



Raadpleging Bewoners & Bezoekers - panel Vervoerregio Concessie Zaanstreek-Waterland 2021-2031

Raadpleging Bewoners en Bezoekers – panel Vervoerregio Concessie Zaanstreek-Waterland 2021-2031

1	Over het onderzoek	Pag. 3-11
2	OV-gebruik	Pag. 12-14
3	Tevredenheid	Pag. 15-17
4	Evaluatie maatregelen	Pag. 18-40
5	Doelgroepenanalyse	Pag. 41-56
6	Conclusies	Pag. 57-61

1

Over het onderzoek

- 1.1 Aanleiding en onderzoeksvragen
- 1.2 Methodologie
- 1.3 De steekproef

1.1 Aanleiding en onderzoeksvragen

Aanleiding

Einddoel: een afgewogen Programma van Eisen voor de concessie Zaanstreek-Waterland

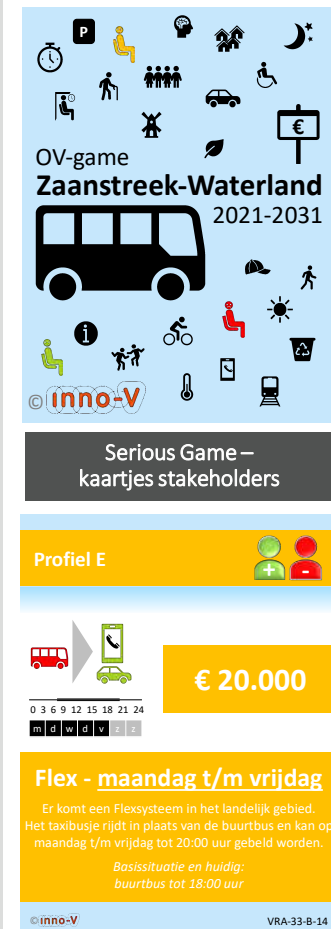
- Input voor opstellen van aanbestedingsstrategie, PvE en bestek
- Binnen het beschikbare budget een zo goed mogelijk OV-aanbod
 - Voldoende vervoercapaciteit & goede ontsluiting (basiseis)
 - Kwaliteiten bestaande netwerk behouden (geen achteruitgang ten opzichte van 'nu')
 - Ruimte voor nieuwe ambities zoals zero emissie, MaaS, deelfiets, etc.

Voorafgaande stap: inno-V OV-game, de 'Serious Game' gespeeld met diverse stakeholders

- Deelnemers: raadsleden, bestuurders, ambtenaren, RAR-leden (80 deelnemers in 9 groepen)
- Doel: door keuzes en discussie inzicht verkrijgen, gefundeerd besluiten nemen, draagvlak creëren
- Spel met 48 kaartjes; elk met maatregelen om het toekomstige OV in het concessiegebied vorm te geven
- Aanhakend bij het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam

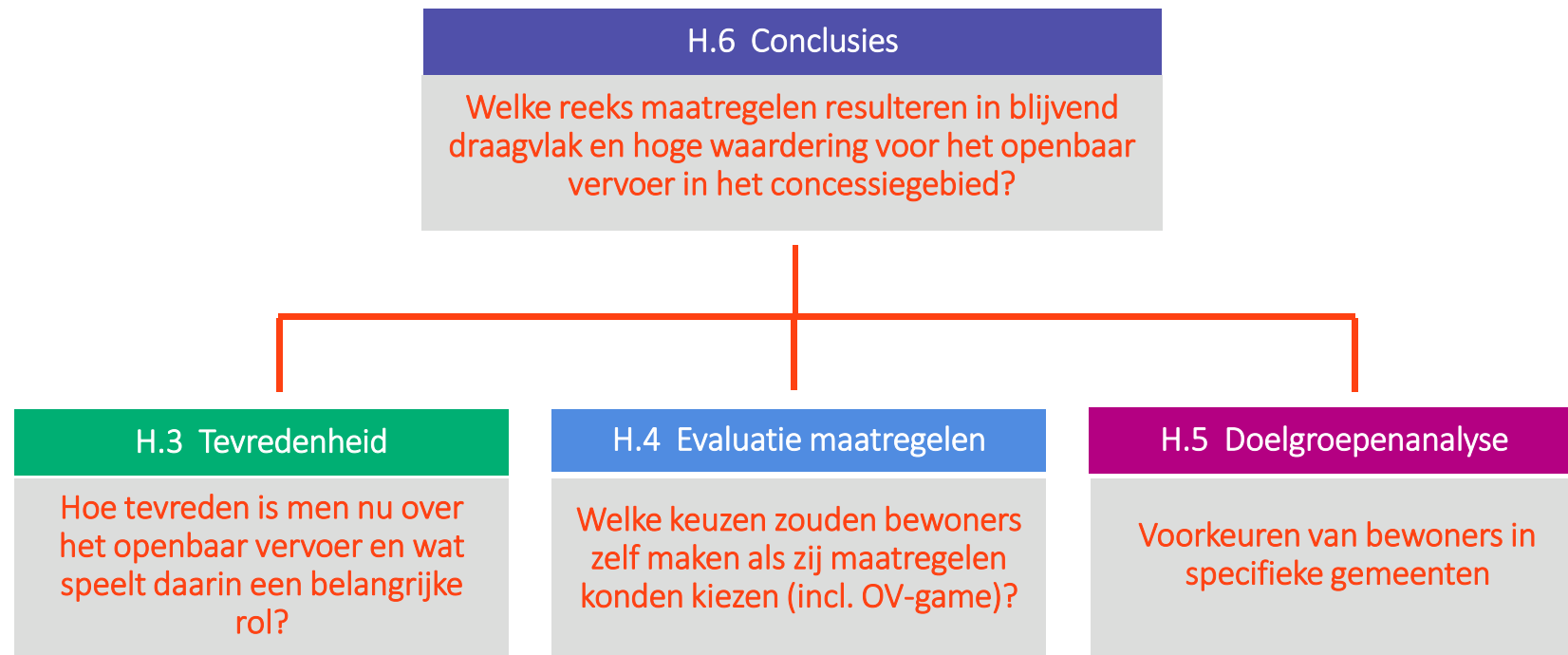
Wens Vervoerregio (dit rapport): ook de mening van bewoners ruimschoots in het proces betrekken

- Op basis van een enquête onder een grote groep bewoners en bezoekers
- Gerekruteerd door de Vervoerregio
- Aan de hand van een vragenlijst inclusief een digitale versie van de 'serious game'



1.1 Aanleiding en onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen



1.2 Methodologie

Veldwerk

- Kwantitatieve online vragenlijst
- Ook goed in te vullen op smartphone
- Veldwerkperiode 12 maart - 17 april 2019 (vragenlijst) / 18 – 30 april (OV-game)
- Invulduur: 5 minuten (vragenlijst) + 10 minuten (OV-game)
- Geen weging van de resultaten

Vragenlijst inclusief OV-game

- OV-reisgedrag
- Tevredenheid over het huidige openbaar vervoer
- Voorkeur voor maatregelen (meerkeuze-vraag, en digitale versie van de OV-game met stakeholders)
- Socio-demografische kenmerken
- Open vraag over het openbaar vervoer in het concessiegebied
- Specifieke vragen over het openbaar vervoer, opgesteld door de verschillende gemeenten

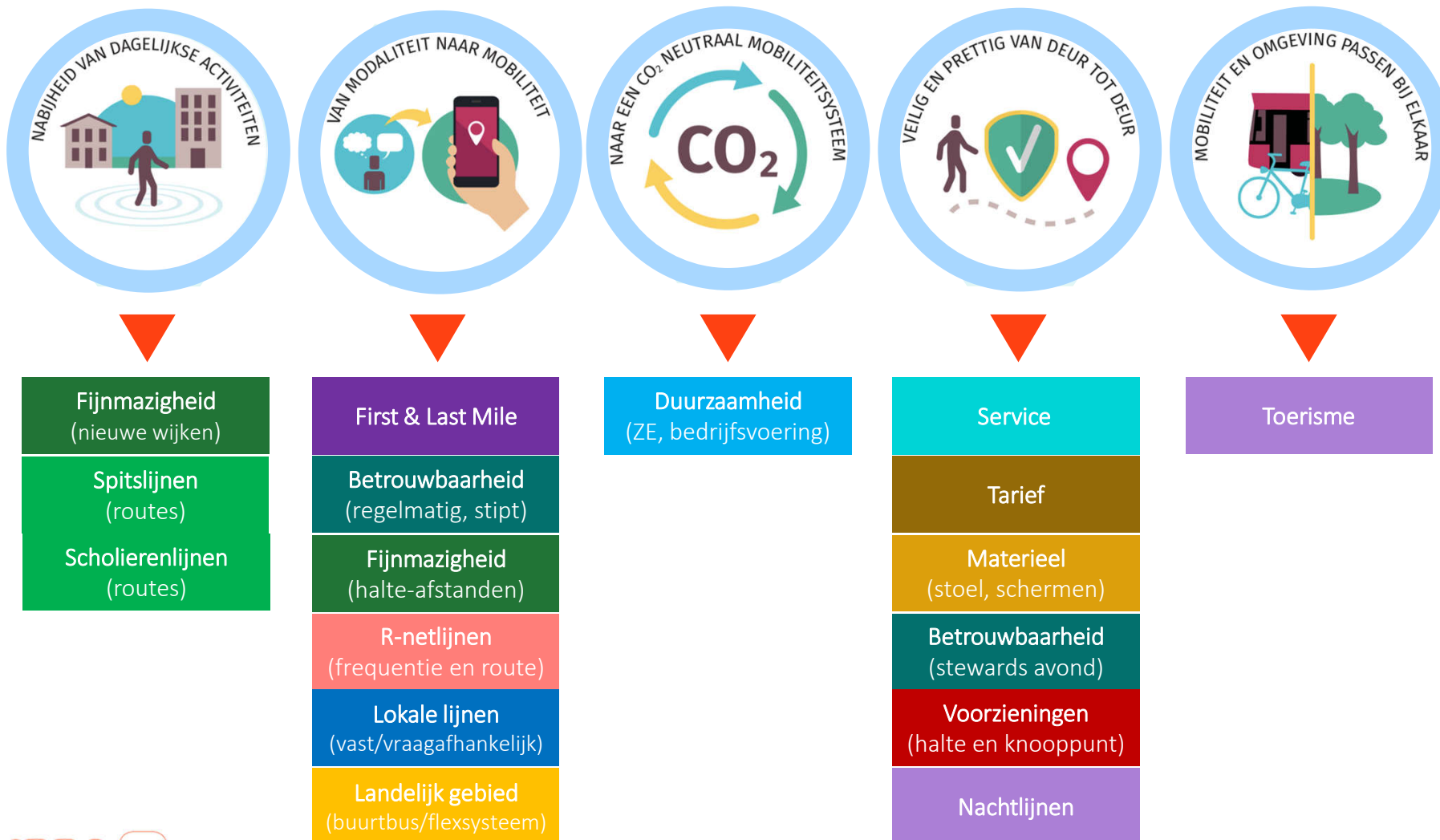
Steekproef

- Uitgezet onder leden van het panel gerekruteerd door de Vervoerregio, mede naar aanleiding van dit onderzoek
- Netto n=1.978 volledig ingevulde enquêtes waarvan n=235 ook de OV-game volledig hebben gespeeld. De uitnodiging om deel te nemen aan de OV-game is gestuurd aan degenen die hadden aangegeven hier interesse in te hebben (n=1.330)
 - Respons OV-game: n=390 (29% van 1.330) heeft op de link naar de game geklikt. Van hen heeft n=267 de game gespeeld. Na cleaning zijn de resultaten gebaseerd op n=235 (18% van 1.330)

1.2 Methodologie

Aanhakend bij het Beleidskader Mobiliteit

5 strategische opgaven Vervoerregio



1.3 De steekproef

Het concessiegebied en huidige deelconcessies

€ 23,0 mln



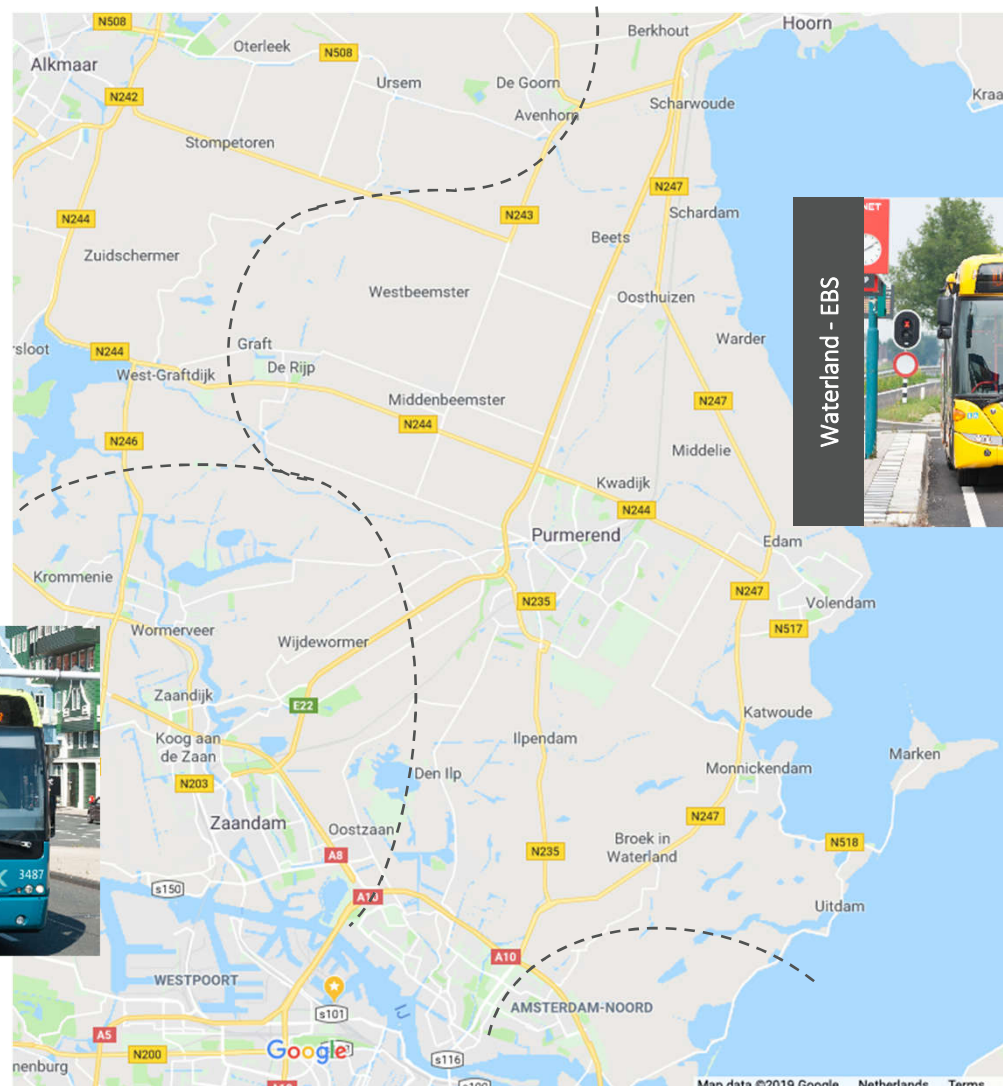
5,6 mln



62



Zaanstreek - Connexion



Waterland - EBS



€ 44,4 mln



10,7 mln



211

1.3 De steekproef

n=1.978 bewoners van ZaWa en daarbuiten

Woonplaats - huidig concessiegebied	%	n=	Leeftijd	%	n=
Waterland (incl. Hoorn en omstreken)	64	1.270	-17	3	61
Zaanstreek	28	543	18-24	21	415
Elders	8	165	25-44	28	562
<i>allen</i>	100	1.978	45-64	34	663
Gemeente/woonplaats	%	n=	65 jaar of ouder	12	241
Amsterdam	4	81	Wil ik liever niet zeggen	2	36
Beemster	5	95	<i>allen</i>	100	1.978
Edam-Volendam	13	252	Geslacht	%	n=
Graft-De Rijp	2	42	Man	33	659
Hoorn	1	20	Vrouw	65	1279
Landsmeer	4	73	Wil ik liever niet zeggen	2	40
Oostzaan	6	122	<i>allen</i>	100	1.978
Purmerend	26	507			
Waterland	14	281			
Wormerland	4	84			
Zaanstad	17	337			
Overige	4	84			
<i>allen</i>	100	1.978			

1.3 De steekproef

Vergelijking met representatieve steekproef (n=482)

Woonplaats - huidig concessiegebied	%	Panel Vervoerregio	Representatief
Waterland (incl. Hoorn en omstreken)		64	57
Zaanstreek		28	43
Elders		8	0
<i>allen</i>		100	100

Gemeente/woonplaats	%	Panel Vervoerregio	Representatief
Amsterdam		4	0
Beemster		5	3
Edam-Volendam		13	7
Graft-De Rijp		2	0
Hoorn		1	15
Landsmeer		4	5
Oostzaan		6	3
Purmerend		26	24
Waterland		14	4
Wormerland		4	4
Zaanstad		17	36
Overige		4	0
<i>allen</i>		100	100

Leeftijd	%	Panel Vervoerregio	Representatief
-17		3	6
18-24		21	11
25-44		28	22
45-64		34	39
65 jaar of ouder		12	22
Wil ik liever niet zeggen		2	0
<i>allen</i>		100	100

Geslacht	%	Panel Vervoerregio	Representatief
Man		33	49
Vrouw		65	51
Wil ik liever niet zeggen		2	0
<i>allen</i>		100	100

Vergeleken met de representatieve steekproef valt op:

- Waterland is in totaliteit iets oververtegenwoordigd t.o.v. de Zaanstreek (64% tov 57%)
- Hoorn en Zaanstad zijn sterk ondervertegenwoordigd (Hoorn 1% tov 15%, Zaanstad 17% tov 36%)
- Gemeente Waterland is sterk oververtegenwoordigd (14% tov 4%)
- Het aandeel jongeren (-24) is wat groter (24% tov 17%)
- Vrouwen zijn oververtegenwoordigd (65% tov 51%)

1.3 De steekproef

Deelnemers OV-game (n=235 ofwel 12% van n=1.978)

Woonplaats - huidig concessiegebied	Allen (n=1.978)	Game (n=235)	Leeftijd	Allen (n=1.978)	Game (n=235)
Waterland (incl. Hoorn en omstreken)	64	67	-17	3	2
Zaanstreek	28	24	18-24	21	19
Elders	8	9	25-44	28	32
<i>allen</i>	100	100	45-64	34	35
			65 jaar of ouder	12	9
			Wil ik liever niet zeggen	2	3
			<i>allen</i>	100	100
Gemeente/woonplaats	Allen (n=1.978)	Game (n=235)	Geslacht	Allen (n=1.978)	Game (n=235)
Amsterdam	4	4	Man	33	47
Beemster	5	2	Vrouw	65	50
Edam-Volendam	13	12	Wil ik liever niet zeggen	2	3
Graft-De Rijp	2	2	<i>allen</i>	100	100
Hoorn	1	1			
Landsmeer	4	2			
Oostzaan	6	6			
Purmerend	26	30			
Waterland	14	18			
Wormerland	4	1			
Zaanstad	17	17			
Overige	4	5			
<i>allen</i>	100	100			

- Deelnemers aan de OV-game vormen een goede afspiegeling van de totale steekproef naar woonplaats en leeftijd; wel zijn zij vaker man.

2

OV-gebruik

- 2.1 OV gebruik hele steekproef
- 2.2 OV-gebruik deelnemers OV-game

2.1 OV-gebruik hele steekproef

OV-gebruik in Zaanstreek-Waterland	%	n=
Op 6-7 dagen per week	12	243
Op 3-5 dagen per week	44	866
Op 1-2 dagen per week	14	274
Op enkele dagen per maand	17	350
Op enkele dagen per jaar	10	192
Minder / nooit / geen antwoord	3	53
<i>allen</i>	100	1.978

Reisdoel meest gemaakte reis	%	n=
Woon-werkverkeer en zakelijke afspraken	43	858
Vrijtijdsbesteding	24	483
School / studie / opleiding	19	369
Op bezoek bij vrienden, familie	6	114
Bezoek aan (tand)arts, ziekenhuis, instantie	3	59
Dagelijkse boodschappen	1	13
Overige / onbekend	4	82
<i>allen</i>	100	1.978

Bestemming meest gemaakte reis	%	n=
Amsterdam Centrum	52	838
Amsterdam Noord	19	306
Binnen Zaanstreek	10	155
Binnen Waterland	6	93
Elders	13	217
<i>bewoners Z-W die tenminste een paar dagen per maand met het OV reizen</i>	100	1.609

- Vergeleken met de representatieve steekproef (voor data zie het betreffende rapport) valt op dat de reisfrequentie met het OV in deze steekproef een stuk hoger is dan in de representatieve steekproef (bv: 3% gebruikt nooit het OV in Zaanstreek en Waterland, terwijl 40% van de representatieve steekproef aangeeft nooit de bus te gebruiken in het gebied)

2.2 OV-gebruik deelnemers OV-game

OV-gebruik in Zaanstreek-Waterland	Allen (n=1.978)	Game (n=235)
Op 6-7 dagen per week	12	12
Op 3-5 dagen per week	44	50
Op 1-2 dagen per week	14	14
Op enkele dagen per maand	17	15
Op enkele dagen per jaar	10	7
Minder / nooit / geen antwoord	3	2
<i>allen</i>	100	100

Reisdoel meest gemaakte reis	Allen (n=1.978)	Game (n=235)
Woon-werkverkeer en zakelijke afspraken	43	51
Vrijtijdsbesteding	24	22
School / studie / opleiding	19	17
Op bezoek bij vrienden, familie	6	5
Bezoek aan (tand)arts, ziekenhuis, instantie	3	3
Dagelijkse boodschappen	1	0
Overige / onbekend	4	2
<i>allen</i>	100	100

Bestemming meest gemaakte reis	Allen (n=1.978)	Game (n=195)
Amsterdam Centrum	52	56
Amsterdam Noord	19	19
Binnen Zaanstreek	10	8
Binnen Waterland	6	4
Elders	13	13
<i>bewoners Z-W die tenminste een paar dagen per maand met het OV reizen</i>	100	100

- Deelnemers aan de OV-game vormen een goede afspiegeling van de totale steekproef naar OV-frequentie, reisdoel en reisbestemming.

3

Tevredenheid

Hoe tevreden is men nu over het openbaar vervoer en wat speelt daarin een belangrijke rol?

- 3.1 Algemene tevredenheid
- 3.2 Tevredenheid deelaspecten

3.1 Algemene tevredenheid over het OV in Z-W

Een aanzienlijk deel is niet tevreden over het OV

basis: allen

		Bewoners Z-W (n=1.813)	Bezoekers (n=165)
Zeerv tevreden		8%	7%
Tevreden		63%	59%
Ontevreden		22%	18%
Zeerv ontevreden		5%	5%
Geen mening / weet niet		2%	11%

- De tevredenheid is een stuk lager dan in de representatieve steekproef (zie het betreffende rapport)
- In het volgende gedeelte kijken we naar de tevredenheid op een aantal aspecten van het OV

3.2 Tevredenheid deelaspecten

basis: allen (n=1.978)

Aspect	% (zeer) tevreden*
De beschikbare informatie om mijn busreis te plannen	88
De snelheid van de busrit	84
De afstand tot de bushalte vanaf mijn woonadres	84
Het comfort in de bus	83
De inrichting van de bushaltes	78
Dat de bus niet te laat of te vroeg aan komt rijden bij halte	66
De frequentie (hoe vaak de bussen rijden)	59
De mogelijkheid om fietsen te stallen op de haltes in mijn woonplaats	56
De prijs van de rit	49

De relatieve tevredenheid geeft weer hoe een aspect scoort tov het gemiddelde (72% in dit geval):



Zeer bovengemiddeld



Bovengemiddeld



Ondergemiddeld



Zeer ondergemiddeld

4

Evaluatie maatregelen

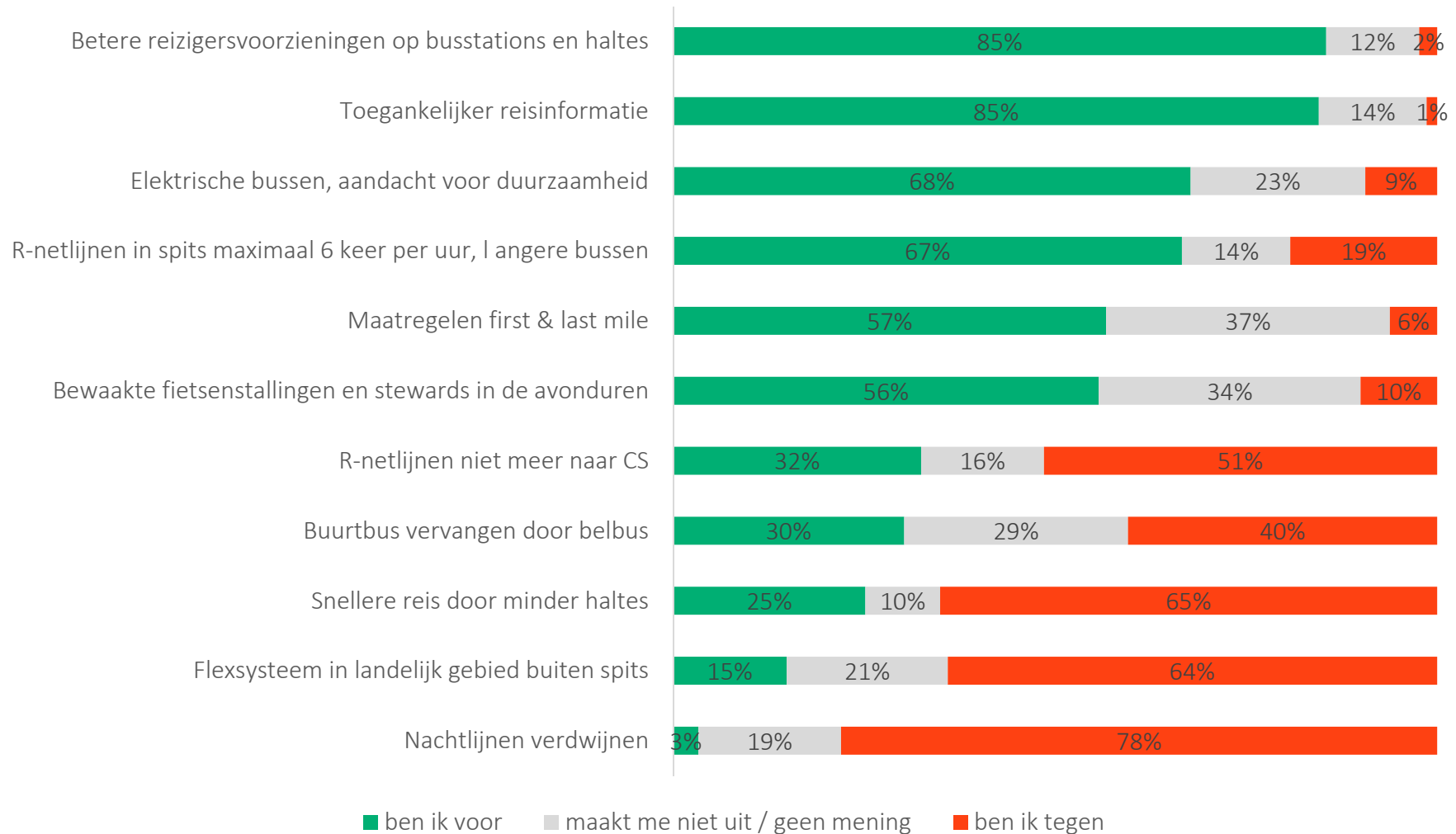
Welke keuzen zouden bewoners zelf maken als zij maatregelen konden kiezen?

- 4.1 Beoordeling van voorgelegde maatregelen
- 4.2 Suggesties van panelleden zelf
- 4.3 Toelichting op de OV-game
- 4.4 Gemaakte keuzes OV-game
- 4.5 Prioriteitenanalyse: uitleg
- 4.6 Prioriteitenanalyse: resultaten

4.1 Beoordeling voorgelegde maatregelen

Direct beoordeeld door respondenten (buiten game)

basis: allen (n=1.978)



4.1 Beoordeling voorgelegde maatregelen

Volledige omschrijving in vragenlijst

De volgende 6 maatregelen gaan over waar en hoe vaak het openbaar vervoer rijdt

R-netlijnen in spits maximaal 6 keer per uur, langere bussen

R-netlijnen (tussen grote kernen en Amsterdam) gaan in de spits elke tien minuten rijden. Op dit moment rijden sommige R-netlijnen in de spits vaker. Er worden lange bussen ingezet zodat alle reizigers mee kunnen. Het busverkeer veroorzaakt minder overlast op de weg.

R-netlijnen niet meer naar CS

R-netlijnen (tussen grote kernen en Amsterdam) rijden niet langer door naar Amsterdam CS, maar stoppen op Amsterdam Noord en sluiten daar aan op de metro die elke 6 minuten rijdt.

Snellere reis door minder haltes

De bussen rijden sneller door niet meer op alle haltes te stoppen, maar de afstanden naar haltes neemt daardoor wel met maximaal 400 meter toe (ongeveer 5 minuten extra lopen of 2 minuten extra fietsen)

Flexsysteem in landelijk gebied buiten spits

Buslijnen die niet naar Amsterdam rijden worden buiten de spitsuren grotendeels vervangen door een taxibusje dat via app/telefoon kan worden besteld

Nachtlijnen verdwijnen

De nachtlijnen van Amsterdam naar de regio (donderdag, vrijdag en zaterdagnacht) verdwijnen

Buurtbus vervangen door belbus

De buurtbussen die nu minder dan één keer per uur rijden worden vervangen door belbussen die je 30 minuten van tevoren moet bestellen

De volgende 5 maatregelen gaan over de kwaliteit van de bus en de voorzieningen

Elektrische bussen, aandacht voor duurzaamheid

Alle bussen worden elektrisch, en de vervoerder heeft meer aandacht voor duurzaamheid

Bewaakte fietsenstallingen en stewards in de avonduren

Op busstations komen bewaakte fietsenstallingen en stewards in de avonduren

Toegankelijker reisinformatie

OV-reisinformatie wordt makkelijker en beter toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking

Betere reizigersvoorzieningen op busstations en haltes

Betere reizigersvoorzieningen op busstations en haltes (zoals digitale reisinformatieschermen op haltes en toiletten op busstations)

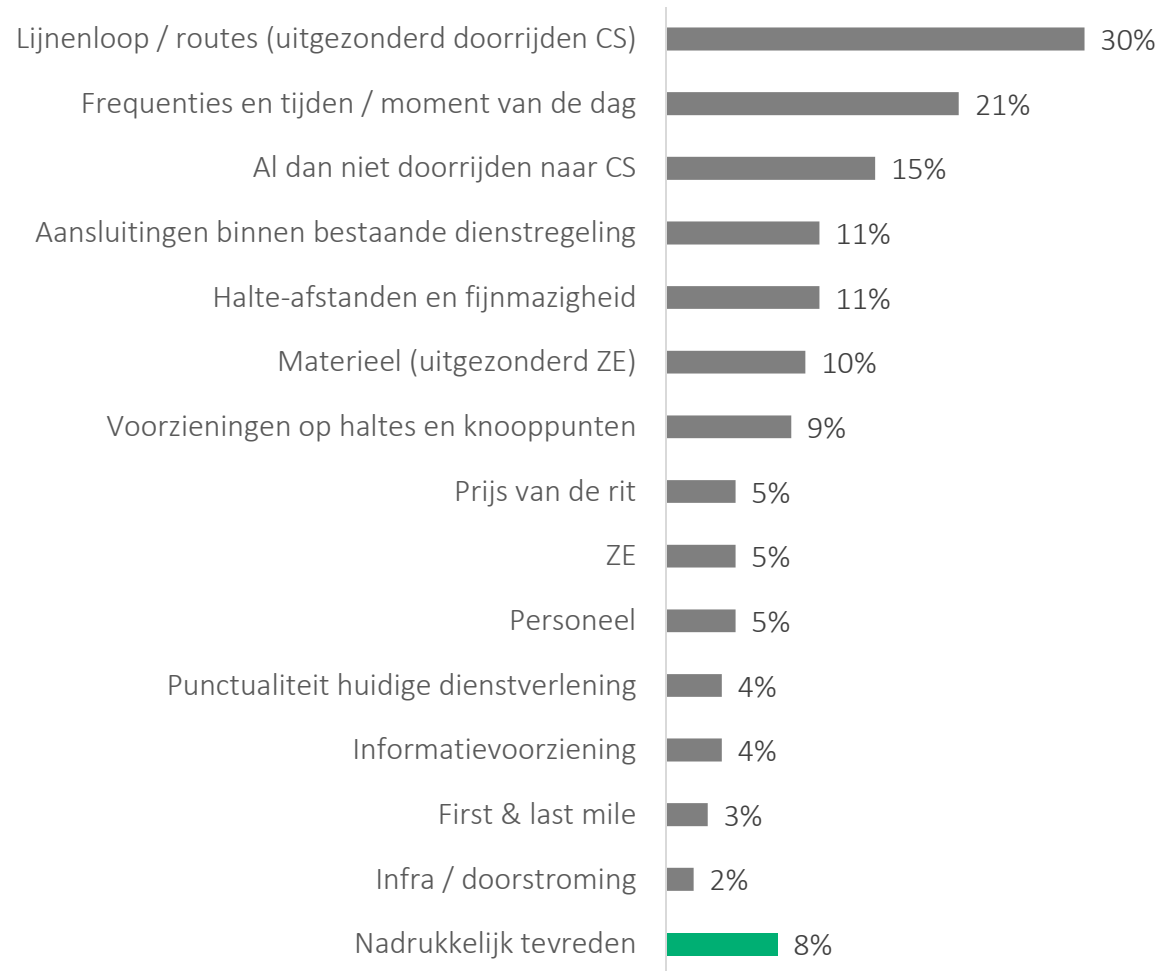
Maatregelen first & last mile

Meer fietsvoorzieningen, deelauto's, deelfietsen en P+R plaatsen zodat het openbaar vervoer beter aansluit op jouw voor- en natransport

4.2 Suggesties van panelleden zelf

58% heeft feedback gegeven

basis: wie suggesties / feedback heeft gegeven (random selectie van n=200 uit n=1.141) - gecodeerd



- Het aantal open antwoorden is met 58% zonder meer hoog
- Meeste feedback betreft (vaak gedetailleerde) suggesties voor alternatieve routes, nieuwe verbindingen, hogere frequenties, betere aansluitingen, ...
- Ook doorrijden naar CS leeft sterk
- Biedt ook input voor verbeteren van de rit (punctualiteit, gedrag chauffeur, materieel, ...)
- 8% gaf nadrukkelijk aan tevreden te zijn (waarvan een deel ook suggesties voor verdere verbetering heeft gegeven)

4.2 Suggesties van panelleden zelf

Selectie (1/4)*

Lijnenloop / routes (uitgezonderd doorrijden CS)

- De 305 van De Rijp en Midden Beemster weer langs de scholen in Purmerend laten rijden! Zoveel langer is het niet en het scheelt de studenten wel ongeveer 30 minuten lopen!
- Graag een bus van purmerend naar Zaandam en bus van Purmerend naar Hoorn zonder overstap omdat vele taken van het ziekenhuis Purmerend overgenomen zijn door Hoorn ziekenhuis
- Ik reis veel met de spitsbus naar Amsterdam zuidoost, dit vind ik een heel prettige bus om in te zitten.
- Ik zou graag willen dat de bus vanuit de rijp over de n244 naar Purmerend rijdt en niet via de rijper weg. Dit omdat daar amper twee bussen langs elkaar passen en er om de 500 meter een verkeersdrempel ligt waardoor dus bus erg traag gaat. Het zou veel sneller zijn via de n244
- De 315 naar Marken v.v. niet meer het rondje M'dam laten rijden maar via de Bernhardlaan naar Swaensborch en dan door langs de Dijk. (Amsterdam-Noord, Splitsing, Broek in Waterland, Swaensborch, Cornelis Dirkzlaan, Bereklaauw en verder)
- Merkwaardig, er wordt gesproken over Zaanstreek en Waterland terwijl er geen verbinding is tussen die twee (bahelwe een toeristenbus dan).

Frequenties en tijden / moment van de dag

- Betere aansluiting met Trein en metro netwerk gewenst. Zaterdag frequenter rijden ivm winkelend publiek/toeristen
- Ik zou het heel fijn vinden als de 319 en 392 niet op dezelfde tijdstippen rijden, maar elkaar aanvullen. Met name s avonds. Nu rijden de bussen op nagenoeg hetzelfde tijdstip (elk half uur) weg bij noord. Het zou fijn zijn als de ene om heel en half rijdt en de andere kwart voor/kwart over.
- De Weidevenne is een grote wijk met veel forenzen naar vooral Amsterdam. Ik vind het erg slecht dat er op geen manier rechtstreeks naar Amstrdam gereisd kan worden. Alleen slechts met overstappen en tijdverlies.
- Ik zou graag zien dat de bus naar Edam in spits vaker rijdt ivm schoolgaande kinderen naar Edam
- Wat mij het meest heeft gestoord de afgelopen jaren is het verdwijnen van de vroege ritten van de 378. Daardoor moet ik nu op de fiets naar Edam busstation (2,5 kilometer) om vervolgens in een bus te stappen waar minder mensen in zitten dan de 378 voorheen.
- Meer nachtbussen

Al dan niet doorrijden naar CS

- De rechtstreekse bus naar Amsterdam Centraal vond ik prettiger. Betekent een overstap minder. Zeker 'savonds prettiger omdat de bussen van Station Amsterdam Noord naar Landsmeer dan elk half uur rijden dus lange wachttijd als je hem net mist. Bovendien moet je je reis tevoren plannen.
- Moeten vanuit Monnickendam weer bussen naar Amsterdam Cs rijden. Al die overstapmomentwn maken de reistijd heel kwetsbaar!!!!
- Het is voor ouderen vaak een probleem om in Amsterdam-noord over te moeten stappen op de metro. We hadden een prima verbinding met bus 301 naar Amsterdam-centraal. Nu moet je altijd overstappen of op de metro of op bus 305.

4.2 Suggesties van panelleden zelf

Selectie (2/4)*

Aansluitingen binnen bestaande dienstregeling

- De exacte aankomsttijden van de metro in Amsterdam Noord door te geven aan de wachtende buschauffeurs. Het is zo jammer dat als je de trap afloopt, nadat je uit de metro gestapt, en de bus, in mijn geval de 312, net weg ziet rijden.
- De overstap op de metro in Noord is heel goed, maar de overstap op de volgende metros niet. Die rijden meestal net weg. Dus mijn verzoek zou zijn, om niet alleen naar de aansluiting met de metro te optimaliseren, maar ook de aansluiting van de regionale lijnen zelf.
- Als je bij de vlinder over wil stappen van lijn 392 op 394 rijdt hij net voor je neus weg. Als je van de 392 op station Zaandam op de bus naar Krommenie 69 dan moet je of een kwartier wachten of je ziet de 69 net wegrijden, op de retour rit heb je helemaal geen aansluiting.
- Betere aansluiting van de bus (Lijn 110) op de trein (Beatrixplein/Station Purmerend). 's Avonds en in het weekend komt de bus aan op het moment dat de trein vertrekt, met als gevolg een half uur wachten op de volgende trein richting Zaandam en/of Hoorn.

Halte-afstanden en fijnmazigheid

- Het ov moet juist goed bereikbaar blijven voor ouderen, als de haltes verder uit elkaar gaan liggen of ouderen zijn aangewezen op de belbus vind ik dit geen vooruitgang voor deze groep.
- Vaker per uur bussen en meer bushaltes van en naar Wormer. Hier wonen ook mensen die ergens naartoe willen, niet alleen in de stad!
- Daarnaast rijdt de bus alleen in het begin van Wormer (omgeving zaanbrug en de rotondes). Dus mensen die verder in Wormer wonen zijn aangewezen op een andere vervoerder of moeten wel met auto/ fiets naar hun werk. Er is geen alternatief.
- Er moet een halte komen in Zuidoostbeemster, Het is echt te belachelijk voor woorden dat de bus door de gemeente rijdt, maar niet stopt.
- Ik moet 1 kwartier lopen naar de halte. Dat is vooral bij slecht weer veel te lang. Niet te doen!
- Het zou inderdaad fijn zijn als er iets minder haltes per lijn komen. Ik snap dat dat voor iedereen makkelijk is maar het kost ook veel tijd omdat er op elke halte wel 1 persoon staat dat kan je beter clusteren.

Materieel (uitgezonderd ZE)

- In de zomer zijn de bussen echt veel te warm(heet) van binnen.
- Men zou buiten de spits kleinere bussen kunnen inzetten om de overlast voor bewoners van het Zuideinde te verminderen.
- Weer meer vierzits introduceren, sociale buscontacten maakt de dagelijkse rit van ruim n half uur veel aangenamer. Comfort van de stoel ook belangrijk.
- USB-ingangen en stopcontacten in de bus om op te kunnen laden zoals ook al in de trein en in veel Connexion bussen kan
- De WiFi in de bus heeft matige kwaliteit.
- Mijn vriend (1.96m) past niet in de bus doordat de beenruimte over het algemeen te klein is. Er zijn maar twee plekken waar hij normaal kan zitten. Overigens voor mij een hilarisch gezicht, voor hem een reden om alternatief vervoer naar zijn werk te nemen.

4.2 Suggesties van panelleden zelf

Selectie (3/4)*

ZE

- De huidige dieselmotoren kunnen echt niet meer. Ze veroorzaken geluidsoverlast en stank. Zijn niet comfortabel door de trillingen en het geluid. Om nog niet te spreken over de effecten op gezondheid en klimaat.
- De huidige elektrische 316 is zeer oncomfortabel; kleine, krappe stoelen met weinig been- en knieruimte. Voor korte ritjes prima, maar niet fijn als je 5x per week, 2x per dag in deze bus plaats moet nemen.
- Invoering elektrische bussen zijn een volkomen mislukt experiment. Het aantal bussen dat uitvalt/te laat komt is onacceptabel hoog. Het interieur van deze bussen is een complete mislukking. Verwarming werkt niet naar behoren, stoelen zijn te klein. Zitcomfort is beneden alle peil, stoelen zijn keihard. Ook is het aantal zitplaatsen veel minder, dus vaker staan. Indeling van de stoelen is niet over nagedacht. Onder stoelen vaak geen ruimte om de benen kwijt te kunnen.

Voorzieningen op haltes en knooppunten

- Ja ik reis van korenstraat naar prins hendrikkade. Overstappen in ilpendam is vaak een ramp na de spits. Bussen sluiten totaal niet op elkaar aan waardoor je 15 min staat te wachten. En de bushokjes zijn echt slecht daar. Je waait er zowat weg of word nat geregend.
- Ook is het toevoegen van toiletten op o.a. station Noord een noodzaak om hier de leefbaarheid te vergroten. Ook staan op station Noord zogenaamde "wachtruimtes" die al een half jaar lang niet betreden mogen worden. Graag zouden reizigers hier ook gebruik van willen maken.
- Meer bewaakte fietsplaatsen bij de bushaltes, een camera voldoet al
- Weinig voorzieningen bij station tramplein. Denk aan koffie en toilet.

Prijs van de rit

- En mensen vooral met kinderen jaag je juist het ov uit in plaats van erin met zijn vieren even naar het centrum is belachelijk duur!!!
- De ritprijzen vind ik onevenredig voor de comfort in de bus.
- Het reizen van Oostzaan bushalte de Kolk naar station Zaandam is vrij duur in verhouding tot het reizen naar bijvoorbeeld station Noord in Amsterdam. De afstand is in principe niet zo groot. Kan hier naar gekeken worden.

Personeel

- Veel chauffeurs weten niet hoe ze de oprit/lift voor rolstoelen moeten gebruiken.
- I.p.v. kosten maken voor bewaakte fietsenstallingen, de stress en werkdruk bij de chauffeurs wegnemen en hen iets beter betalen. Wordt het voor de chauffeur en passagier leuker.
- Tevreden. Maar chauffeurs zouden iets aardiger mogen worden. Minder schreeuwen en minder roken op busstation. Ook moeten ze allemaal ervaren hoe het is als passagier achter in te zitten. Met name die S-bocht busbaan bij monnickendam.

4.2 Suggesties van panelleden zelf

Selectie (4/4)*

Punctualiteit huidige dienstverlening

- Bus 316 is laatste tijd elke keer te laat. Dit bijvoorbeeld 3 van de 5 dagen in de week
- Zorg dat bussen niet meer dan 3 minuten te vroeg weggrijden.
- Betrouwbaarheid van de bussen in de Zaanstreek een probleem door de file in Zaandam. Hierdoor zijn er zeker met slecht weer vaak verstoringen in de ochtendspits richting Amsterdam (bijv. Vanochtend 12maart 392).
- Meer tijd voor lijn 315 van en naar Marken ivm de vele toeristen die instappen en kaartjes moeten kopen. o.a. bij het vakantiepark afslag Uitdam.

Informatievoorziening

Meeste ergenis is als de bus gewoon niet komt. Je hoort niets en er is ook geen reden waarom de bus niet komt.

- Ik ben voor lijnkleuren zoals Connexxion in Amstelveen doet of nog veel beter door Q-buzz in Utrecht. Maar dan ook consequent toegepast op alle soorten informatie.
- Businformatie klopt vaak niet. Snellere service via social media. Denk aan frequent delen van actuele informatie.
- Duidelijke informatie over de nachtbus van amsterdam centraal naar oostzaan. 9292 app geeft aan dat de bus rijdt en vaak sta je dan op centraal en komt de bus niet en wordt dan niet aangegeven waar de bus dan wel stopt
- En als bussen van halte veranderen in de korenstraat zet dat op het bord of hang een papier op, dat kost niks maar is wel klantvriendelijk.

First & last mile

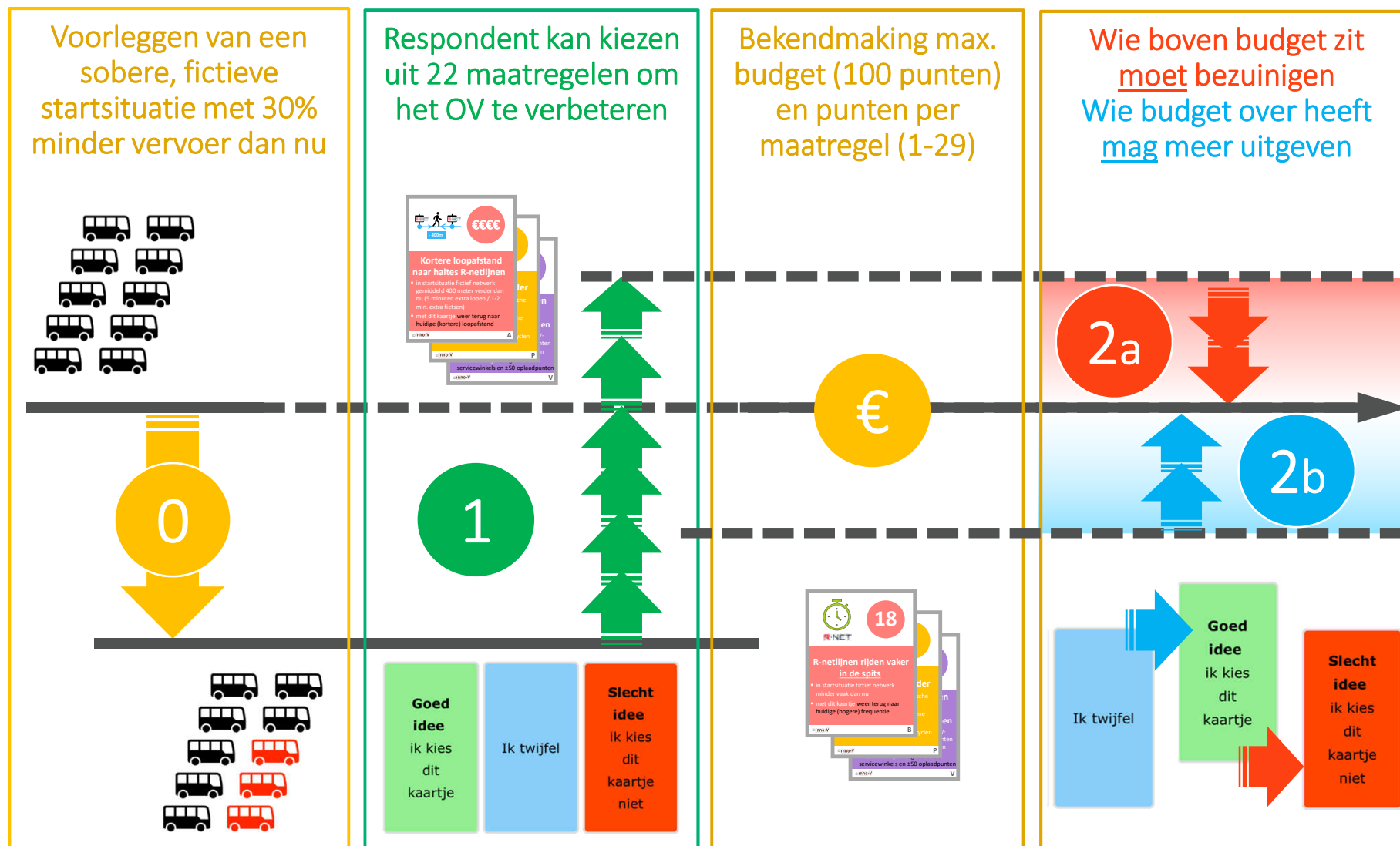
- De p+r bij station noord van de noord zuid lijn is nu al te klein. Dagelijks tref ik (gevaarlijke) wachtrijen op de afslag bij de oprit. Lijkt me n gevalletje verkeerd ingeschat. Als er minder bussen direct naar adam cs gaan rijden, neemt dit probleem alleen maar verder toe.
- Betere aansluiting/verbinding voor dorpen rondom Purmerend naar Amsterdam. Nu moet je eerst naar Purmerend toe of met de bus heel Purmerend door. Idee/tip vanaf P&R aan provinciale weg ook directe verbinding naar Amsterdam Noord en/of Amsterdam CS maken.
- Waarom bij bushaltes ook niet meer parkeergelegenheid voor eigen auto's i.p.v. leendingen.

Infrastructuur en doorstroming

- Ik moet dagelijks overstappen bij Het Schouw (Splitsing) en moet voor die overstap extra tijd inplannen omdat het voetgangerslicht pas op groen springt als er geen auto's meer komen. Dit zou veel sneller moeten, geef voetgangers/fietsers voorrang op auto's
- De halte Monnickendam Berenklaauw mag van mij verdwijnen in verband met de onveilige/onoverzichtelijke situatie.

4.3 Toelichting op de OV-game

Opzet van het spel



4.3 Toelichting op de OV-game

22 kaartjes met maatregelen

Batch 1/5: R-netlijnen



25

Kortere loopafstand naar haltes R-netlijnen

- in startsituatie fictief netwerk gemiddeld 400 meter verder dan nu (5 minuten extra lopen / 1-2 min. extra fietsen)
- met dit kaartje weer terug naar huidige (kortere) loopafstand

© inno-V **A**



18

R-netlijnen rijden vaker in de spits

- in startsituatie fictief netwerk minder vaak dan nu
- met dit kaartje weer terug naar huidige (hogere) frequentie

© inno-V **B**



13

R-netlijnen rijden vaker maandag-vrijdag overdag (daluren)

- in startsituatie fictief netwerk minder vaak dan nu
- met dit kaartje weer terug naar huidige (hogere) frequentie

© inno-V **C**



18

R-netlijnen rijden vaker in de avonden

- in startsituatie fictief netwerk minder vaak dan nu
- met dit kaartje weer terug naar huidige (hogere) frequentie

© inno-V **D**

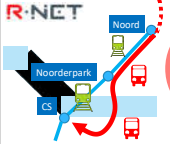


11

R-netlijnen rijden vaker in het weekend

- in startsituatie fictief netwerk minder vaak dan nu
- met dit kaartje weer terug naar huidige (hogere) frequentie

© inno-V **E**



27

Deel R-netbussen rijdt door naar A'dam CS

- in startsituatie rijden R-netbussen niet verder dan Amsterdam Noord
- daar overstappen op de metro naar CS (rijdt elke 6 minuten)
- met dit kaartje rijden bussen die dat nu ook doen weer door naar Amsterdam CS

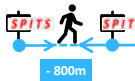
© inno-V **F**

Kaartje A: In de OV-game is fijnmazigheid benaderd door respondenten de keuze te geven tussen langere halte-afstanden (minder fijnmazig) of kortere halte-afstanden (fijnmaziger)

4.3 Toelichting op de OV-game

22 kaartjes met maatregelen

Batch 2/5: Overige lijnen



9

Kortere loopafstand naar haltes spitslijnen

- alle spitslijnen naar Sloterdijk en Amsterdam Zuidoost
- in startsituatie gemiddeld 800 meter verder dan nu (10 minuten extra lopen / 3 min. extra fietsen)
- met dit kaartje weer terug naar huidige (kortere) loopafstand

© inno-V G



22

Vaste dienstregeling lokale (groene en gele) bussen buiten de spits

- betreft de rustige streeklijnen
- in startsituatie is buiten de spits een belbus ingevoerd, met dit kaartje weer invoeren vaste dienstregeling zoals die nu bestaat

© inno-V H



4

Nachtlijnen

- in de startsituatie geen nachtlijnen van/naar Amsterdam in nacht van donderdag, vrijdag en zaterdag naar vrijwel alle kernen
- met dit kaartje rijden de nachtlijnen weer net als nu

© inno-V J



1

Scholierenlijnen

- in de startsituatie moeten scholieren fietsen of overstappen (langere reisduur)
- met dit kaartje weer rechtstreekse scholierenlijnen net als nu

© inno-V K

Kaartje G: In de OV-game is fijnmazigheid benaderd door respondenten de keuze te geven tussen langere halte-afstanden (minder fijnmazig) of kortere halte-afstanden (fijnmaziger)

Batch 3/5: Netwerkontwikkeling



5

Flexsysteem in landelijk gebied

- ter vervanging van buurtbussen die alleen ma-za overdag rijden
- flexsysteem is een taxibusje dat de reiziger op afroep binnen 30 minuten ophaalt, ook 's avonds en op zondag

© inno-V L



2

Metten door nieuwe wijken

- bussen naar nieuwe woon- en werkgebieden ook al is er nog niet zo veel vraag naar vervoer
- dit vermindert de afhankelijkheid van de auto voor de nieuwe inwoners en werkers

© inno-V M



3

Vervoerder richt zich ook op de toeristische markt

- met dit kaartje herinvoer van lijnen naar Zaanse Schans
- rijden dan het hele jaar door
- vervoerder promoot ook andere routes onder toeristen

© inno-V N

4.3 Toelichting op de OV-game

22 kaartjes met maatregelen

Batch 4/5: De busrit en de vervoerder



9

Duurzame vervoerder

- vervoerder zet alleen elektrische bussen in
- gaat gebruik maken van groene stroom
- gaat water en materialen recycleren

© inno-V P



7

Luxere bussen

- meer zitplaatsen in alle bussen
- meer beenruimte en USB-aansluitingen
- wifi en extra informatieschermen
- afhaalautomaat voor OV-chipkaart in elke bus

© inno-V R



29

Korting buiten de spits

- 35% korting buiten de spits
- voor elke busreiziger

© inno-V S



2

Bussen rijden beter op tijd

- vervoerder investeert in de betrouwbaarheid van de dienstregeling
- wegbeheerder investeert in de doorstroming van het busvervoer
- doorgevoerd in het hele lijnennet

© inno-V T

Er zijn geen maatregelen opgenomen met betrekking tot fysieke toegankelijkheid. In de startsituatie worden deze verondersteld te voldoen aan de wettelijke vereisten en huidige situatie (bijv. rolstoelplek, rolstoelplank, toegankelijke haltes waar dat nu ook al het geval is)

Batch 5/5: Comfort en gemak vóór en na de busreis



3

Stewards en bewaakte fietsenstallingen

- stewards op knooppunten in de avonduren – voor sociale veiligheid, informatie en overstapservice
- bewaakte fietsenstallingen op busstations

© inno-V U



4

OV-servicewinkels en oplaadpunten bij winkeliers kleine kernen

- in startsituatie vervallen alle OV-servicewinkels en de oplaadpunten bij winkeliers in de kleine kernen
- met dit kaartje terugkeer alle 5 servicewinkels en ±50 oplaadpunten

© inno-V V



2

Beter toegankelijk en makkelijker OV

- voor iedereen begrijpelijke reisinfo, ook in braille
- app die je voor elke reis het beste advies geeft
- helder lijnennet met eigen kleur per lijn voor betere herkenning

© inno-V W



4

Betere reizigersvoorzieningen op knooppunten en haltes

- op haltes bijv. real-time reisinfo en groteabri's met zitplaatsen
- op knooppunten bijv. verwarmde wachtruimten en toilet in kiosk

© inno-V X



2

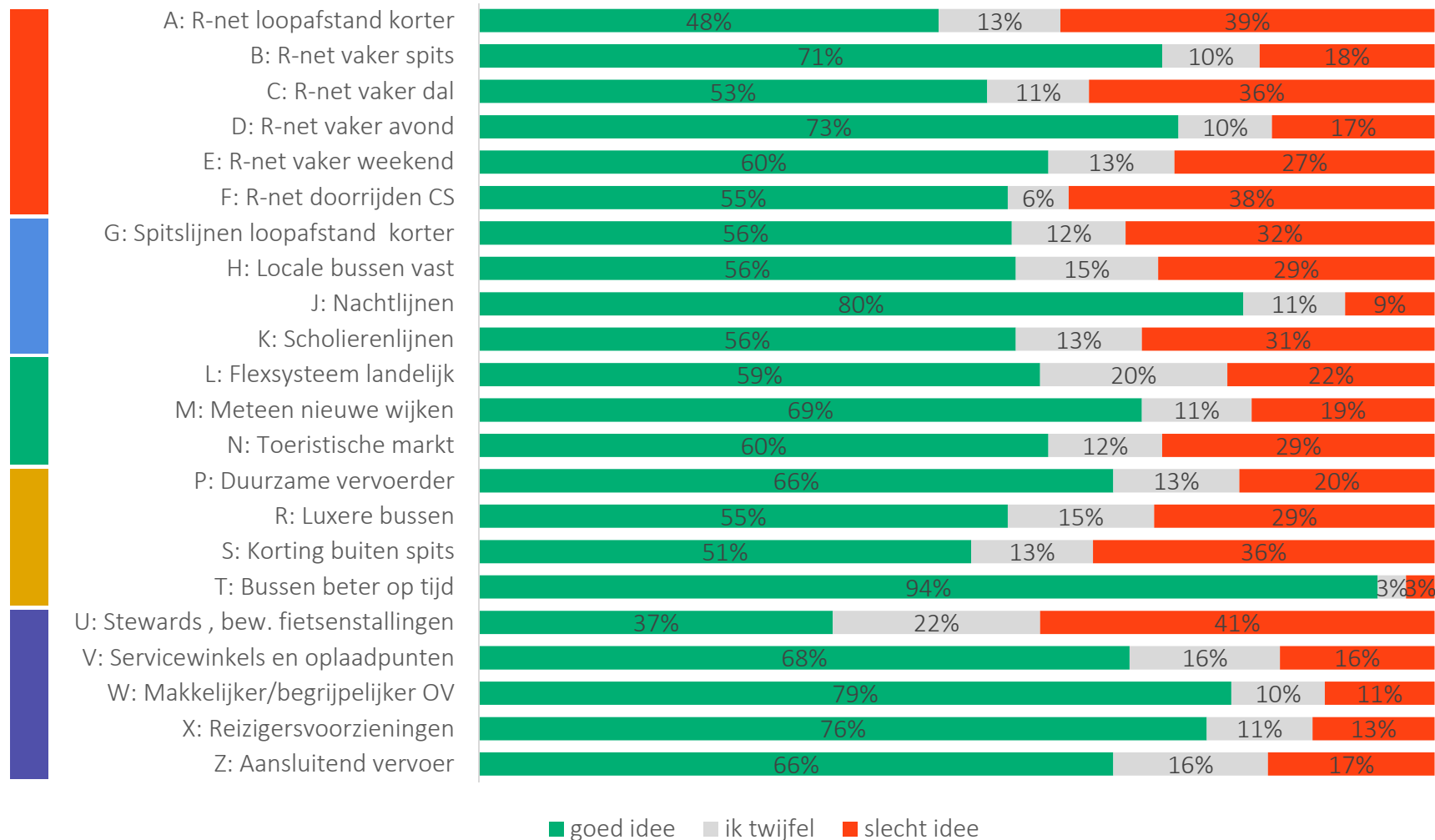
Betere voorzieningen voor aansluitend vervoer

- fietsvoorzieningen, deelauto's, deelfietsen op OV-knooppunten
- meer P+R plaatsen op P+R terreinen in de regio

© inno-V Z

4.4 Gemaakte keuzes OV-game na ronde 1

basis: alle deelnemers OV-game (n=235)

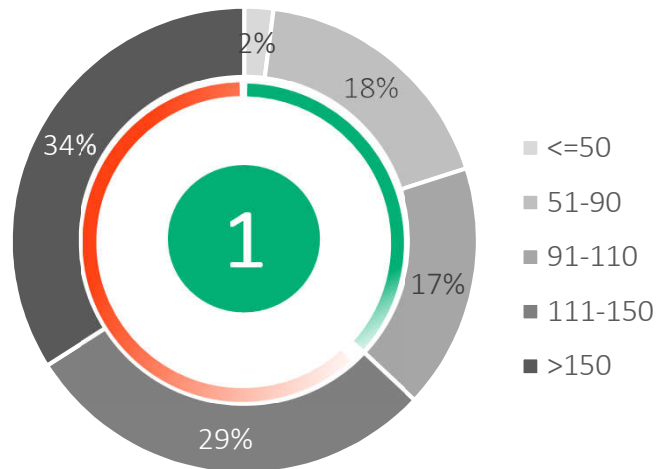


4.4 Gemaakte keuzes OV-game

Men heeft na ronde 1 nog veel moeten bezuinigen

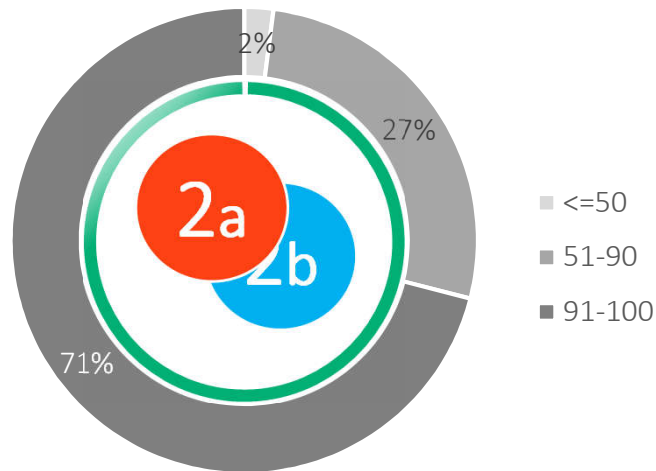
basis: alle deelnemers OV-game (n=235)

Gemiddeld
130
punten



- 4/10 is (vrijwel) binnen budget gebleven
- 6/10 heeft het budget overschreden van wie de helft fors

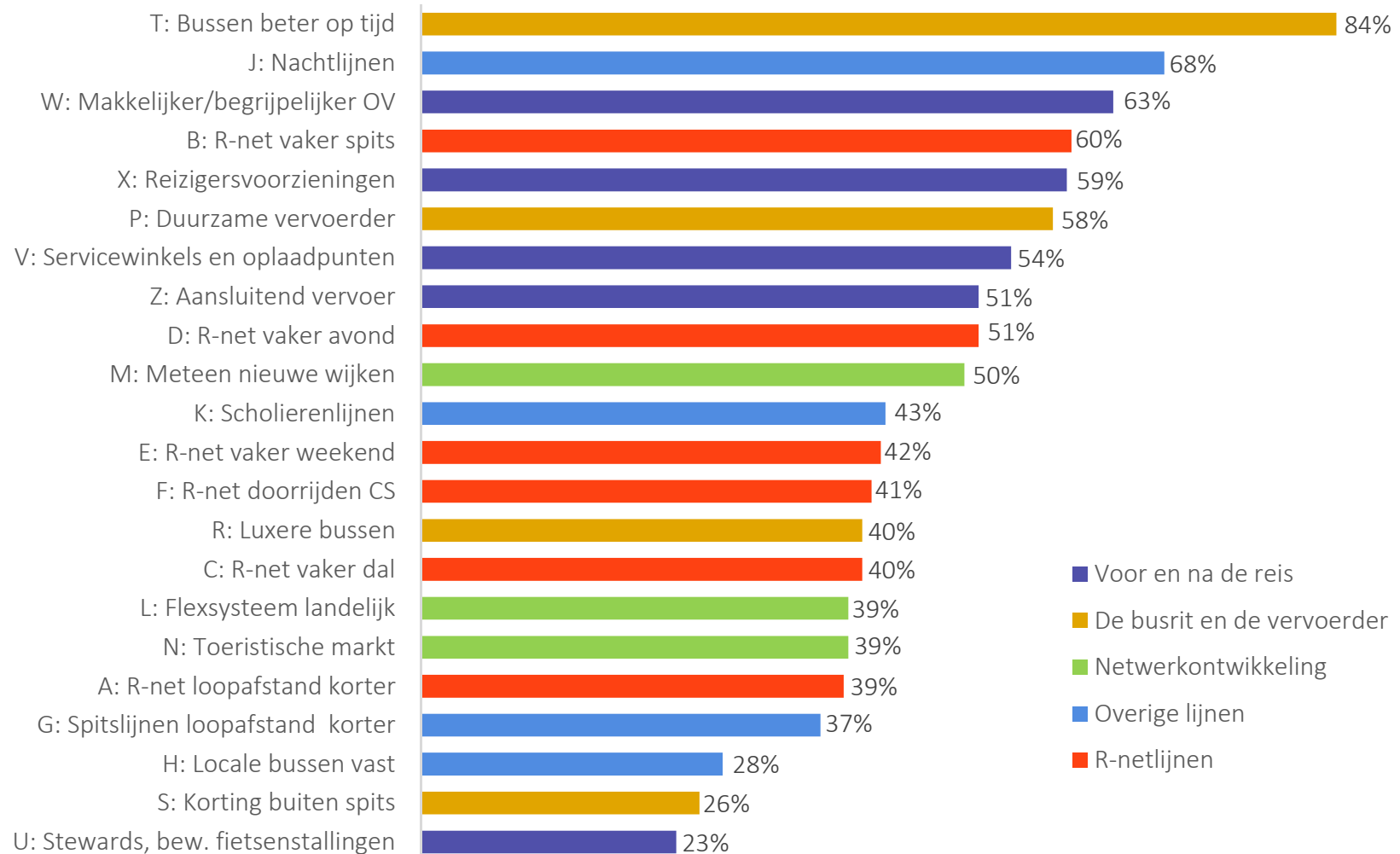
Gemiddeld
92
punten



- Uiteindelijk is 7/10 dichtbij het maximale budget geëindigd
- 3/10 heeft nog budget over, maar slechts weinigen zijn extreem zuinig

4.4 Gemaakte keuzes OV-game na ronde 2 (eindresultaat)

basis: alle deelnemers OV-game (n=235)



4.4 Gemaakte keuzes na ronde 1 en na ronde 2

basis: alle deelnemers OV-game (n=235)

Maatregel	%	Na ronde 1	Na ronde 2
A R-net loopafstand korter	48	39	
B R-net vaker spits	71	60	
C R-net vaker dal	53	40	
D R-net vaker avond	73	51	
E R-net vaker weekend	60	42	
F R-net doorrijden CS	55	41	
G Spitslijnen loopafstand korter	56	37	
H Locale bussen vast	56	28	
J Nachtlijnen	80	68	
K Scholierenlijnen	56	43	

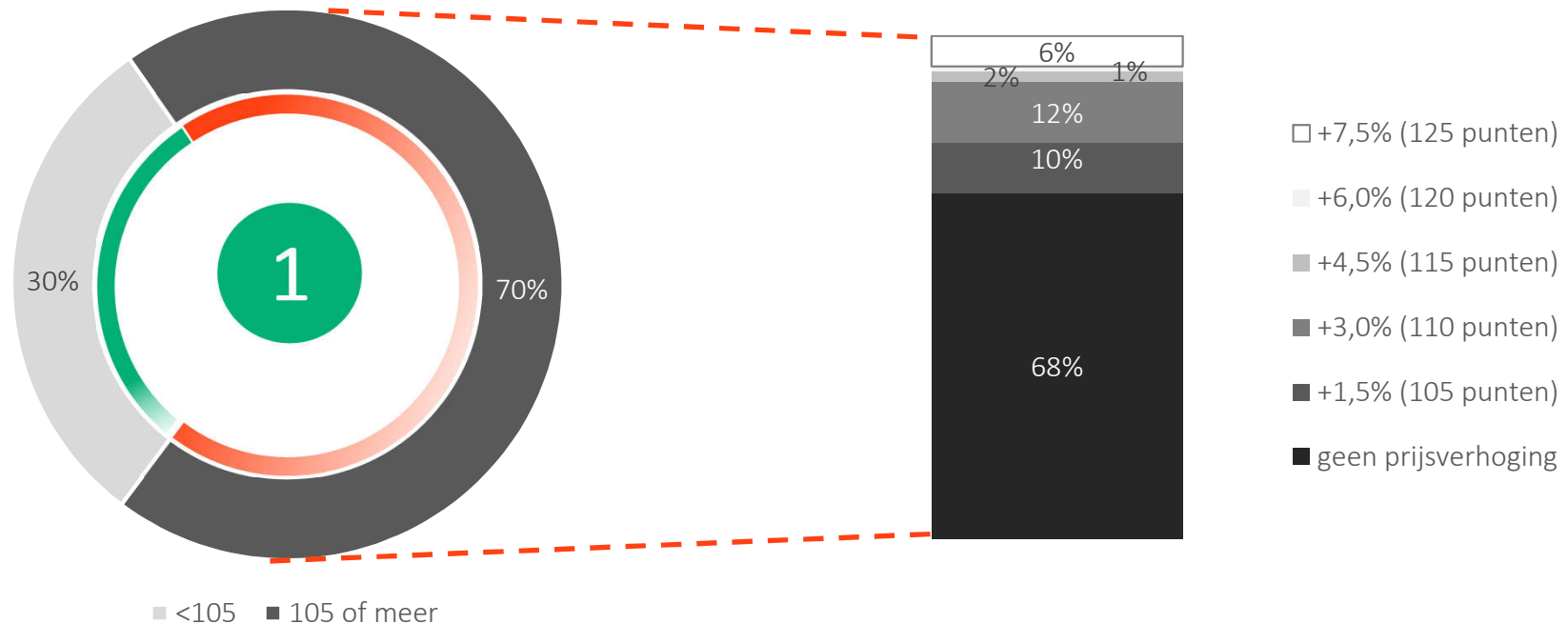
Maatregel	%	Na ronde 1	Na ronde 2
L Flexsysteem landelijk	59	39	
M Meteen nieuwe wijken	69	50	
N Toeristische markt	60	39	
P Duurzame vervoerder	66	58	
R Luxere bussen	55	40	
S Korting buiten spits	51	26	
T Bussen beter op tijd	94	84	
U Stewards, bew. fietsenstallingen	37	23	
V Servicewinkels en oplaadpunten	68	54	
W Makkelijker/begrijpelijk OV	79	63	
X Reizigersvoorzieningen	76	59	
Z Aansluitend vervoer	66	51	

4.4 Gemaakte keuzes OV-game

Bereidheid meer te betalen voor OV is beperkt

basis: alle deelnemers OV-game (n=235)

basis: wie 105 of meer punten had na ronde 1 (n=165)



- na ronde 1 had 7/10 105 of meer punten uitgegeven (duidelijk boven het beschikbare budget van 100 punten)

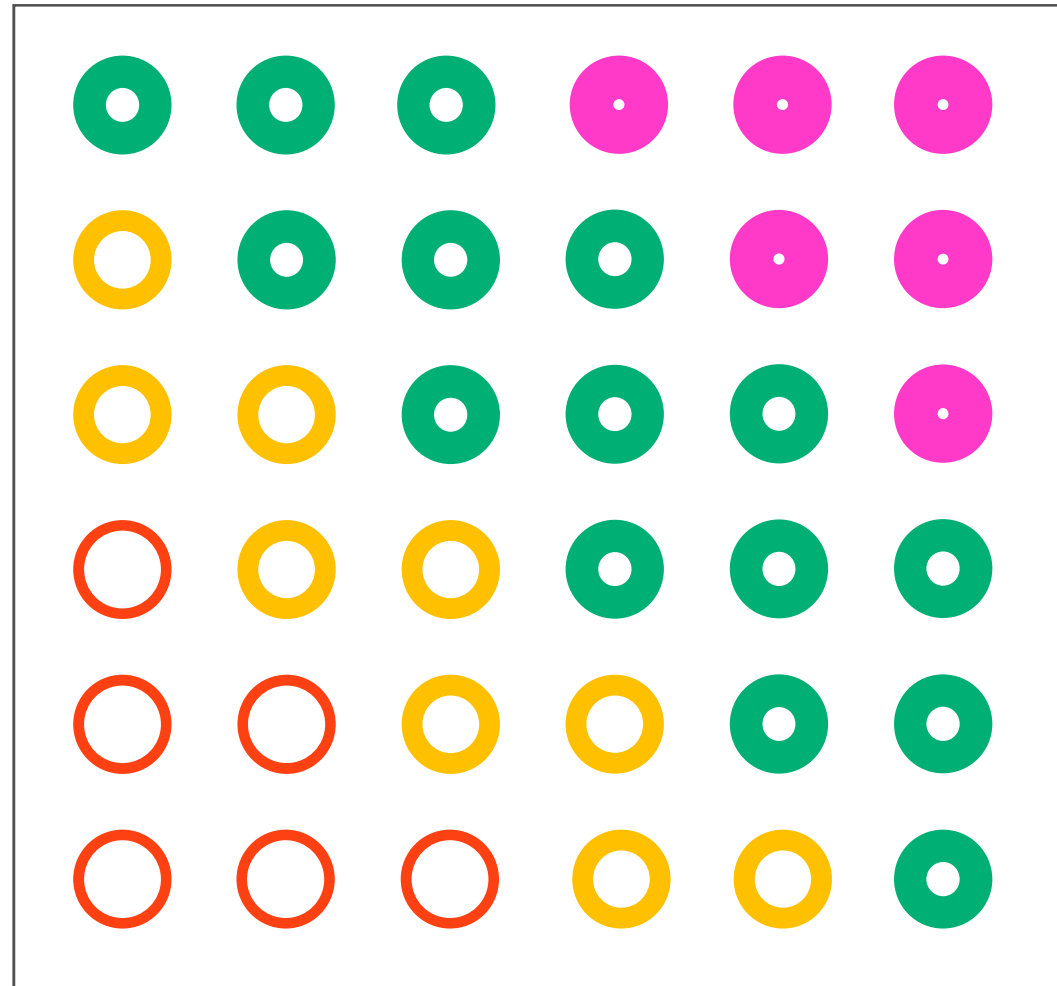
- hen is gevraagd of ze hun budgetoverschrijding zouden willen 'afkopen' in ruil voor een prijsverhoging van het OV
- slechts in totaal 1/3 van deze groep voelt hiervoor

4.5 Prioriteitenanalyse: uitleg (1/4)

Eindscore wordt verklaard uit populariteit en kracht



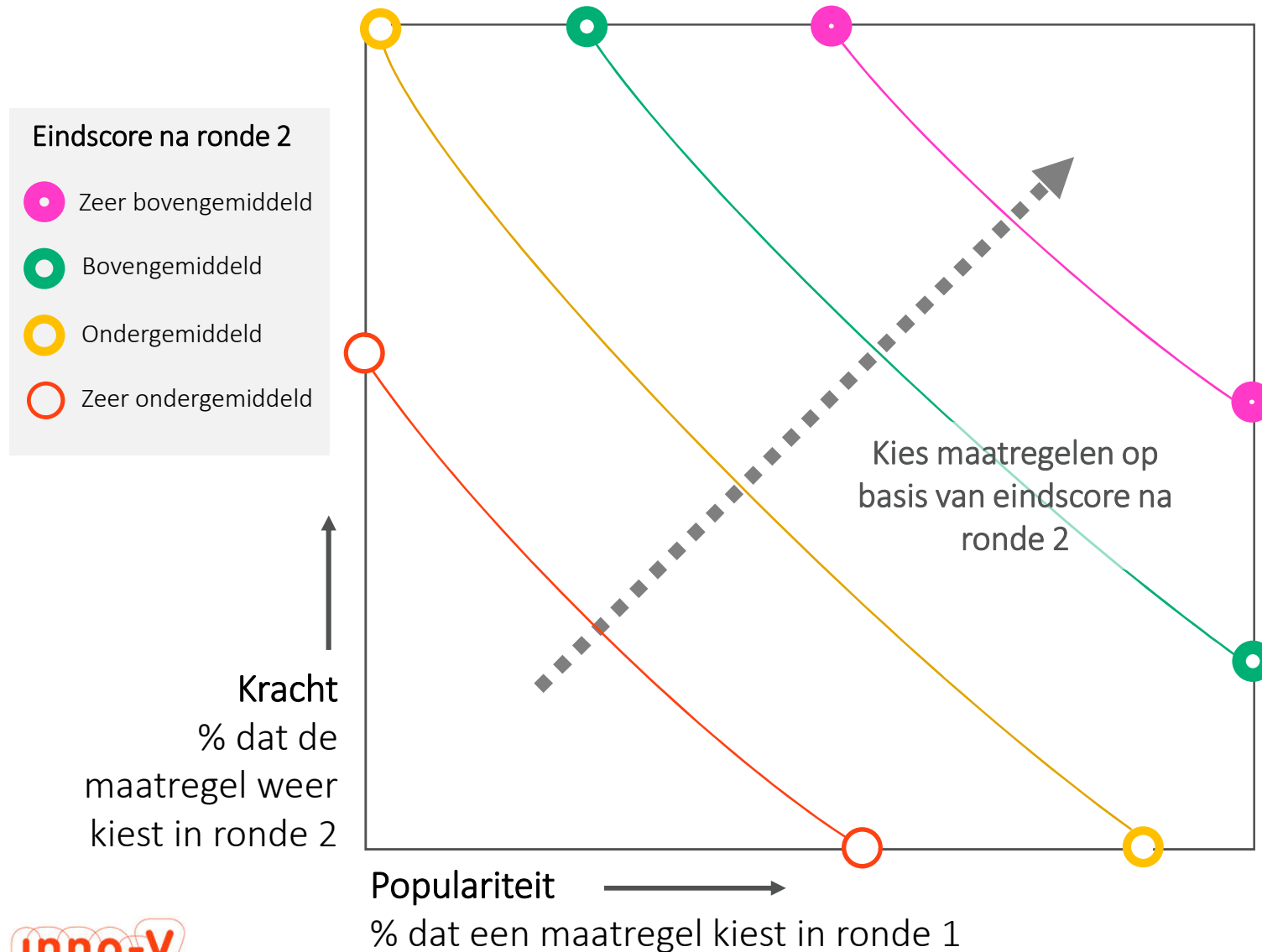
Kracht
% dat de
maatregel weer
kiest in ronde 2



Populariteit
% dat een maatregel kiest in ronde 1

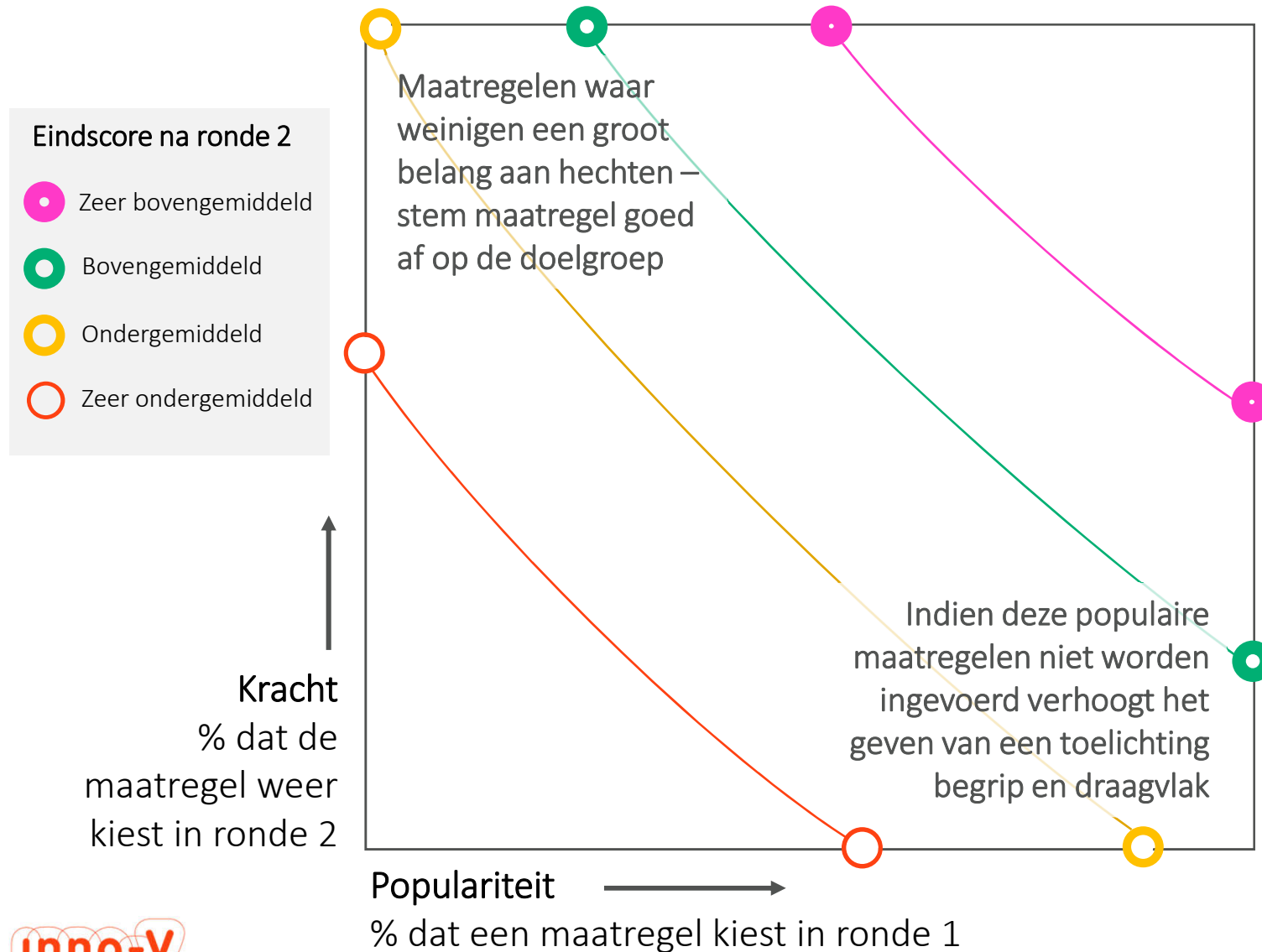
4.5 Prioriteitenanalyse: uitleg (2/4)

Eindscore is leidraad voor selectie



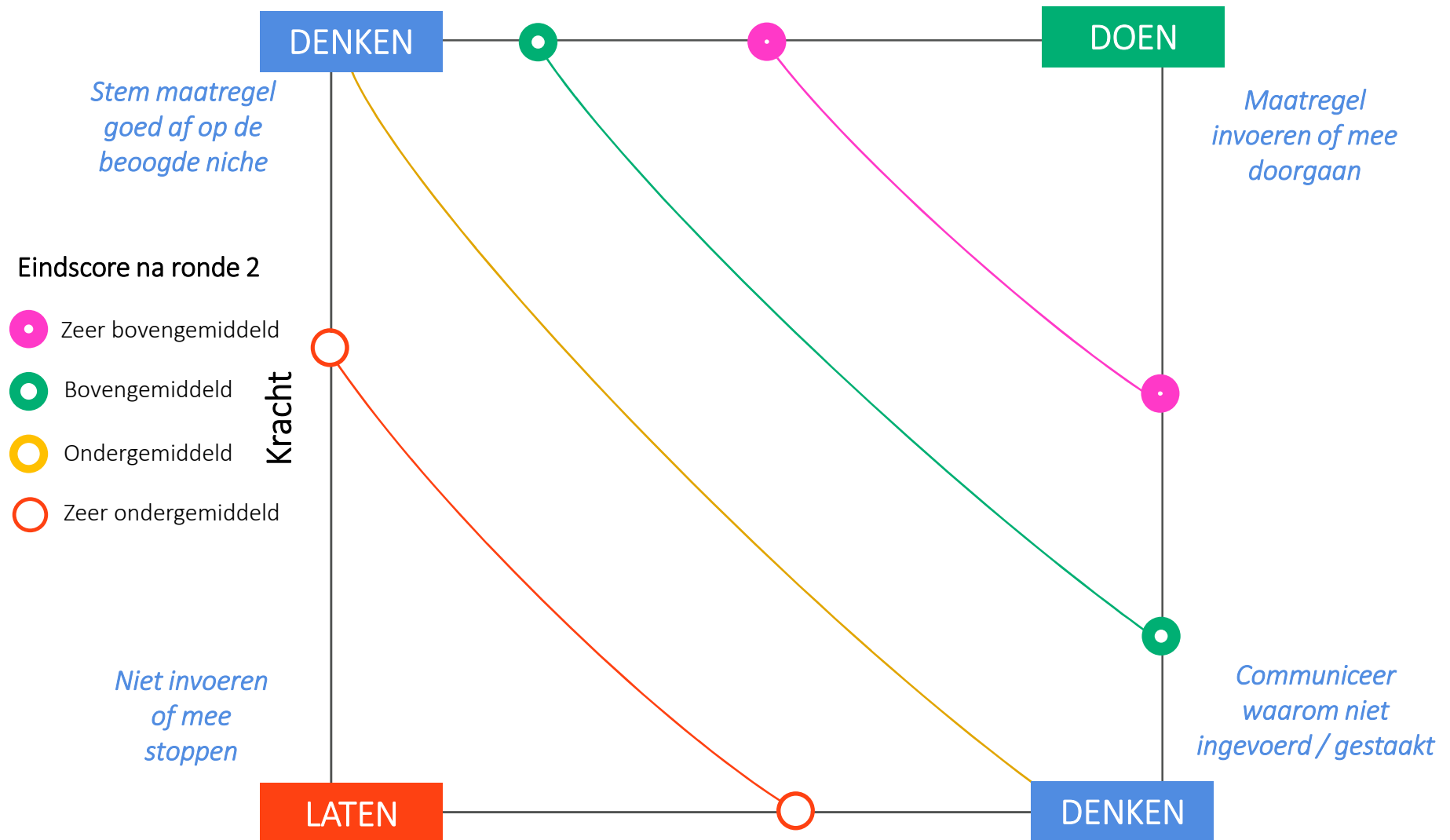
4.5 Prioriteitenanalyse: uitleg (3/4)

Let extra op de maatregelen linksoven en rechtsonder



4.5 Prioriteitenanalyse: uitleg (4/4)

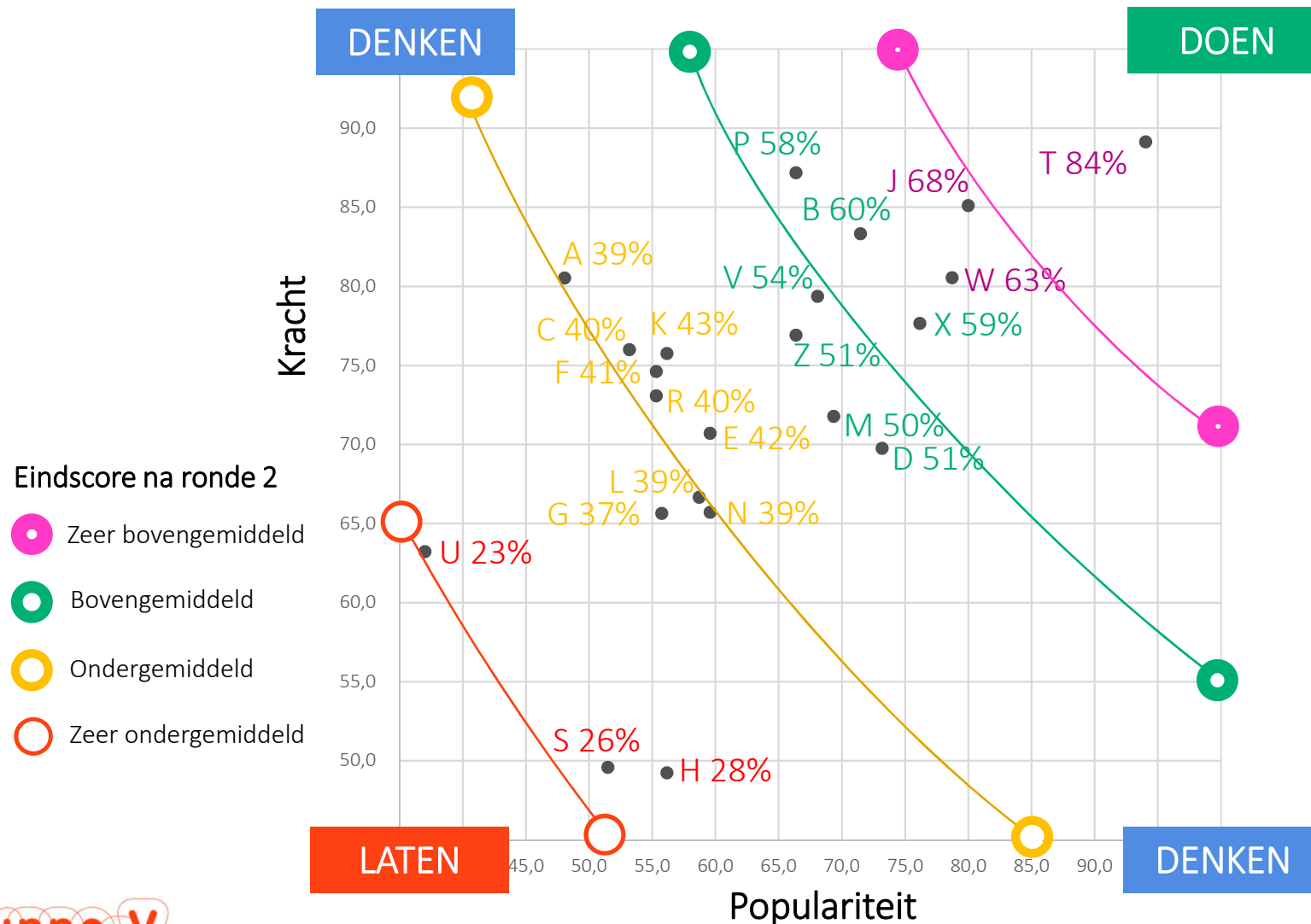
Selectie maatregelen en implicaties



4.6 Prioriteitenanalyse: resultaten

Populariteit en kracht van maatregelen

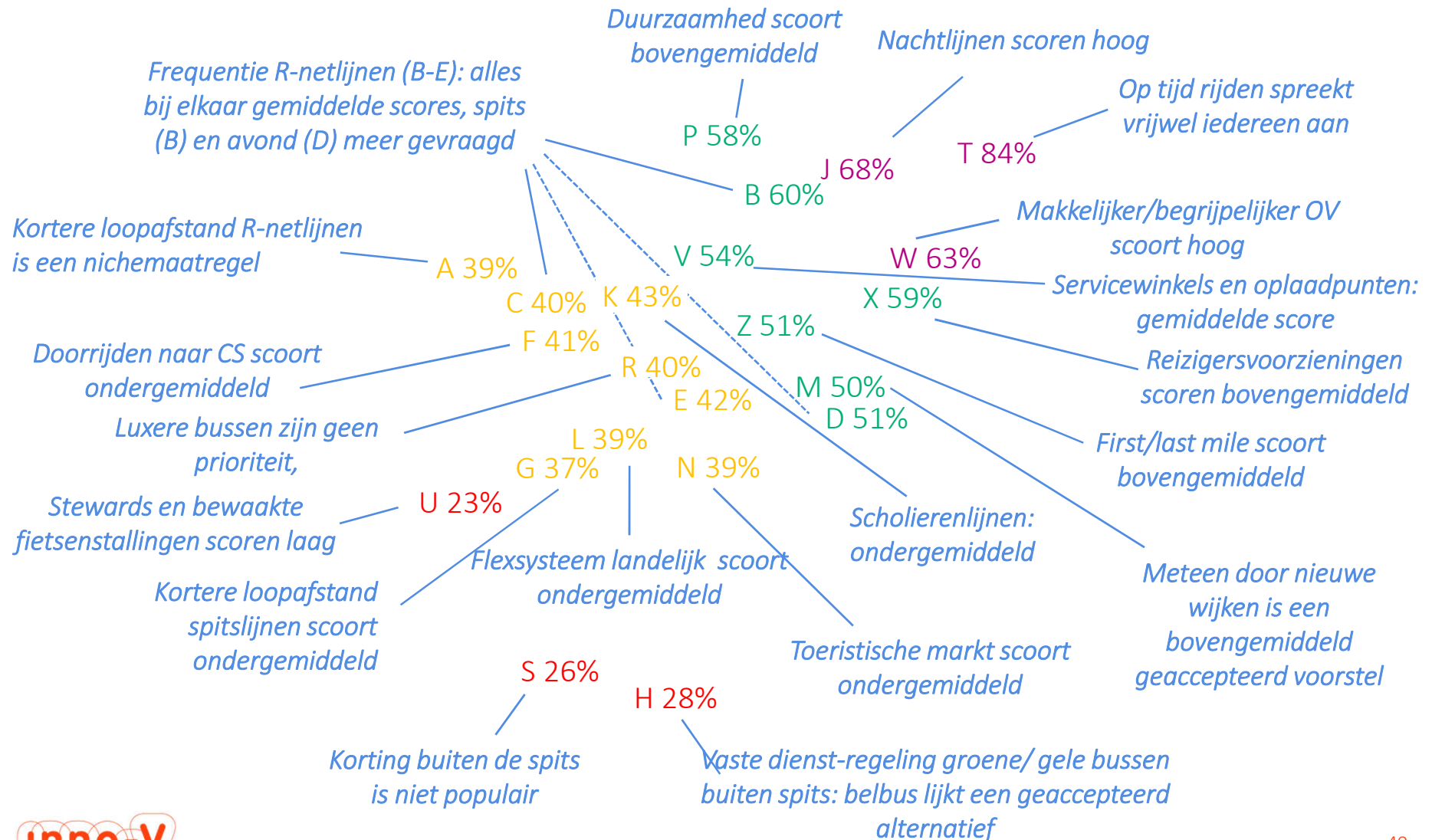
basis: alle deelnemers OV-game (n=235)



4.6 Prioriteitenanalyse: resultaten

Populariteit en kracht van maatregelen

basis: alle deelnemers OV-game (n=235)



5

Doelgroepenanalyse

Voorkeuren van bewoners in specifieke gemeenten

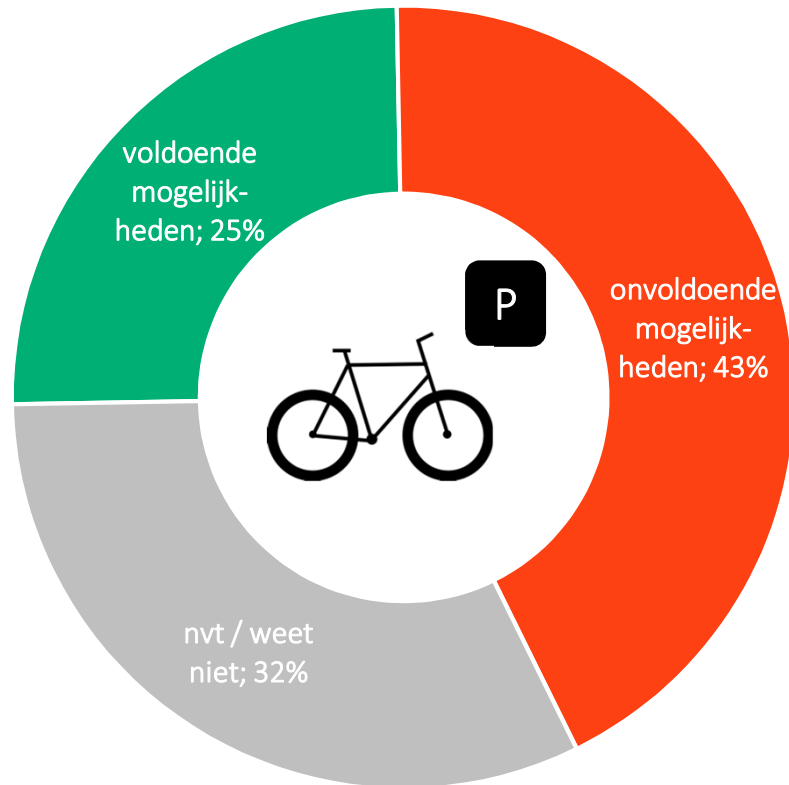
5.1	Beemster	5.5	Purmerend
5.2	Edam-Volendam	5.6	Waterland
5.3	Landsmeer	5.7	Wormerland
5.4	Oostzaan	5.8	Zaanstad

5.1 Beemster

Fiets stallen bij halte De Buurt in Middenbeemster

basis: bewoners Beemster (n=94)

Wat vind je van de mogelijkheden om je fiets te stallen op de bushalte de Buurt in Middenbeemster?



Beemster – halte de Buurt gezien richting noorden



Beemster – halte de Buurt gezien richting zuiden

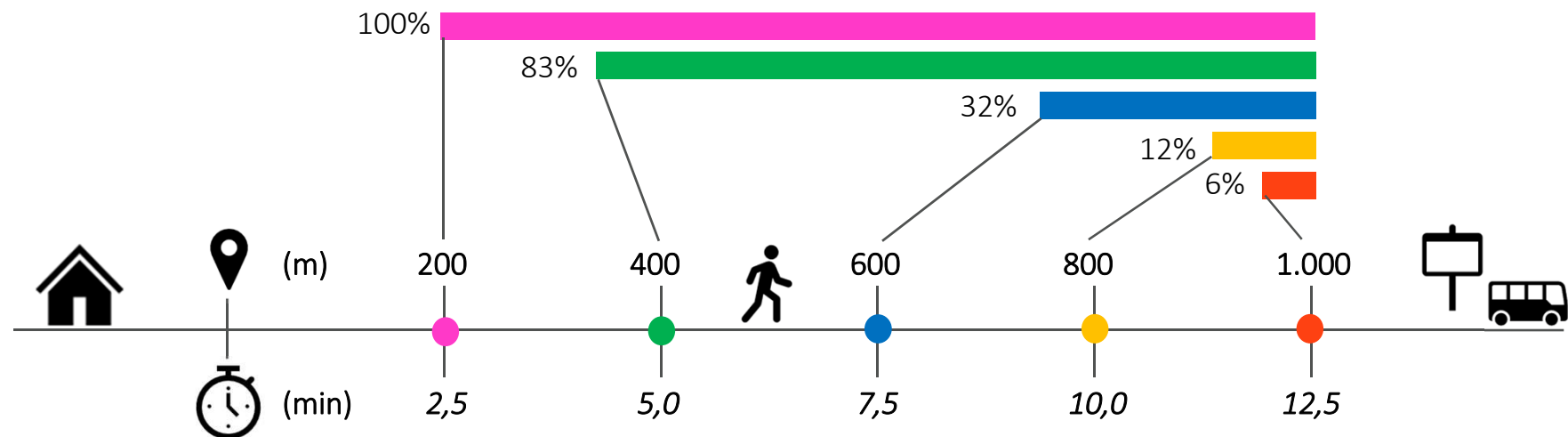


5.2 Edam-Volendam

Maximaal acceptabele afstand halte tot woning

basis: bewoners Edam-Volendam (n=252)

Welke loopafstand vanaf je woning tot de bushalte vind je nog acceptabel?



- Tussen 400 en 600 meter neemt de acceptatie van langere loopafstanden snel af

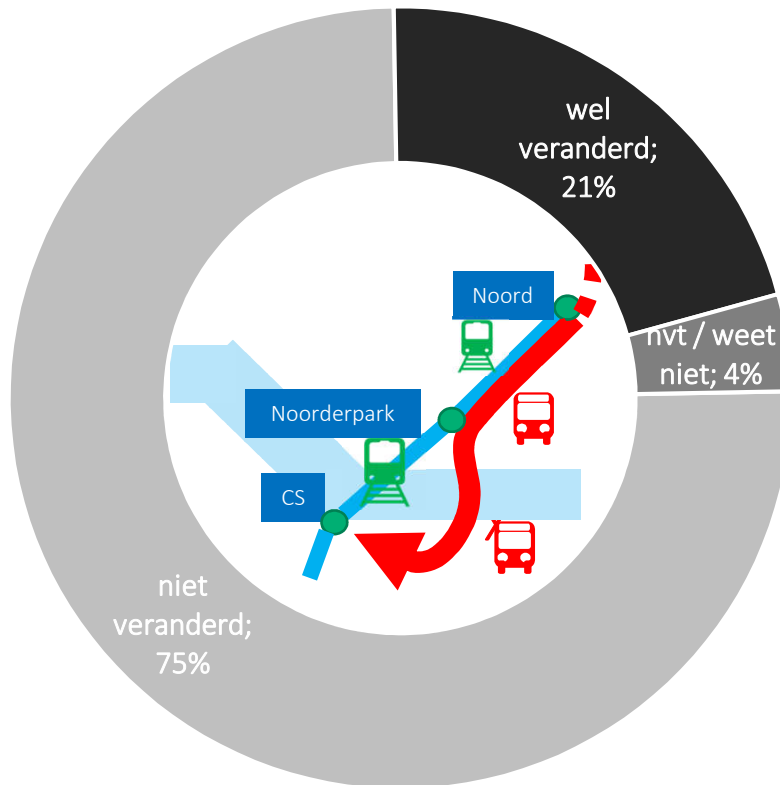
5.2 Edam-Volendam

Andere lijn door wijzigingen A'dam Noord en CS?

basis: bewoners Edam-Volendam (n=252)

Sinds de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn (22 juli 2018) rijdt lijn 312 naar Station Noord. Lijn 316 en lijn 314 rijden door naar Amsterdam CS maar stoppen niet op Station Noord.

Ben je sinds de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn overgestapt op een andere lijn vanwege deze wijzigingen?



Edam - Amsterdam Noord

R.NET

Lijn 312b

zaterdag

Ritnummer	6002	6004	6006	6008	6010	6012	6014	6016	6018	6020
Edam, Busstation	V 06 15	06 45	07 15	07 45	08 15	08 45	08 59	09 14	09 29	09 44
Edam, IJle	06 16	06 46	07 16	07 46	08 16	08 46	09 00	09 15	09 30	09 45
Volendam, Stadskantoor	06 19	06 49	07 19	07 49	08 19	08 49	09 03	09 18	09 33	09 48
Volendam, Zeddeweg	06 24	06 54	07 24	07 54	08 24	08 54	09 09	09 24	09 39	09 54
Katwoude, Hotel Volendam	06 26	06 56	07 26	07 56	08 26	08 56	09 11	09 26	09 41	09 56
Monnickendam, Bernhardbrug	06 30	07 00	07 30	08 00	08 30	09 00	09 15	09 30	09 45	10 00
Broek in Waterland, Dorp	06 34	07 04	07 34	08 04	08 34	09 04	09 19	09 34	09 49	10 04
Schouw, Splitsing	06 37	07 07	07 37	08 07	08 37	09 07	09 22	09 37	09 52	10 07
Amsterdam, Metro Noord	A 06 41	07 11	07 41	08 11	08 41	09 11	09 26	09 41	09 56	10 11

Hoorn - Edam - Amsterdam CS

R.NET

Lijn 314b

maandag t/m vrijdag

Ritnummer	1002	1004	1006	1008	1010	1016	1012	1020	1014	1024
Hoorn, Station	V 05 30	05 46	06 01	06 16	06 32		06 47		07 02	
Hoorn, Poolster	05 33	05 49	06 04	06 19	06 35		06 50		07 05	
Hoorn, Poldermolen	05 36	05 52	06 07	06 22	06 38		06 53		07 09	
Scharwoude, Ooms	05 39	05 55	06 10	06 25	06 41		06 56		07 13	
Oosthuizen, Dorp	05 46	06 02	06 17	06 32	06 48		07 03		07 21	
Edam, Technische School	05 53	06 09	06 24	06 39	06 55		07 11		07 29	
Edam, Busstation	A 05 55	06 11	06 26	06 41	06 57		07 14		07 32	
Edam, Busstation	V 05 57	06 13	06 28	06 43	06 59	07 07	07 16	07 25	07 34	07 41
Katwoude, Lagedijk	06 01	06 17	06 32	06 47	07 03	07 11	07 20	07 29	07 38	07 45
Monnickendam, Bernhardbrug	06 03	06 19	06 34	06 49	07 05	07 13	07 22	07 31	07 40	07 47
Broek in Waterland, Dorp	06 07	06 23	06 38	06 53	07 09	07 17	07 26	07 35	07 44	07 51
Schouw, Splitsing	06 13	06 29	06 44	06 59	07 15	07 23	07 32	07 41	07 50	07 57
Amsterdam, Prins Hendrikkade	06 21	06 37	06 52	07 07	07 24	07 32	07 41	07 50	07 59	08 06
Amsterdam, Centraal Station	A 06 24	06 40	06 55	07 10	07 27	07 35	07 44	07 53	08 02	08 09

Edam - Volendam - Amsterdam CS

R.NET

Lijn 316b

maandag t/m vrijdag

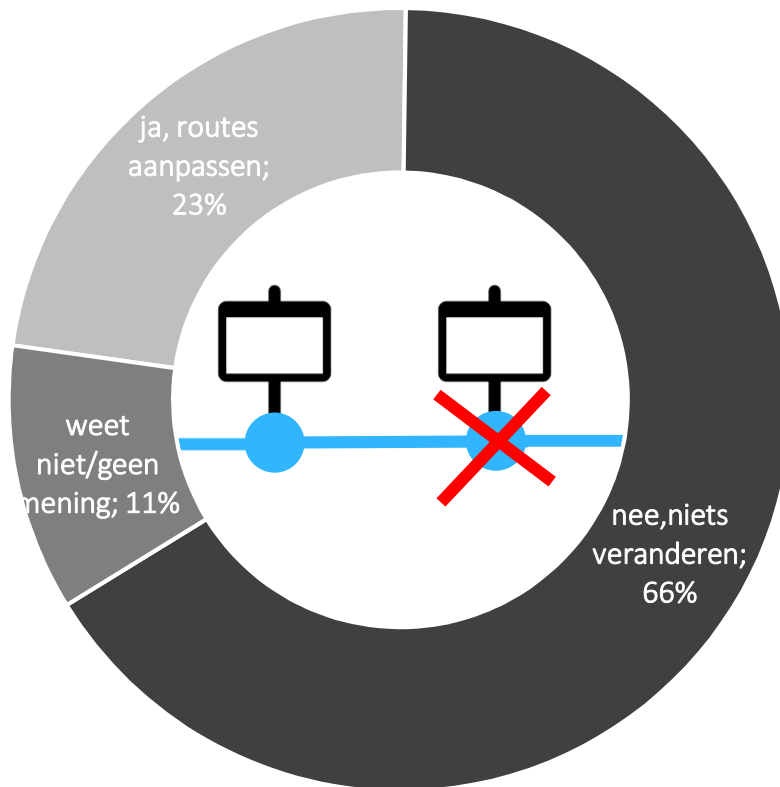
Ritnummer	1082	1084	1086	1088	1090	1092	1094	1096	1098	1100
Edam, Busstation	V 14 23	14 40	14 53	15 10	15 23	15 40	15 53	16 10	16 23	16 40
Edam, IJle	14 24	14 41	14 54	15 11	15 24	15 41	15 54	16 11	16 24	16 41
Volendam, G.A. Brederodestraat	14 28	14 45	14 58	15 15	15 28	15 45	15 58	16 15	16 28	16 45
Volendam, Volendam Centrum	14 35	14 52	15 05	15 22	15 35	15 52	16 05	16 22	16 35	16 52
Volendam, Zeddeweg	14 40		15 10		15 40		16 10		16 40	
Volendam, Marinapark		14 54		15 24		15 54		16 24		16 54
Katwoude, Hotel Volendam	14 42	14 57	15 12	15 27	15 42	15 57	16 12	16 27	16 42	16 57
Monnickendam, Bernhardbrug	14 46	15 01	15 16	15 31	15 46	16 01	16 16	16 31	16 46	17 01
Broek in Waterland, Dorp	14 50	15 05	15 20	15 35	15 50	16 05	16 20	16 35	16 50	17 05
Schouw, Splitsing	14 53	15 08	15 23	15 38	15 53	16 08	16 23	16 38	16 53	17 08
Amsterdam, Prins Hendrikkade	15 02	15 17	15 32	15 47	16 02	16 17	16 32	16 47	17 02	17 17
Amsterdam, Centraal Station	A 15 05	15 20	15 35	15 50	16 05	16 20	16 35	16 50	17 05	17 20

5.3 Landsmeer

Routewijziging / langere afstand naar haltes

basis: bewoners Landsmeer (n=73)

Vind je het wenselijk om de buslijnen op Het Lint te concentreren? De routes door het oude dorp (Aalscholverstraat – Tormetilstraat en Kerkebreek – Zuiderzeelaan) vervallen dan. Sommige reizigers zullen verder moeten lopen naar de bushalte maar de bus is sneller in Amsterdam.

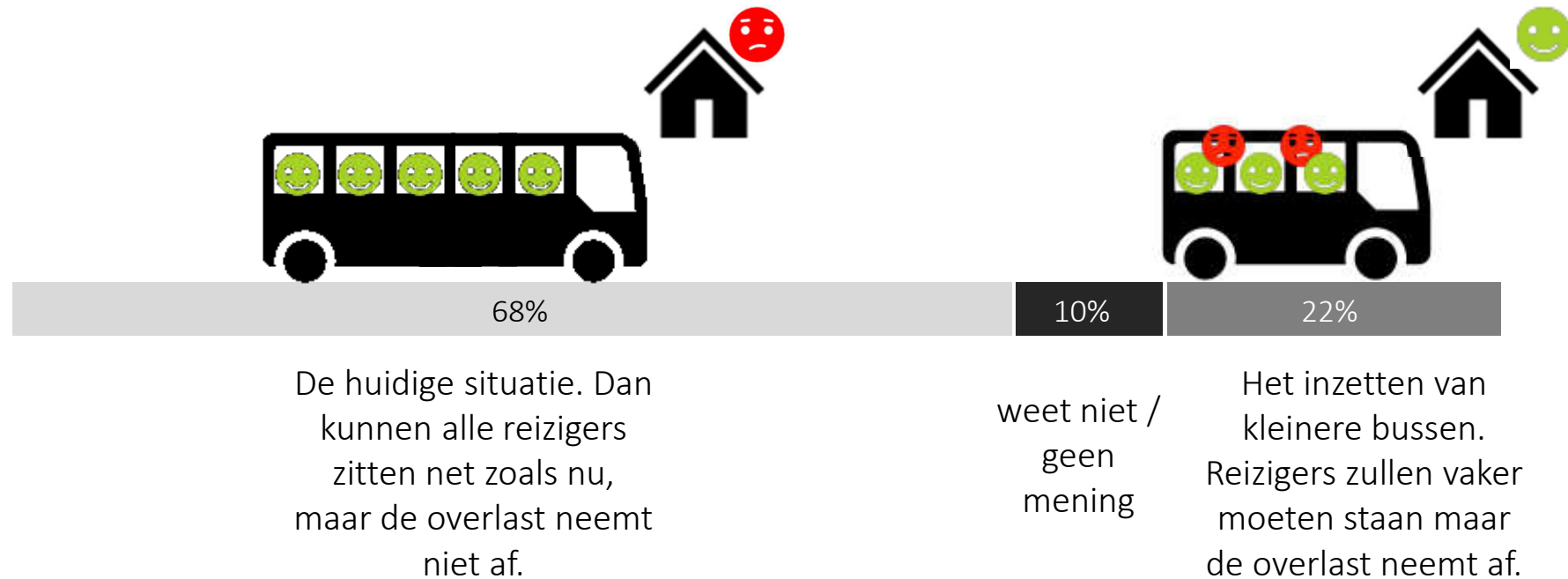


5.3 Landsmeer

Maximaal acceptabele afstand halte tot woning

basis: bewoners Landsmeer (n=73)

De vele grote bussen die over het Noordeinde/Zuideinde rijden worden door sommige bewoners als overlastgevend ervaren. Wat heeft jouw voorkeur?



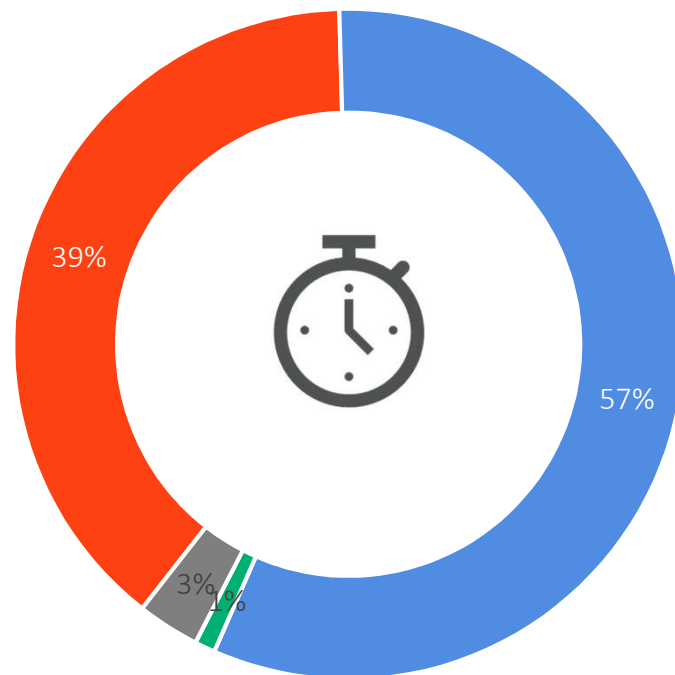
5.4 Oostzaan

Frequentie lijn 392

basis: bewoners Oostzaan (n=122)

Lijn 392 rijdt naar mijn mening...

- niet vaak genoeg
- precies vaak genoeg
- vaker dan nodig
- weet niet/geen mening



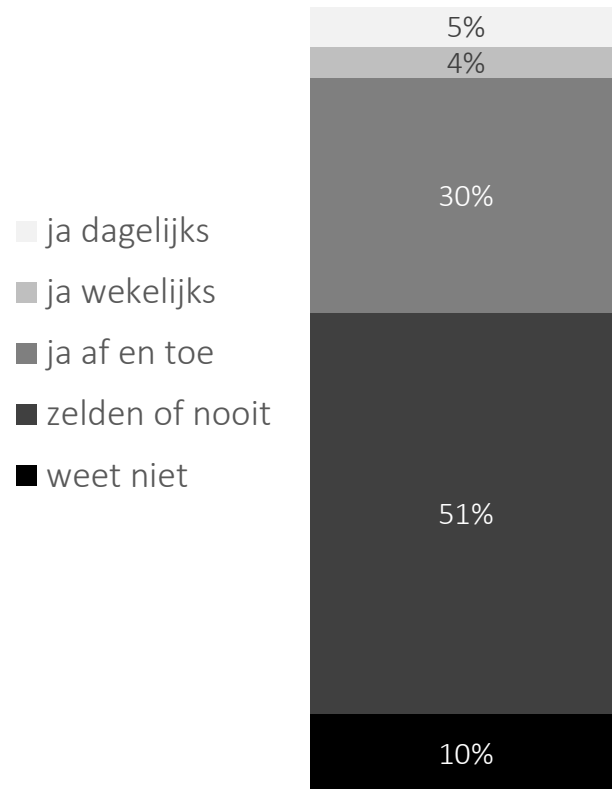
392	Amsterdam Station Noord – Zaandam Station
Spits	Elke 10 minuten of vaker
Dal	Elke 15 minuten
Avond	Elke 30 minuten
Zaterdag	Elke 15 minuten
Zondag	Elke 30 minuten

5.4 Oostzaan

Potentieel nieuwe verbinding Purmerend via De Haal

basis: bewoners Oostzaan (n=115)

Zou je gebruik maken van een busverbinding naar Purmerend via De Haal?



9% zou ten minste wekelijks van deze lijn gebruik maken



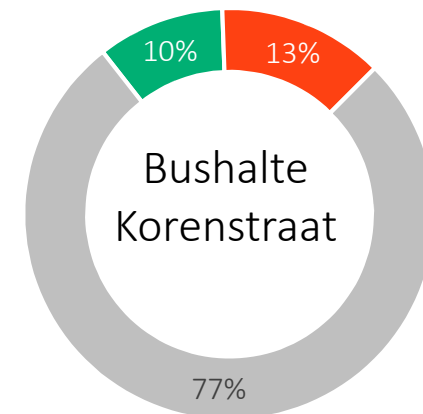
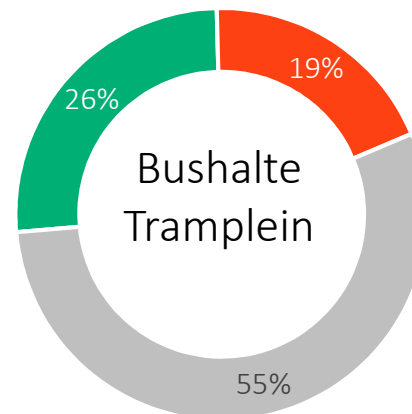
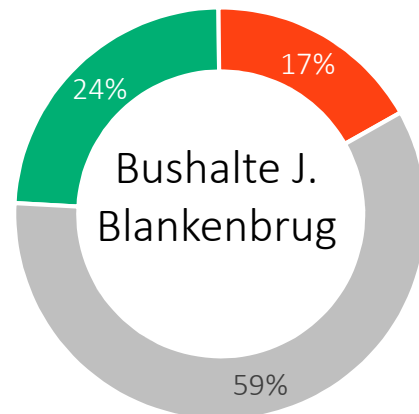
5.5 Purmerend Fietsstallingvoorzieningen

basis: bewoners Purmerend (n=506)

Hoe beoordeel je het aantal fietsstallingvoorzieningen bij: ...



- voldoende
- onvoldoende
- nvt / weet niet

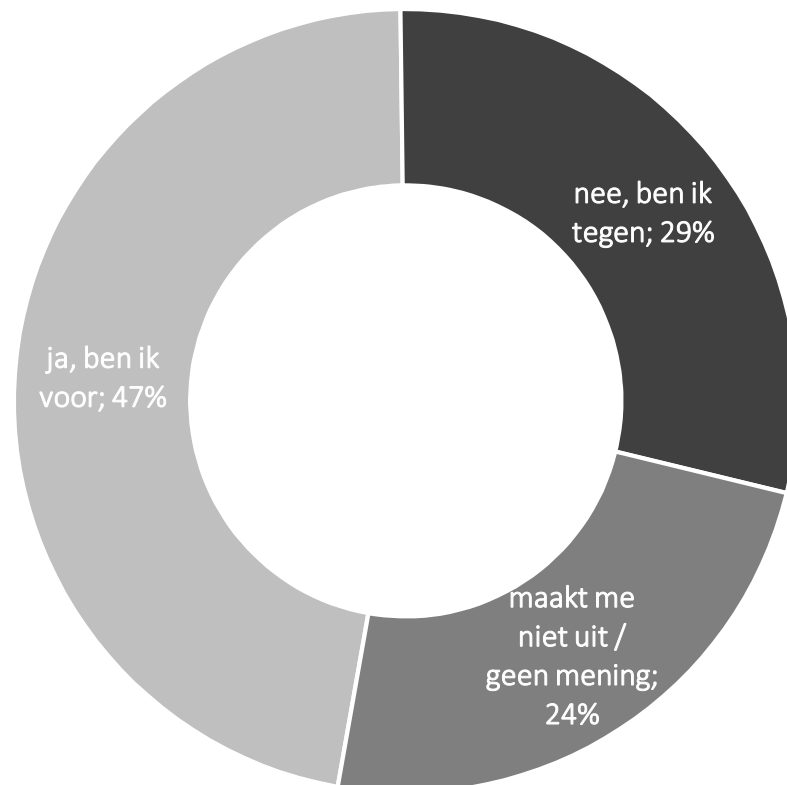


5.6 Waterland

Rondje Monnickendam behouden of niet

basis: bewoners Waterland (n=281)

Wil je het rondje door Monnickendam (bussen rijden nu maar in één richting om overlast te beperken) behouden, ook als dit ten koste gaat van frequentie van lijn 315 naar Amsterdam?

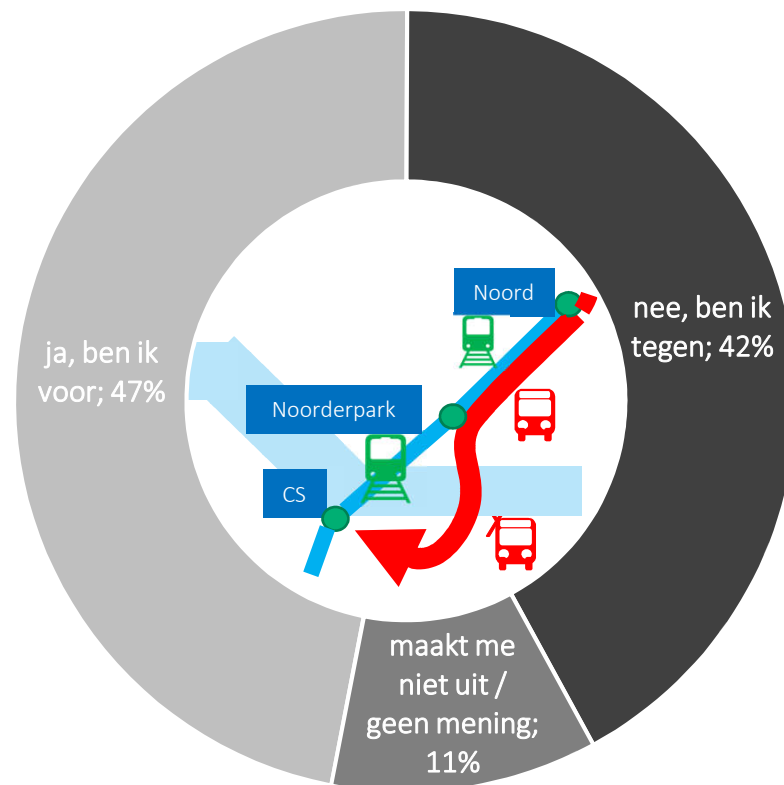


5.6 Waterland

Bussen in de spits naar en vanaf Amsterdam Noord

basis: bewoners Waterland (n=281)

Wil je dat buiten de spits alle bussen naar en vanaf Amsterdam Noord rijden, zodat er dan hoogfrequenter gereden kan worden naar en van Amsterdam?

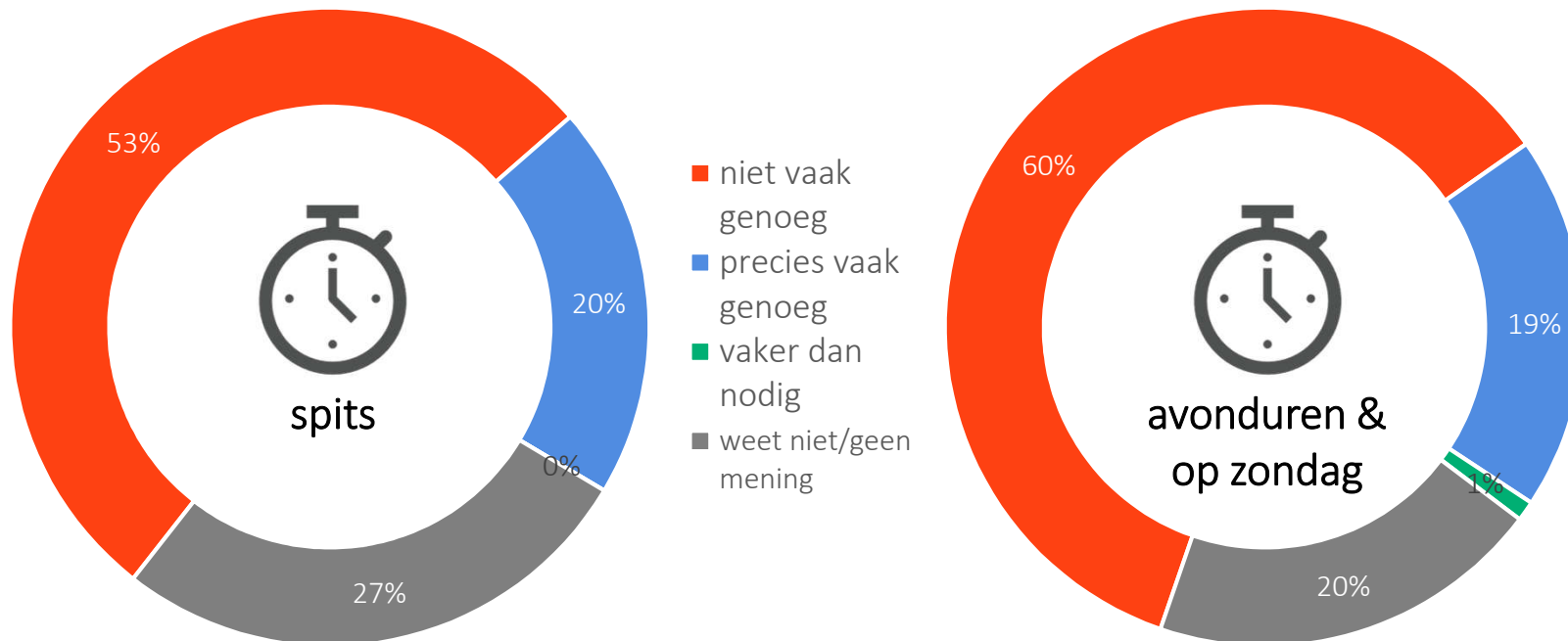


5.7 Wormerland

Frequentie in spits, avonduren en op zondag

basis: bewoners Wormerland (n=84)

In de... (spits / avonduren & op zondag)... rijden de bussen naar mijn mening...

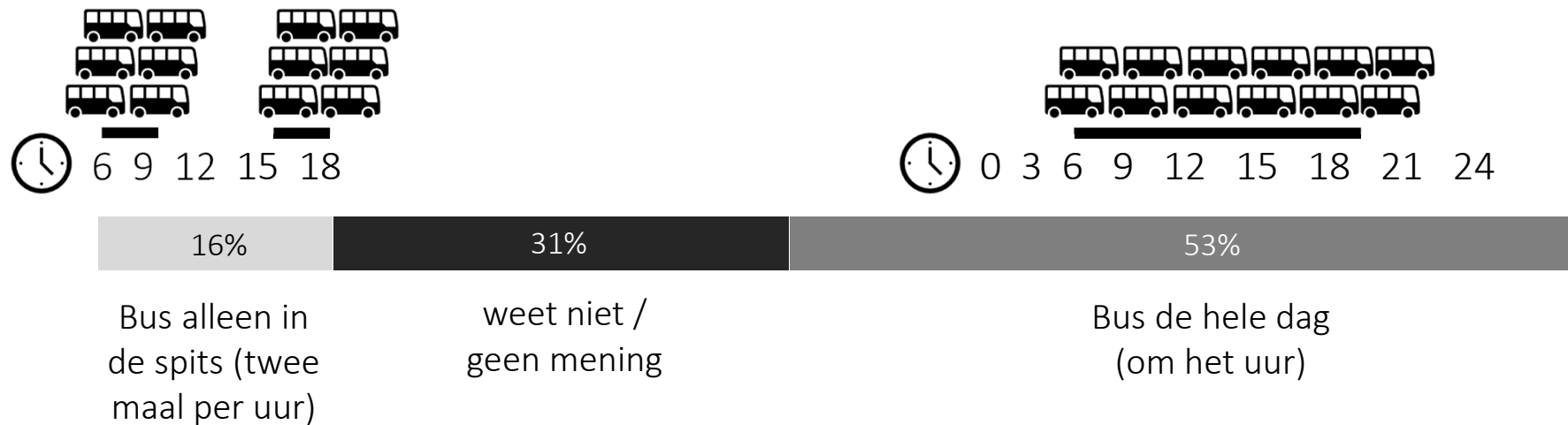


5.8 Zaanstad

Dienstregeling bedrijventerreinen

basis: bewoners Zaanstad (n=337)

Moet een bus naar bedrijventerreinen de hele dag rijden (één maal per uur) of alleen in de spits (twee maal per uur)?

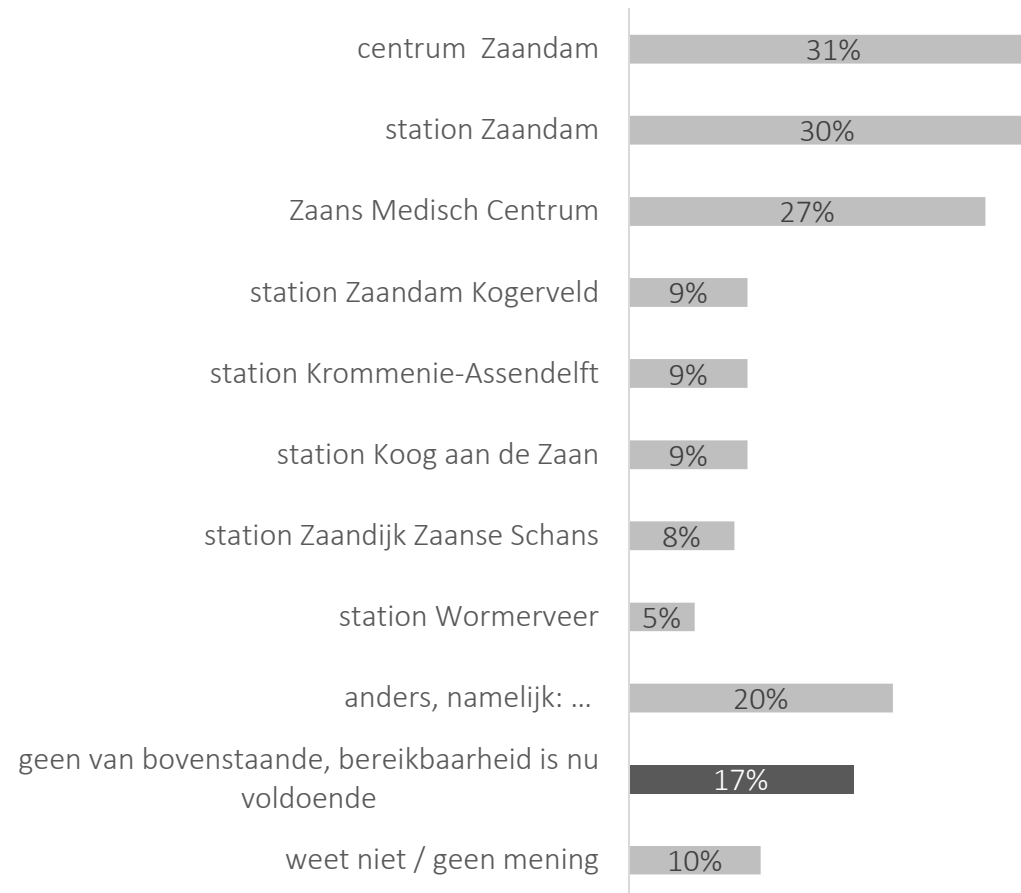


5.8 Zaanstad

Wens voor betere bereikbaarheid met de bus (1/3)

basis: bewoners Zaanstad (n=337)

Welke locatie zou je zelf graag makkelijker met de bus willen bereiken?



5.8 Zaanstad

Wens voor betere bereikbaarheid met de bus (2/3)*

basis: bewoners Zaanstad die zelf een suggestie hebben voor bestemmingen om beter bereikbaar te maken per bus (n=69)

- 's nachts vanuit centrum Amsterdam naar huis (Krommenie)
- Achtersluispolder
- Amsterdam
- Amsterdam Bos en Lommer; vaker
- Amsterdam centraal
- Amsterdam centraal station
- Amsterdam CS
- Amsterdam Noord/Centraal
- Amsterdam Sloterdijk 395 rijdt niet op zondag.
- Amsterdam West
- Amsterdam-West, de 398 zou niet alleen in de spits moeten rijden, maar de hele dag, al is het 1x per uyr. En VOORAL zou de 395 OOK OP ZONDAG moeten rijden, al is het 1x per uur !!
- Assendelft is heel slecht bereikbaar vanaf station Krommenie/Assendelft
- Bedrijfsterreinen
- bedrijverterrein Westerveer Wormer
- Begraafplaats
- Beveland beverwijk
- Bus (67 en 69) naar centrum Zaandam rijdt 2 x per uur door die 2 lijnen maar effectief als je bijvoorbeeld op de westzijde moet zijn rijdt hij maar 1 x per uur. Dat is erg onhandig en irritant.
- Buslijnen moeten van knooppunt naar knooppunt rijden. Dus niet van station naar halte aan een nietzeggend eindpunt zoals nu. Treinstations zijn knooppunten. Centrum en ziekenhuis zijn stations voor doorgaande lijnen.
- centrale bibliotheek westzijde Zaandam
- centum Wormer, daar rijdt de bus alleen aan de rand
- Dat de bushalte dichterbij huis is als je slecht ter been bent
- De Topsportthal; Zwembad
- Dorpsstraat Assendelft kant van het Noordzeekanaal
- Edam (waterland) rechtstreeks vanuit zaandam
- Gedempte gracht zaandam vanaf Westerveer ook avonds en weekends directe verbinding
- Graag de 67 weer door naar de Samsonweg als eindhalte tot 19u. Meubelboulevard waar nu in de verste verte geen bus komt.
- Halte zuiderzee
- Het bedrijven terrein van Hornbach, Leenbakker, Prenatal etc.
- hoofddorp
- Kalf
- Melkwegbrug
- Met daarbij aansluiting op de treinen!
- Nauerna
- Noord zuidlijn
- Noorderpark

5.8 Zaanstad

Wens voor betere bereikbaarheid met de bus (3/3)*

basis: bewoners Zaanstad die zelf een suggestie hebben voor bestemmingen om beter bereikbaar te maken per bus (n=69)

- Omgeving hembrugterrein zaandam
- Purmerend
- Purmerend en Landsmeer vanuit Oostzaan
- Rooswijk, vanaf het kalf
- Schiphol
- Schiphol, meer bussen naar Amsterdam Noord en een bus direct naar Amsterdam West.
- Sloterdijk
- Smeet 1
- Station sloterdijk
- Station Amsterdam Sloterdijk
- Station Beverwijk
- Station beverwijkj
- Station Uitgeest vanaf station Krommenie-Assendelft
- Stormhoek- karwei- kwantum enz
- Symon Spiersweg
- Vaker rijden (4x pu) en dan niet op dezelfde tijden als de treinen zouden rijden zoals nu
- Van krommenie naar wormer
- Vanaf Zaandam, de Vlinder rechtstreeks een bus naar Zaandam, Vincent van Goghweg.
- Verbinding Kalf, Rooswijk
- Verzorginghuis oostergouw zaandam
- Vinkenstraat en Boeielaan te Zaandam
- vlinder
- Westzaan
- Woon in kalf en als ik bvnaar zaa dijk wil mmoet ik eerst naar zaandam station en dan overstappen naar zaandijk of koog aande zaan het is zo lang rijden vanuit t kalf bus 69 en 391 vanuit t kalf,zaandam naar die plaatsenen en ook naar westerwatering of naar koog bloemwijk daar dat winkelcentrum komen geen bussen die vanuit het kalf gaan allea is omrijden eerst naar station zaandam en dan pas naar..... Dat zou ik graag verbeterd zien worden
- Woonplaats, Westknollendam
- Wormer
- Wormer.
- Zaandam - Sloterdijk zou ook zondag moeten worden bediend. (ivm aansluiting op treinen)
- zaandam oostergouw verz.huis
- Zaandam t kalf, vooral in het weekend in de nacht
- Zaanse Schans
- Zaanse Schans/Kalf

6

Conclusies

Welke reeks maatregelen resulteren in blijvend draagvlak en hoge waardering voor het openbaar vervoer in het concessiegebied?

6 Conclusies

Algemene conclusies en opmerkingen

- Deelnemers aan het panel van de Vervoerregio zijn gemiddeld genomen minder tevreden over het openbaar vervoer in Zaanstreek en Waterland dan respondenten uit de representatieve steekproef. Een duidelijke verklaring is hiervoor niet te vinden; wellicht is een gebrek aan tevredenheid voor sommigen juist reden om te participeren aan het onderzoek.
- Panelleden geven allen een beoordeling van maatregelen vanuit hun eigen perspectief. Het is uiteraard niet zo dat het implementeren van het resultaat ook leidt tot optimaal openbaar vervoer voor iedereen. Zo zijn er (vaak goedkopere) maatregelen waar iedereen zich wel in kan vinden (zoals toegankelijkheid), terwijl sommige maatregelen lager scoren omdat ze duur zijn en niet voor iedereen relevant.
- Dit rapport is dan ook een deel-analyse dat beoogt een deel van de bouwstenen voor het Programma van Eisen aan te leveren. We doen dit per deel-thema zoals die zijn voortgekomen uit de inventarisatie van de 5 strategische opgaven van de Vervoerregio.

6 Conclusies

Panel Vervoerregio

Conclusies per deel-thema (1/3)

Landelijk gebied (buurtbus/flexsysteem)	▪ Bereikbaarheid van bestemmingen (en dan met name naar bestemmingen buiten het gebied en naar bestemmingen in het gebied zelf buiten de eigen woonplaats) kan als het grote verbeterpunt van het openbaar vervoer in Zaanstreek en Waterland worden beschouwd, zo blijkt uit de tevredenheidsanalyse uit het onderzoek onder het representatieve panel. ▪ Anders dan in de representatieve steekproef, scoren sommige initiatieven om het netwerk op peil te houden of te ontwikkelen (flexsysteem in landelijk gebied, scholierenlijnen) ondergemiddeld in het panel van de Vervoerregio. Nieuwe wijken scoort identiek, (behoud) nachtlijnen daarentegen flink hoger. ▪ De belbus lijkt ook hier een geaccepteerd alternatief voor lokale lijnen buiten de spits.
Fijnmazigheid (nieuwe wijken)	
Nachtlijnen	
Scholierenlijnen (routes)	
Lokale lijnen (vast/vraagafhankelijk)	
R-netlijnen (frequentie en route)	▪ R-net blijkt zeer belangrijk; in de game scoort het weer verhogen van de frequentie in de spits en in de avond bovengemiddeld. Dal en weekend zijn minder belangrijk. Over het algemeen is men minder tevreden over de (huidige) frequentie van de bussen. ▪ Een frequentie in de spits van maximaal 6 keer per uur voor R-netlijnen (in combinatie met langere bussen) kan evenwel op de steun van een meerderheid rekenen. ▪ Doorrijden naar CS (ipv een overstap op Noord) scoort ondergemiddeld als maatregel waar men in wil investeren, en ook zonder budget-beperking is deze maatregel niet zo populair.
First & Last Mile	▪ Bereikbaarheid dient mede in het kader van de first & last mile te worden gezien. Bovengemiddeld veel panelleden zijn te vinden voor betere voorzieningen voor aansluitend vervoer.

6 Conclusies

Panel Vervoerregio

Conclusies per deel-thema (2/3)

Duurzaamheid (ZE, bedrijfsvoering)

- Het stellen van duurzaamheidseisen aan de vervoerder kan op bovengemiddeld draagvlak rekenen, alhoewel dit zeker niet tot de goedkoopste maatregelen gerekend kan worden.

Betrouwbaarheid (regelmatig, stipt)

- Bussen die beter op tijd rijden is een relatief goedkope maatregel die op veel steun kan rekenen. Het is zelfs de hoogst scorende maatregel, de tevredenheid op dit punt laat juist wat te wensen over.

Fijnmazigheid (halte-afstanden)

- *In de OV-game is fijnmazigheid benaderd door respondenten de keuze te geven tussen langere halte-afstanden (minder fijnmazig) of kortere halte-afstanden (fijnmaziger)*
- Het (weer) verkorten van halte-afstanden van R-netlijnen geldt als een niche-maatregel.
- De afstand naar haltes van spitslijnen is in de OV-game fors vergroot en het weer verkleinen daarvan kan op evenveel steun rekenen als het verkorten van de halteafstanden van R-netlijnen, al is hier geen sprake van een niche-maatregel.
- De tevredenheid over de afstand tot bushaltes scoort bovengemiddeld qua tevredenheid; vanuit die invalshoek voldoet de huidige halte-afstand.
- Het idee om de reis te versnellen door minder haltes aan te doen kent weinig voorstanders.

Service

- Makkelijker/begrijpelijk OV scoort bovengemiddeld en hieraan dient (mede gelet op de lage kosten) zonder meer aandacht te worden besteed. Makkelijk OV begint bij een overzichtelijk netwerk dat (mede daarom) eenvoudig gecommuniceerd kan worden.
- Qua tevredenheid scoort de beschikbare informatie om de busreis te plannen echter al bovengemiddeld goed.
- Ontwikkeling en behoud van OV-servicewinkels en oplaadpunten in kleine kernen zijn bovengemiddeld populaire maatregelen die, mede gelet op de beperkte kosten, overwogen dienen te worden.

6 Conclusies

Panel Vervoerregio

Conclusies per deel-thema (3/3)

Tarief

- Korting buiten de spits is niet populair (en stukken minder populair ook dan onder de representatieve steekproef), al is men over de prijs van het OV ook in deze steekproef niet goed te spreken.

Materieel (stoel, schermen)

- Luxere bussen is een maatregel die ondergemiddeld op steun kan rekenen.
- Qua tevredenheid scoort de busrit bovendien bovengemiddeld op comfort en snelheid.

Voorzieningen (halte en knooppunt)

- Betere reizigersvoorzieningen op knooppunten en haltes scoren bovengemiddeld als maatregel. De tevredenheid over de inrichting van bushaltes scoort echter ook (licht) bovengemiddeld en dit is derhalve een punt om selectief in te investeren.

Betrouwbaarheid (stewards avond)

- Stewards en bewaakte fietsenstallingen kunnen op weinig steun rekenen. Echter, de mogelijkheid om fietsen te stallen op de haltes scoort laag qua tevredenheid en is een aandachtspunt. Dit blijkt ook uit de vragen die over dit onderwerp zijn gesteld aan inwoners van Beemster en Purmerend. Ook in de directe vraagstelling over maatregelen (buiten de game om) scoren stewards en bewaakte fietsenstallingen hoger.

Toerisme

- Het ontwikkelen van de toeristische markt scoort ondergemiddeld en vormt derhalve geen prioriteit voor de bewoners en reizigers in het panel van de Vervoerregio.



Jan-Jaap de Vlieger- jjdv@inno-v.nl

Eduard Röntgen - er@inno-v.nl



Prins Hendrikkade 170-2

1011TC Amsterdam

www.inno-v.nl

+31 20 423 13 23