



Raadpleging Bewoners - representatief Concessie Zaanstreek-Waterland 2021-2031

Raadpleging Bewoners - representatief

Concessie Zaanstreek-Waterland 2021-2031

1	Over het onderzoek	Pag. 3-9
2	OV-gebruik	Pag. 10-13
3	Tevredenheid	Pag. 14-21
4	Evaluatie maatregelen	Pag. 22-37
5	Doelgroepenanalyse	Pag. 38-45
6	Conclusies	Pag. 46-50

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

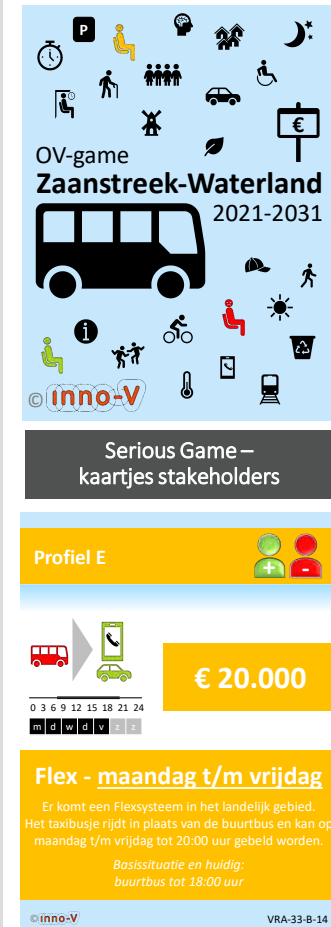
- Input voor opstellen van aanbestedingsstrategie, PvE en bestek
- Binnen het beschikbare budget een zo goed mogelijk OV-aanbod
 - Voldoende vervoercapaciteit & goede ontsluiting (basiseis)
 - Kwaliteiten bestaande netwerk behouden (geen achteruitgang ten opzichte van 'nu')
 - Ruimte voor nieuwe ambities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

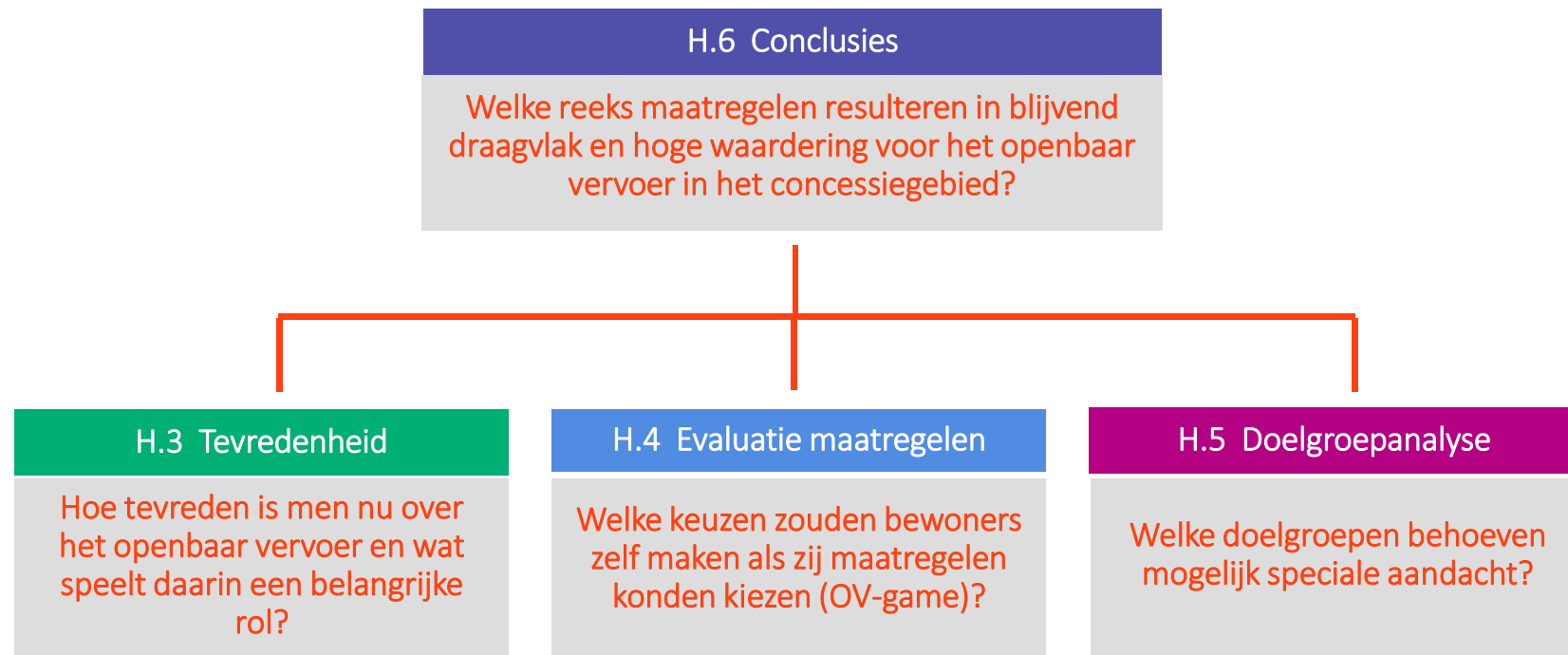
Wens Vervoerregio (dit rapport): ook de mening van bewoners ruimschoots in het proces betrekken

- Op basis van een enquête representatief voor alle bewoners van 12 jaar en ouder
- Dus niet alleen OV-gebruikers, maar ook niet-OV gebruikers zijn bevestigd
- Aan de hand van een vragenlijst inclusief een digitale versie van de 'serious game'



1.1 Aanleiding en onderzoeksvragen

Onderzoeksvragen



1.2 Methodologie

Details van het veldwerk

Veldwerk

- Kwantitatieve online vragenlijst
- Ook goed in te vullen op smartphone
- Veldwerkperiode 9 - 17 april 2019
- Invulduur: 15 minuten
- Lichte herweging van de resultaten ter verhoging van de representativiteit
 - Door aan groepen die in steekproef ondervragenwoordigd zijn meer gewicht toe te kennen kan de representativiteit van een steekproef verder worden verhoogd. Er is gewogen op de volgende variabelen: leeftijd, geslacht, woonplaats (obv huidig concessiegebied), huishoudgrootte, mate van stedelijkheid (postcode-gerelateerd), werkzaamheid

Vragenlijst inclusief OV-game

- OV-reisgedrag
- Tevredenheid over het huidige openbaar vervoer
- Redenen gebruik auto (onder niet-OV reizigers)
- Attitudes ten opzichte van het openbaar vervoer
- Voorkeur voor maatregelen (digitale versie van de OV-game met stakeholders)
- Socio-demografische kenmerken
- Open vraag over het openbaar vervoer in het concessiegebied

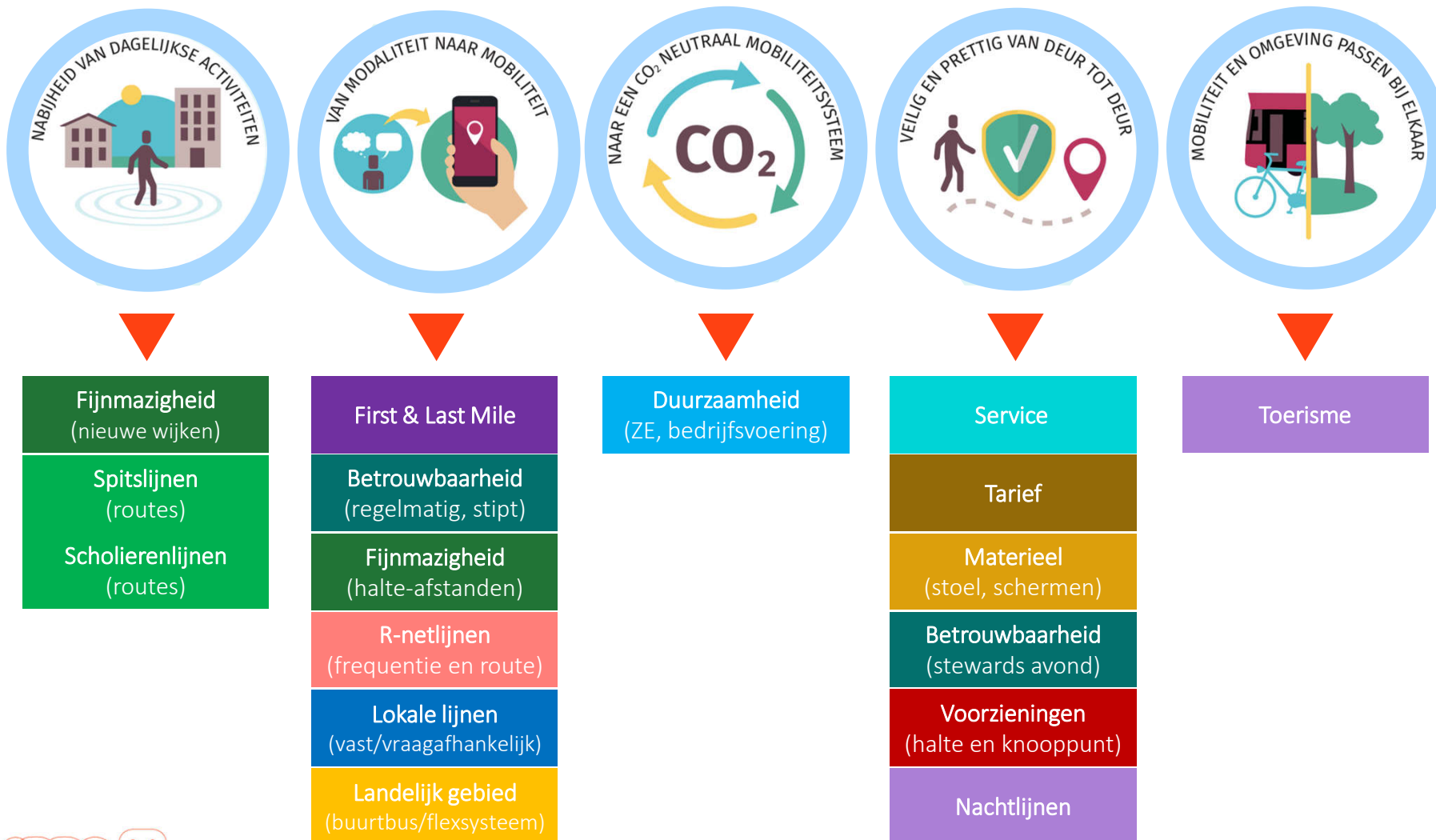
Steekproef

- Bruto steekproef getrokken uit NIPObase, het online panel van Kantar
- Netto n=482 ingevulde enquêtes (na cleaning)
- Representatief voor inwoners van het concessiegebied + Hoorn en omstreken van 12 jaar en ouder op de volgende kenmerken:
 - Woonplaats / geografische spreiding over het concessiegebied
 - Leeftijd en geslacht
 - Huishoudgrootte
 - Werkzaamheid
 - Stedelijkheid van de woonomgeving

1.2 Methodologie

Aanhakend bij het Beleidskader Mobiliteit

5 strategische opgaven Vervoerregio



1.3 De steekproef

Het concessiegebied en huidige deelconcessies

€ 23,0 mln



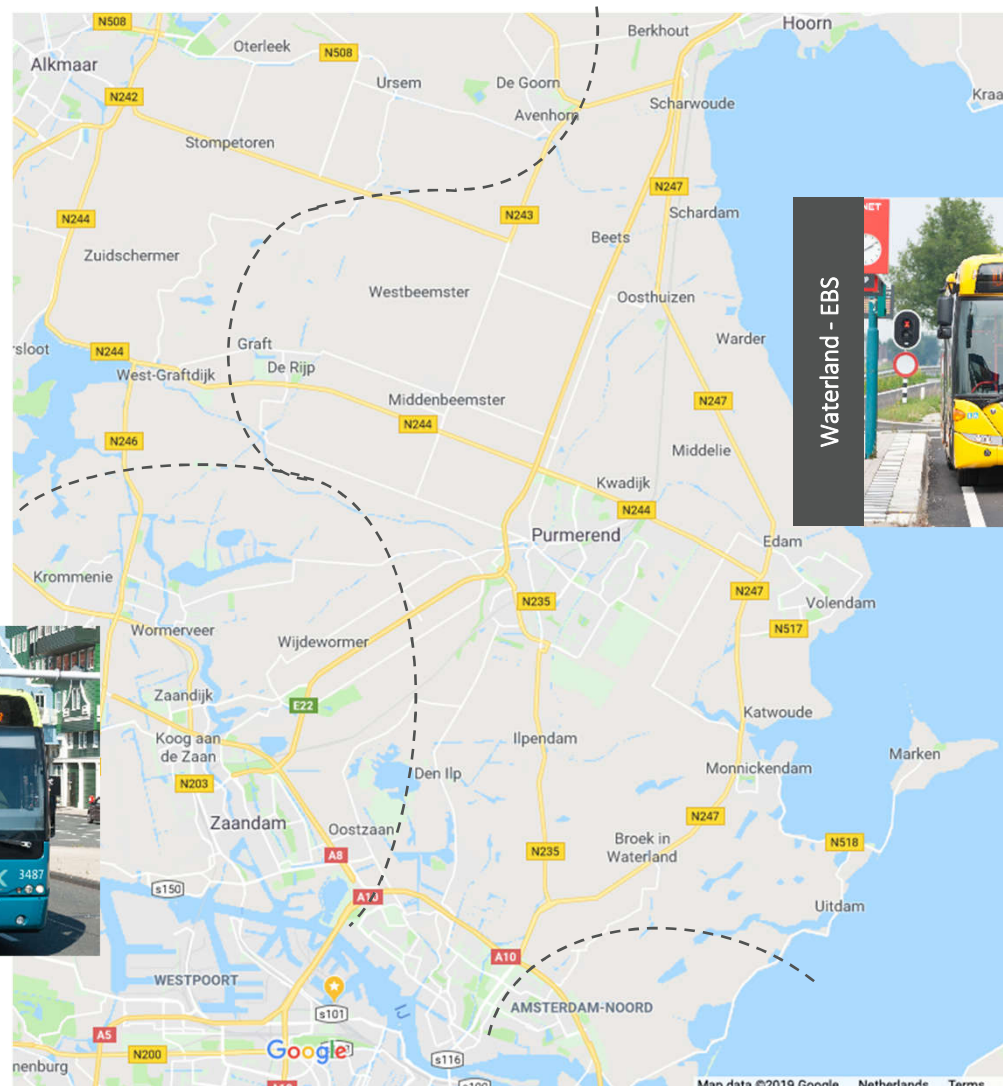
5,6 mln



62



Zaanstreek - Connexion



Waterland - EBS



€ 44,4 mln



10,7 mln



211

1.3 De steekproef

n=482, representatief voor 360.000 bewoners 12+

Huidig concessiegebied	%	bewoners	steekproef
Waterland (incl. Hoorn en omstreken)		57	57
Zaanstreek		43	43
		100	100

Gemeente/woonplaats.	%	bewoners	steekproef
Beemster		2	3
Edam en Volendam		9	7
Graft en De Rijp		1	0
Hoorn, Berkhout en Scharwoude		18	15
Landsmeer		3	5
Oostzaan		2	3
Purmerend		20	24
Waterland		4	4
Wormerland		4	4
Zaanstad		37	36
		100	100

Huishoudgrootte (personen)	%	bewoners	steekproef
1		17	17
2 of meer		83	83
		100	100

Leeftijd	%	bewoners	steekproef
12-24		17	17
25-44		27	22
45-64		34	39
65+		22	22
		100	100

Geslacht	%	bewoners	steekproef
Man		49	49
Vrouw		51	51
		100	100

Stedelijkheid (adressen/km2)	%	bewoners	steekproef
Zeer sterk (>2500)		16	16
Sterk (1500-2500)		44	44
Matig (1000-1500)		20	20
Weinig (500-1000)/ niet (<500)		20	20
		100	100

Autobezit	bewoners	steekproef
Gemiddeld aantal in huishouden	1,0*	1,2

2

OV-gebruik

- 2.1 Algemeen, bus en trein
- 2.2 Details busgebruik
- 2.3 Van en naar bushalte en treinstation

2.1 OV-gebruik

Algemeen, bus en trein

OV-gebruik algemeen	%	totaal (n=482)	Zaanstreek (n=207)	Waterland (n=275)	Treingebruik ZaWa	%	totaal (n=380)	Zaanstreek (n=192)	Waterland (n=187)
3-7 dagen per week		16	17	15	3-7 dagen per week		11	16	6
1-2 dagen per week		9	10	7	1-2 dagen per week		7	7	6
1-3 dagen per maand		22	19	25	1-3 dagen per maand		11	11	10
1-2 dagen per kwartaal		16	17	16	1-2 dagen per kwartaal		15	14	17
1-3 dagen per jaar		17	22	13	1-3 dagen per jaar		23	27	19
Minder vaak / nooit		20	15	24	Minder vaak / nooit		33	25	42
<i>allen</i>		100	100	100	<i>bewoners plaats met station</i>		100	100	100
Busgebruik ZaWa	%	totaal (n=482)	Zaanstreek (n=207)	Waterland (n=275)	Bestemming meest gemaakte treinreis *	%	Totaal (n=201)	Zaanstreek (n=107)	Waterland (n=94)
3-7 dagen per week		7	4	8	Zaanstreek		11	12	10
1-2 dagen per week		5	5	6	Waterland		3	2	4
1-3 dagen per maand		18	13	23	Amsterdam		42	56	25
1-2 dagen per kwartaal		13	10	14	Elders / weet niet		44	30	61
1-3 dagen per jaar		17	20	15	<i>wie met de trein reist</i>		100	100	100
Minder vaak / nooit		40	48	34					
<i>allen</i>		100	100	100					

2.2 OV-gebruik

Details busgebruik

Frequentie busgebruik in ZaWa	%	totaal (n=482)	Zaanstreek (n=207)	Waterland (n=275)
3-7 dagen per week		7	4	8
1-2 dagen per week		5	5	6
1-3 dagen per maand		18	13	23
1-2 dagen per kwartaal		13	10	14
1-3 dagen per jaar		17	20	15
Minder vaak / nooit		40	48	34
<i>allen</i>		100	100	100

Bestemming meest gemaakte busreis	%	Totaal (n=289)	Zaanstreek (n=108)	Waterland (n=182)
Zaanstreek		24	64	1
Waterland		12	3	17
Amsterdam		55	26	72
Elders / weet niet		9	7	10
<i>wie met de bus reist in ZaWa</i>		100	100	100

Doel meest gemaakte busreis	%	Totaal (n=289)	Zaanstreek (n=108)	Waterland (n=182)
Andere vrijetijdsbesteding*		41	37	43
Woon-werkverkeer, zakelijk		18	16	19
Op bezoek bij vrienden, familie		11	11	11
Uitgaan / stappen		10	7	12
School / studie / opleiding		8	10	6
Bezoek aan arts, instantie, ...		8	14	4
Dagelijkse boodschappen		1	2	1
Diversen		3	3	4
<i>wie met de bus reist in ZaWa</i>		100	100	100

Moment meest gemaakte busreis	%	Totaal (n=289)	Zaanstreek (n=108)	Waterland (n=182)
Weekdagen – in de spits		20	22	19
Weekdagen – overdag buiten spits		43	43	43
Weekdagen – avond buiten spits		2	1	2
Weekend		35	33	36
<i>wie met de bus reist in ZaWa</i>		100	100	100

2.3 OV-gebruik

Van en naar bushalte en treinstation

Modaliteit naar bushalte bij meest gemaakte busreis	%	Totaal (n=289)	Zaanstreek (n=108)	Waterland (n=182)	Hoe lang onderweg naar bushalte	%	Totaal (n=289)	Lopend (n=254)	Met de fiets (n=16)*
Lopend		89	86	92	1-2 minuten		23	23	5
Met de fiets		7	7	7	3-4 minuten		33	31	16
Met de auto		3	6	0	5-8 minuten		44	38	40
Diverse		1	1	1	9-16 minuten		12	8	39
<i>wie met de bus reist in ZaWa</i>		100	100	100	>16 minuten		0	0	0
					<i>wie met de bus reist in ZaWa</i>		100	100	100

Modaliteit naar treinstation bij meest gemaakte treinreis	%	Totaal (n=270)	Gemiddeld (minuten)
Lopend		31	
Met de fiets		25	9,0
Met de bus**		21	
Met de auto		17	
Diverse		6	
<i>wie met de trein reist</i>		100	

Gemiddeld (minuten) **4,7** 4,6 7,1*

- Verreweg de meesten gaan lopend naar de bushalte
- In Zaanstreek is het aandeel auto hoger
- Bij treinreizen is het aandeel van fiets en auto een stuk hoger – biedt dit gegeven aanknopingspunten voor bushaltes?

- Gemiddeld is men net geen 5 minuten onderweg naar de bushalte, wie met de fiets gaat is de helft langer onderweg
- Wie met de fiets naar een treinstation gaat is gemiddeld een paar minuten langer onderweg (9 minuten) dan wie met fiets naar een bushalte gaat (7 minuten)

3

Tevredenheid

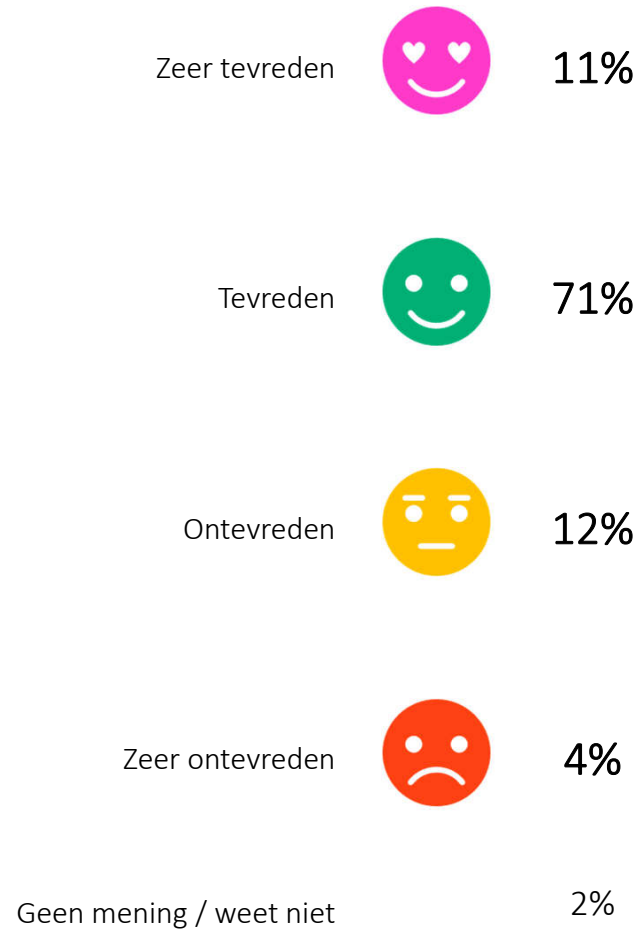
Hoe tevreden is men nu over het openbaar vervoer en wat speelt daarin een belangrijke rol?

- 3.1 Algemene tevredenheid
- 3.2 Tevredenheid en belang deelaspecten
- 3.3 Prioriteitenanalyse: uitleg
- 3.4 Prioriteitenanalyse: resultaten

3.1 Algemene tevredenheid

Velen zijn tevreden over het OV in het gebied

basis: bewoner die minstens 1-3 keer per maand van het OV gebruik maakt (in Zaanstreek-Waterland of daarbuiten) (n=225)



- Tervredenheid verschilt niet sterk naar variabelen als:
 - Leeftijd en geslacht
 - Huidig concessiegebied of woonplaats
 - Stedelijkheid
 - OV-frequentie
 - Autobezit
- In de volgende paragraaf kijken we naar de tevredenheid op een aantal aspecten van het OV, welk belang men eraan hecht en hun samenhang met de algemene tevredenheid

3.2 Tevredenheid en belang deelaspecten

basis: bewoner die minstens 1-3 keer per maand van het OV gebruik maakt (in Zaanstreek-Waterland of daarbuiten) (n=225)

Aspect	%	(heel) tevreden	heel belangrijk	gewogen tevredenheid
De nabijheid van de bushalte in mijn woonplaats		91	41	3,25
De nabijheid van het treinstation in mijn woonplaats *		94	47	3,23
De snelheid van de busrit		87	28	2,99
De reisinformatie in de bus		80	26	2,96
Het comfort in de bus		85	22	2,96
Dat de bus niet te laat of juist te vroeg aan komt rijden		77	61	2,93
Bereikbaarheid bestemmingen buiten Zaanstreek/Waterland		79	47	2,90
Bereikbaarheid van bestemmingen in Zaanstreek/Waterland		77	36	2,89
Wachtvoorzieningen op de bushaltes		80	27	2,89
Bereikbaarheid bestemmingen binnen woonplaats **		73	33	2,85
De frequentie (hoe vaak de bussen rijden):		68	51	2,79
Beschikbaarheid van goede fietsvoorzieningen op de haltes ***		60	23	2,72
De prijs		49	55	2,44

De gewogen tevredenheid houdt ook rekening houdend met ontevredenen. De gebruikte weging:

- Zeer tevreden = 4
- Tevreden = 3
- Ontevreden = 2
- Zeer ontevreden = 1



Zeer bovengemiddeld



Bovengemiddeld



Ondergemiddeld



Zeer ondergemiddeld

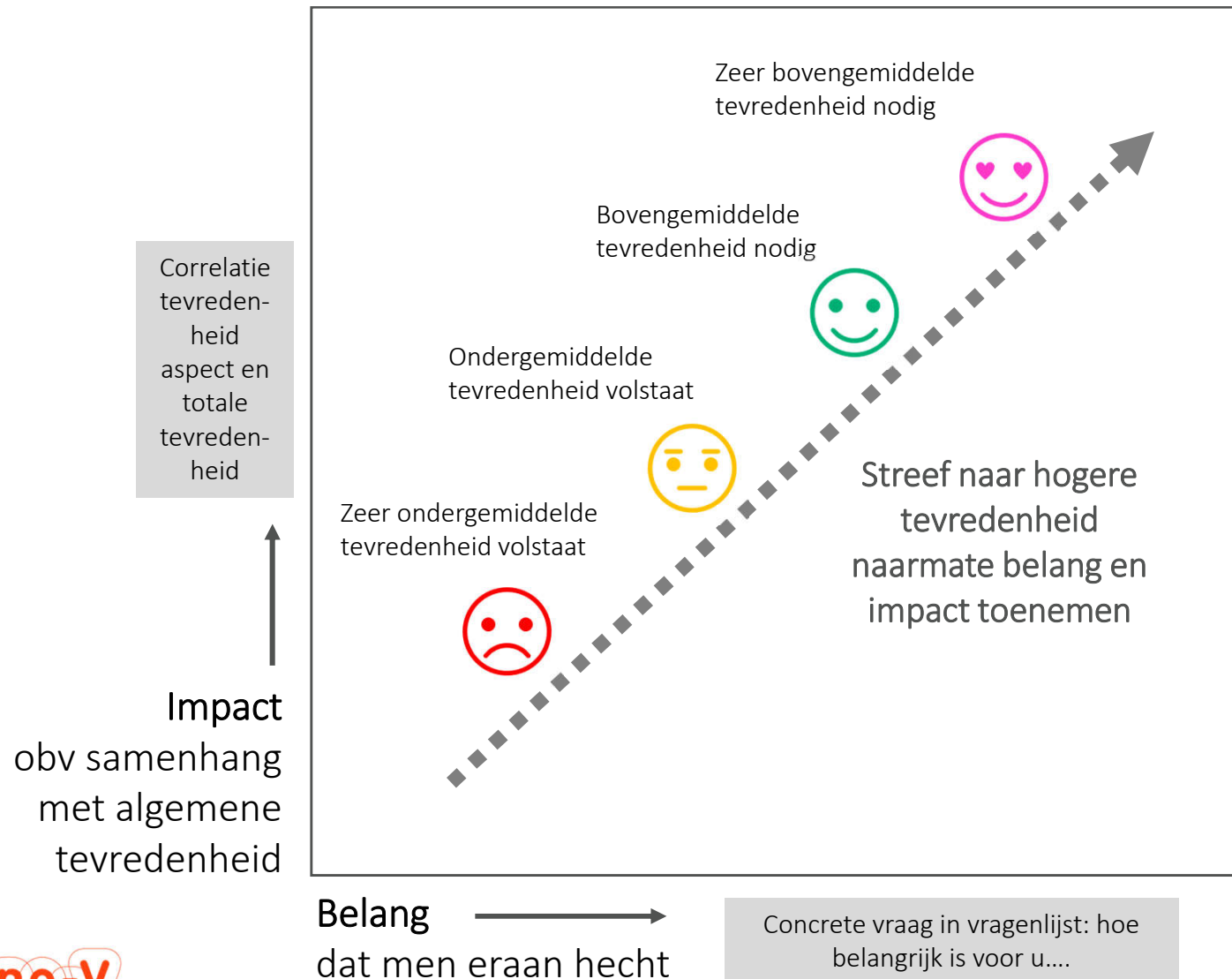
* alleen gevraagd aan bewoners in plaats met treinstation

** alleen gevraagd aan wie in een grotere plaats woont. Duidelijk hoger in Zaanstreek (79%) dan in Waterland (67%)

*** alleen gesteld aan wie dit aspect belangrijk vindt

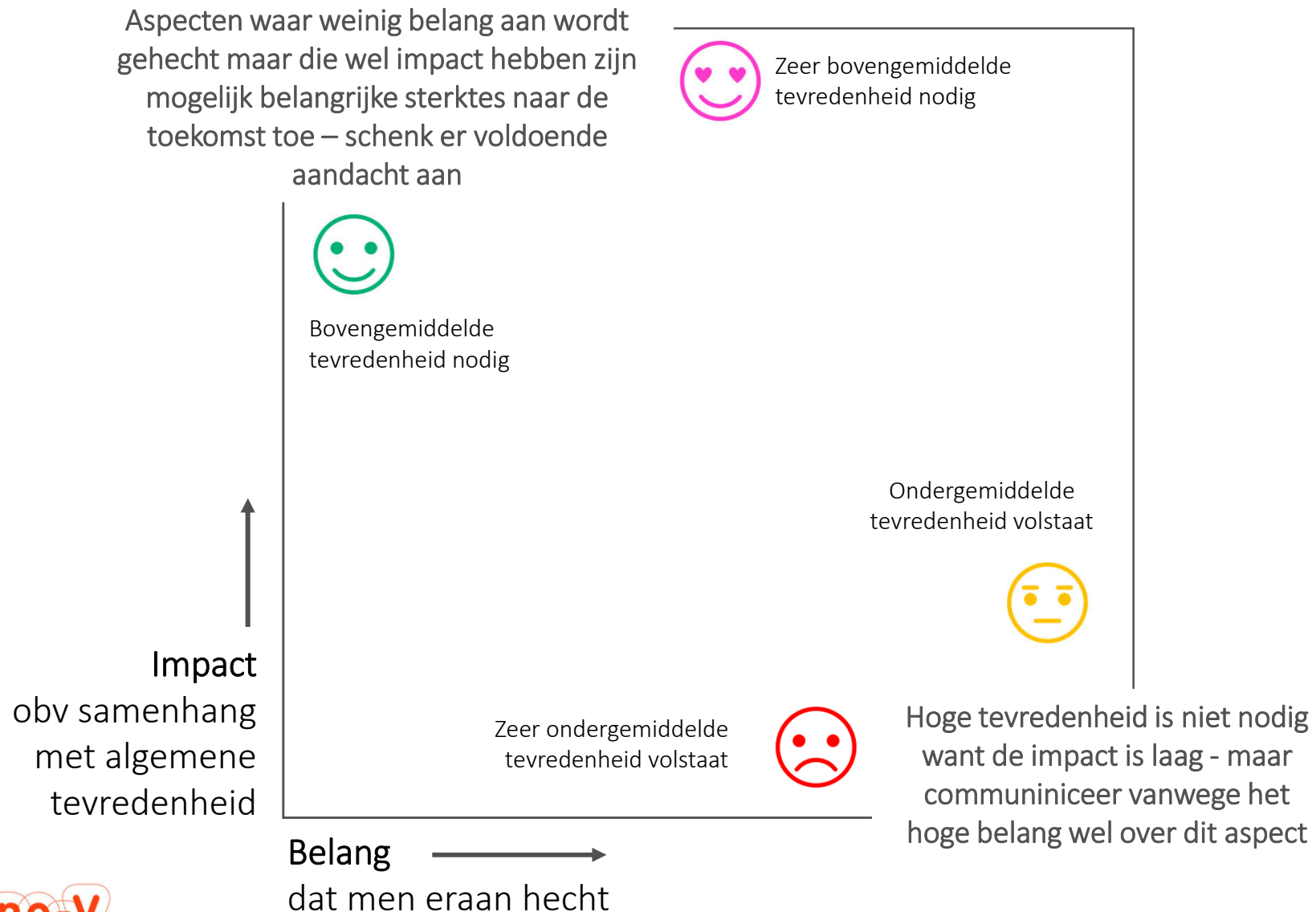
3.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (1/3)

Belang en impact dicteren de vereiste tevredenheid



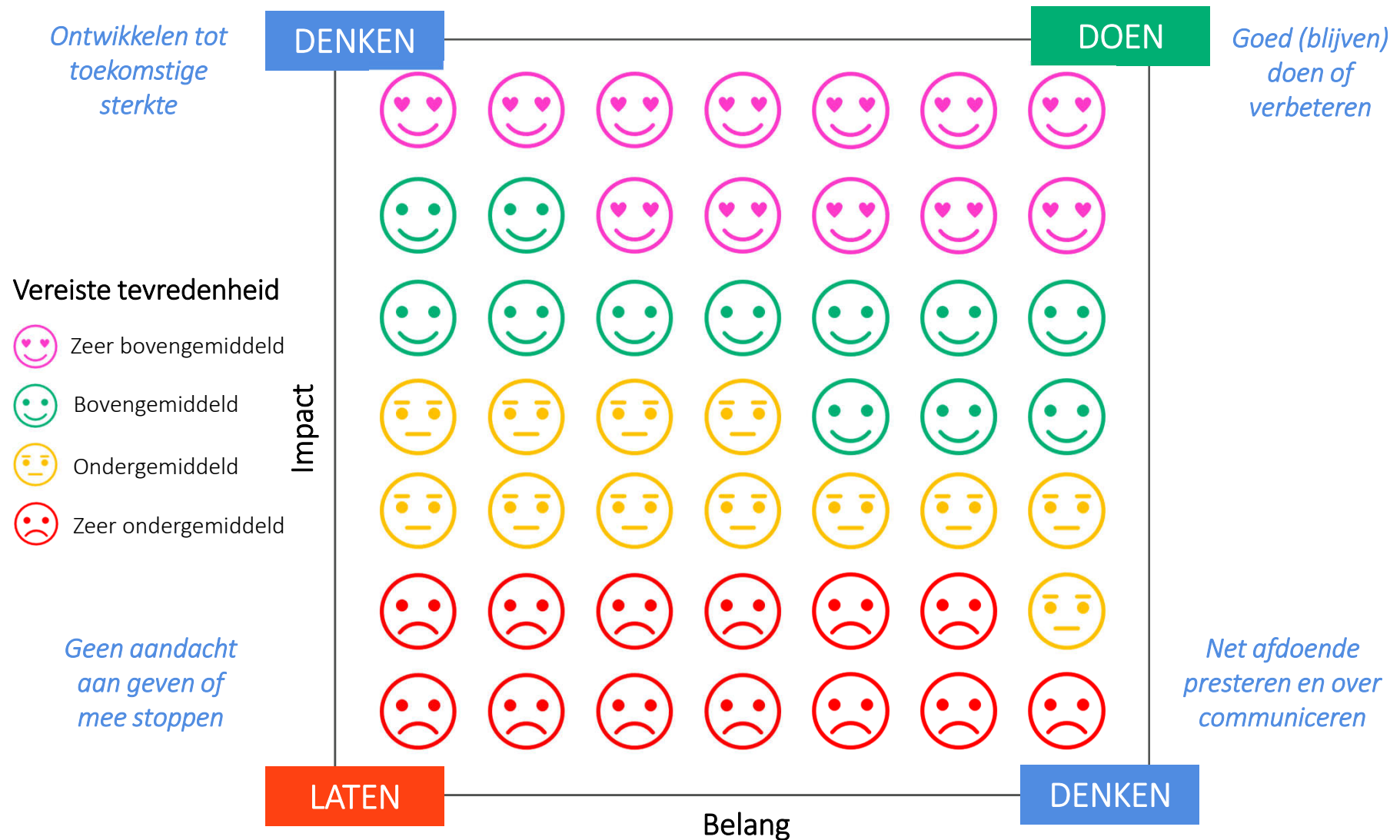
3.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (2/3)

Belang en impact dicteren de vereiste tevredenheid



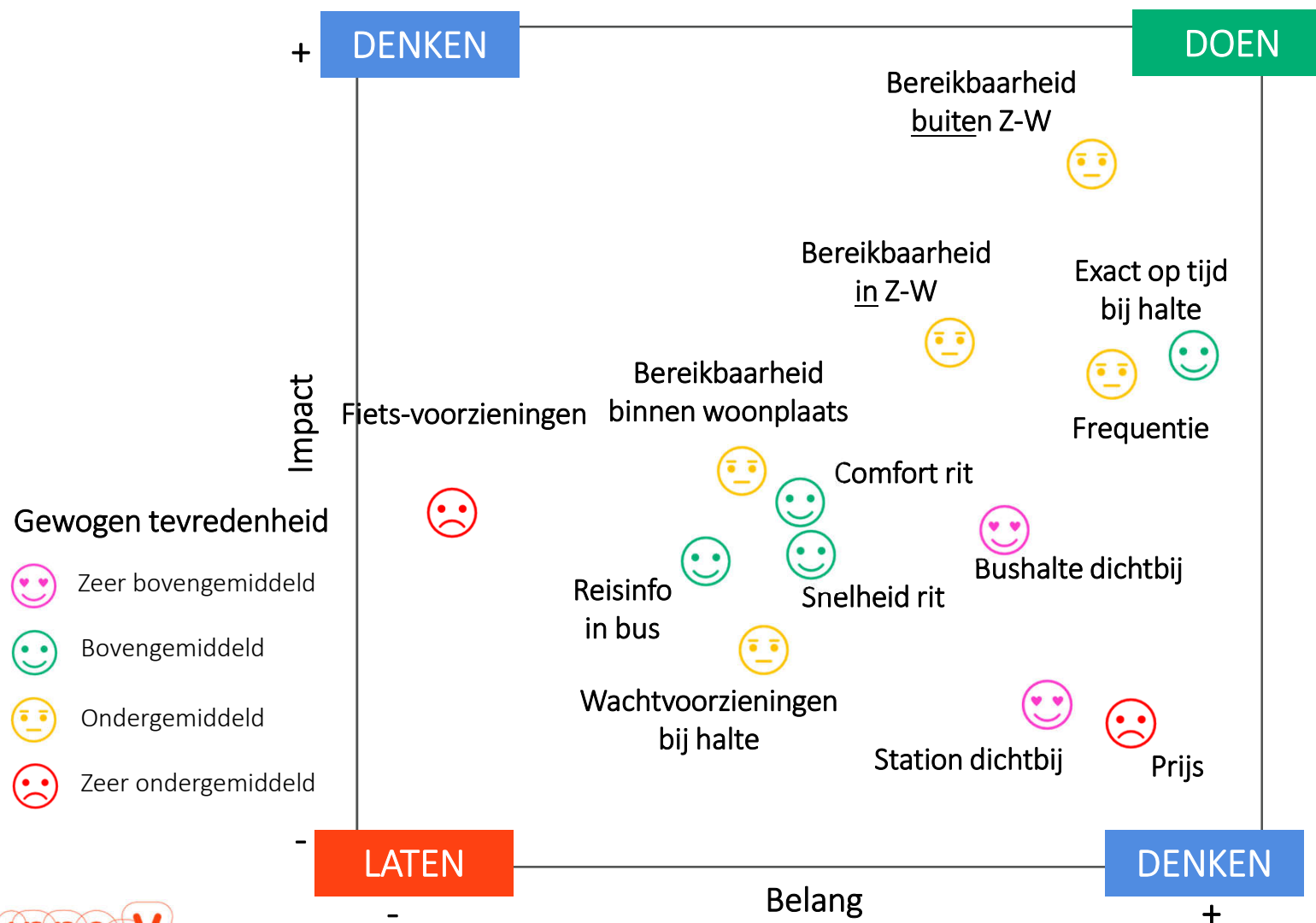
3.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (3/3)

Vereist minimum niveau tevredenheid en implicaties



3.4 Prioriteitenanalyse: resultaten voor 13 OV-gerelateerde aspecten

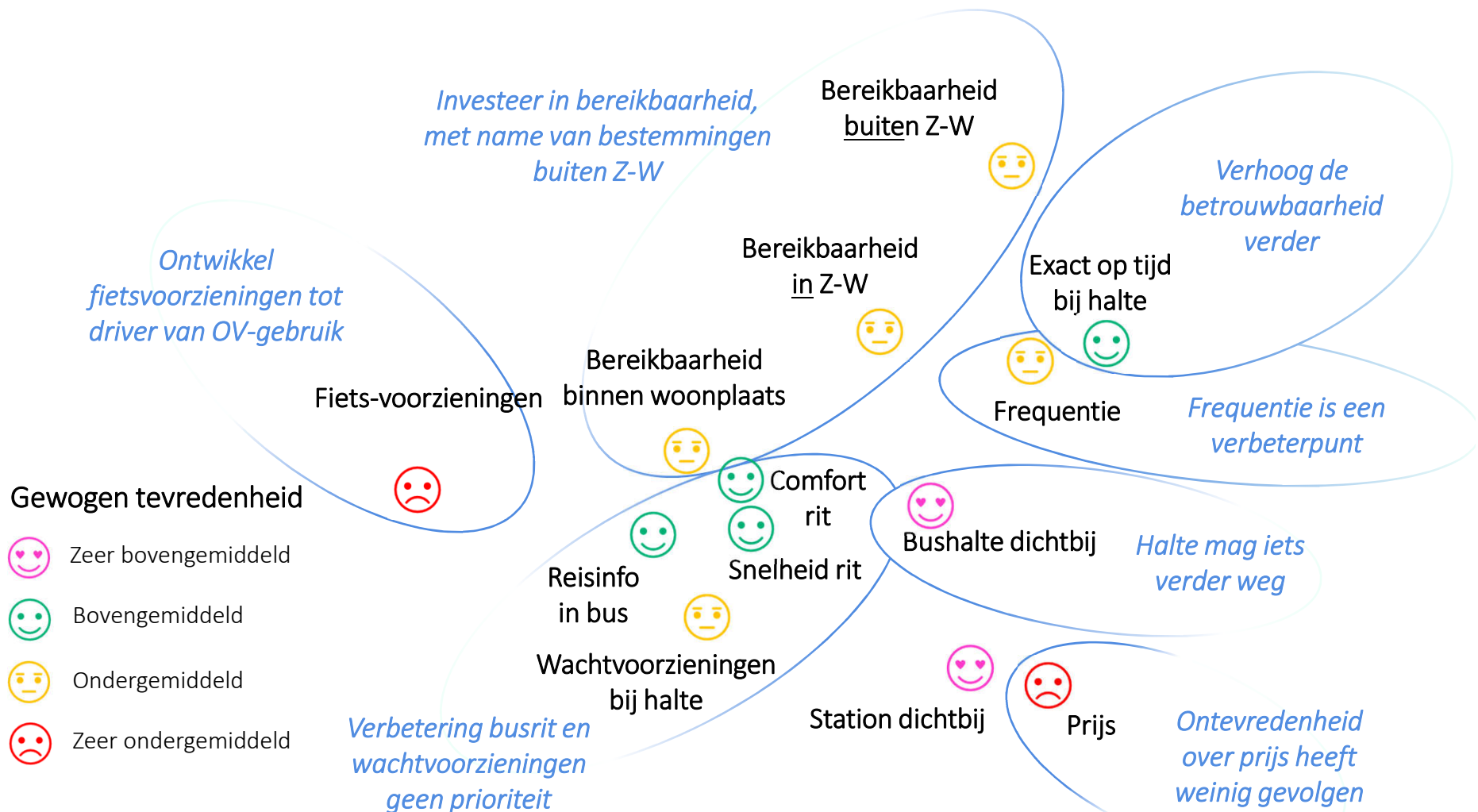
basis: bewoner die minstens 1-3 keer per maand van het OV gebruik maakt (in Zaanstreek-Waterland of daarbuiten) (n=225)



3.4 Prioriteitenanalyse: resultaten

Interpretatie en implicaties

basis: bewoner die minstens 1-3 keer per maand van het OV gebruik maakt (in Zaanstreek-Waterland of daarbuiten) (n=225)



4

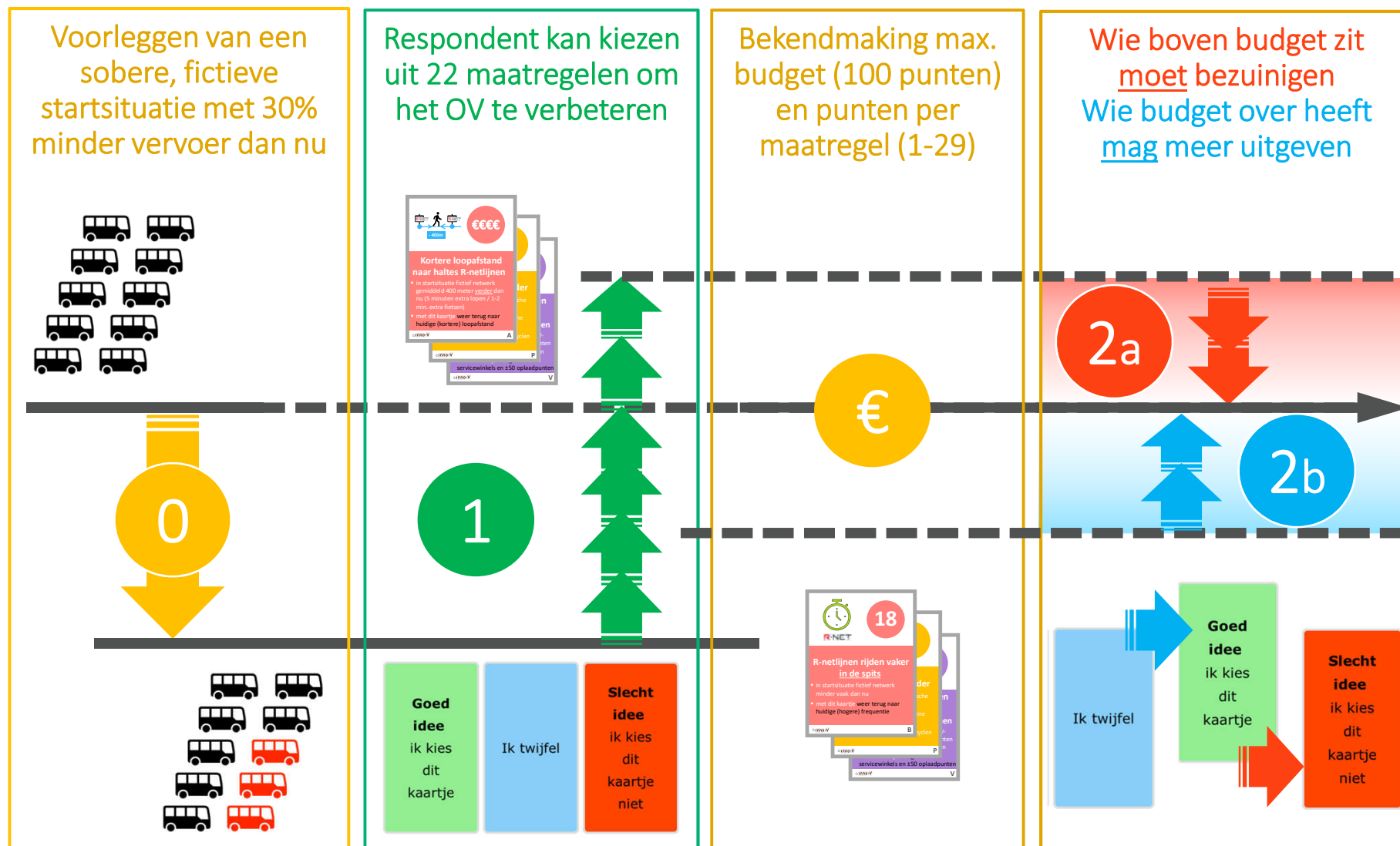
Evaluatie maatregelen

Welke keuzen zouden bewoners zelf maken als zij maatregelen konden kiezen (OV-game)?

- 4.1 Toelichting op de OV-game
- 4.2 Gemaakte keuzes
- 4.3 Prioriteitenanalyse: uitleg
- 4.4 Prioriteitenanalyse: resultaten

4.1 Toelichting op de OV-game

Opzet van het spel



4.1 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

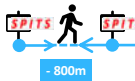
© inno-V **F**

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)

4.1 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

4.1 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 avonden – 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

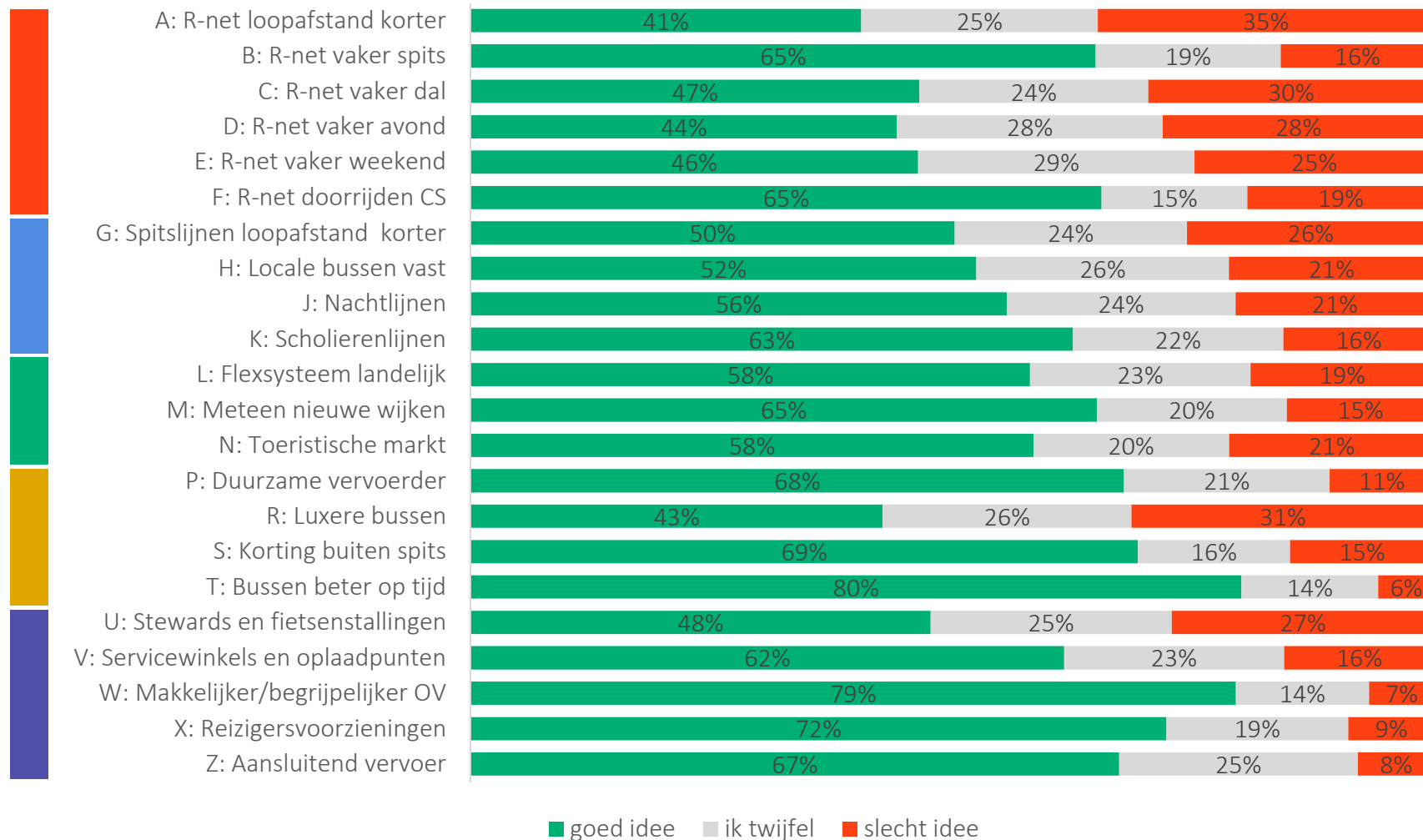
Betere voorzieningen voor aansluitend vervoer

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

© inno-V Z

4.2 Gemaakte keuzes OV-game na ronde 1

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)

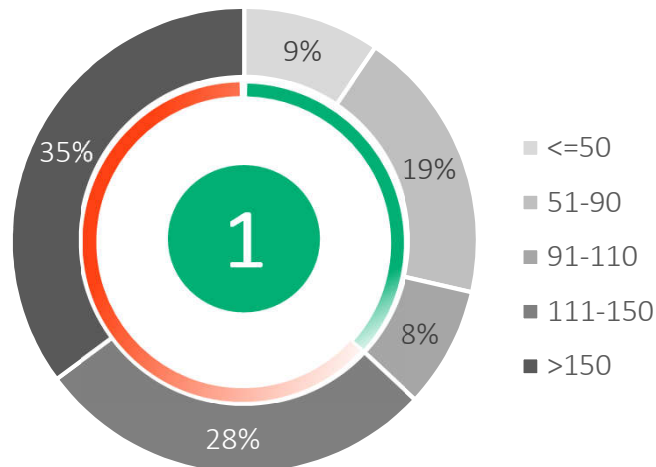


4.2 Gemaakte keuzes

Men heeft na ronde 1 nog veel moeten bezuinigen

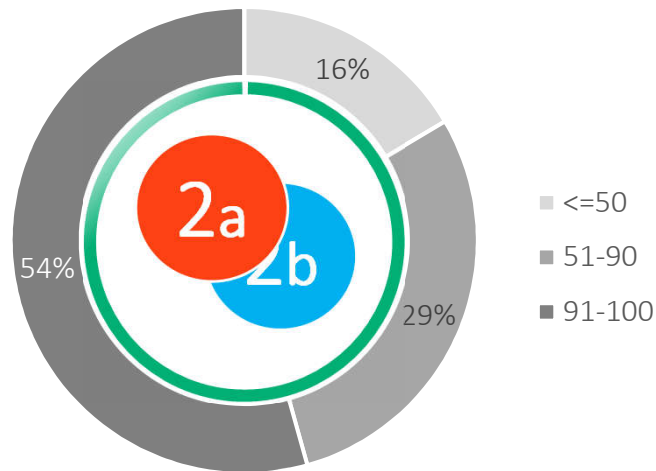
basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)

Gemiddeld
124
punten



- Ongeveer 1/3 is binnen budget gebleven
- 2/3 heeft het budget overschreden van wie de helft fors

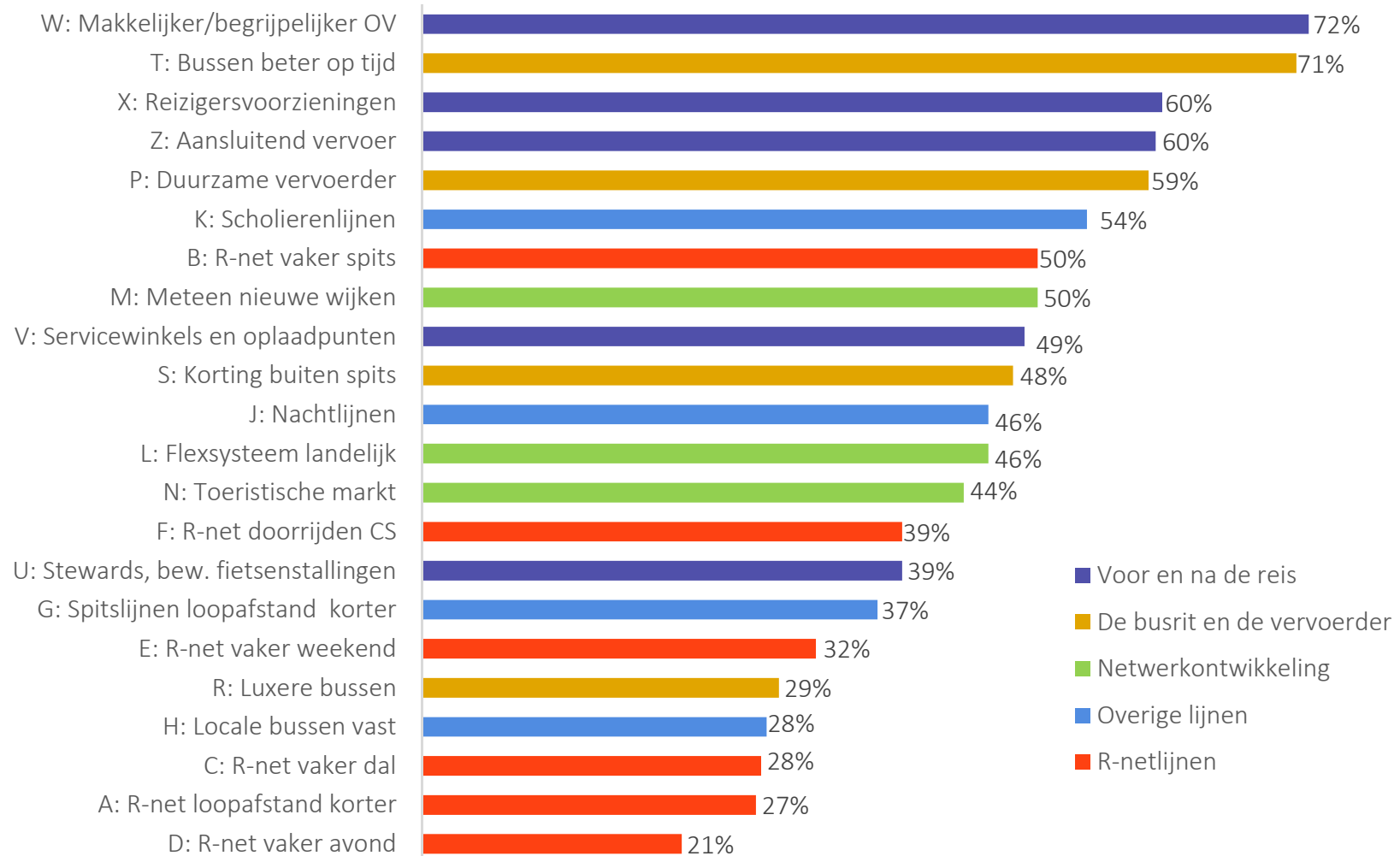
Gemiddeld
84
punten



- Uiteindelijk is meer dan de helft dichtbij het maximale budget geëindigd
- Iets minder dan de helft heeft nog budget over, van wie een derde veel

4.2 Gemaakte keuzes na ronde 2 (eindresultaat)

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)



4.2 Gemaakte keuzes na ronde 1 en na ronde 2

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)

Maatregel	%	Na ronde 1	Na ronde 2
A R-net loopafstand korter	41	27	
B R-net vaker spits	65	50	
C R-net vaker dal	47	28	
D R-net vaker avond	44	21	
E R-net vaker weekend	46	32	
F R-net doorrijden CS	65	39	
G Spitslijnen loopafstand korter	50	37	
H Locale bussen vast	52	28	
J Nachtlijnen	56	46	
K Scholierenlijnen	63	54	

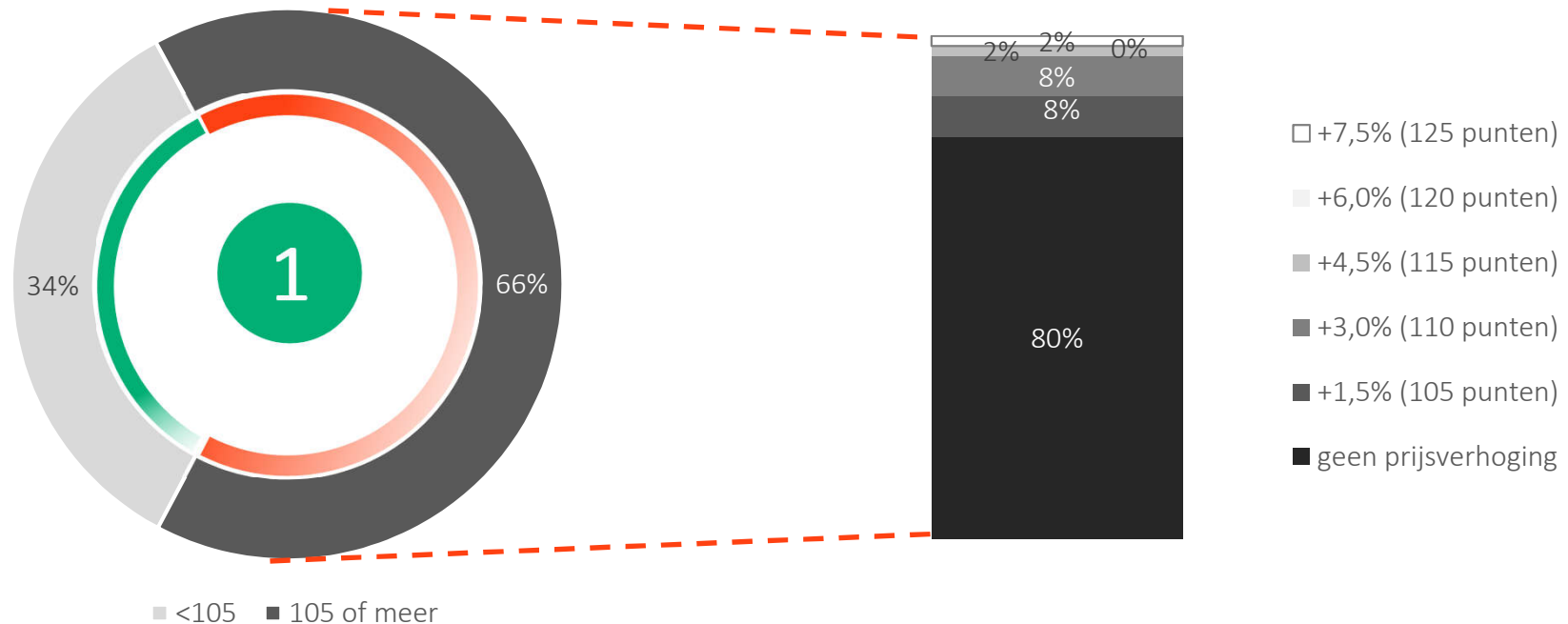
Maatregel	%	Na ronde 1	Na ronde 2
L Flexsysteem landelijk	58	46	
M Meteen nieuwe wijken	65	50	
N Toeristische markt	58	44	
P Duurzame vervoerder	68	59	
R Luxere bussen	43	29	
S Korting buiten spits	69	48	
T Bussen beter op tijd	80	71	
U Stewards, bew. fietsenstallingen	48	39	
V Servicewinkels en oplaadpunten	62	49	
W Makkelijker/begrijpelijker OV	79	72	
X Reizigersvoorzieningen	72	60	
Z Aansluitend vervoer	67	60	

4.2 Gemaakte keuzes OV-game

Bereidheid meer te betalen voor OV is beperkt

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)

basis: wie 105 of meer punten had na ronde 1 (n=267)

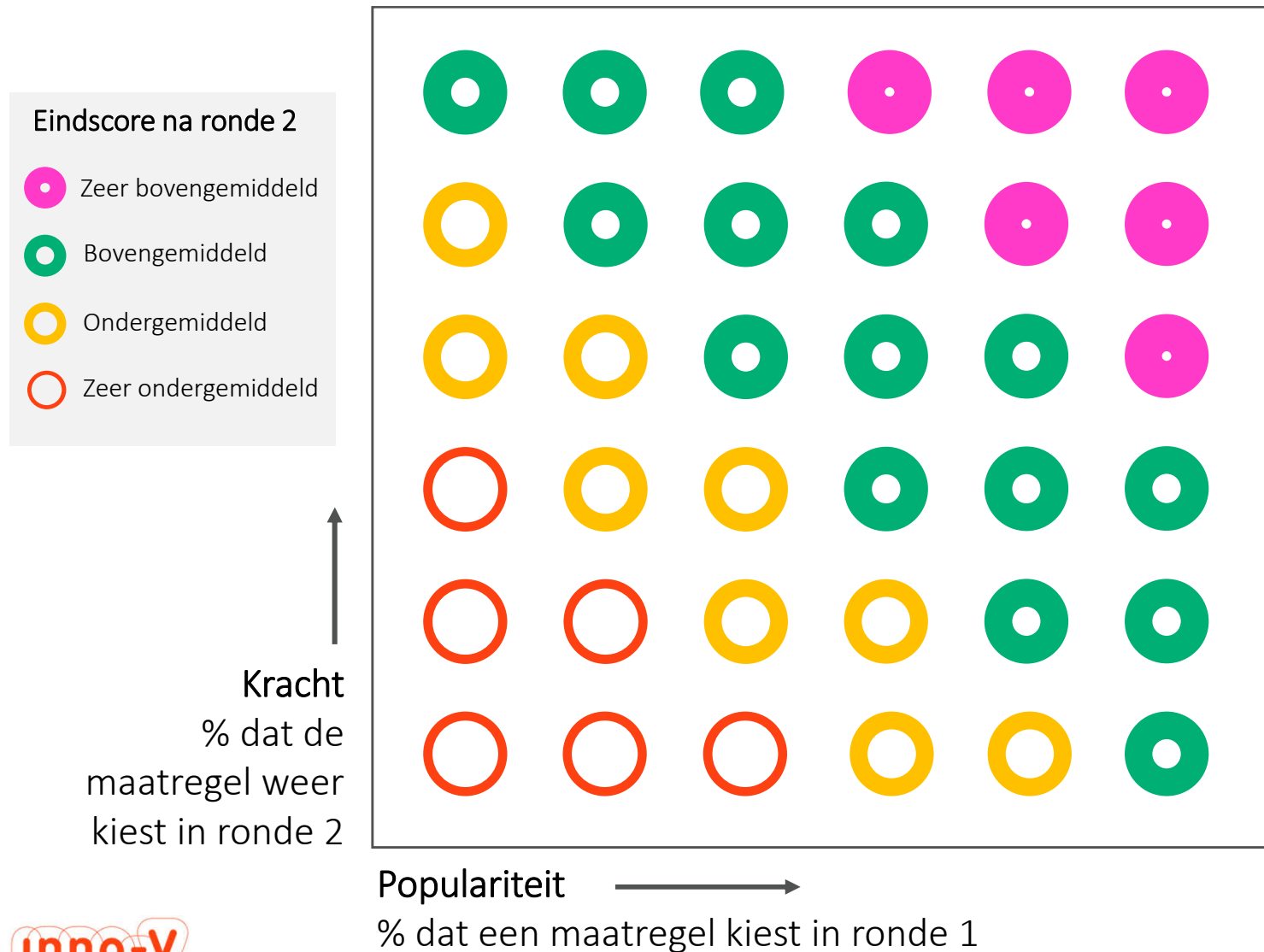


- na ronde 1 had 2/3 105 of meer punten uitgegeven (duidelijk boven het beschikbare budget van 100 punten)

- hen is gevraagd of ze hun budgetoverschrijding zouden willen 'afkopen' in ruil voor een prijsverhoging van het OV
- slechts in totaal 1/5 van deze groep voelt hiervoor

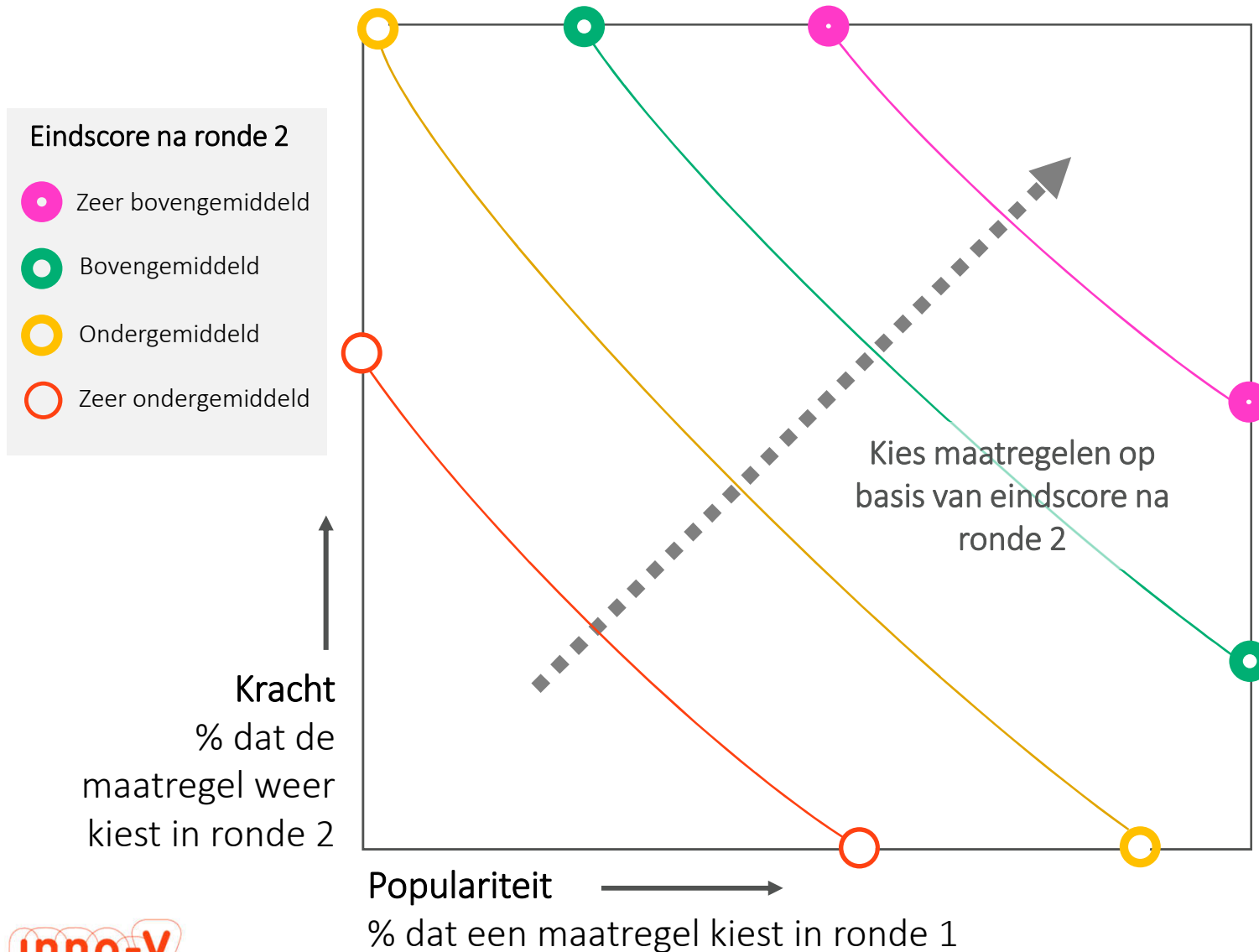
4.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (1/4)

Eindscore wordt verklaard uit populariteit en kracht



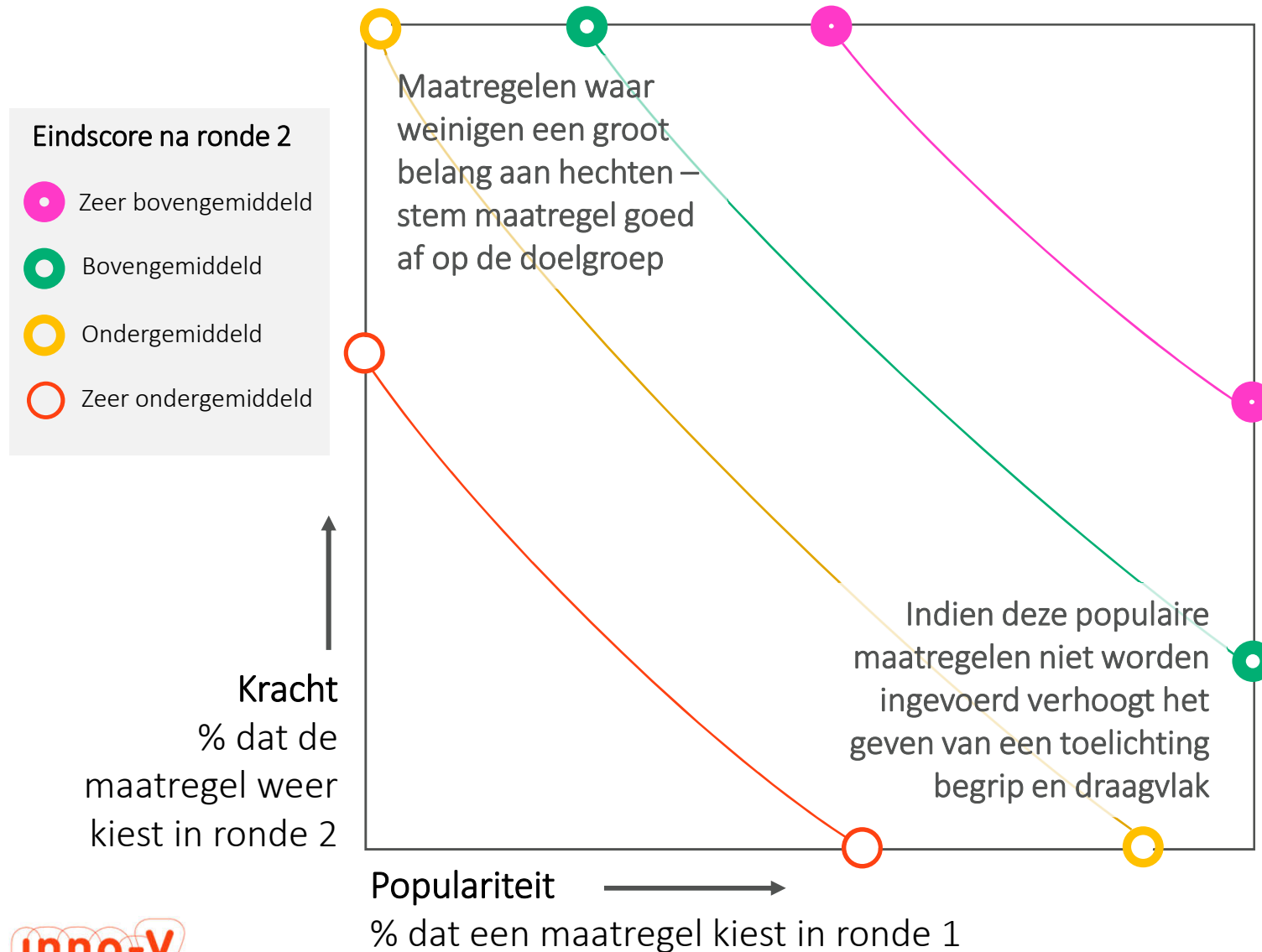
4.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (2/4)

Eindscore is leidraad voor selectie



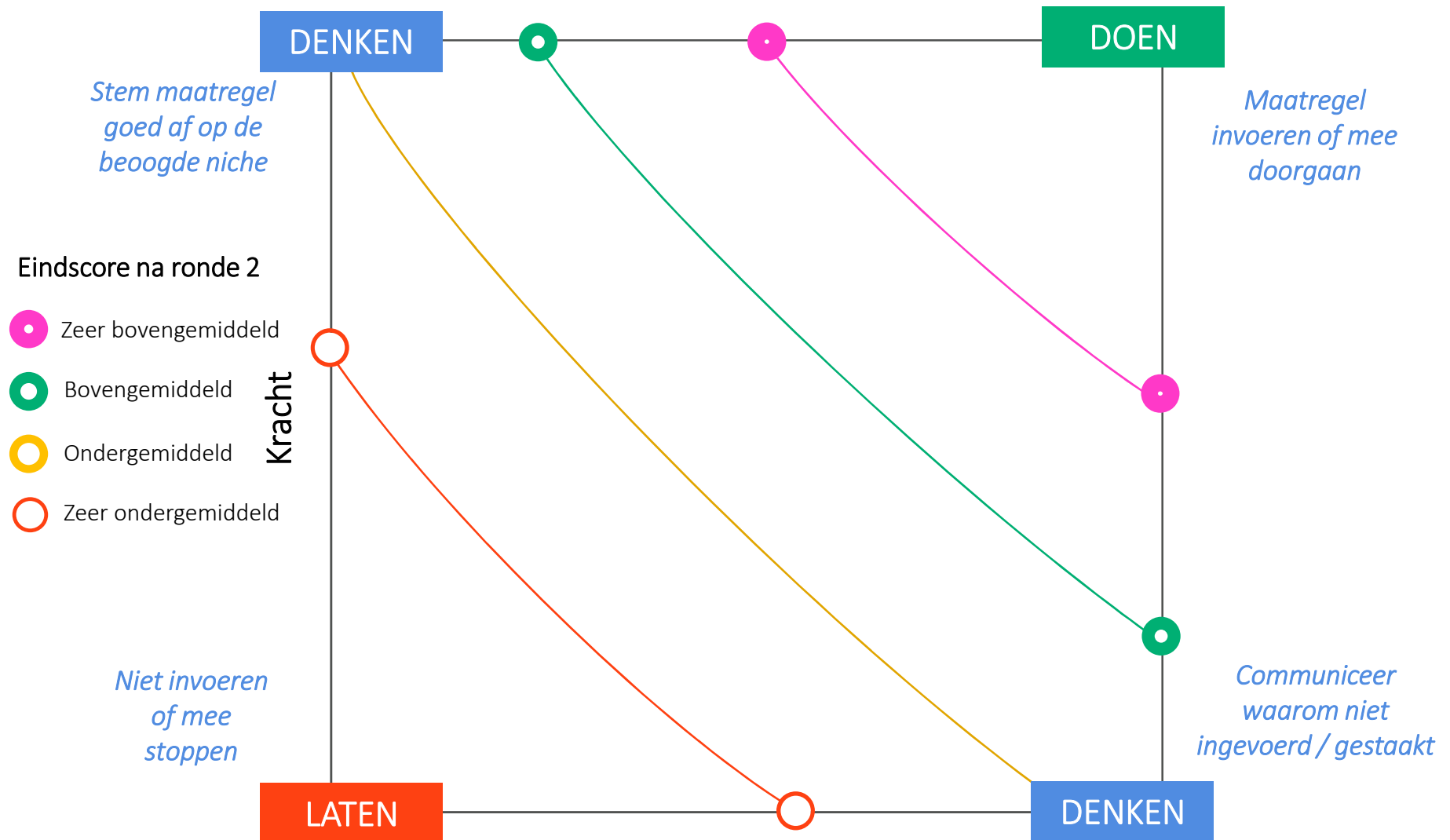
4.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (3/4)

Let extra op de maatregelen linksoven en rechtsonder



4.3 Prioriteitenanalyse: uitleg (4/4)

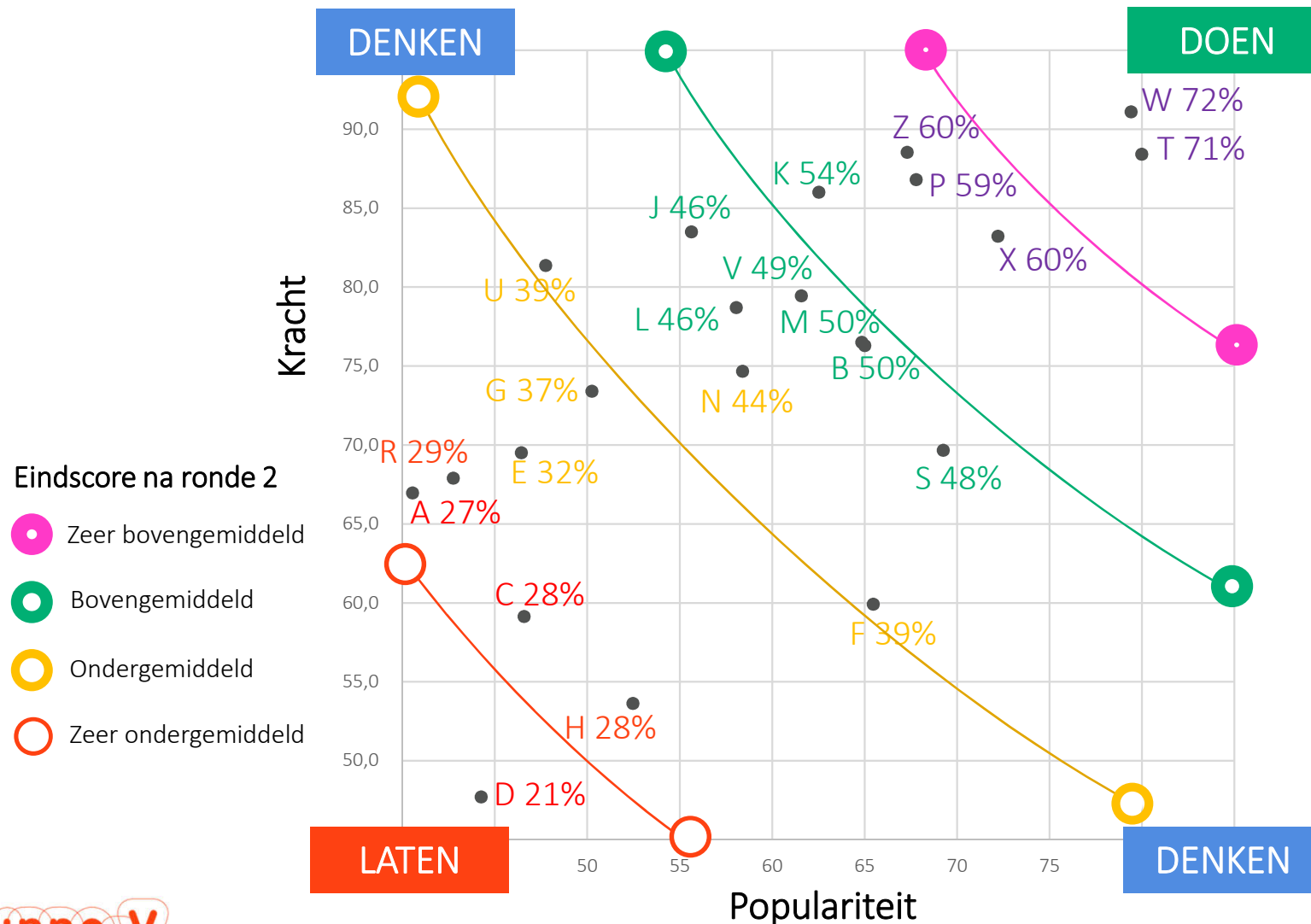
Selectie maatregelen en implicaties



4.4 Prioriteitenanalyse: resultaten

Populariteit en kracht van maatregelen

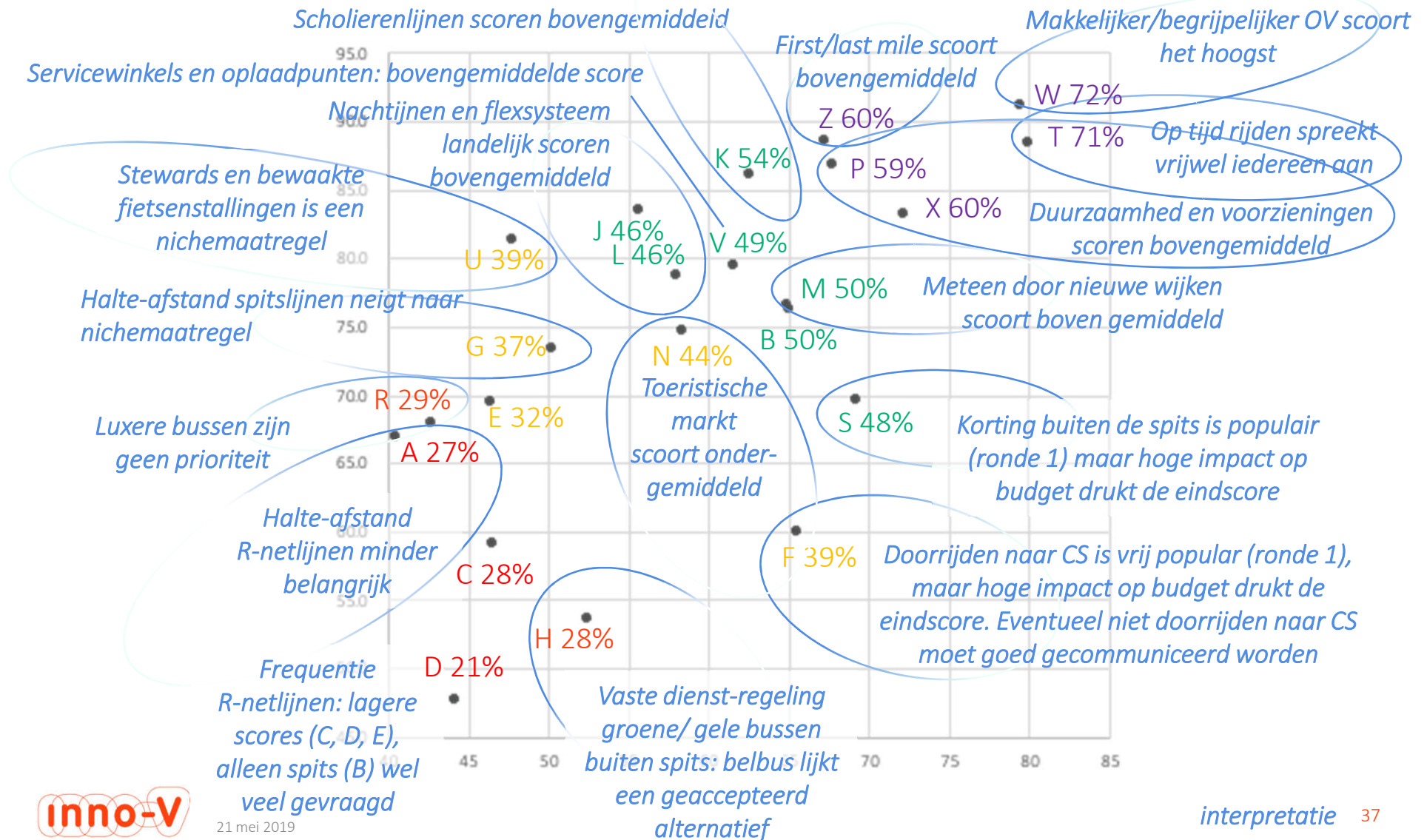
basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)



4.4 Prioriteitenanalyse: resultaten

Interpretatie en implicaties

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)



5

Doelgroepenanalyse

Welke doelgroepen behoeven mogelijk speciale aandacht?

- 5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken
- 5.2 Frequentie busreizigers
- 5.3 Ouderen / 65+

5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken

deze groep omvat 45% van de bewoners 12+

- Een aanzienlijke groep qua omvang
- Minder vaak -24 jaar oud (3% vs. 17%)
- Iets vaker man (55% vs. 49%)
- Vaker uit niet-of weinig stedelijke gebieden (26% vs. 20%)

- Zeer gehecht aan hun auto die hen een snellere en gemakkelijkere reiservaring biedt
- Meer dan de helft vindt de OV-reis lastig te plannen
- Frequentie en comfort van de OV-rit zijn minder grote barrières
- Ook afstand tot de halte schrikt weinigen af, het wachten bij de halte daarentegen zien velen niet naar uit
- De resultaten van de OV-game voor deze groep komen daarmee overeen als het gaat om:
 - Luxere bussen (minder gekozen)
 - Frequentie van R-net (minder gekozen, met name in de avond)
- Echter, genoemde barrières die niet tot uitdrukking komen in de gemaakte keuzen zijn:
 - Bussen beter op tijd (minder gekozen)
 - Reizigersvoorzieningen op haltes en knooppunten (minder gekozen)
- Wat wel opvalt is dat automobilisten vaker kiezen voor stewards en bewaakte fietsenstallingen – al blijft het een laag percentage

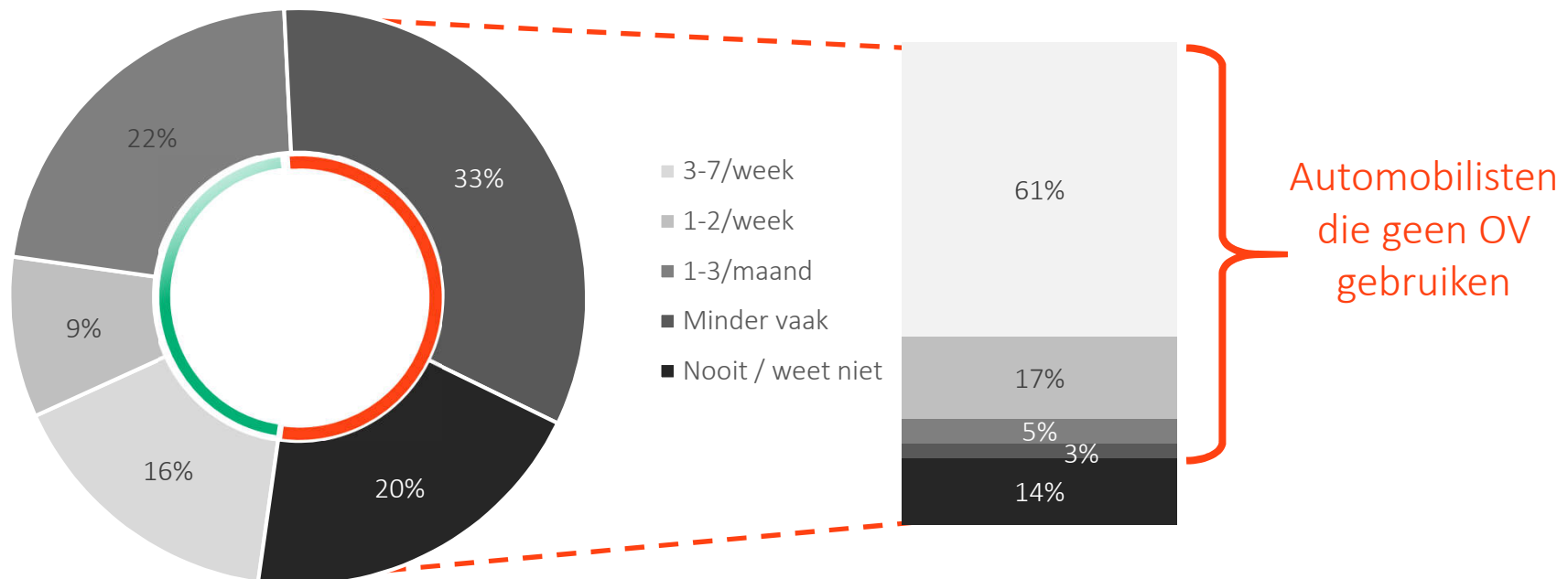
5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken deze groep omvat 45% van de bewoners 12+

basis: alle bewoners (n=482)

basis: wie minder dan maandelijks OV gebruikt (n=256)

frequentie OV-gebruik

frequentie autogebruik



- Meer dan de helft van de bewoners reist minder dan eens per maand met het openbaar vervoer

- Het merendeel van de infrequente OV-gebruikers is frequent automobilist

5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken

Het gaat om ruim 160.000 automobilisten (n=219)

Huidig concessiegebied	%	totaal (n=482)	autogebr. (n=219)
Waterland		57	58
Zaanstreek		43	42
		100	100

Gemeente/woonplaats.	%	totaal	autogebr.
Beemster		3	3
Edam en Volendam		7	8
Graft en De Rijk		0	1
Hoorn, Berkhout en Scharwoude		15	16
Landsmeer		5	6
Oostzaan		3	4
Purmerend		24	22
Waterland		4	3
Wormerland		4	4
Zaanstad		36	34
		100	100

Huishoudgrootte (personen)	%	totaal	autogebr.
1		17	17
2 of meer		83	83
		100	100

Leeftijd	%	totaal (n=482)	autogebr. (n=219)
12-24		17	3
25-44		22	26
45-64		39	47
65+		22	24
		100	100

Geslacht	%	totaal	autogebr.
Man		49	55
Vrouw		51	45
		100	100

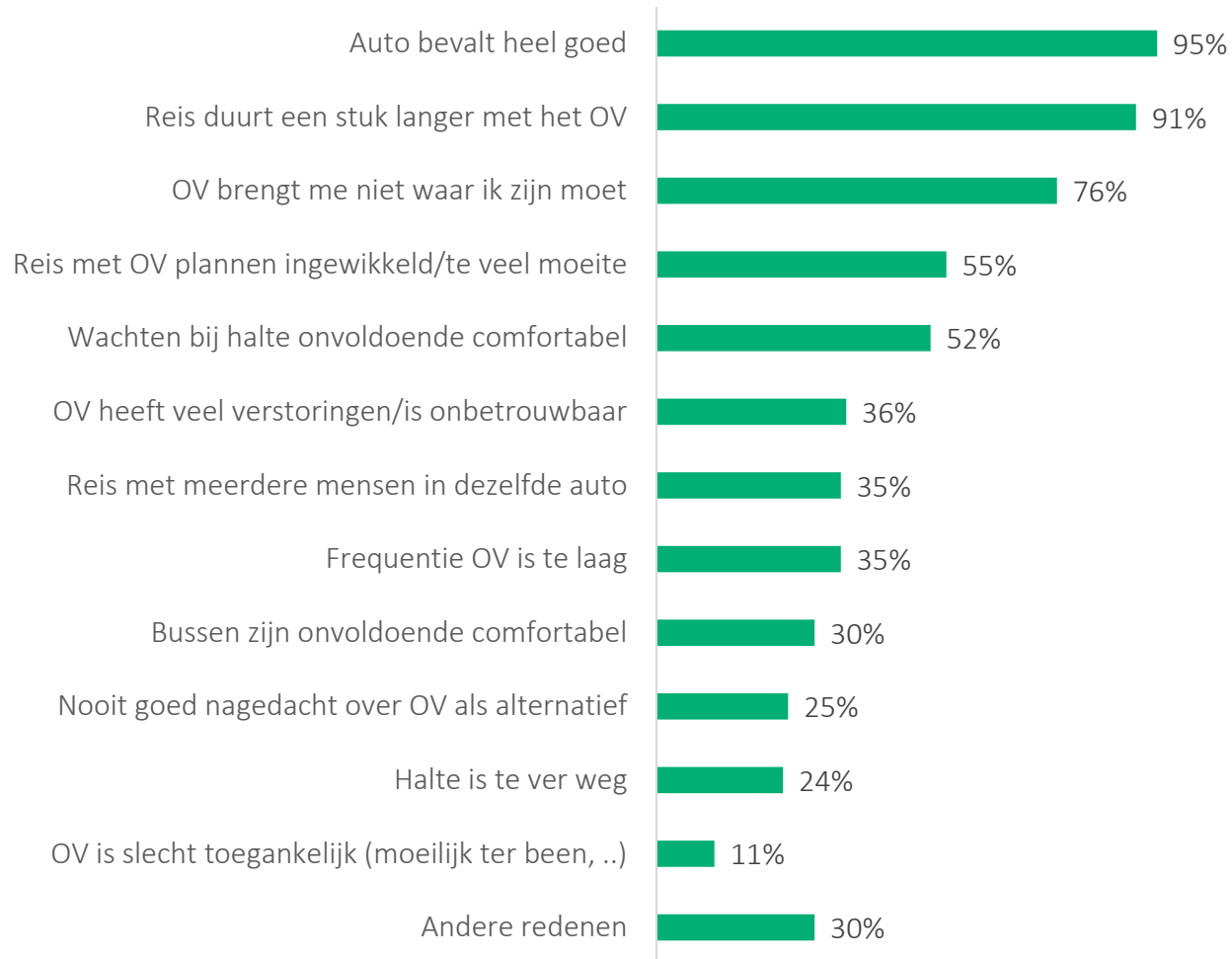
Stedelijkheid (adressen/km2)	%	totaal	autogebr.
Zeer sterk (>2500)		16	13
Sterk (1500-2500)		44	41
Matig (1000-1500)		20	20
Weinig (500-1000) / niet (<500)		20	26
		100	100

Autobezit	%	totaal	autogebr.
Gemiddeld aantal in huishouden		1,2	1,4

5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken

Barrières voor OV-gebruik

basis: automobilisten die het OV niet of nauwelijks gebruiken (n=219)



- De auto is een geliefd vervoermiddel dat met een snellere reiservaring plaatsen makkelijker bereikt
- Meer dan de helft vindt de OV-reis lastig te plannen
- Frequentie en comfort van de OV-rit zijn minder grote barrières
- Ook afstand tot de halte schrikt weinigen af
- Het wachten bij de halte daarentegen zien velen niet naar uit

5.1 Automobilisten die geen OV gebruiken

Gemaakte keuzen in de OV-game – ronde 2 (eindstand)

basis: alle bewoners die OV-game hebben gespeeld (n=410)

Maatregel	%	Allen (n=410)	Autom. (n=192)
A R-net loopafstand korter	27		+3
B R-net vaker spits	50		-2
C R-net vaker dal	28		--
D R-net vaker avond	21		-5
E R-net vaker weekend	32		--
F R-net doorrijden CS	39		+2
G Spitslijnen loopafstand korter	37		-2
H Locale bussen vast	28		--
J Nachtlijnen	46		-1
K Scholierenlijnen	54		+1

Maatregel	%	Allen (n=482)	Autom. (n=192)
L Flexsysteem landelijk	46		-2
M Meteen nieuwe wijken	50		+1
N Toeristische markt	44		-4
P Duurzame vervoerder	59		-6
R Luxere bussen	29		-6
S Korting buiten spits	48		-1
T Bussen beter op tijd	71		-6
U Stewards, bew. fietsenstallingen	39		+5
V Servicewinkels en oplaadpunten	49		+1
W Makkelijker/begrijpelijk OV	72		+1
X Reizigersvoorzieningen	60		-4
Z Aansluitend vervoer	60		-1

5.2 Frequente busreizigers (1 dag per week of vaker)

deze groep omvat 12% van de bewoners 12+

- Hebben 2x zo vaak geen auto in hun huishouden (20% vs. 9%) en zijn dus afhankelijker van het openbaar vervoer
- Zijn vaker -24 jaar oud (32% vs. 17%)
- Zijn vaker student of in loondienst

- Niet meer of minder tevreden over het OV in Z-W in het algemeen
- En vaak tevredener over deelaspecten
- Hechten met name aan de snelheid van de busrit meer belang dan gemiddeld
- Kiezen in ronde 1 van de OV-game meer voor:
 - frequentie R-net
 - loopafstand spitslijnen
 - nachtlijnen
 - luxere bussen
- En juist minder voor stewards en bewaakte fietsenstallingen
- Maar geven in ronde 1 al met al meer uit dan gemiddeld (meer dan 80% >100 punten vs. 2/3 gemiddeld) en eindigen na ronde 2 gemiddeld dichter tegen de 100 (maximum budget) aan

5.3 Ouderen 65+

deze groep omvat 22% van de bewoners 12+

- Qua socio-demografisch profiel niet sterk afwijkend (afgezien van leeftijd uiteraard)
- Gemiddeld iets meer tevreden over het OV in Z-W in het algemeen
- En zijn ook tevredener over de meeste deelaspecten, behalve over de bereikbaarheid (binnen woonplaats, binnen Z-W, en buiten Z-W)
- Hechten iets meer belang aan de nabijheid van de halte
- Maar voor hen is minder belangrijk:
 - de prijs
 - de snelheid van de busrit
 - bus op tijd bij de halte
- Kiezen in ronde 1 van de OV-game meer voor:
 - frequentie R-net in daluren (en enigszins: in weekend)
- Geven in ronde 1 en in ronde 2 een gemiddeld budget uit

6

Conclusies

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

6 Conclusies

Representatieve steekproef

Algemene conclusies en opmerkingen

- Gemiddeld genomen is men tevreden over het openbaar vervoer in Zaanstreek en Waterland, maar er is nog voldoende ruimte voor verbetering. Dat betekent niet alles aanpakken waar men minder tevreden mee is of doen wat men een goed idee vindt, maar slim prioriteiten stellen (denken, doen en laten).
- Bewoners 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 makkelijker/begrijpelijk OV), terwijl sommige maatregelen lager scoren omdat ze duur zijn of 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

Representatieve steekproef

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. ▪ Initiatieven om het netwerk op peil te houden of te ontwikkelen (flexsysteem in landelijk gebied, meteen door nieuwe wijken, nachtlijnen, scholierenlijnen) scoren alle bovengemiddeld en dragen bij aan dit doel. ▪ De belbus lijkt een geaccepteerd alternatief voor lokale lijnen buiten de spits.
Fijnmazigheid (nieuwe wijken)	
Nachtlijnen	
Scholierenlijnen (routes)	
Lokale lijnen (vast/vraagafhankelijk)	
R-netlijnen (frequentie en route)	▪ Het weer verhogen van de frequentie van R-netbussen is prijzig en scoort over het algemeen laag. Tijdens de spits is er wel bovengemiddeld behoefte aan (ook al komt de frequentie nooit onder de grens van 3 keer per uur), in daluren, avonduren en weekend is de behoefte aan het weer verhogen van de frequentie een stuk lager. ▪ We zien ook dat frequentie belangrijk wordt gevonden, dat men er ondergemiddeld tevreden over is, en dat het vrij veel impact heeft op de tevredenheid. Het is daarom belangrijk om frequenties op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren. ▪ Vrij veel bewoners vinden doorrijden naar CS (ipv een overstap op Noord) een goed idee, maar zien er uiteindelijk van af vanwege de hoge kosten. Indien alle bussen zouden stoppen op Noord dan dient de gemaakte afweging helder gecommuniceerd te worden naar bewoners en moet de bereikbaarheid gewaarborgd blijven.
First & Last Mile	▪ Bereikbaarheid dient mede in het kader van de first & last mile te worden gezien. Veel bewoners zijn te vinden voor betere voorzieningen voor aansluitend vervoer. Ook veel niet-OV reizigers geven aan dat het OV hen niet brengt waar ze heen willen.

6 Conclusies

Representatieve steekproef

Conclusies per deel-thema (2/3)

Duurzaamheid (ZE, bedrijfsvoering)

- Het stellen van duurzaamheidseisen aan de vervoerder kan op bovengemiddeld draagvlak rekenen onder bewoners, 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. Exact op tijd bij de halte zijn draagt ook sterk bij aan de tevredenheid, en het is daarom verstandig dit aspect (waar men al bovengemiddeld tevreden over is) verder te verbeteren.

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 is een vrij kostbare maatregel die op relatief weinig steun kan rekenen (ook zonder budget-beperking). De afstand naar haltes van spitslijnen is in de OV-game fors vergroot en het weer verkleinen daarvan kan wel op wat meer steun rekenen, met name doordat het minder wordt 'wegbezuinigd' in de game.
- Men is ook zeer bovengemiddeld tevreden over de nabijheid van haltes in het algemeen, terwijl de impact op de tevredenheid gemiddeld is.
- Al met al lijkt er daarom ruimte voor licht langere loopafstanden naar haltes, mits besparingen worden aangewend voor maatregelen met hogere impact op de tevredenheid.

Service

- Makkelijker/begrijpelijk OV scoort het hoogst van alle maatregelen 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.
- 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

Representatieve steekproef

Conclusies per deel-thema (3/3)

Tarief

- Velen zijn ontevreden over de prijs, maar een lagere prijs leidt niet tot hogere tevredenheid. Korting buiten de spits is populair indien er geen 'prijskaartje' aan hangt, maar de hoge impact op het budget drukt de eindscore – ook bewoners zien in dat korting geven zijn prijs heeft.

Materieel (stoel, schermen)

- Luxere bussen is een maatregel waar weinigen voor warm te krijgen zijn. Over het algemeen geldt dat men redelijk tevreden is over de busrit zelf en dat dit geen prioriteit is voor extra investeringen.
- Over reisinformatie in de bus is men nu tevreden en het huidige niveau volstaat.

Voorzieningen (halte en knooppunt)

Betrouwbaarheid (stewards avond)

- Betere reizigersvoorzieningen op knooppunten en haltes scoren bovengemiddeld als maatregel om in te investeren. Qua tevredenheid blijft dit ook wat achter, het is echter geen aspect met heel hoge impact en er dient daarom selectief in geïnvesteerd te worden.
- Stewards en bewaakte fietsenstallingen gelden daarbij als kansrijke nichemaatregelen.
- De fietsvoorzieningen bij haltes schieten tekort – men is hier ontevreden over terwijl het kansen biedt voor het openbaar vervoer om meer tevreden reizigers aan zich te binden. Betere fietsvoorzieningen zijn ook een vereiste indien halte-afstanden vergroot worden en in het kader van de first & last mile (verhogen bereikbaarheid).

Toerisme

- Het ontwikkelen van de toeristische markt scoort ondergemiddeld en vormt derhalve geen prioriteit voor bewoners.



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

Eduard Röntgen - er@inno-v.nl

Henk Nanninga – hn@inno-v.nl



Prins Hendrikkade 170-2

1011TC Amsterdam

www.inno-v.nl

+31 20 423 13 23