



Onderzoek route buslijnen 320 en 321 in Huizen

Eindconcept

μCONSULT



Inhoudsopgave

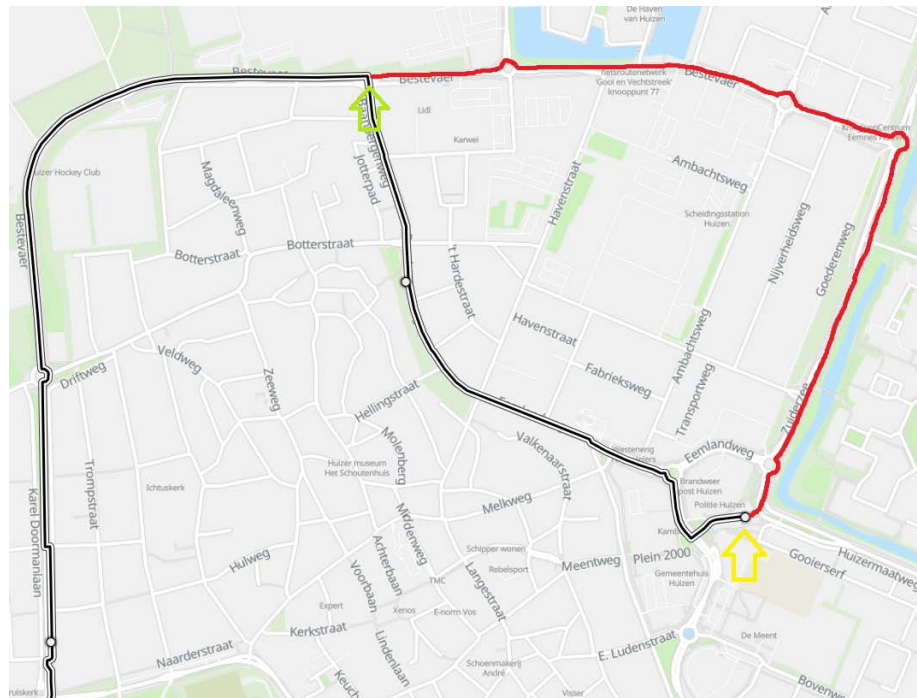
- ▶ Aanleiding en onderzoeksvragen
- ▶ Situatieschets
- ▶ Onderzoeksmethode
- ▶ Enquête
 - ▶ Herkomst of bestemming en voor-/natransport
 - ▶ Overige aandachtspunten enquête
- ▶ Analyse rijtijd
- ▶ Analyse punctualiteit
- ▶ Conclusies en aanbevelingen

Aanleiding en onderzoeksvragen

- ▶ Binnen de gemeente Huizen zijn een aantal ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw in en rondom het Havengebied. De gemeente Huizen ziet een mogelijke verbetering in het openbaar vervoernetwerk door de route van buslijnen 320 en 321 te verleggen van de huidige route via de Baanbergenweg naar de route via de Zuiderzee en Bestevaer. De gemeente wil een Quick Scan, waarbij de voor- en nadelen van het verleggen van de route in kaart worden gebracht om vervolgens met de provincie Noord-Holland en Transdev in gesprek te gaan. Dit leidt tot de volgende drie onderzoeksvragen:
 1. Wat zijn de voor- en nadelen van het verplaatsen van de bushalte Baanbergenweg naar de Bestevaer en de verleggen van de route van de bus naar de Zuiderzee?
 2. Wat zijn de gevolgen voor de reizigers als de route wordt omgelegd?
 1. Welke potentiële nieuwe reizigers kunnen we verwachten?
 2. Welke huidige reizigers die opstappen bij de halte Baanbergenweg hebben hierdoor een langere reistijd?
 3. Hoeveel doorgaande reizigers hebben langere reistijd?
 3. Wat zijn de gevolgen voor de exploitatie van het busvervoer?
 1. Wat is de mogelijke extra reistijd?
 2. Wat zijn de mogelijke extra kosten door een langere rijtijd?
 3. Wat zijn de financiële opbrengsten of kosten door meer of minder reizigers?

Situatieschets

- ▶ Op dit moment rijden buslijnen 320 en 321 de route via de zwarte lijn, met in witte stippen de haltes.
- ▶ Lijn 320 rijdt van Hilversum naar Amsterdam Amstel, lijn 321 rijdt van Huizen Busstation naar Amsterdam Zuid
- ▶ De rode lijn is de potentiële nieuwe route vanaf het busstation (gele pijl). Vanaf de groene pijl op de Bestevaer wordt de bestaande route weer gevolgd.
- ▶ Het voornemen is om op de nieuwe route ter hoogte van de haven een nieuwe halte te plaatsen; de exacte locatie ligt hiervoor nog niet vast



Onderzoeksmethode

- ▶ De uitvoering van het onderzoek bestaat uit een aantal onderdelen:
 - ▶ Een enquête onder gebruikers van de bushalte Baanbergenweg.
 - ▶ Twee dagen geënquêteerd van $\pm 7:30 - 10:00$:
 - ▶ Maandag 26 juni: het weer was droog en zonnig
 - ▶ Woensdag 28 juni: het weer was afwisselend droog en regen
 - ▶ Geënquêteerd op zowel de bushalte richting Amsterdam als Hilversum (320 en 321) Zowel in - als uitstappers ondervraagd
 - ▶ Analyse van herkomst/bestemmingslocatie en afstand voor-/natransport
 - ▶ Een analyse van de rijtijden
 - ▶ Inschatting rijtijd oude en nieuwe route
 - ▶ Analyse punctualiteit

Geënquêteerde reizigers

Omschrijving	Aantal
Geënquêteerden halte Baanbergenweg ri. Hilversum	24
Geënquêteerden halte Baanbergenweg ri. Amsterdam	24
Instappers totaal	36
Instappers richting Amsterdam	19
Instappers richting Hilversum	17
Uitstappers totaal	12
Uitstappers richting Amsterdam	4
Uitstappers richting Hilversum	7
Totaal geënquêteerden	48

Nb. Er zijn meer instappers ondervraagd dan uitstappers, omdat uitstappers minder bereidwillig waren (bijv. geen tijd), dan instappers

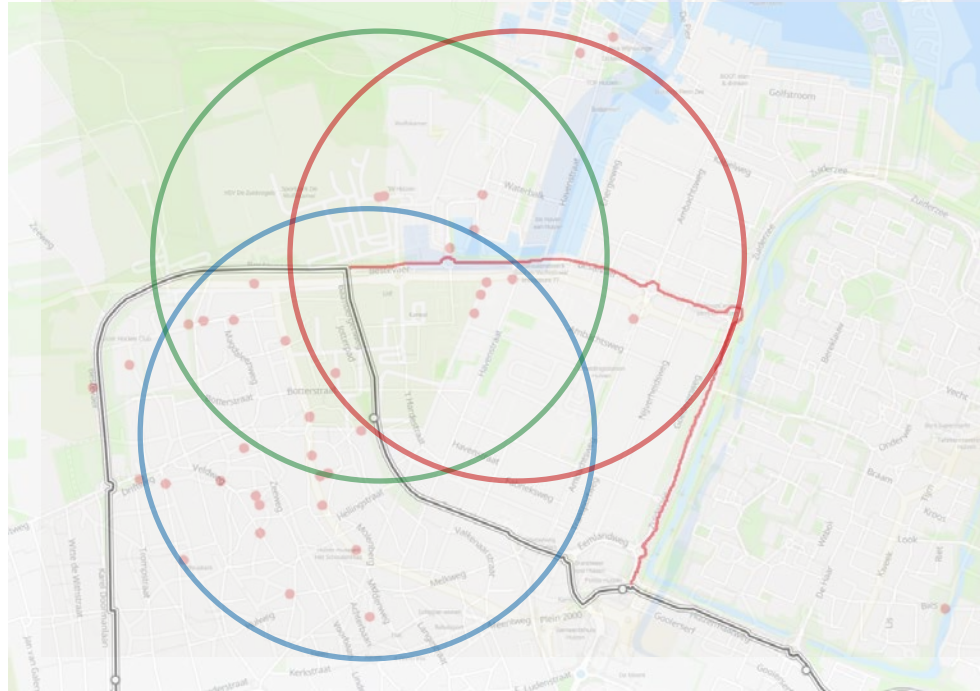
Herkomst of bestemming in- of uitstappers



n=41

- ▶ De rode stippen geven aan wat de herkomst- of aankomstbestemming is van de geënquêteerde reizigers.
- ▶ De locatie van ondervraagde reizigers die geen specifiek adres opgaven (ongeveer 2/3) is benaderd op basis van de gegeven straat (of in een enkel geval postcode of bedrijfsnaam) en duur van voor- of natransport.

Afstanden voor-/natransport



Toelichting

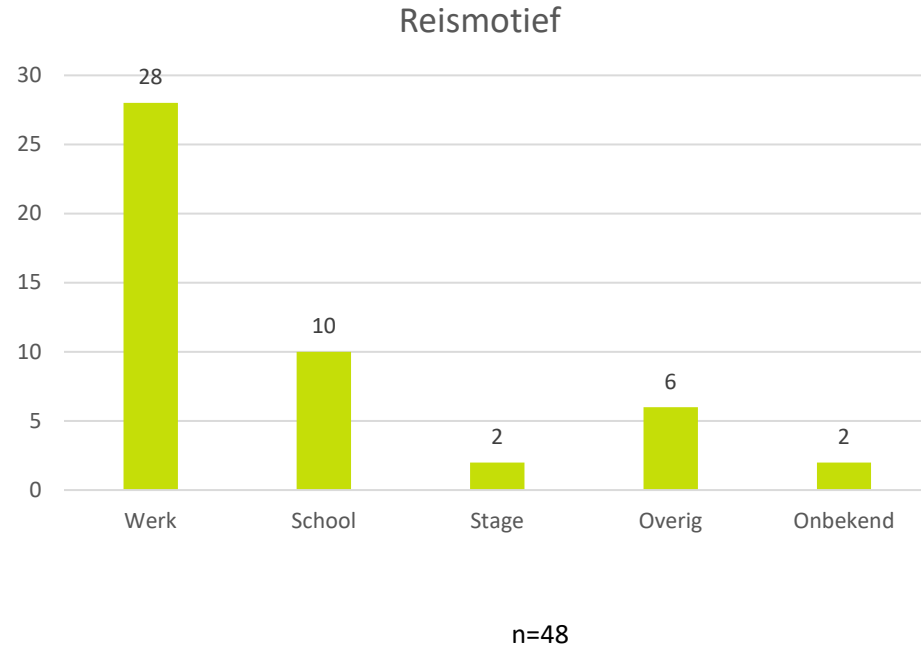
- ▶ De cirkels hebben een radius van 500 meter; dit wordt als reële loop/-fietsafstand tot/van een bushalte gezien.
- ▶ Blauwe cirkel: Huidige halte Baanbergerweg. Een groot deel van de reizigers heeft minder dan 500 meter vortransport, rond de haven zijn een aantal reizigers met een langer vortransport.
- ▶ Rode cirkel: potentiële nieuwe halte. Gunstig voor potentiële nieuwe reizigers, minder gunstig voor huidige in- en uitstappers vanuit het zuiden en westen. Hierbij wordt de afstand tot de halte voor ca. 22 locaties ongunstiger en voor ca. 6-8 locaties gunstiger.
- ▶ Groene cirkel: potentiële nieuwe halte, minder gunstig voor potentiële nieuwe reizigers, gunstiger voor veel huidige in- en uitstappers. Hierbij wordt de afstand voor ca. 12 locaties ongunstiger en voor ca. 6-8 locaties gunstiger.
- ▶ Aandachtspunt: in de enquête zijn alle instappers, maar niet alle uitstappers ondervraagd. Een groot deel van de uitstappers heeft een bestemming in het havengebied, naar verwachting hebben een aantal niet geënquêteerde uitstappers voordeel bij een nieuwe haltelocatie.

Overige aspecten enquête

- ▶ Het belangrijkste doel was het in kaart brengen van de herkomst/bestemmingslocatie van de reiziger.
- ▶ Door de vraagstelling en het enthousiasme van een aantal reizigers is aanvullende informatie opgehaald die in de volgende sheets weergegeven is.
- ▶ Het betreft geen cruciale informatie over de afstanden tot de halte, maar geeft wel beter inzicht in het type reiziger, de wensen van reizigers, de kans dat reizigers bij een routewijziging van alternatief vervoer gebruik gaan maken en een aantal andere aandachtspunten die meegenomen kunnen worden bij besluitvorming.

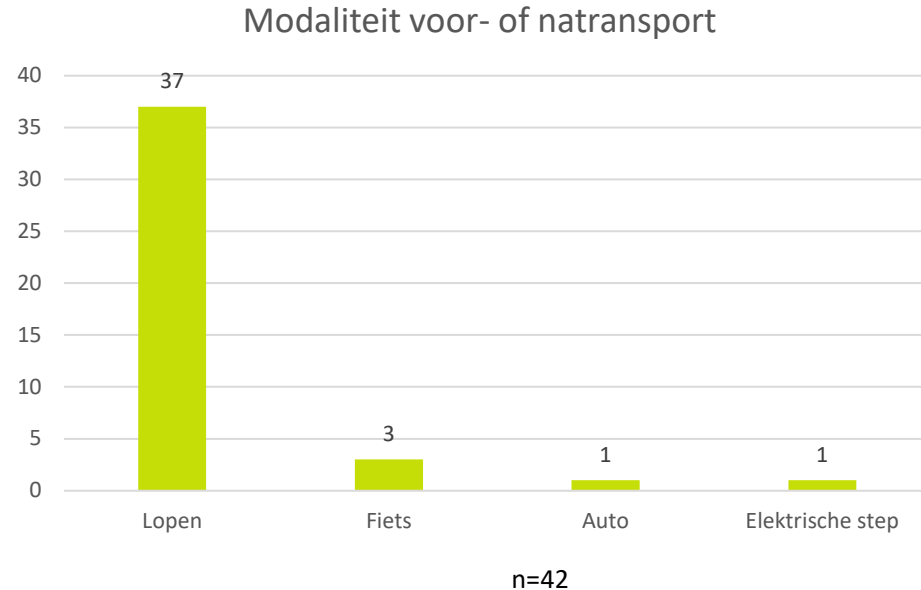
Reismotief

- ▶ De meeste reizigers gebruiken de buslijnen voor werk (58%).
- ▶ Veel reizigers gebruiken de bushalte voor school/studie (21%).
- ▶ Opgemerkt dient te worden dat er geënuquêteerd is in de laatste week van juni. Het aantal scholieren/studenten ligt hierdoor wellicht iets lager dan in andere perioden in het jaar.
- ▶ Onder 'overig' werd onder andere genoemd:
 - ▶ Crematorium
 - ▶ Ziekenhuis
 - ▶ GGD
 - ▶ Winkel



Modaliteit voor- of natransport

- ▶ Veruit de meesten (88%) liepen als voor- of natransport.
- ▶ Dit komt overeen met het feit dat er geen fietsvoorzieningen zijn op de huidige halte.
- ▶ Één persoon nam de auto als voor- en natransport en stapt op bij de halte Baanbergenweg, terwijl het Busstation Huizen dichterbij was.



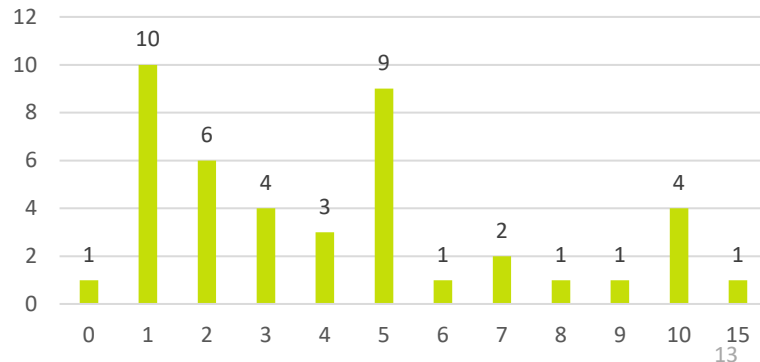
Gebruik en duur voor- en natransport

- ▶ Gemiddeld wordt de bushalte door de ondervraagde reizigers **3,23 maal per week** gebruikt.
- ▶ Het door de ondervraagde reizigers aangegeven voor- of natransport bedraagt **4,26 minuten**.
- ▶ Het voor- en natransport bevat een combinatie van de vervoermiddelen uit de vorige dia en bestaat daardoor voornamelijk uit mensen die naar of van de halte lopen.

Gebruik per week van de bushalte



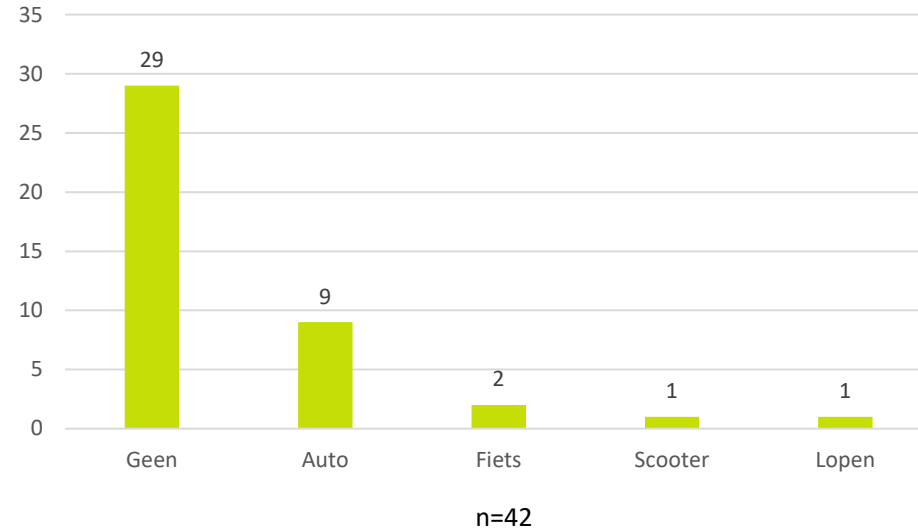
Duur in minuten voor- en natransport



Alternatief vervoer

- ▶ 69% van de reizigers heeft geen alternatief vervoer voor de reis met de bus.
- ▶ De auto wordt door de reizigers het vaakst als alternatief genoemd (21%).
- ▶ Een aantal mensen (ook mensen boven de 18) noemden specifiek dat zij geen auto bezitten en (sterk) afhankelijk waren van de bus.

Alternatief vervoer



Aandachtspunten

- ▶ De ondervraagde reizigers werd ook gevraagd naar mogelijke verbeterpunten voor de bushalte en -lijnen of droegen zelf soms (concrete) verbeterpunten aan. Ook constateerden de enquêteurs zelf enkele zaken, zoals:
 - ▶ Een aantal reizigers gaf aan dat de buslijnen niet betrouwbaar waren, doordat ze vaak uitvallen;
 - ▶ Daarnaast komen bussen regelmatig te laat aan en/of vertrekken ze te laat;
 - ▶ Slechts drie personen gebruikten de fiets als voor- of natransport, maar er is geen goede stallingsmogelijkheid bij de bushalte voor fietsen;
 - ▶ Één reiziger gaf aan het fijn te vinden als er meer zitplaatsen zouden zijn in het bushokje;
 - ▶ Voor reizigers kan het soms lastig zijn om veilig over te steken, vooral tijdens de spitsuren als er veel verkeer over de weg rijdt.

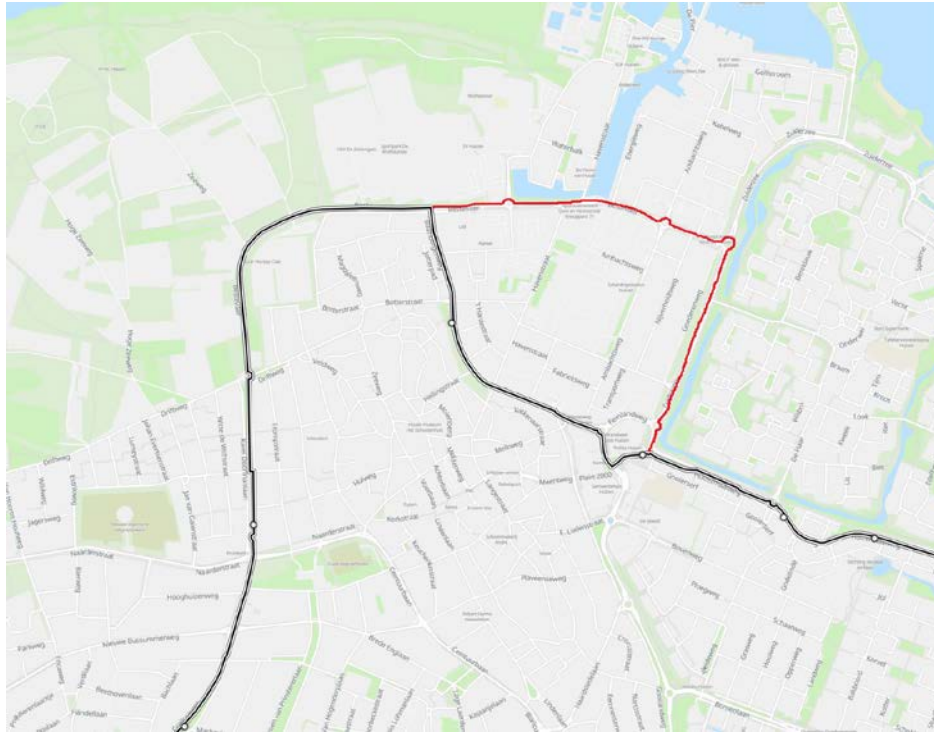
Positieve punten uit enquête

- ▶ De ondervraagde reizigers werd ook gevraagd naar positieve punten of droegen zelfs een aantal (concrete) punten aan, zoals:
 - ▶ Meerdere reizigers van beide richtingen gaven aan de snelle (en directe verbinding) met Hilversum en Amsterdam te waarderen;
 - ▶ De bus kan bij file over de vluchtstrook, wat erg gewaardeerd wordt;
 - ▶ Enkele reizigers spraken de waardering uit dat de buslijn een directe verbinding heeft met het ziekenhuis in Hilversum.

Conclusies enquête

- ▶ De uitkomsten van de enquête laat zien dat:
 - ▶ De meeste gebruikers (58%) van de bushalte gebruiken deze voor werk. Het aandeel scholier/student is het tweede grootste reismotief met 21%.
 - ▶ Veruit de meeste reizigers liepen naar de bushalte (88%). Fietsen was de tweede grootste reiswijze als voor- en natransport, dit waren drie personen.
 - ▶ De bushalte wordt door de reizigers gemiddeld 3,2 maal per week gebruikt.
 - ▶ De reistijd van voor het voor- en natransport is gemiddeld 4,3 minuten.
 - ▶ 69% van de reizigers gebruikt geen alternatief vervoer voor de bus, 21% gebruikt (soms) de auto als alternatief vervoer

Analyse rijtijd van de 2 routes

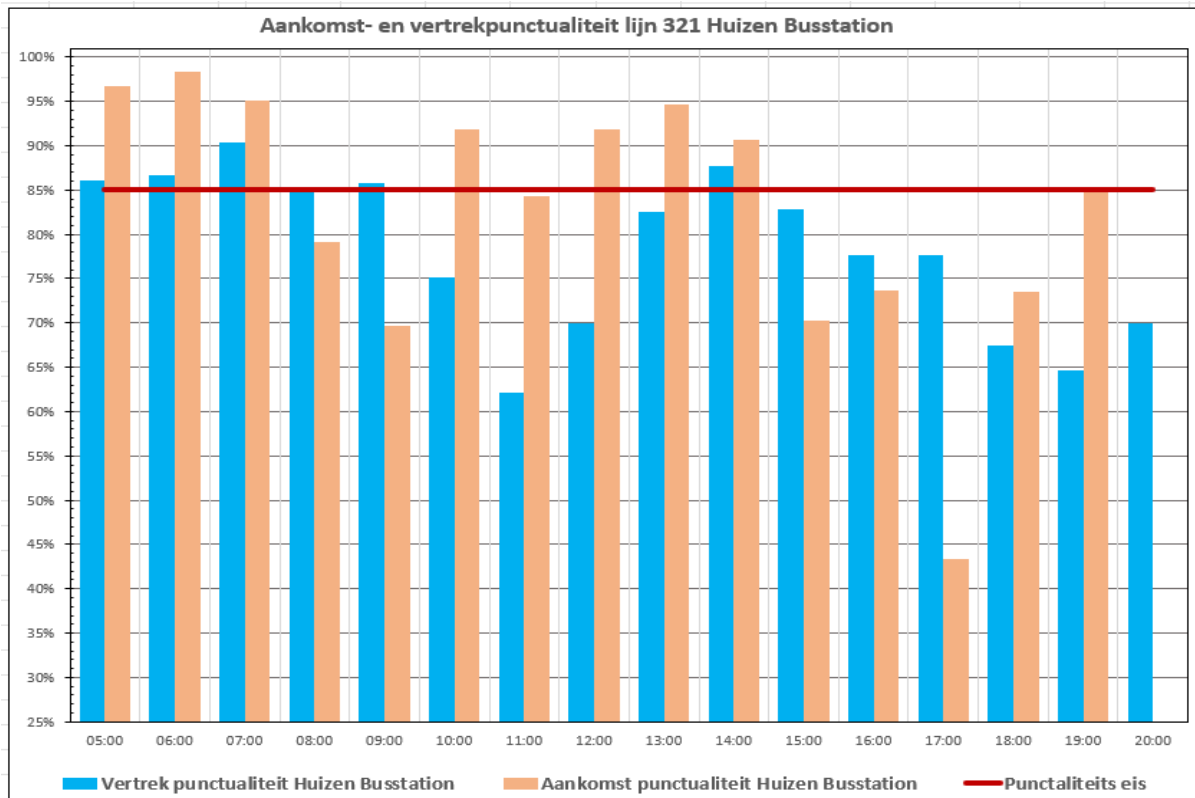


- ▶ De route via Baanbergenweg (huidige route) is ca. 1.150 m. De route via Zuiderzee/Bestevaer (potentiële nieuwe route) is ca. 1.500 m.
 - ▶ Dat is een verschil van 350 m.
- ▶ In de bebouwde kom rijdt een bus in Nederland een gemiddelde snelheid van circa 25 km/uur. De afstand van 350 m. wordt dan in circa 0,5 minuut afgelegd.
- ▶ Het verschil in de rijtijd zal naar verwachting kleiner zijn, omdat het verschil in lengte van de route, (deels) teniet gedaan wordt doordat er via Zuiderzee/Bestevaer sneller gereden kan worden dan via de Baanbergenweg.
 - ▶ Hoewel beide wegen een maximum snelheid geldt van 50 km/uur is, heeft de Baanbergenweg meer de uitstraling van een 30 km/uur-weg
 - ▶ Aandachtspunt is de routering rond het busstation
- ▶ Voor de dienstregeling van Transdev en voor de reistijd van doorgaande reizigers is er dus geen effect te verwachten

Analyse punctualiteit

- ▶ Naar aanleiding van reacties van respondenten is een analyse gedaan van de punctualiteit van beide lijnen.
- ▶ Gebaseerd op openbare data van DOVA, analyse met behulp van Mupov. Er is gebruik gemaakt van gegevens van werkdagen tussen 6 februari 2023 en 26 mei 2023
- ▶ In de volgende sheets:
 - ▶ 1 grafiek lijn 321, punctualiteit Huizen Busstation (begin- en eindpunt).
 - ▶ 2 grafieken lijn 320, punctualiteit Huizen Busstation, aankomstpunctualiteit in beide richtingen en vertrekpunctualiteit in beide richtingen
- ▶ Gerelateerd aan de punctualiteitsnorm van 85% uit de concessie Gooi- en Vechtstreek

Betrouwbaarheid aankomst- en vertrektijden

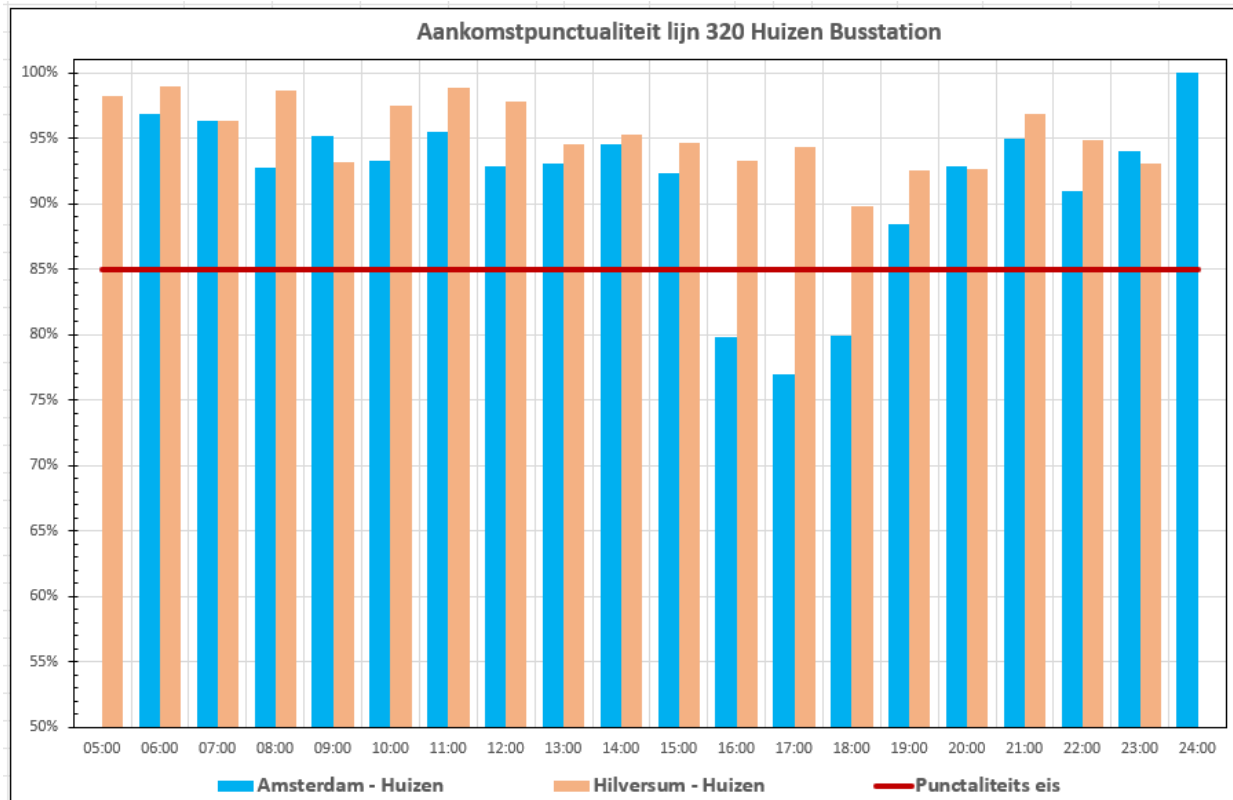


► Naar Amsterdam vertrekken de ritten van lijn 321 zelden op tijd. Variërend van 10% tot 40% van de ritten vertrekt drie of meer minuten te laat van busstation Huizen

► Ook vanuit Amsterdam komen de meeste ritten van lijn 321 drie of meer minuten te laat aan op busstation Huizen. Tussen 17:00 en 18:00 geldt dat voor meer dan de helft van de ritten

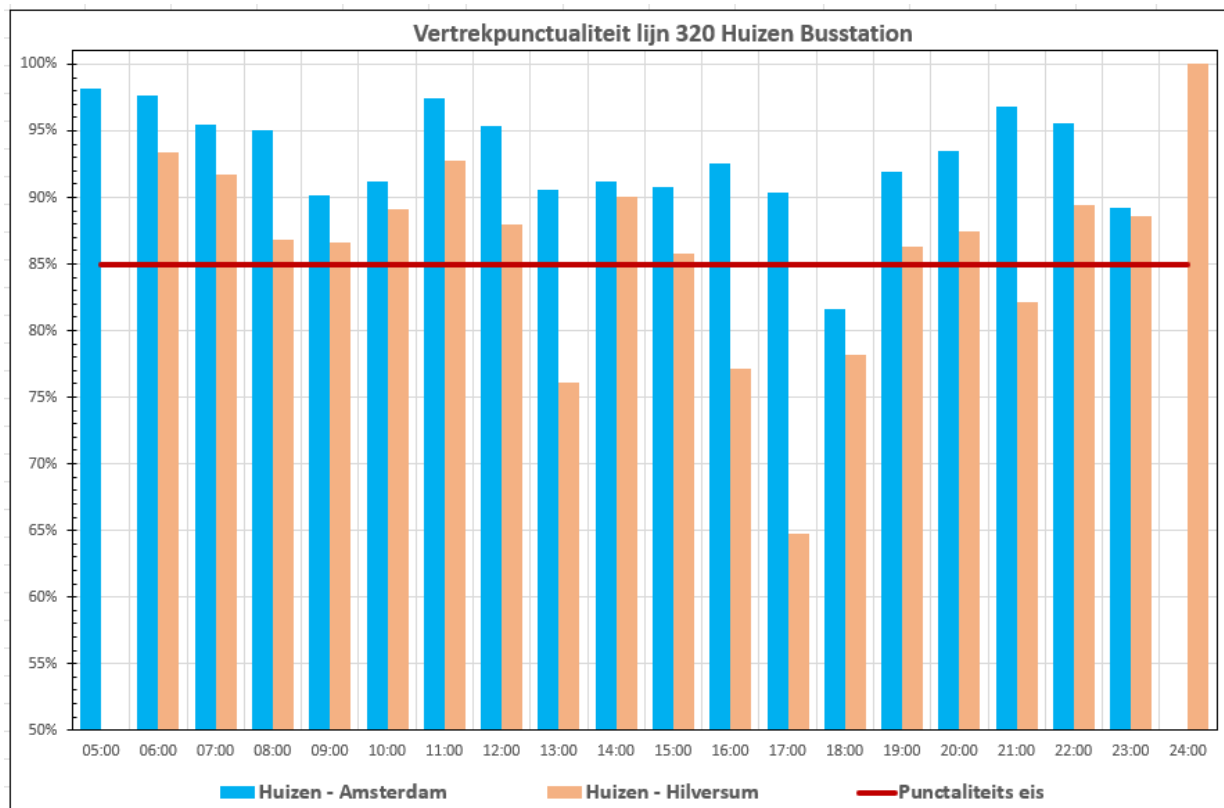
► Bron: Openbare data DOVA (m.b.v. Mupov)

Betrouwbaarheid aankomst tijden



- ▶ **Vanuit Amsterdam** is de aankomstpunctualiteit op busstation Huizen (ver) onder de norm in de spits van 16:00 tot 20:00. 20%-25% van de ritten komt drie of meer minuten te laat aan op het busstation.
- ▶ **Vanuit Hilversum** voldoet de aankomstpunctualiteit op busstation Huizen aan de gestelde eisen
- ▶ Bron: Openbare data DOVA (m.b.v. Mupov)

Betrouwbaarheid vertrektijden



▶ **Naar Amsterdam** voldoet de vertrekpuntualiteit op busstation Huizen grotendeels aan de gestelde eisen, slechts tussen 18:00 en 19:00 wordt de norm niet gehaald; 17,5% van de ritten vertrekt drie of meer minuten te laat van het busstation.

▶ **Naar Hilversum** is de aankomstpuntualiteit op busstation Huizen in veel uurblokken (ver) onder de norm, vooral tussen 16:00 en 19:00 is dat het slechtste, tussen de 20% en 35% van de ritten vertrekt in die periode drie of meer minuten te laat van het busstation.

▶ Bron: Openbare data DOVA (m.b.v. Mupov)

Conclusies

Onderstaand allereerst de beantwoording van de onderzoeksvragen. Vervolgens een aantal conclusies en nieuwe inzichten die gedurende het onderzoek zijn toegevoegd.

1. Wat zijn de voor- en nadelen van het verplaatsen van de bushalte Baanbergenweg naar de Bestevaar en de verleggen van de route van de bus naar de Zuiderzee?

Het effect van het verplaatsen van de halte en het verleggen van de route voor de doorgaande reizigers is nihil, de rijtijd is naar verwachting (vrijwel) gelijk. Voor de potentiële nieuwe reizigers als gevolg van woningbouw bij de haven is de nieuwe route een duidelijke verbetering, die het vortransport met ca. 500 meter vermindert. Voor de in- en uitstappers van de halte Baanbergenweg is het effect diffuus, maar over het geheel genomen licht negatief. Een halte op de Zuiderzee ter hoogte van de rotonde IJsselmeerstraat betekent voor ca. 6-8 reizigers een verbetering en voor ca. 12 reizigers een verslechtering. Een halte ter hoogte van de haven betekent voor ca. 22 reizigers een verslechtering, maar sluit wel beter aan bij de potentiële nieuwe reizigers van en naar het gebied rond de haven.

2. Wat zijn de gevolgen voor de reizigers als de route wordt omgelegd? Welke potentiële nieuwe reizigers kunnen we verwachten? Welke huidige reizigers die opstappen bij de halte Baanbergenweg hebben hierdoor een langere reistijd? Hoeveel doorgaande reizigers hebben langere reistijd?

Op basis van de huidige kenmerken van het gebied (met name industrieel) zijn nauwelijks extra reizigers te verwachten als de afstand tot de halte ca. 500 meter korter wordt. Op basis van de beoogde woningbouw (300-500 woningen) zijn wel nieuwe reizigers te verwachten, maar dat aantal is naar verwachting beperkt (eerste inschatting ca. 10-20 reizigers). Ca. 10-25 in- en uitstappers (afhankelijk van de locatie van de nieuwe halte) zullen dagelijks langer voor- en natransport nodig hebben om bij de halte te komen (<5 minuten fietsen, 5-10 minuten lopen). Ca. 10-15 in- en uitstappers zullen dagelijks korter voor- en natransport nodig hebben om bij de halte te komen. Op basis van het reisgedrag en mogelijke alternatieve reismogelijkheden is niet te verwachten dat de reizigers die wat langer moeten reizen, niet meer van het openbaar vervoer gebruik zullen maken. Op basis van de lengte van de route en de eigenschappen van de wegen, schatten we in dat de route via de Zuiderzee niet of nauwelijks (max 1 minuut) langer is. De rijtijd moet wel worden gezien in het licht van de huidige punctualiteit. Op basis van een analyse van de rijtijden van februari 2023 tot mei 2023 staat de punctualiteit op buslijnen 320 en 321 wel onder druk. Nadere analyse van Transdev en overleg met de Provincie Noord-Holland is aan te bevelen.

Conclusies

3. Wat zijn de gevolgen voor de exploitatie van het busvervoer? Wat is de mogelijke extra reistijd? Wat zijn de mogelijke extra kosten door een langere rijtijd? Wat zijn de financiële opbrengsten of kosten door meer of minder reizigers?

De rijtijd van de nieuwe route is naar verwachting vrijwel gelijk aan de oude route. Er is dus geen sprake van extra reistijd voor doorgaande reizigers, de verwachting is dat dit ook geen effect zal hebben op de kosten van Transdev. Een grote mutatie van het aantal reizigers is ook niet te verwachten.

Aanvullende conclusies en aanbevelingen

De enquêtes zijn gedaan op 26 en 28 juni 2023. Een deel van de vaste reizigers, met name studenten, had al vakantie. Dat wordt bevestigd door het lage aandeel studenten onder de geënquêteerde reizigers (reismotief 58% werk, 21% studie). Om nog beter inzicht te krijgen in het gebruik van de halte en het effect van het verplaatsen van de halte, kan in september 2023 de enquête nog een keer uitgevoerd worden. Transdev zou daarnaast inzicht kunnen bieden in het gebruik van de halte eind juni ten opzichte van het gebruik in bijvoorbeeld september en/of maart.

De locatie van de potentiële nieuwe halte is in deze Quick Scan nog niet bepaald. Een halte oostelijker (t.h.v. de haven) sluit beter aan bij de nieuwe woningbouwlocaties en potentiële nieuwe reizigers. Een halte westelijker (t.h.v. IJsselmeerstraat) is beter voor een aantal in- en uitstappers van de huidige halte Baanbergerweg, omdat de loopafstand minder toeneemt.

Een aandachtspunt dat ter sprake kwam bij de enquête zijn de voorzieningen op de huidige halte Baanbergerweg. Hier zijn geen fietsklemmen en beperkt bankjes en de oversteeksituatie wordt door een aantal reizigers als onveilig genoemd. Een nieuwe halte op de nieuwe route biedt kansen om de reizigers meer comfort en veiligheid te bieden, tegelijkertijd kan het nadeel van een langer afstand tot de halte worden weggenomen als reizigers kunnen fietsen i.p.v. lopen.

Ten slotte kunnen we concluderen dat het eventueel verleggen van de route zowel voor- als nadelen heeft. Het gaat daarbij voornamelijk om het voortransport: Een deel van de reizigers is langer onderweg naar de halte, een deel van de reizigers is korter onderweg. Een optie om zoveel mogelijk nadelen te mitigeren is om de ene buslijn (320 of 321) de huidige route te laten rijden en de andere buslijn de nieuwe route. Hiermee hebben alle (potentiële) reizigers een bushalte in de buurt en gaat niemand er qua voortransport op achteruit. Aandachtspunt is wel dat deze lijnen niet dezelfde begin- en eindhalte hebben, waardoor reizigers ofwel moeten gaan overstappen ofwel alsnog naar de verder gelegen halte moeten lopen/fietsen, omdat daar de bus naar hun bestemming vertrekt. Deze mogelijkheid kan verder verkent worden met Transdev, door een nadere analyse van de herkomst en bestemming van reizigers te maken.