4: op welke wijze betaalt u de bus?



Redelijk positief tegenover tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer

Tariefdifferentiatie in het openbaar vervoer kan op de volgende manieren:

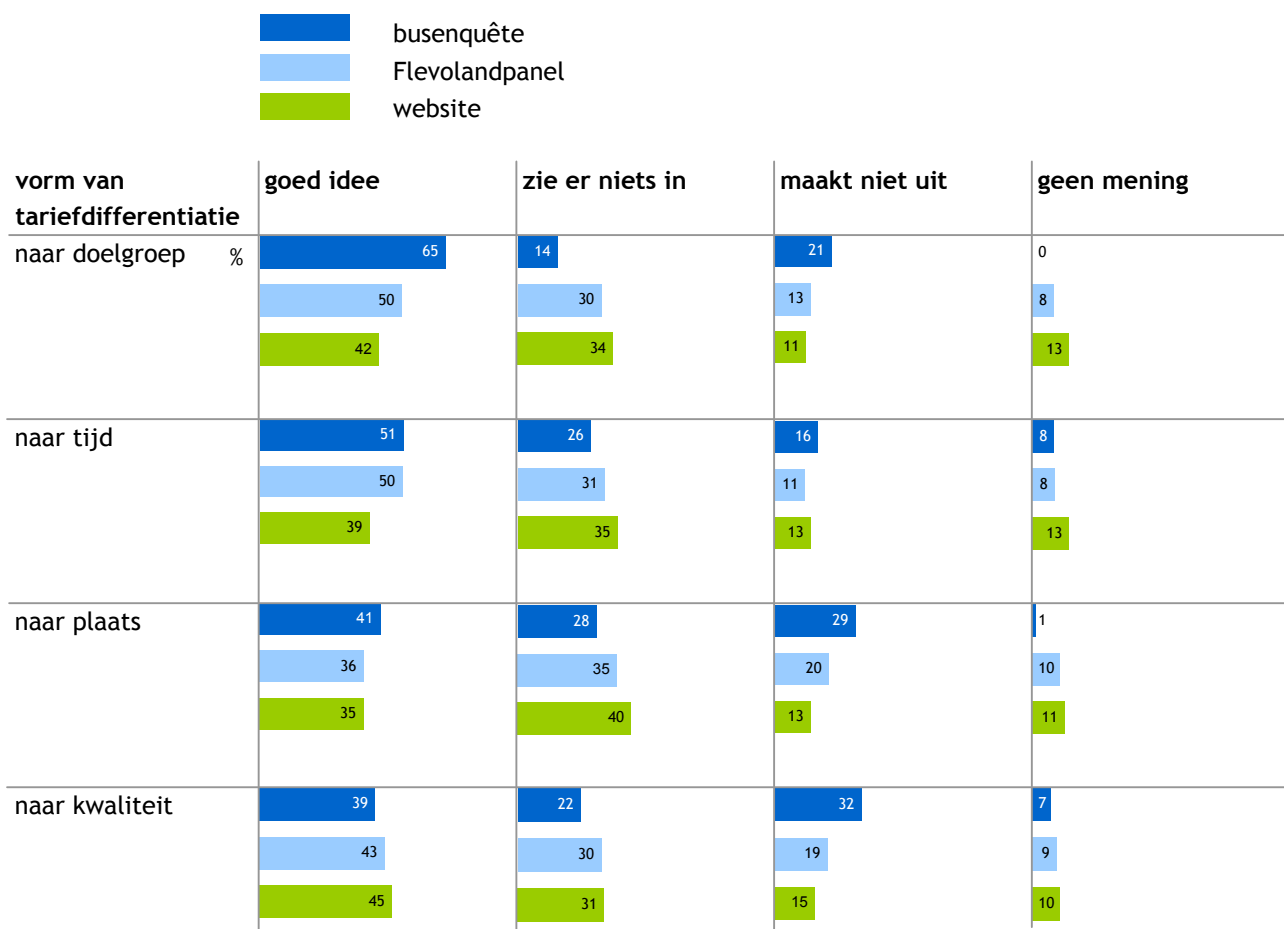
- naar tijd (bijvoorbeeld door een onderscheid in dal- en spitsuren)
- naar plaats (zoals een prijsactie ter promotie van het Openbaar Vervoer in een bepaald gebied)
- naar kwaliteit (eventueel een hogere prijs voor meer comfort)
- naar doelgroep (denk aan korting voor scholieren, ouderen en eventuele andere groepen).

Over alle vier de vormen van tariefdifferentiatie is men redelijk positief. Het oordeel 'zie er niets in' ligt bij alle drie de groepen op ongeveer 30% van de respondenten.

In de busenquête is men het meest positief over tariefdifferentiatie 'naar doelgroep', gevolgd door naar tijd', 'naar plaats' en 'naar kwaliteit'. Het oordeel van de Flevolandpanelleden, waar ook een groot deel niet-busreizigers in zit, is ook behoorlijk positief te noemen. Het meest positief staat het panel tegenover tariefdifferentiatie 'naar doelgroep' en 'naar tijd'.

De website bezoekers zijn iets minder positief gestemd, uitzondering daarop is tariefdifferentiatie naar kwaliteit'. Hier zijn zij het meest positief over van de drie groepen.

figuur 5: mening over de verschillende vormen van tariefdifferentiatie

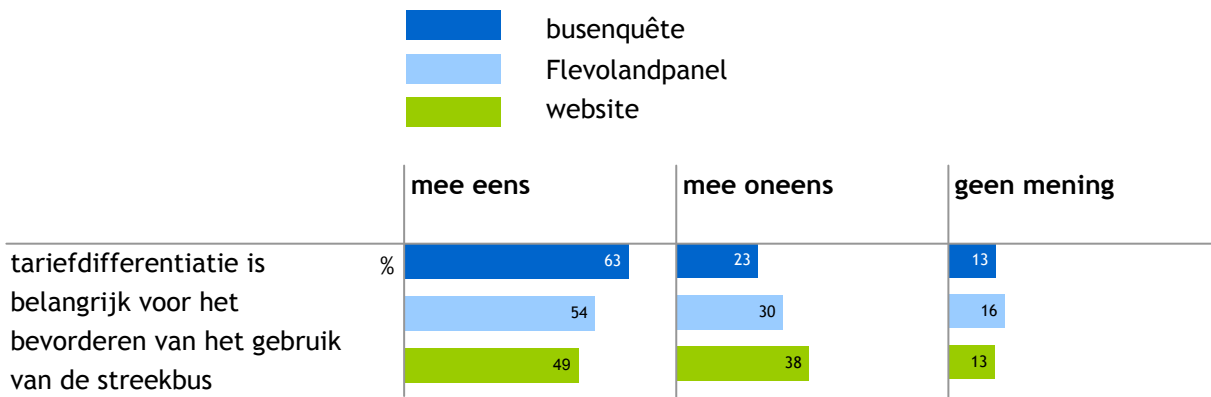


Tariefdifferentiatie kan het gebruik van de streekbus bevorderen

Een groot deel van de respondenten in alle drie de peilingen is het met de stelling eens dat tariefdifferentiatie belangrijk is voor het bevorderen van het gebruik van de streekbus.

Bij de respondenten van de busenquête en het Flevolandpanel is dit zelfs een meerderheid.

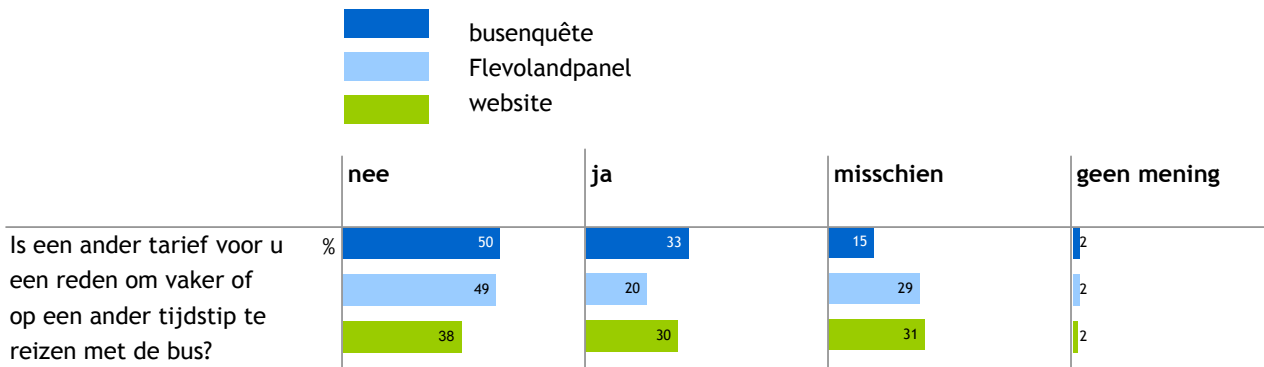
figuur 6: mening over het bevorderen van het gebruik van de streekbus door tariefdifferentiatie



Een ander tarief leidt niet tot grote aanpassingen in tijdstip of frequentie van de reis

De helft van de respondenten van de busenquête (regelmatige busreizigers) zal niet vaker of op een ander tijdstip gaan reizen als de tarieven worden aangepast. Het Flevolandpanel laat ongeveer een gelijk beeld zien. Alhoewel het aandeel 'misschien' wel behoorlijk groter is. Ook bij de peiling op de website is deze categorie hoog.

figuur 7: Is een ander tarief een reden om vaker of op een ander tijdstip met de bus te reizen?

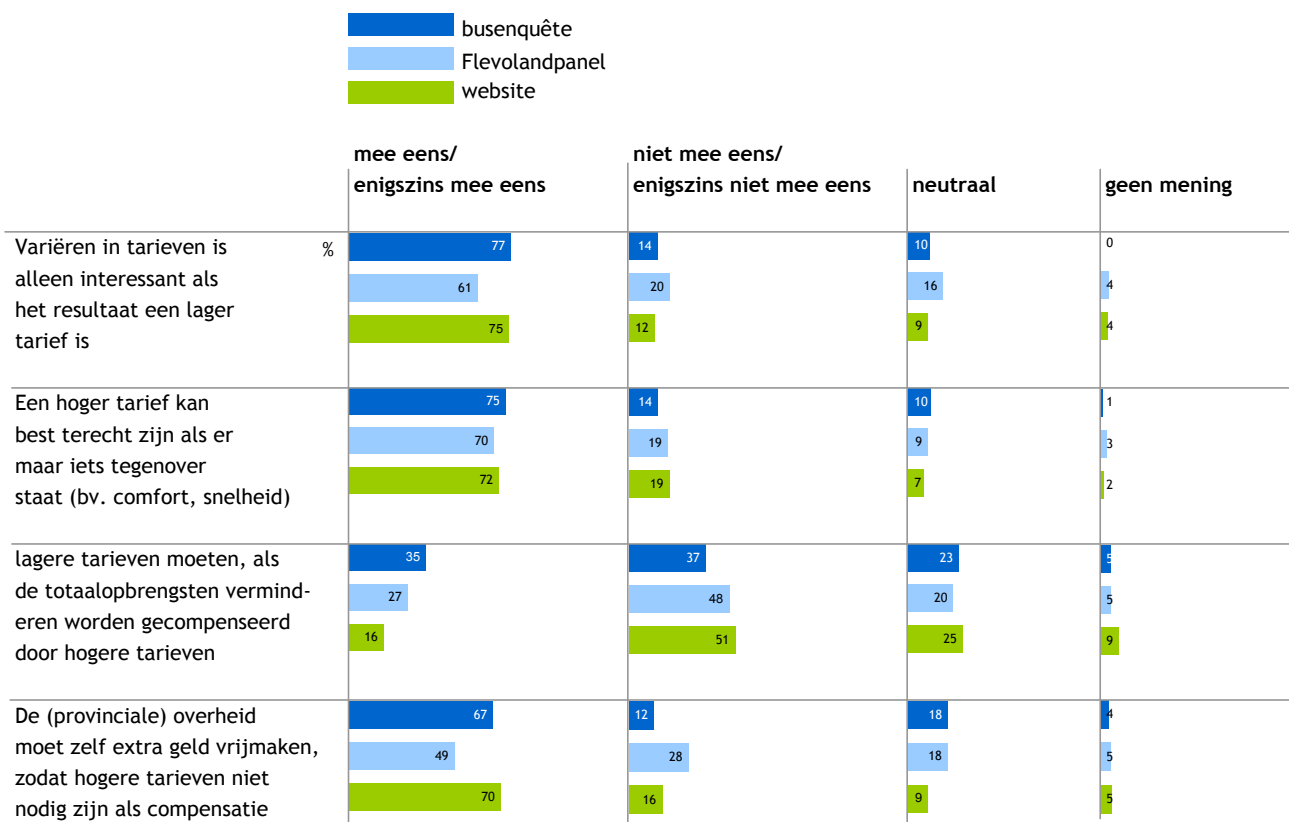


Voorkeur voor lager tarief, hoger tarief toegestaan als er iets tegenover staat

In alle drie de groepen vindt het merendeel dat variëren in tarieven alleen interessant is als het resultaat een lager tarief is. Tegelijkertijd vindt ongeveer driekwart van de groepen dat een hoger tarief ook best terecht kan zijn als er maar iets tegenover staat als comfort of snelheid.

De meningen zijn behoorlijk verdeeld als het gaat om of de lagere tarieven gecompenseerd dienen te worden door hogere tarieven als de totaalopbrengsten verminderen. Het grootste aandeel van de respondenten is het daar niet mee eens. Ter compensatie van de lagere tarieven zal de (provinciale) overheid, volgens de peiling, zelf geld elders moeten vrijmaken. Zowel de respondenten in de busenquête als van de website zijn het daar voor een groot deel mee eens.

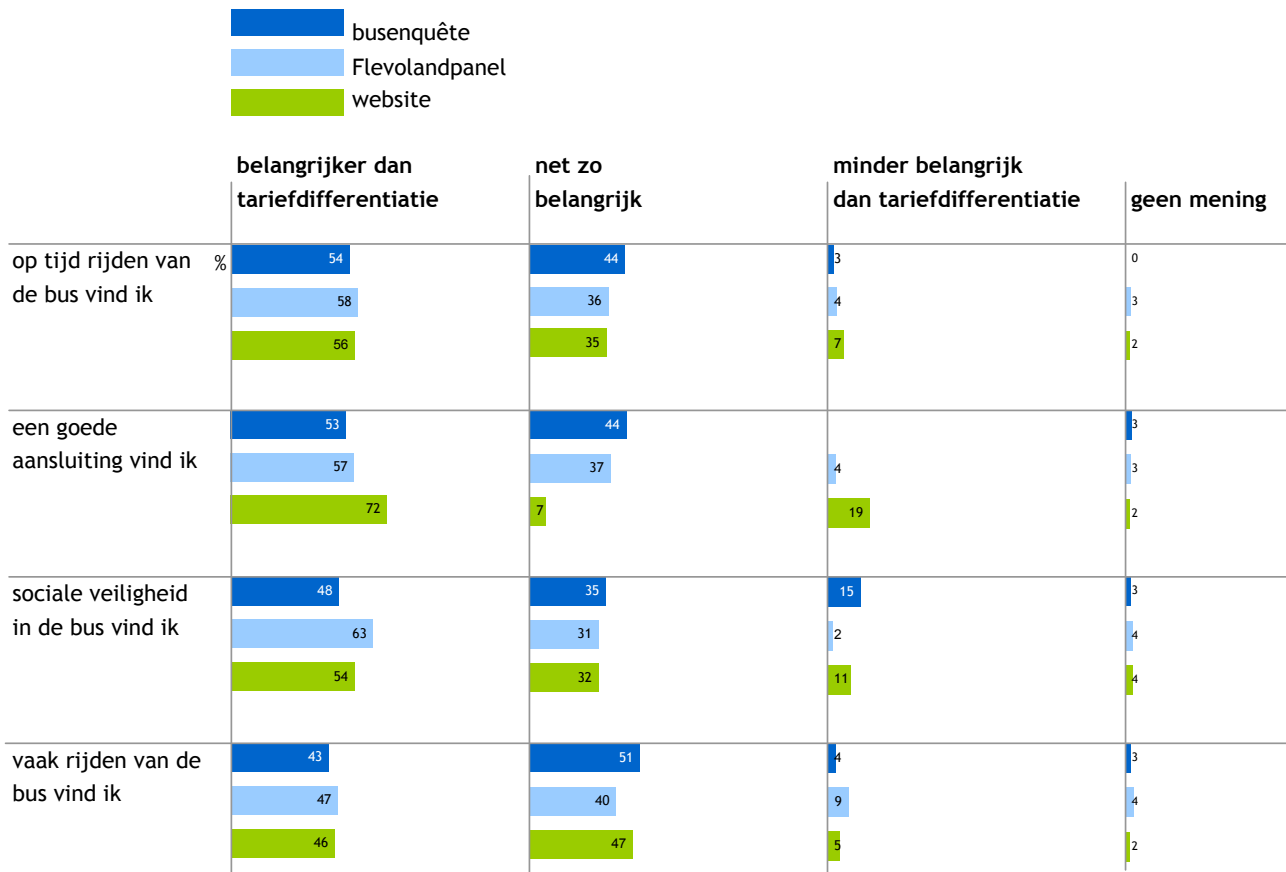
figuur 8: diverse stellingen over tariefdifferentiatie



Tariefdifferentiatie staat niet hoog op het prioriteitenlijstje

Het op tijd rijden van de bus, de aansluiting, sociale veiligheid in de bus en het vaak rijden worden voor het overgrote deel net zo belangrijk of belangrijker gevonden dan tariefdifferentiatie. Over het algemeen komen de meningen van de drie groepen met elkaar overeen.

figuur 9: het belang van tariefdifferentiatie ten opzichte van andere streekbus gerelateerde onderwerpen



Opmerkingen van respondenten

Deze rapportage bevat, naast resultaten in cijfers, ook 'losse opmerkingen'. Dit zijn opmerkingen gemaakt door degenen die de vragenlijst (via de busenquête, het Flevolandpanel of de website) hebben ingevuld. De opmerkingen zijn dus niet afkomstig van een vierde groep respondenten. Het zijn individuele reacties die één op één zijn overgenomen in deze rapportage: dit betekent dat één persoon meerdere 'losse opmerkingen' gemaakt kan hebben.

In de vragenlijst werd bij drie vragen gevraagd naar een toelichting van de respondent. Hieruit zijn vele opmerkingen naar voren gekomen die hieronder in diverse categorieën verdeeld zijn.

De volgende categorieën worden onderscheiden:

1. Opmerkingen over tariefdifferentiatie:

- 1.1 naar tijd
- 1.2 naar doelgroep
- 1.3 naar kwaliteit
- 1.4 naar plaats
- 1.5 diverse toepassingen

2. Bezorgdheid over:

- 2.1 dienstverlening
- 2.2 OV-chipkaart
- 2.3 tarieven
- 2.4 veiligheid

3. Overige opmerkingen:

- 3.1 inzet van middelen
- 3.2 gratis OV
- 3.3 positief

1.1 Opmerkingen over tariefdifferentiatie naar tijd (opmerkingen van respondenten)

buiten de spits

buiten de spits goedkoper

Buiten de spits goedkoper voorkomt extra bussen. Ouderen en scholieren zonder studentenkaart zouden goedkoper moeten kunnen reizen.

buiten de spits lagere tarieven.

buiten de spits reizen goedkoper maken, in buitengebied, in de steden wordt er goed gebruik van gemaakt.

buslijn 1 almere rijdt in een mindere frequentie dan overige buslijnen in almere, dit zou dan ook goedkoper moeten zijn dan andere lijnen (hiermee worden vervoersbedrijven gedwongen aan bepaalde vervoerseisen te voldoen).
buiten spits goedkoper maakt dat mensen als mogelijk dan gebruiken maken van de bus ipv in de spits, geeft betere spreiding met drukte weekend goedkoper maakt wellicht dat meer mensen openbaar vervoer pakken naar drukke plekken ipv de auto hoe vaker gebruik van de bus hoe goedkoper het wordt, maakt het aantrekkelijk voor de bus te kiezen

Goedkoper tarief voor mensen die buiten de spitsuren de bus gebruiken.

ik maak te weinig gebruik van de bus maar als het nodig is(files bv a6-a1) dan ben ik er blij mee. Meer toepassing van tariefdifferentiatie tijdens daluren

In de daluren (buiten de spits) aantrekkelijker maken,

In de daluren voordeliger reizen, kinderen beneden de 12 jaar gratis

in ieder geval niet tijdens de spitsuren zodat degenen die werken meer betalen. Ik ben wel voor differentiatie voor bepaalde groepen bijv. jongeren, ouderen en mensen met een minimum inkomen

Lager tarief in de daluren.

lagere tarieven in het weekend bijvoorbeeld. De bus kan dan een alternatief zijn voor de auto. Door de week niet. Mensen die in de spits reizen doen dit vaak niet voor hun plezier (moeten naar het werk)

Naar tijdstip zodat de spits rustiger wordt.

net als in de trein: na 9 en in t weekend goedkoper.

Spitsuren en daluren. Dit nog liever dan differentiatie naar plaats.

Stille uren lager tarief. Tijdens spitsuren vast laag tarief voor regelmatige reizigers/forensen.

Trein. Na negen uur, na de spits, een lager tarief hanteren. Bus heb ik geen suggestie voor.

Tussen 09:00 en 15:00 uur en na 19:00 uur half geld.

Van 10.00 tot 16.00 uur en van 19.00 tot 00.00 uur op alle lijnen in Almere

Wanneer je buiten de spits reist, een goedkoper tarief aanbieden, met name op de drukke lijnen

Zoals bij de trein, tijdens daluren kunnen reizigers eventueel met korting reizen als ze een kortingskaart hebben.

Voor en na spits - leeftijd

Buiten de spits rijden daar ontlast je de spits mee en hoeft dan minder materieel ingezet te worden tijdens de spits daluren kaartje

daluren/doelgroep

daluren/doelgroep

doelgroep/daluren/avond tarief

Ik vind dat de dalkaartjes moeten blijven bestaan

Buiten de spits, wanneer er lege bussen rijden, goedkoper maken

Daluur- en weekendtarieven

in daluren

Goedkoop vervoer tijdens filetijden, de bezettingsgraad is dan groot en daarmee wordt dit zowel commercieel aantrekkelijk als een verlichting van autogebruik!

Goedkoper in de spits, anders laten mensen nooit hun auto staan.

In de spits voordeliger, omdat daar meer mensen gebruik van maken en het dus rendabeler is om in de spits te rijden dan daarbuiten. Ouderen zouden buiten de spits korting kunnen krijgen.

lagere tarieven voor spitstijden voor forenzen die dit voor woon-werk-woon verkeer gebruiken omdat deze mensen niet anders kunnen en verplicht in deze tijden moeten reizen, voor de andere reizigers mag er in die tijden normaal tarief gelden Nog lagere tarieven voor tijden buiten de spits om het OV beter te vullen en daardoor rendabeler te maken.

pas een tariefdifferentiatie toe op werkdagen tussen 7.00 uur tot 9.30 uur en tussen 15.00 tot 18.00 uur dit maakt het voor vele mensen intresanter om met de bus te gaan.

Tijdens spitsuren goedkoper maken dan daarbuiten. Dit om mensen meer uit de auto te krijgen. Kijk naar landen waar OV bijna gratis is. Bussen, tram, metro alles zit vol in de spits.

goedkoper in de spits om op deze manier files te voorkomen en betere kwaliteit voor een miniem extra zodat ook andere doelgroepen dan zullen gaan

juist spitstijden goedkoper maken zodat OV voordeliger en toegankelijker wordt

korting na 09.00 uur afschaffen moet de hele dag geldig zijn

Voor een spitstarief in 07,00 t/m 09,00 en 16,00 t/m 18,00 uur

Geen daltarieven

Als ik al met het openbaar vervoer reis dan moet ik op een bepaalde tijd ergens zijn en kan ik me niet de luxe veroorloven om de keuze te maken om op een andere tijd te reizen. Omdat ik een hardwerkende ondernemer ben zal ik dus meestal moeten reizen in de spitsuren (dus vol en opeengepakt) en wordt dan waarschijnlijk met een tariefdifferentiatie geconfronteerd met een soort straf tarief omdat dit toevallig de duurste uren zijn.

bijna gratis tijdens de spits

naar tijd daluren/spitsuren

naar tijd zou alleen fijn zijn als het in de spits goedkoper is ivm dat je moet staan in de bus of trein of meer inzetten van bussen en treinen en niet duurder maken

tijdens spitsuur tarief normaal laten en tijdens rustige tijden goedkoper want met spitsuur moet je vaak staan en dan is het buskaartje mij te duur

Goed initiatief, misschien inn de vroege ochtend en late middag inzetten van meerdere bussen zodat iedereen kan zitten. Q-liner Lelystad mag ook vaker rijden richting Emmeloord, misschien apart traject

toeslag van 1 euro voor de q-liner alleen in de spits

Ik ben tegen differentiatie voor verschillende leeftijdsgroepen want dit komt neer op leeftijdsdiscriminatie. Maak de prijs in de daluren lager ipv de prijs in de spits hoger.

kijk naar het tijdstip soms overvol, dan amper een passagier

de handliggende keuze

afhankelijk maken van de reisen

ja in het weekend

Je kunt ook de hele dag een lege bus laten rijden. Maar met verlaagd tarief of zoals in verschillende buitenland b.v. boven de 65 jaar in de daluren vrijreize.

1.2 Opmerkingen over tariefdifferentiatie naar doelgroep (opmerkingen van respondenten)

scholieren en werkenden altijd het laagst mogelijke tarief bieden. De pretreisje" (winkelen, op bezoek gaan) met dalurentarief aantrekkelijk maken

Behalve voor groepen met een laag inkomen (ouderen, studenten) vind ik korting niet nodig. Elders is duidelijk geworden dat de korting betaald wordt door de groep die de 'volle mep' moet betalen, maar daar geen keus in heeft, want dat zijn meestal forensen. Waarom geldt die proef trouwens in de noordelijke uithoek van de provincie en niet in het grootste deel: Almere?

een apart tarief voor toeristen naar de luchthaven, aviodrome, batavia en bataviastad

goedkoper voor 60 plus

Ik ga vaak naar de stad als de kinderen op school zitten dus veel keuze qua tijd heb ik niet. En tijdens piekuren zou ik de tarieven niet verhogen want mensen moeten nou eenmaal naar school en werken. Ik denk meer aan ouderen en kinderen met korting en als je met de trein hebt gereisd een korting op de bus ofzo. Als je meer dan drie mensen (nog niet mogelijk) op een kaart laat reizen dan korting geven.

Ik kan mij voorstellen dat scholieren die nog niet in aanmerking komen voor een studiebeurs, een apart tarief krijgen.

Ik vind dat er in een stad/plaats maar een tarief mag gelden, als ik in een bepaalde wijk woon, voel ik een systeem met tariefdifferentiatie (voor de bus) als een soort beloning/straf voor WAAR ik woon. Differentiatie op basis van leeftijd c.q. inkomen is daarentegen wel een goed plan. Ook ben ik voorstander van een laag tarief in de avond-uren (bijv. na; 18 uur) dit om mensen te stimuleren, niet de auto te gebruiken om 's avonds ergens naartoe te gaan.

Korting voor specifieke doelgroepen, zoals mensen in de bijstand, ouderen. Toeslag voor mensen met kinderwagens e.d.

schoolkinderen korting 65+ korting gehandicapten korting Misschien een pilot om bepaalde tijden (10-15 uur) gratis rijden om het OV te stimuleren en parkeer/ auto overlast te beperken

tariefdifferentiatie vind ik geen goed idee, afrekenen op afstand is het enig juiste. tariefdifferentiatie kan naar mijn mening alleen opgaan voor bepaalde doelgroepen zoals ouderen mensen met een indicatie en jongeren die studeren.

Urk-Lelystad, met name voor hen die naar het ziekenhuis moeten.

voor jeugd lagere tarieven, mits geen overlast

goedkoper voor scholieren

overige mensen ergeren zich in de 141 's ochtends en 's middags aan scholieren. Door wijzigingen in de tarieven zouden de groepen gesplitst kunnen worden

scholieren/doelgroep/dal/avond

studentenkorting

Differentiatie vind ik, moet het meest toegespitst zijn op doelgroepen. En dan wel deze die door minder te betalen ook gebruik kan maken, net als zij die meer kunnen betalen, zodat ieder kan genieten van de geboden faciliteiten en sluit je niemand uit. Misschien blinkt Flevoland daar dan in uit.

Maak het vervoer betaalbaarder o.a. voor gezinnen. Rij langer door met het materiaal en loop niet steeds achter de nieuwste mode aan met de bussen. Dit kan de vervoerskosten voor vervoerder en reiziger behoorlijk drukken.

naar inkomen betalen: bv: studenten en mensen met uitkering minder betalen.

1.3 Opmerkingen over tariefdifferentiatie naar kwaliteit (opmerkingen van respondenten)

Je kan tarief differentiatie alleen interessant maken met een soort luxe bus, die regelmatig rijdt, niet in files hoeft te staan en b.v. faciliteiten zoals koffie, internet, kranten e.d. Ik denk dat zo iets niet betaalbaar zal blijken en dat een taxi dan goedkoper wordt.

luxe, meer ruimte, betaal ik graag meer voor.

spits toeslag meer luxe, meer bussen

Betalen voor efficiency, comfort en/of luxe? Betekent dit, dat bij een lager tarief daarop wordt ingeleverd?

Tariefdifferentiatie alleen zodat je meer betaald voor meer (of minder voor minder). Naar kwaliteit dus. Al het andere voelt oneerlijk.

Tariefdifferentiatie maakt OV kosten onduidelijk. Differentiatie naar kwaliteit is wel een goed idee

Voor een echte spitsbus, die heen - en terug het gehele traject om de files heen kan rijden (dat is er nu nog niet, ondanks de reclames van 20 min. naar A'dam) zou ik eventueel iets meer geld over hebben. In mijn geval is dit Almere - Amsterdam.

van mij mag het ov best wat duurder zijn, als ik weet dat ik zitten kan.

als de tarieven in de spijstijden omhoog gaan worden de werkende mensen weer gestaft, je moet de mensen laten kiezen hoger tarief bus dan ruimere plaatsen meer comfort, koffie/ thee.

Als er door meer luxe een hoger tarief wordt gevraagd, moet er ook een keuze zijn voor een lager tarief(minder luxe)

Consument moet zelf bepalen of men voor meer ook meer wil betalen. Moet niet gesubsidieerd worden met gemeenschapsgeld

Een fatsoenlijk, veilig en regelmatig vervoer is belangrijker dan luxe openbaar vervoer

Extra luxe is niet nodig als het basis OV voldoet aan materieel en redelijk tijdschema.

ik denk dat mensen wel extra willen betalen voor meer kwaliteit.

luxe bussen lijkt me echt geen oplossing om meer mensen te trekken, dit kost zo wie zo meer geld

Openbaar vervoer moet niet als een luxe artikel worden verkocht. Omdat dit soort vervoer een basis voorwaarden is om aan de maatschappij deel te nemen. Premiedifferentiatie mag om spreiding van de bezettingsgraad te realiseren.

Ik persoonlijk zou er best een iets hoger tarief voor over hebben als ik ook werkelijk merkbaar sneller ter plaatse ben.

Meer kwaliteit heeft een prijs: meer comfort, zitruimte, klimaatbeheersing, minder halteplaatsen etc kortom het moet meer bij de prestatie van de eigen auto komen. die kost ook b.v. 50 cent per kilometer, dus er moet tarief ruimte zijn!

1.4 Opmerkingen over tariefdifferentiatie naar plaats (opmerkingen van respondenten)

Niet voor de korte afstanden. Maar voor wat verder van de stad afgelegen plekken is een goedkoper tarief wel verstandig.

buslijn 141

buslijn 147

binnen de stad goedkoop, vanwege afremmen autoverkeer in de stad.

Naar Zwolle, zo lang de Hanzelijn nog niet actief is. Verder naar Harderwijk.

ben niet voor differentiatie per provincie, wel bv voor een Randstad differentiatie, zeker gezien het feit, dat het spoor niet verbeterd wordt, altijd vol is en de A6 niet verbreed wordt. Dit heeft niet zozeer met de busreizen in Flevoland te maken. Is meer algemene mening

tussen Dronten en Lelystad om het forensenverkeer terug te dringen, helaas ontbreekt een busverbinding tussen Biddinghuizen en Lelystad waardoor ik zelf met de auto naar het werk ga.

tarieven naar minder drukke plaatsen (polder e.d.) lager dan tarieven naar drukke plaatsen

Vooraf lange afstanden. En van de ene naar een andere provincie.

1.5 Opmerkingen over tariefdifferentiatie; diverse toepassingen (opmerkingen van respondenten)

differentiatie naar plaats, gecombineerd met frequentie van gebruik. Bv terugreis met reductie. Neem aan dat de chip kan bijhouden hoe vaak ik per dag week gebruik maak. Op basis daarvan kortingspercentage hanteren. Dan ga ik zeker vaker met de bus

Differentiatie op inkomen en voor het laten staan van de auto...

Er wordt vaak gesproken over verhoogde tarieven in de spits. Er is meer vraag naar OV, dus de prijs stijgt. Er kan natuurlijk heel goed andersom worden geredeneerd. Er zijn meer passagiers, dus dezelfde kosten worden nu door veel meer mensen gedekt, waardoor de tarieven in de spits juist omlaag kunnen. Het zou mooi zijn als bij de 1e klas coupe;'s in de trein aparte apparaten komen, waarmee je de aanvullende dienst '1e klas reizen' ter plekke kunt bestellen. Dat is differentiatie op basis van een geleverde/afgenomen dienst. Maar goed, dat heeft niets met de bus te maken.

Eventueel als je eerste klas kan rijden.

lager in de vroege spits, hoger in de topspits

Het instaptarief lager maken.

Misschien een kortingskaart zoals bij NS, dus niet trajectgebonden maar voor alle bussen.

Promotie van 'standaard ritkaart' zodat concreet duidelijk wordt wat een ritje kost.

Een echt goedkoper abonnement van halte tot halte, van waar ik precies van kom naar waar ik precies naar toe ga. De dagelijkse route, met name van huis naar werk of school en terug.

Een generiek concept zoals bijvoorbeeld de Voordeelurenkorting bij NS kan voor de bus ook prima werken. In ruil voor een jaarlijks abonnement kan de reiziger buiten de ochtendspits voordeliger reizen.

nvt (of kortingen naar staffel, dus vast 1x pw 10%....5x pw 50%)

op plekken waar alleen de bus komt een lager tarief, dan op trajecten waar ook trein rijdt. Bij het laatste moet de bus zorgdragen dat ze concurreren qua prijs en kwaliteit met de trein.

openbaarvervoer binnen de stad een prijs, van stad naar stad per km.

Overstappen binnen bijv een halfuur moet voor hetzelfde tarief mogelijk zijn

korting voor mensen die moeten staan i.p.v. zitten. Met name voor langere reistijden is het vervelend om te moeten staan en hetzelfde te betalen als zittenden

Bij vertraging een lagere ritprijs; groepskorting;

2.1 Bezorgdheid over dienstverlening (opmerkingen van respondenten)

De forens die in de spits naar zijn werk reist heeft volgens mij een beperkt aantal wensen: hoge frequentie van vervoer en een zitplaats. (ik reis zelf met de trein en vind staan in en wachten op de trein echt het meest onplezierig). Ik kan mij voorstellen dat dezelfde argumenten ook voor de bus-forens gelden. Daarnaast kan het geen kwaad om voor andere doelgroepen (dagje uit, winkelen, bezoek) buiten de spits om bussen te laten rijden met iets meer comfort zodat het prettig wordt om de bus te nemen. Als forens wil ik alleen maar snel van A naar B.

frequentie is zeer belangrijk

Almere komt in de opsomming niet voor naar een andere plaats, dat zou mij wel aanspreken. In Almere zelf rijd ik met een scootmobiel, de accu kan niet geladen worden voor andere plaatsen. Misschien is het een optie dat er plaats zou zijn om deze mee te nemen naar een andere plaats in Flevoland omdat ik denk dat daar wel belangstelling voor zou zijn, gezien het grote aantal scootmobielers om ook andere plaatsen van Flevoland te zien en zo die mogelijkheid te krijgen.

ik ben invalide en maak geen gebruik van openbaar vervoer

Ik maak geen gebruik van de bus ivm mijn handicap (MS) en gebruik van rolstoel/scootmobiel. Bij mogelijkheid scootmobiel mee te nemen zou ik er graag gebruik van maken.

nog betere toegankelijkheid voor rolstoelers en ouders met kindwagens

het gehandicapten vervoer is niet goed

er zijn in Flevoland zeer veel forensen, inclusief mezelf. Met name op de vroege ochtenduren is er zeer weinig OV beschikbaar. Ik moet zelf eerst met de auto naar een treinstation om 6.00 uur bijvoorbeeld. Wellicht kan de haalbaarheid van zulke vroege lijndiensten een keer bekeken worden?

Ik denk nog steeds dat goede OV het autoverkeer en dus ook het aantal kilometers asfalt dat we nodig hebben (dat tot nog toe steeds wordt uitgebreid maar niets/weinig oplost maar wel veel geld kost) zou kunnen beperken. Ik vind het niet terecht als ik de volle prijs betaal in OV en toch moet staan e.d.;

Ik zou voor ritten wanneer voor mij tijd geen rol speelt vaker de bus nemen mits goed comfort en rustig/beschaafd publiek.

Reizen met de bus is qua prijs vaak wel OK, maar traag. En niet comfortabel. Zeker als je met het gezin reist is de auto onverslaanbaar. Check maar eens een gemiddelde route op een routeplanner voor de auto en het openbaar vervoer. Een reistijd van 2 x zo lang is meer regel dan uitzondering. Alleen in de stad kan het handig zijn, maar dan moet het uiteraard weer betaalbaar zijn. Openbaar vervoer is een extreem lastig issue, want het is nooit goed en rendabel te maken voor alle gewenste routes.

mensen in mijn omgeving geven aan het belangrijk te vinden om met de bus te gaan vanwege het milieu. Uiteindelijk doen ze het niet vanwege 1. de langere reistijd met het OV 2. het niet goed aansluiten van de bussen 3. de prijs van het kaartje (te hoog). Alleen voor studenten en oudere lijkt me tariefdifferentiatie belangrijk. Meer betalen in de spits lijkt me oneerlijk. mensen moeten vanwege hun werk reizen

vergeet noordelijk Flevoland niet; wij hangen er bij de provincie maar bij

Ik vind het goed dat er een inqette word gehouden want iedereen kan z'n mening geven over de bussen, en de bussen zijn voor mijn doen goed alleen het is jammer dat er door een ander vaak dingen vernield worden in de bus

Ja, aansluitend op mijn eerdere opmerkingen: Openbaar vervoer is in mijn ogen een dienst die door de overheid aan burgers ter beschikking wordt gesteld, tegen een tarief dat niet noodzakelijkerwijs de kosten dekt. Het spreekt vanzelf dat OV adequaat is, op tijd rijdt, veilig en schoon is, en in het algemeen dezelfde normen hanteert als andere dienstverlening die de overheid aan de burgers ter beschikking stelt: belastingdienst, gezondheidszorg, scholing, openbare orde en ja zelfs waterschappen (niet onbelangrijk in mijn provincie)

betere informatie

De buzzer behouden, Regelmatig aanbiedingen, goedkope acties etcetera

bus moet blijven rijden bij hanzelijn (zeker in spits)

Dat bussen om het kwartier rijden

De lijn Urk - Zwolle mag sneller bijv. Urk-Ens-Zwolle

Een goede aansluiting naar het nieuwe station in Kampen vanaf 2012 vanuit de richting Emmeloord

Ja er moeten meer bussen rijden op plaatsen waar regelmatig vertraging is i.v.m. wegwerkzaamheden
meer tijden waarop de bussen rijden zal geen kwaad kunnen

Urk - Ens - Kampen NIET VIA EMMELOORD!!

De bus Almere - Zeewolde ook op donderdagavonden en op zaterdag laten rijden. Dit trekt mij over de streep om
daar te gaan winkelen en dan gebruik te maken van het openbaar vervoer in plaats van de auto.

duidelijker informatie op internet over vertrek en aankomst tijden

er dient op een bus waar men meer voor betaald, iemand aanwezig te zijn die zorgt voor orde in de bus-dat er koffie of
thee is en informatie over overstap kan geven.

frequenties vanuit Almere Hout naar Almere CS moet omhoog

Graag een interliner naar Utrecht net zoals naar Groningen. Nu moeten studenten naar Utrecht te vaak overstappen en
door de treinvertragingen missen ze regelmatig de aansluiting met de bussen zowel van als naar Utrecht.

Het hele bussysteem moet vooral over gaan op een milieubewuste keuze van groene motoren; met weinig/geen CO 2
uitstoot, bijvoorbeeld schone/geluidsarme elektromotoren voor ALLE bussen in Flevoland (en Nederland). Daarvoor wil
ik ook best meer betalen (idee: hoger tarief voor groene bus)

Het zou goed zijn wanneer de Zuidtangent vanaf Schiphol via Weesp wordt doorgetrokken via een vrije busbaan naar
Almere. De frequentie van de bussen naar Schiphol (lijnen 215 en 216) is nu veeel te laag. Deze enquête's zouden in
het beveiligde HTTPS formaat moeten worden gehouden.

het zou handig zijn als er bij ov9292 aangegeven wordt welke richting een bus genomen moet worden - hier wisselt dat
soms per tijdstip en sta je soms aan de verkeerde kant te wachten

kijk naar waar openbaar vervoer nodig is, kijk ook naar de effecten als de trein in 2012 gaat rijden in de spits is het
heel druk, sommige lijnen amper passagiers

nog steeds jammer dat er geen bus vanuit Almere haven naar Weesp gaat

Sinds de 153 door Almere Poort rijdt, zie ik ineens veel van mijn medepassagiers terug in de ochtend- en avondtreinen
op het traject Almere - Duivendrecht en vice versa. Dit is een ontwikkeling die meegenomen moet worden in
overwegingen over de frequentie van de 153.

straks als de Hanzelijn rijdt, een goede verbinding naar Emmeloord-Urk en goede aansluitingen vanuit Zeewolde-
Hardewijk op treinen naar het noorden

Zo mogelijk ook in weekend een enkele nachtbus invoeren.

Hoe zit het met aansluitend lokaal (stads) vervoer?

Betreft Lelystad: rondom het NS-station is het een chaos (fietsen) ; er kunnen mensen per bus naar het NS-station - bus
is te duur - voor 2 haltes ben je 2 strippen kwijt Inderdaad: je kan een zone kopen gecombineerd aan je NS-kaart ; is
goedkoper, maar je kan geen buszone kopen in Lelystad of plaats van aankomst. Uitlezen OV-chipkaart is voor een
digibeeft een ramp ; uitstappen: toon terugboeken voorgeboekte bedrag en dat het juiste bedrag wordt afgeboekt ; de
tijd is tijdens het uitstappen erg kort, maar men kan wel zien of de juist kostprijs wordt afgeboekt

De buslijn die ik gebruik in Almere-Poort maakt een enorme omweg door Poort. Tarief op aantal kilometers of tijd kan
op busgebruik negatieve invloed hebben.

Haltes / stopplaatsen lijken mij belangrijker dan prijsveranderingen.

Ik maak alleen gebruik van de trein. De bussen gaan te weinig en de reistijd is te lang.

Bus gebruik ik niet omdat de aansluitingen voor mij drama zijn. Mijn vrouw reist wel met de bus, voor haar zou kwaliteit en veiligheid belangrijker dan tarief.

Als er nou eens gezorgd kan worden dat de reistijden afnemen en de bus een goed alternatief is, pas dan zullen mensen de auto laten staan. Op dit moment heeft het ongemak de overhad en bovendien voel ik mij vaak niet veilig in de bus. Om die reden heb ik drie jaar geleden een auto aangeschaft. Liever heelhuids uit de file dan met een mes in mn rug uit de bus

comfort en snelheid zijn wat mij betreft BASISVOORWAARDEN voor het OV!

er is een herziening van openbaarvervoer nodig, maar dan moet het veel eenvoudiger tariefdifferentiatie maakt het voor veel mensen moeilijker vereenvoudiging maakt de drempel het openbaarvervoer te nemen binnen je eigen stad makkelijke (vaste tijden, vaste route, een of geen prijs)

Geen dure managers en bureacratie maar korte lijntjes en gewoon doen

In mijn optiek zijn de belangrijkste redenen om mensen te motiveren met de bus te gaan betrouwbaarheid, betrouwbaarheid en betrouwbaarheid. De bus moet met een regelmatige frequentie rijden en voldoende plaatsen hebben. Neem de (verloren gegane) buslijn 150 op het traject Lelystad - Enkhuizen als voorbeeld hoe het *niet* moet.

Ja, zie mijn eerdere opmerking. Openbaar vervoer dient niet aan marktwerking te worden blootgesteld en iedereen die daar anders over denkt kan van mij een heel grote mond krijgen.

openbaar vervoer is geldverspilling, inefficiënt, niet flexibel en achterhaald.

Tafiefdifferentiatie is terecht als een dienst daadwerkelijk wordt geleverd. Maar vooraf betalen voor een luxere touringcar, waarna in de praktijk regelmatig een gewone bus wordt ingezet 'door onvoorziene omstandigheden', is een te verwachten manier van misbruik maken van genoten inkomsten zonder daar een prestatie tegenover te stellen. Waarbij de algemene voorwaarden, zoals nu al in veel gevallen, de leverende partij vrijwaren van compensatie. Ik ben dus zeer argwanend ten aanzien van differentiatie met verhoogde prijzen.

Zolang de overheid een beleid voert waarmee de auto het nog altijd wint van het OV, blijven het klimaat en de mobiliteit de dupe. De keuze tot privatisering is geen goede. De OV leveranciers gaan vooral voor winst en niet perse; met het beste product. Geprivatiseerd OV kan niet het goedkope OV leveren dat nodig is om de nationale mobiliteit en daarmee klimaat/milieu/landschap te verbeteren respectievelijk te beschermen.

service niveau mag niet lager/ is mager met aansluitingen

Er moeten altijd twee betalingsmogelijkheden blijven bestaan!

Er word vaak best hard gereden ook in dorpen en dat vind ik zelf vervelend want een chauffeur heeft wel een verantwoording over heel veel passagiers en als er dan wat gebeurd dan hang je gelijk

reizigers een keuze aanbieden is prima , maar voor scholieren en werkenden (laag tarief) een betrouwbare reispartner zijn, anders zal men voor eigen vervoer blijven kiezen

zoals de kwaliteit nu is (te vroeg vertrekken, smerige bussen, ruw rijgedrag) geen hogere tarieven!!

Dat de 315 lelystad-Groningen te vroeg stopt met rijden

de bussen moeten vaker dan 1 x in het half uur rijden

Heel vaak slaan buschauffeurs halte Emmeloord-West over. Dat is heel vervelend, wan dan sta je daar maar te wachten op een bus die de halte overslaat!

Het zou leuk zijn als de bussen opt ijde komen zodat je geen trein mist met name de 315 naar Lelystad

Sommige bussen rijden pas vanaf een bepaalde tijd en tot een bepaaldr tijd. Als je ervoor of erna wilt reizen kan dat vaak niet (bijv. Bus 147) P.s. E7uro bijbetalen in de Q-liner in de spits is wel prijzig welke dag 2 x

vooral 's avonds en in het weekend is verbetering noodzakelijk

ze moeten de overstappen beter maken

ze moeten later in de nacht rijden voor meer geld maakt mij niet uit

zorg voor betere verbindingen

Als het 's ochtends op bepaalde tijdstippen drukker is dan andere uren, laat dan een grote bus komen en geen kleine bus.

betere aansluitingen met bus/trein

het busvervoer in de Noordoostpolder en Urk zou veel beter kunnen en moeten. Ik hoopte dat door middel van deze enquête daar meer over gevraagd worden.

om het uur een vertrekkende bus is erg weinig.

S morgens te weinig ruimte voor de vele reizigers, zouden meer bussen moeten worden ingezet

bussen rijden regelmatig niet op tijd in Almere, of te vroeg, of te laat.

Een adequaat en veilige vervoerketen is belangrijk voor goed en aansluitend vervoer. Bij vertraging kunnen streekbussen wellicht even wachten op de inkomende-vertraagde lijnbus.

er rijden weinig bussen: er wordt behalve door scholieren ook weinig gebruik van gemaakt. de q-liner rijdt 1 x in het uur, en is duurder

Niet alleen aansluiten op andere buslijnen maar ook op de treintijden bij zowel aankomst als vertrek hiervan vind ik een belangrijk item. Zonde van verloren (wacht)tijd als het door een goede afstemming anders kan.

Op tijd rijden, dus betrouwbaar en frequent is voor succes van openbaar vervoer van groot belang

OP zich redelijk geregeld maar sommige lijnen rijden niet geheel logisch

OV komt op veel wijken in Flevoland onvoldoende of zelfs helemaal niet. Dit zou ook eens bekeken kunnen worden.

zorg dat er elke paar minuten een bus omdrijft, dan is het minder druk en vallen de aansluitingen ook mee. Nu rijden er bussen om het half uur...

bus zou schoner kunnen

Ik kan me voorstellen dat tarieven wat hoge zijn bij spitslijnen en in avondtijden en nachtijden, speciale bussen voor uitgaansleven, maar de reistijd moet dan wel redelijk blijven en een stukje kwaliteit is zeker zo belangrijk. Ik heb zelf ervaren dat bussen op incourante tijden niet stipt op tijd rijden, de tarieven wel verhoogd worden en het aanbod (capaciteit) onder de maat is en mensen nog niet normaal kunnen zitten en moeten hangen of tegen elkaar moeten staan. Veiligheid in de avonden is ook een aspect wat waarde mag hebben, maar zorg dan ook voor een toezichthouder

nee, in de hoop dat eea niet leidt tot minder bussen

betere vertrektijden kijk naar 147 van Emmeloord naar Dronten

een snellere verbinding tussen Urk/Emmeloord/Lelystad

Binnen de stad heeft flevoland behoorlijk goed busvervoer. Streekvervoer vind ik minder goed, met name richting Amsterdam

Kwaliteit moet gewoon 100% zijn

2.2 Bezorgdheid over OV-chipkaart (opmerkingen van respondenten)

Als de OV chipkaart niet werkt bij uitchecken of er is iets anders aan de hand, dan moet je nu een klacht indienen bij het vervoersbedrijf waarmee je gereist heb, beter zou zijn een centraal klachtenpunt waar dit soort zaken kunnen worden behandeld. Zo hebben reizigers niet het idee in de kou te staan.

De maxkaart in Almere is goedkoper dan reizen met de ov chip.

handhaven van de maxx strippenkaart in almere

In Almere is er de Maxxstrippenkaart: dat zorgt voor goedkoper reizen, zo moet het ook met de ov-chipkaart kunnen.

Tarief zou buiten de spits goedkoper kunnen zijn. Eventueel met een voordeeluren abonnement zoals bij de NS. Bovendien speciale kaartjes zoals de maxx kaarten op de OV-chipkaart mogelijk maken en abonnementen (ook maand en week) op de OV-chipkaart kunnen laden. Helemaal zot is het dat het in flevoland nog steeds niet mogelijk is om een jaarabonnement op de OV-chipkaart te kunnen zetten en dat je daarvoor naar Amsterdam moet.

Afstemming op prijzen met kaartjes en chipkaart.

Ik maak alleen gebruik van stadsbussen. Als ik mijn kleinkinderen te logeren heb, maken we meer gebruik van de bus. betekent het dat ik voor hen steeds losse kaartjes moet kopen? Tot nu toe is de strippenkaart ideaal, omdat ze alle drie op een kaart kunnen. Hoe zal dit worden opgelost?

Ik en mijn partner zijn 65+. Gebruiken OV Chipkaart bv Almere-Amsterdam en ook Almere-Almere bij slecht weer. Vindt het een goed systeem. Makkelijk jammer dat de apparaten soms niet werken. Men moet wel goed opletten voor in en uitchecken. De apparaten kunnen wel wat hoger geplaatst worden of het scherm groter en het geluidje mag wel wat harder. Er ondanks OV Chip toch wel zwart gereden bv als men 1 of 2 haltes moet. Het wordt ook niet gecontroleerd. Zwart rijden voorkomen door alleen voorin te stappen dan heeft de chauffeur de mogelijkheid om te controleren.

Geen extra gedoe. De chipkaart geeft al voldoende elende. En is bovendien erg duur!

Ik ben fel tegen de invoering van de OV-chipkaart. Openbaar vervoer is een taak van de overheid en dient tegen kostprijs geleverd te worden, eventueel gesubsidieerd zoals andere zaken. De OV-chipkaart is een farce, een instrument van geprivatiseerde clubs om de OV-reiziger extra geld uit de zak te kloppen. Iedere cent die het mij extra gaat kosten komt als vette bonus terecht bij de aandeelhouders en bestuurders van een private BV. En dit alles zonder marktwerking, want ik kan als consument niet kiezen. Tel uit je winst, BV Arriva.

Met de OV chipkaart in Almere reizen is nu DUURDER dan de MAXX strippenkaart die je in de voorverkoop kon kopen. Reizen met de OV chipkaart zou niet duurder moeten worden!!

Nee, ik ben het niet eens met de OV chipkaart sowieso en reis niet met de lijnen in de provincie,.

Nee, ik gebruik het OV alleen als ik niet anders kan. Ik vind het duur, tijdrovend en inefficiënt. De OV-chip maakt het alleen maar erger.

Neen; ik heb de luxe dat ik met de MAX kan reizen. (Nog) geen gedoe met strippenkaarten etc. Heb wel te maken gehad met tariefdifferentiatie bij de NS; vind het een lastig en client-onvriendelijk systeem.

Vergelijkend met het huidige tarief, ben ik altijd duurder uit met de OV-kaart dan dat ik met strippen betaal. Vaak maak ik gebruik dan van een dal-uren of dagkaart

Afstemming van tarief op buskaartje en chipkaart: Lijn Lelystad-Emmeloord: Buskaartje kost 5,30 enkele reis. Met de ov-chipkaart betaal ik 6.10!

de chipkaart is een ingewikkeld medium voor mensen met jonge kinderen. hoe gaat het een kinderkaartje en het meereizen van kinderen op de chipkaart van de ouders of als je eens voor iemand anders wilt betalen? is hier al ervaring mee?

De OV-chipkaart functioneert gebrekkig, o.a. door mankementen in het systeem bij uitchecken. Dat nu juist hiermee tariefdifferentiatie beter mogelijk zou zijn, vind ik onzin. Zowel de chipkaart als het idee dat hiermee differentiatie beter mogelijk zou zijn, zie ik als indicaties voor waar het in feite om draait: het steeds verder uitmelken van burgers die op (het gebrekkige) openbaar vervoer aangewezen zijn.

hoe is het gedifferentieerde tarief terug te vinden op de 'kwitantie' als die nodig is, bijv. voor een zakelijke reis? Hoe ga je om met kwaliteitsverschillen, bijv. als ik normaal 2e klas reis, maar nu 1e klas wil reizen? hoe zit het met de mogelijkheid om met meer mensen op een kaart te kunnen reizen, ? is het niet mogelijk 'gewoon' mijn tas voor het apparaat te houden want dan waarden ze alle vier af, ook als ik alleen reis etc. de invoering gebeurt veel te snel - de OV chip is nog steeds een onding en gebruiksonvriendelijke en met te veel kinderziekten.

Ik zou graag zien dat restitutie van foutieve afboeking sneller en in het begin soepeler plaats vindt

Ik zou het fijn vinden als de chipkaart ter introductie gratis wordt aangeboden. Of tegen het normale tarief van 7,50 maar dan wel met een startbedrag van bijvoorbeeld 5 euro. Nu betaal ik, als automobilist, nog liever parkeergeld dan dat ik de chipkaart aanschaf. Ik vind het zakkenvullerij en ik vind het teveel gedoe om zo'n kaart aan te schaffen en op te laden (strippenkaarten kun je overal kopen).

Geen OV-Chipkaart! Wat een hel, ik wil gewoon mijn sterabonnement. 40 euro goedkoper uit per maand, geen buitenwerkingzijnde OV-incheckapparaten, gewoon je abo tonen en doorlopen. Bah, die vieze OV. 17.500 studenten hebben er problemen mee.

problemen met OV dus maar na maandabonnement

Weg met OV chipkaart

Als ik uitstap in Emmeloord op het busstation, rekent mijn chipkaart af tot Busstation Lemmer! Klopt niks van dus.

Dat ik tegen de OV-chipkaart ben, vanwege de verkapte tariefsverhoging. Eerts moet de kwaliteit van de bussen, bijvoorbeeld die van lijn 141, maar eens grondig aangepakt worden.

De ov chipkaart is een grote flop!!!!

Ik reis zelf met enige regelmaat met het OV en merk dat ik als de ov-chipkaart heb gebruikt bijna geen geld overhoud.

Keep the abonnementen, ik heb een hekel aan die OV chipkaarten. Opladen, inchecken, zucht.

(330)

Rijden met de ov-chip kaart van Emmeloord naar Lelystad is aanmerkelijk duurder dan een retourtje

Ja, Ik rij bijna nooit met de bus of trein (maar heel af en toe) moeten ik dan voor die paar keer een OV-chip kaart aanvragen??

zie mijn vorige opmerking. meereizen is op een chipkaart in mijn beleving niet mogelijk. dit is voor mij het meest vervelende punt. wil opa een keer mee moet er een apart kaartje komen, reist je kind mee, moet op een apart kaartje en hier zijn dan geen tarief differentiatie tarieven voor (ervaring bij gvb amsterdam ; 2,60 per uur reizen, voor kind, voor iedereen)

Dus zowel OV chip kaart als los kaartje kopen of strippenkaart in bus of kiosk.

Laat alle inwoners van Nederland een bepaald bedrag betalen voor het OV van hun salaris en reken maar dat de mensen meer gebruik zullen maken van het OV, en er is dan minder criminaliteit door zwart rijders en last but not least veel minder files op de wegen!

2.3 Bezorgdheid over tarieven (opmerkingen van respondenten)

Tarieven zullen geoptimaliseerd moeten worden zodat een dermate groot deel van de doelgroep aangesproken wordt dat veel mensen van het OV gebruik maken en dat de opbrengsten er niet onder lijden

Streekbus is voor mij niet van toepassing. Echter voor vervoer met bus in eigen stad is het voor mij persoonlijk van doorslaggevend belang of ik met de auto of bus naar de stad ga. Als maxxkaart in Almere zou verdwijnen zou ik veel minder met openbaar vervoer naar de stad gaan. Voordeel maxx kaart 1 goedkoop, kunt er mee door gehele stad reizen.

is alleen leuk een lager tarief als je vrij bent in het tijdstip van reizen; veel reizigers zijn afhankelijk van de werktijden van de werkgever en hebben dus geen keuze in het tijdstip van reizen.

goedkoper

Als je nu met 2 of meer personen reist is het altijd goedkoper met de auto, dus het enige dat werkt is de tarieven drastisch omlaag

langere zonegrens, 1e paar km gratis

Q-liner 40% korting voordeeluren

scholieren van urk naar Zwolle ± 120 euro per 4 weken erg duur

Voor iedereen hetzelfde tarief. Gratis OV tot 12 jaar en vanaf 62 jaar.

Bekijk het instaptarief opnieuw. Het prijsverschil met de huidige basisstrip is veel te groot

Laag drempelig tarieven/vervoer zoals bv in België

De bus kan gemakkelijk zijn in sommige gevallen. De kosten zijn niet zo hoog, wordt beweerd, maar komen bovenop de kosten van de auto. Als men geen auto bezit vallen de kosten wel mee, maar openbaar vervoerkosten naast de auto lopen toch flink op.

de bus moet voor elke beurs betaalbaar zijn / blijven / worden

een simpel eenheidstarief zonder alle dure ov-chip systemen etc. zou veel beter, goedkoper en efficiënter zijn. stap in de bus en betaal b.v. 3 euro (waarna het hekje opengaat). overstap zones enz. behoren tot het verleden en controle is niet meer nodig. zwart rijden wordt uitgebannen. door lagere kosten en meer inkomsten kan een redelijk tarief gehanteerd worden en begrijpelijk voor iedereen.

Er zijn bepaalde momenten geweest waarbij strippenkaarten thuis zijn afgegeven. Het bleek dat velen gebruik van hebben gemaakt. Dus men is best bereid openbaar vervoer te kiezen mits wat aan de tarieven wordt gedaan.

Hogere tarieven zullen altijd minder mensen tot gevolg hebben. Laag in spits heeft misschien wel effect dat meer mensen bus pakken, maar als dan hoog buiten spits het gevolg is worden die bussen nog leger.

Ik gebruik strippenkaarten en een OVkaart. Ik vind the ov kaart veel duurder in meeste instanties.

Ik hoop dat de denkrichting is dat tijdens de spits juist een laag tarief wordt ingesteld!!

Ik neem aan dat als er lagere tarieven gehanteerd worden op bepaalde tijden, dat er dan meer mensen met de bus zullen gaan, zodat dat niet ten koste gaat van minder inkomsten.

ik reis altijd in de spits en zal met de invoer van tariefdifferentiatie ongetwijfeld het hoogste tarief mogen gaan betalen, terwijl ik niet kan kiezen voor andere reis-/werktijden.

In Nederland wordt alles in vakjes gezet ; zowel in de term van belastingen als andere kosten – de overheid is degene die alles in de hand heeft ; hoe goedkoper de reiskosten hoe meer passagiers - dus niet in de spits de hoogste kosten

Ja. Bij het denken over tarieven er op bedacht zijn auto's van de weg te houden.

Met de OV reizen is al duur genoeg. Bedenk iets waardoor we goedkoper kunnen reizen en dus vaker met de OV zullen gaan. Voor mij hangt het reizen met OV af van de tarieven. Ik kon vroeger met een keer stempelen binnen een uur op dezelfde stempel terugreizen en nu zou ik twee keer moeten afstempelen. Te duur dus.

mijn tijden zijn niet /nauwelijks beïnvloedbaar dus wordt het w.s. duurder of goedkoper op momenten dat dat van mij helemaal niet hoeft.

niet duurder maken in spits, tenzij bus echt veel sneller wordt (door bijv. haltes over te slaan want bus 158 vanuit almere naar amsterdam zo stopt in de bijlmer bij iedere flat dus iedere 100 m).

Om zoveel mogelijk mensen in de bus te krijgen moet je zorgen voor lagere tarieven. Een luxe bus spitsheffing daar tref je ook de minima mee. Deze zullen ook gebruik moeten maken van bepaalde trajecten of op tijd op hun werk moeten komen. Spitsheffing is leuk wanneer er sprake is van een keuze. Zo snel en goedkoop mogelijk op je werk komen zal denk ik de insteek moeten zijn.

Openbaar vervoer tijdens spits duurder maken is volstrekt onlogisch; we willen immers minder files? Maar geen mens zoekt het OV indien dit duurder wordt. Verder ben ik van mening dat openbaar vervoer voor een ieder toegankelijk EN betaalbaar dient te zijn. Indien dit met de tariefstelling geen passende begroting geeft, dan uit andere middelen evt. bijpassen. Een goed OV is voor veel mensen erg belangrijk en het helpt in de filebestrijding.

Overheid hoeft niet extra geld te steken in tarieven. Wel moet de overheid toezien dat er ook op plekken waar weinig mensen heen gaan, maar wel een bus nodig is dit niet een extra duur tarief wordt.

teriefdifferentiatie mag niet leiden tot het duurder worden van de spitstarieven voor de modale werknemer.

WIL JE MENSEN IN HET OPENBAAR VERVOER KRIJGEN MOETEN DE TARIEVEN OMLAAG EN DE MOGELIJKHEID VAN INSTAPPEN VOOR OA. OUDEREN, MENSEN MET EEN KINDERWAGEN OF ROLSTOEL OMHOOG

Wil men echt mensen in het OV krijgen dan moeten de tarieven omlaag. Niet omhoog!!

Zoals eerder; als je mensen warm wilt maken voor ov is er op prijs-en kwaliteit gebied nog heel wat werk te doen het moet goedkoper

het vervoer moet NIET duurder worden het is al duur genoeg. In de spits zou er genoeg plek moeten zijn om te zitten

als we het openbaarvervoer willen verbeteren zoek het dan in: goedkoper met de bus naar de stad dan met uw auto. (ga met de bus dan wordt je fiets niet gejat (grapje)) kort gezegd, maak het toegankelijker, dus hou het simpel.

Balen dat het dalurentarief NIET geld in Almere

Ik zou graag een prijs voor geheel Almere in abonnementsvorm zien en weet niet of dat mogelijk blijft.

Elke differentiatie is voor sommigen oneerlijk

alles leidt tot tariefsverhoging

Differentiatie van tarieven vind ik een slecht plan. De meeste mensen moeten op een bepaald tijdstip met de bus reizen en kunnen niet uitwijken naar een ander tijdstip. Het openbaar vervoer moet zich aanpassen aan de vraag en niet het aanbod willen wijzigen; erg klantvriendelijk en vrijwel zinloos.

Door een tariefdifferentiatie lijkt mij juist de stap richting auto vergemakkelijkt te worden

Duidelijkheid is voor mij een vereiste. Nu merk ik verschillen tussen OV-chipkaart en strippenkaart. Durf mijn OV-chipkaart nog niet volledig te gebruiken om die reden. Veel te duur. Kan ik niet overzien. Daarnaast vind ik het gebruik van een Maxx-kaart prettiger. Goedkoper. Ik zou het liefst die keuze/voordeel willen houden. Maar nogmaals wel transparant. Moet overzichtelijk blijven. Geen verrassingen onderweg/achteraf.

Ga zelf nooit met de bus maar het komt er vaak op neer dat de tarieven omhoog gaan ipv naar beneden!

geen behoefte aan differentiatie. zeker niet in de spit. mensen reizen op bepaalde tijden omdat ze moeten

geen tarief differentiatie naar uren. Te laat op mijn werk komen omdat dat goedkoper zou zijn is noch voor mij noch voor andere een optie net zoals te laat op school komen voor jongeren onder de 18

Geen tariefsdifferentiatie! Brengt extra kosten mee die uiteindelijk door reiziger betaald moeten worden. Ben eerder voorstander van gratis openbaar vervoer, dit is goedkoper voor NL.

Gewoon waanzin de tariefdifferentiatie. Een ondoorzichtige en verkapte manier om de tarieven weer eens omhoog te krijgen. De klant wordt gek van dit gegoochel. Kijk naar buitenlandse steden waar het openbaar vervoer betaalbaar is. Bij ons wordt het steeds minder betaalbaar. Ga eens met je gezin de stad in? Niet te betalen!

Het is al vervelend genoeg voor mensen wanneer het druk is in de bus tijdens de spits. Sommige mensen zijn nu eenmaal gebonden aan een tijdstip waarop ze op hun werk moeten zijn. Ik vind het oneerlijk wanneer deze mensen gestraft zouden worden door een hoger tarief te betalen dan mensen die zich wel kunnen veroorloven op een ander tijdstip te reizen.

Het moet goedkoper

Houdt het openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar, de aanschaf van een OV chipkaart a ca. 7.50 voor een gezin met kinderen is al een flinke uitgave. Wanneer je dan ook nog een flink bedrag voor de bus moet betalen ga ik in ieder geval met de auto. Dat is sneller en bovendien dan toch echt goedkoper.

ik ben bang dat de lijn 330 voornamelijk gebruikt wordt tijdens de spits door studenten en mensen die in Zwolle wonen. Voor hen heeft tariefsdifferentiatie geen nut

Ik denk dat tariefdifferentiatie geen goed idee is. Vaak hebben mensen, die met de bus reizen, geen andere mogelijkheid qua tijdstip of plaats. Misschien dat goedkoper maken in de spits de bus nemen ipv de auto het busgebruik zou kunnen bevorderen.

Ik vind de tarieven in het openbaar vervoer erg duur. Dit vinden heel wat mensen, vandaar dat voor eigen vervoer wordt gekozen.

ik vind het feit dat in sommige plaatsen 65+ gratis met de bus mogen maar merkwaardig. Een rijke 65+ mag gratis, een arme 65- moet betalen

Ik zie 2 redenen om tarieven van het OV te variëren: 1) OV een beter alternatief voor de auto laten zijn 2) spreiden van de druk op de OV capaciteit. Ik vraag me af of dit van toepassing is op de trajecten waar deze enquête over gaat en dus of tariefdifferentiatie hier überhaupt wel zinnig is. Het moet niet alleen toegepast worden omdat het mode is. In de spits bus duurder maken, maakt dat nog meer mensen OV gaan weren. Korting bij evenementen kan juist weer mensen in de bus krijgen.

Lijkt mij zeer onduidelijk. En de reden van de reis bepaald het tijdstip van reizen en niet de reisvorm.

maak geen gebruik van de bus!, Veel te duur, kost teveel tijd! Oncomfortabel!

nee, ik vind ov te duur in al zijn varianten.

Openbaar vervoer dient in mijn optiek 2 doelen: 1. forenzen een goed alternatief bieden voor de auto, om op die manier een milieuvriendelijk alternatief te bieden en de filedruk te verminderen. 2. doelgroepen bedienen waarvoor het openbaar vervoer de enige vorm van gemotoriseerd vervoer is. Tariefsdifferentiatie leidt er bijna altijd toe dat reizen in de spitsuren duurder is/wordt dan in de daluren. Dat betekent dat tariefsdifferentiatie er hooguit aan bijdraagt dat de bus gedurende de niet-spits uren iets beter gevuld gaat worden. En dus alleen doel 2 dient.

openbaar vervoer in eigen woonplaats moet naar mijn mening gratis, maar dat terzijde. tariefdifferentiatie maak het reizen onoverzichtelijk, ook bepalen reizigers vaak niet zelf op welke tijd ze moeten reizen. mensen die de mogelijk hebben reistijden zelf te kunnen bepalen, gaan echt de spits niet opzoeken.

Tariefdifferentiatie maakt het gebruik van het OV bijzonder onoverzichtelijk. Met andere woorden je hebt geen idee wat een reis gaat kosten (controle op juiste afrekening??). De strippenkaart was ten aanzien van dit punt zeer overzichtelijk en ten opzichte van de OV-chipkaart ook voordeliger (tov mijn reisgedrag).

u wil de mensen die werken en dus belastingen en sociale premies binnenbrengen EXTRA gaan belasten....als u dit meent bent u geschift en moet u opgesloten worden in een gesloten GGZ afdeling.

Volgens mij moet je geen onderscheid willen maken met tariefdifferentiatie maar met kwaliteit en dienstverlening. Het waarom van deze toepassing is mij onduidelijk. Het is al vaker gebleken dat lagere en ook hogere tarieven mensen niet meer trekken naar iets toe. Wel doen service, dienstverlening en kwaliteit ertoe.

wat mij betreft altijd alles hetzelfde tarief. Per doelgroep is al helemaal absurd. Nog even en het gaat na inkomen. Graag wat goedkoper. Heen en weer naar zwolle kost iets meer als 10 euro dat vind ik erg duur. Dat is 25 gulden!

Ik vind het tarief van urk naar zwolle eigenlijk met de ov chipkaart best wel duur want ik ben in de maand 240 euro kwijt voor elke dag op en neer het is 7.06euro ongeveer heen weg

ja , ik wil graag dat het tarief van de bus lager wordt want het is best wel duur

Blijft toch onduidelijk wat en hoe precies. Uiteindelijk betaald de reiziger toch de rekening.

bus prijzen zijn al te hoog

De mensen die door werk/schoolverplichting in de spits moeten reizen moeten niet de rekening betalen voor mensen die geen verplichtingen (meer) hebben en daardoor de keuzevrijheid hebben om te reizen wanneer ze willen.

Geen tariefsverhogingen toepassen om NIET-RENDABELE lijnen naar b.v. kleinere dorpskernen en of buurten, recreatiegebieden e.d open te houden maar b.v. kleinere bussen inzetten buiten de spits en/of piektijden van die lijnen.

Ik reis altijd op dezelfde dagen en tijden, 4dagen x2 op de 50 eurostrippenkaart dat is 2 euro per dag aan reisgeld voor woonwerkverkeer, het zou in ieder geval niet duurder moeten worden!!! zou ik met mijn ov chip reizen ben ik meer kwijt

Ik zou het raar vinden als de tarieven in bijvoorbeeld Almere verschillen van de tarieven in een andere plaats.

Kijk eens naar de werking in steden als Porto en lissabon hoe eenvoudig het daar werkt. Speciale dagkaarten laden en traject kaartjes laden zelfs op eenmalige kaarten. Dat is vaak veel voordeliger dan het veel te dure km-tarief. Hier in almere is een maxx-kaart (papier) veel goedkoper dan de OV-chipkaart, en je kunt dit nog steeds niet op de OV-chipkaart laden. Waarom kan dit wel in een land als Portugal waar de economie een hheel stuk slechter is dan in Nederland? En voor voordelige tarieven.

Kosten OV moeten duidelijk zijn, differentiatie naar kwaliteit is geen probleem dat is zichtbaar en merkbaar, maar moet wel controleerbaar zijn.

Let wel dat de auto nog steeds even duur is als OV en comfortabeler van A naar B ipv met OV A (naar de halte lopen oid)-B-C-D (naar je bestemming gaan). Als de tarieven alleen maar nog hoger waarden, en dat worden ze door die verrekte OV chipkaart blijft het een minder interessante optie tegenover de auto,

Stel gewoon een tarief in.

Studenten en ouderen hebben kennen al een landelijke tariefsdifferentiatie, bijvoorbeeld de OV-kaart. Waarom gaat elke provincie nu ook aan het hobbyen? Waarom moet het een ratjetoe worden aan onbegrijpelijke tariefstructuren? door de OV-chipkaart mogen de tarieven niet omhoog gaan t.o.v. de strippenkaart

Ik vind eigenlijk dat alles zo moet blijven hoe het is of iets duurder. Het maakt alles zo moeilijk voor de mensen en veranderen kost geld als het geld moet kosten laat het dan hoe het is en dan gewoon hoe het was tarieven zijn al hoog

Dat de prijzen in het openbaar vervoer als de ov-chipkaart wordt ingevoerd niet de pan uit reizen.

Maak een eenheidsprijs, niet allerlei ondoorzichtige fantasie tarieven: maak het eenvoudig. Niet nadenken, instappen en betalen: klaar. Dat doe je in de auto ook.

Het principe van een doorzichtige markt wordt vertroebeld door instrumenten als tariefdifferentiatie. De prijsstelling moet vergelijking met alternatieve vormen van vervoer vergemakkelijken. Prijzen mogen best stijgen als het maar goedkoper blijft als vervoer per auto en het verschil in reistijd beperkt is. Persoonlijk zie ik meer in differentiatie in het aanbod van producten, door vervoer op afroep met kortingen voor bepaalde doelgroepen.

Ik vind prijs differentiatie oneerlijk. Ik miste een eenduidige waar ik kon aangeven tegen prijs differentiatie te zijn. maak het niet ingewikkelder met die tarieven, het is al lastig genoeg geworden.

Openbaar vervoer is te duur

ik reis op vast tijden en kan geen gebruik maken van daluren

Als ik de bus zou nemen, zou dat zijn omdat het voordeliger is dan bijvoorbeeld de auto. De auto blijft toch makkelijker en goedkoper, zeker als ik met meer mensen rij.

is te duur

2.4 Bezorgdheid over veiligheid (opmerkingen van respondenten)

Te onveilig

Laten we eens proberen het zwartrijden tegen te gaan en de veiligheid in de bussen te verbeteren. Ik zie zelden een controleur.

Veiligheid van de chauffeurs en criminelen is basisvoorwaarde en daar dient de hoogste prioriteit te liggen. Anders krijg je helemaal niemand meer in het ov

Kwaliteit is voor een redelijke prijs zeker aan te bevelen. Hieronder valt ook veiligheid maar ook schone en niet bekladde bussen

3.1 overige opmerkingen; inzet van middelen (opmerkingen van respondenten)

1) tarief differentiatie lijkt te worden gepositioneerd als een onoverkomenlijk iets. nemen kosten toe dan zie ik meer in maatregelen die de kosten beheersen. slim omgaan met de bestaande middelen.

Als de provincie geld gaat bijpassen betekent dit een gebruik van de algemene middelen. Zijn die daarvoor bedoeld?

Als u de ene groep voordelige tarieven geeft hoeft dit niet opgevangen te worden door een andere groep, die is toch al zo vaak de dupe van verhogingen!

De provincie moet alleen geld bijleggen, als een vervoerverbinding wel van belang is de bewoners, maar nooit kostendekken gemaakt kan worden. Zeker omdat in de Noordoostpolder geen alternatief OV is.

doelstelling moet zijn, mobiliteit en verminderd beslag op ecosysteem. Subsidie door provincie moet dit faciliteren.

Door lagere tarieven moet het aantal busreizigers toenemen, waardoor er geen sprake is van lagere totaalopbrengsten. Wanneer tariefdifferentiatie wordt ingevoerd als een heimelijke bezuiniging zal het eerder busreizigers weggagen.

Het openbaar vervoer is enerzijds een (kern)taak van de overheid, maar wordt uitgevoerd door commerciële bedrijven. Nut, offer en kwaliteit spelen hierin een belangrijke rol, waar tegenover ook een herkenbare prijs mag staan. Beperking van overheidsgeld is hierin een belangrijk aandachtspunt.

Lage of hoge prijzen. De busorganisaties moeten rendable zijn en niet gesponseerd worden met belasting geld. Dit geldt voor al het openbaar vervoer ook trein etc. Diegene die geen gebruik gemaakt van openbaar vervoer hoeft ook niet via de belasting te betalen. Bij een lager tarief en dan niet rendable dan de andere tarieven verhogen. Lagere tarieven : kinderen - 65+ - invaliden. Je kan dag - week - maand - jaar tarieven maken. Transport is nu eenmaal duur en vooral door de vervoersplicht. BV op diverse plaatsen en tijden nagenoeg geen passagiers (Leegloop)

niet de provincie maar het rijk moet ervoor zorgen dat het openbaar vervoer betaald wordt.

niet subsidiëren!

Openbaar vervoer hoeft niet quitte te spelen, een bijbetaling door overheid is een goede stimulans om eigen vervoer te laten staan, het duurder maken van bus in spits is contra productief

Openbaar vervoer zou een perfect alternatief moeten zijn van eigen vervoer. Daarom mogen tariefverlagingen deels uit de algemene middelen worden gefinancierd.

overheidssteun zien in relatie tot filebestrijding. Met andere woorden geld dat extra in OV wordt ingezet zal niet nodig zijn voor uitbreiding wegnen.

Prioriteiten stellen: wat is belangrijker, het fileprobleem terug dringen, milieu of geld besparen? Maak keuzes en wees bereid om te investeren in datgene wat je belangrijk vindt.

vorige vraag laatste punt: flauwekul het gaat uit de lengte of de breedte, dus als je het neutraal houdt, dan zal de belasting ergens anders wel opgelegd worden. Dus hier geen struisvogeltje spelen...

Het is belangrijk lijkt mij dat de provincie zelf geld bijdraagt opdat mensen met de bus gaan aantrekkelijker gaan vinden

oneens, want dan moeten we misschien wel meer belasting betalen

de overheid moet meer investeren in OV. Er gaat zoveel geld naar de automobilist.

de overheid zelf geld vrijmaken: dat zou van de reizigers uit gezien wel mooi zijn, maar in een periode van bezuinigingen lijkt me dat niet haalbaar; dan moet er weer op iets anders bezuinigd worden

als de tarieven lager worden zullen mensen meer met het OV reizen dus zal de opbrengst als het goed is gelijk blijven

Als door lagere tarieven meer mensen met de bus gaan kan daar ook winst uit worden gehaald dus dan hoeft je niet te compenseren

u kunt beter elektrisch autorijden stimuleren...levert extra belastinggeld op ipv dat het belastinggeld kost.

3.2 Overige opmerkingen; gratis OV (opmerkingen van respondenten)

een afweging het geheel gratis te maken lijkt me daarentegen wel een interessante optie (evt beperkt tot echte infarct lijnen of tijdens wegwerkzaamheden)

gratis openbaar vervoer voor ouderen

Gratis Openbaarvervoer. Aanbesteding voor geheel Flevoland. Buitengebieden met minimale aantal ritten en stadsvervoer Almere en Lelystad.

Hou nou eens op met dat geldverslindende speeltje en maak het OV weer OV dus gratis!

Ik vind al jaren dat het ov in nederland gratis moet

Maak het openbaar vervoer gratis. Dan ben je ook gelijk van een heleboel files af.

misschien in algemene balasting regelen. vervoer dan vrij. minder toezicht nodig en geen agressie ovger het niet hebben van een kaartje.. betje communistisch, maar niet alles was slecht, toch?

Openbaar vervoer gratis in de stad, minder prive vervoer in de stad. Weer busverbinding naar Lelystad en daarop korting dus ook goede verbinding naar Emmeloord, Kampen en Zwolle. korting op snelbus Almere-A'dam, Almere-Utrecht, Almere-A'foort

openbaar vervoer in steden gratis. woonwerk reizen ook gratis

openbaar vervoer zou gratis moeten voor scholieren en werkverkeer.

Vrij reizen in het weekend?

Wat dacht PS van gratis OV? Goed voor het milieu en eventuele parkeeroverlast!

Eigenlijk zou het OPENBAAR vervoer geheel GRATIS moeten zijn; alleen dit bevordert het gebruik ervan en zorgt uiteindelijk dat er minder files ontstaan.

geen privatisering, maar gratis openbaar vervoer. Goed voor mens en milieu

gratis bussen zou het beste zijn

Ik heb wel eens vernomen dat datgene wat de reiziger betaalt voor het openbaar vervoer slechts een klein gedeelte van de daadwerkelijke kosten dekt. De rest van de exploitatie komt toch al uit de algemene middelen. Als de bestuurders het openbaar vervoer echt aantrekkelijk willen maken als alternatief voor de auto begin dan met het gratis te maken (kost wel wat maar in de totale exploitatiebegroting niet noemenswaardig) en ga dan werken aan de kwaliteitsverbetering

ja, ov zou in het geheel gratis moeten zijn voor iedereen die daar gebruik van wil maken. De kosten kunnen worden terugverdiend door personeelsreductie bij ov bedrijven. Denk hierbij aan de bedenkers van tarieven, administratief personeel welke zich bezig houdt met inkomsten en uitgaven van kaartverkoop, medewerkers die zich bezighouden met kaartverkoop en de controle hiervan bij de reiziger. Verder zal er meer gebruik worden gemaakt van het OV waardoor overdreven dure infrastructurele oplossingen voor het steeds groter wordende gebruik van de eigen auto niet (meer) nodig zijn.

Liever nog zou ik vrij openbaar vervoer zien. Dat zal zeker schelen in het bouwen en onderhouden van wegen en het bouwen van parkeerplaatsen. Tevens zou dit een zeer duurzame oplossing zijn en dus ook goed voor het milieu in Flevoland

Maak het OV in Flevoland gratis

meer samenwerking met de andere ministeries (milieu) om gratis rijden te bevorderen.

Openbaar vervoer zou eigenlijk gratis moeten zijn.

PS moet helemaal geen geld bij leggen vanwege hogere tarieven. De tarieven moeten op 0 en daar mag PS best wat aan mee betalen.

geheel vrij OV

Maak het met de bus rijden op de tijden dat het toch weinig gebruik maken van de OV gratis voor de 65+ dan zitten er te minste mensen in de bus .

3.3 overige opmerkingen; positief (opmerkingen van respondenten)

De kracht van openbaar vervoer is, naar mijn mening, betrouwbaarheid en een hoge frequentie. De prijs is sowieso al lager dan het vervoer met eigen auto

n.v.t. op lijn 141. Aan snelheden wordt goed voorzien enb aangezien ik studente ben reis ik al in luxe bussen zien er goed uit

Bussen rijden op de gescheiden banen best wel goed in Almere mogelijk bij Almere-Poort nog eens bekijken. Connexion doet het goed.

ik vind het op zich al goed geregeld... ik ben benieuwd naar de eventuele voordelen.

ik vind het huidige systeem prima en zeker de maxxkaarten in ALmere

vragenlijst

Vragenlijst voor busreizigers en inwoners die via de website reageren

Onderwerp: variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) in het openbaar vervoer

In november 2010 krijgt heel Nederland, en dus ook Flevoland, met de OV-chipkaart te maken. Een nieuwe manier van betalen voor het openbaar vervoer. Maar wél een manier met extra mogelijkheden!

Variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) wordt met de OV-chipkaart veel makkelijker. Dit variëren kan op de volgende manieren:

- naar tijd (bijvoorbeeld door een onderscheid in dal- en spitsuren)
- naar plaats (zoals een prijsactie ter promotie van het Openbaar Vervoer in een bepaald gebied)
- naar kwaliteit (eventueel een hogere prijs voor meer comfort)
- naar doelgroep (denk aan korting voor scholieren, ouderen en eventuele andere groepen).

De discussie over het variëren in tarieven gaat over de buslijnen Lelystad- Emmeloord, Lelystad- Dronten- Kampen en Urk- Emmeloord- Kampen- Zwolle

1. Wat ziet u in de deze verschillende vormen van tariefdifferentiatie?
 - a. Naar tijd goed idee – maakt me niet uit – ik zie er niets in – geen mening
 - b. Naar plaats goed idee – maakt me niet uit – ik zie er niets in – geen mening
 - c. Naar kwaliteit goed idee – maakt me niet uit – ik zie er niets in – geen mening
 - d. Naar doelgroep goed idee – maakt me niet uit – ik zie er niets in – geen mening
2. Variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) is belangrijk voor het bevorderen van het gebruik van de streekbus.
 - Eens
 - Oneens
 - Geen mening
3. Zou een ander tarief voor u zelf een reden zijn om vaker of op een ander tijdstip te reizen met de bus?
 - Ja
 - Nee
 - Misschien
 - Geen mening
4. Heeft u concrete suggesties voor toepassing van tariefdifferentiatie? (bijvoorbeeld op de buslijn waar u (regelmatig) gebruik van maakt)

.....
.....
.....

Variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) kan op meerdere manieren. Er kan gewerkt worden met lagere tarieven maar ook met een hoger tarief, bijvoorbeeld op trajecten waar met een luxe bus wordt gereden of wanneer tijdens de spits wordt gereisd. Vanaf 2011 mag de provincie zelf de tarieven bepalen.

5. Wat is uw mening over onderstaande stellingen? U kunt de stellingen waarderen met een cijfer 1 t/m 6

1 = mee eens, 2= enigszins mee eens, 3= neutraal, 4= enigszins mee oneens, 5= mee oneens, 6=geen mening

- a. Variëren in tarieven (tariefdifferentiatie) is alleen interessant als het resultaat een lager tarief is.
- b. Een hoger tarief kan best terecht zijn: als er maar iets tegenover staat (bijvoorbeeld comfort, snelheid).
- c. Lagere tarieven moeten, als door tariefsverlaging de totaalopbrengsten verminderen, worden gecompenseerd door hogere tarieven.
- d. De (provinciale) overheid moet zélf extra geld vrijmaken, zodat hogere tarieven niet nodig zijn als compensatie.

6. Heeft u naar aanleiding van bovenstaande stellingen nog aanvullende opmerkingen?

.....
.....
.....

7. Kunt u het belang aangeven van tariefdifferentiatie ten opzichte van andere aan de streekbus gerelateerde onderwerpen?

a. Op tijd rijden van de bus vind ik

belangrijker dan tariefdifferentiatie – net zo belangrijk – minder belangrijk –
geen mening

b. Vaak rijden van de bus vind ik

belangrijker dan tariefdifferentiatie – net zo belangrijk – minder belangrijk –
geen mening

c. Sociale veiligheid in de bus vind ik

belangrijker dan tariefdifferentiatie – net zo belangrijk – minder belangrijk –
geen mening

d. Een goede aansluiting vind ik

belangrijker dan tariefdifferentiatie – net zo belangrijk – minder belangrijk –
geen mening

8. Hoe vaak reist u met de bus?
- a. 0-1 keer per week
 - b. 2 keer per week
 - c. 3 keer per week
 - d. 4 keer per week
 - e. 5 keer per week
 - f. Meer dan 5 keer per week
 - h. nooit
9. Reist u met de bus voor (meerdere antwoorden mogelijk):
- a. Wonen
 - b. Werken
 - c. Onderwijs
 - d. Winkelen
 - e. Sporten
 - f. Bezoek
 - g. Anders
 - h. ik reis nooit met de bus
10. Betaalt u de bus met een
- a. Strippenkaart
 - b. OV-studenten(chip)kaart evt. met strippenkaart
 - c. Sterabonnement
 - d. Abonnement (overig)
 - e. OV-chipkaart
 - f. Kaartje gekocht in voertuig
 - g. Anders
 - h. niet van toepassing
11. Wilt u nog iets kwijt over het openbaar vervoer (de streekbus) in de provincie Flevoland of over deze enquête?

november 2010

Peiling verricht in opdracht van Provinciale Staten Provincie Flevoland door
Onderzoek & Statistiek (Economische Zaken) Provincie Flevoland in samenwerking met de
Statengriffie.

colofon

Onderzoek

Onderzoek & Statistiek
Afdeling Economische Zaken
Provincie Flevoland

Contact

Postbus 55
8200 AB Lelystad

T: 0320-265318
F: 0320-265260
onderzoek@flevoland.nl
www.flevoland.nl/feitenencijfers
www.flevoland.nl/flevolandpanel

Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen, echter uitsluitend met bronvermelding.