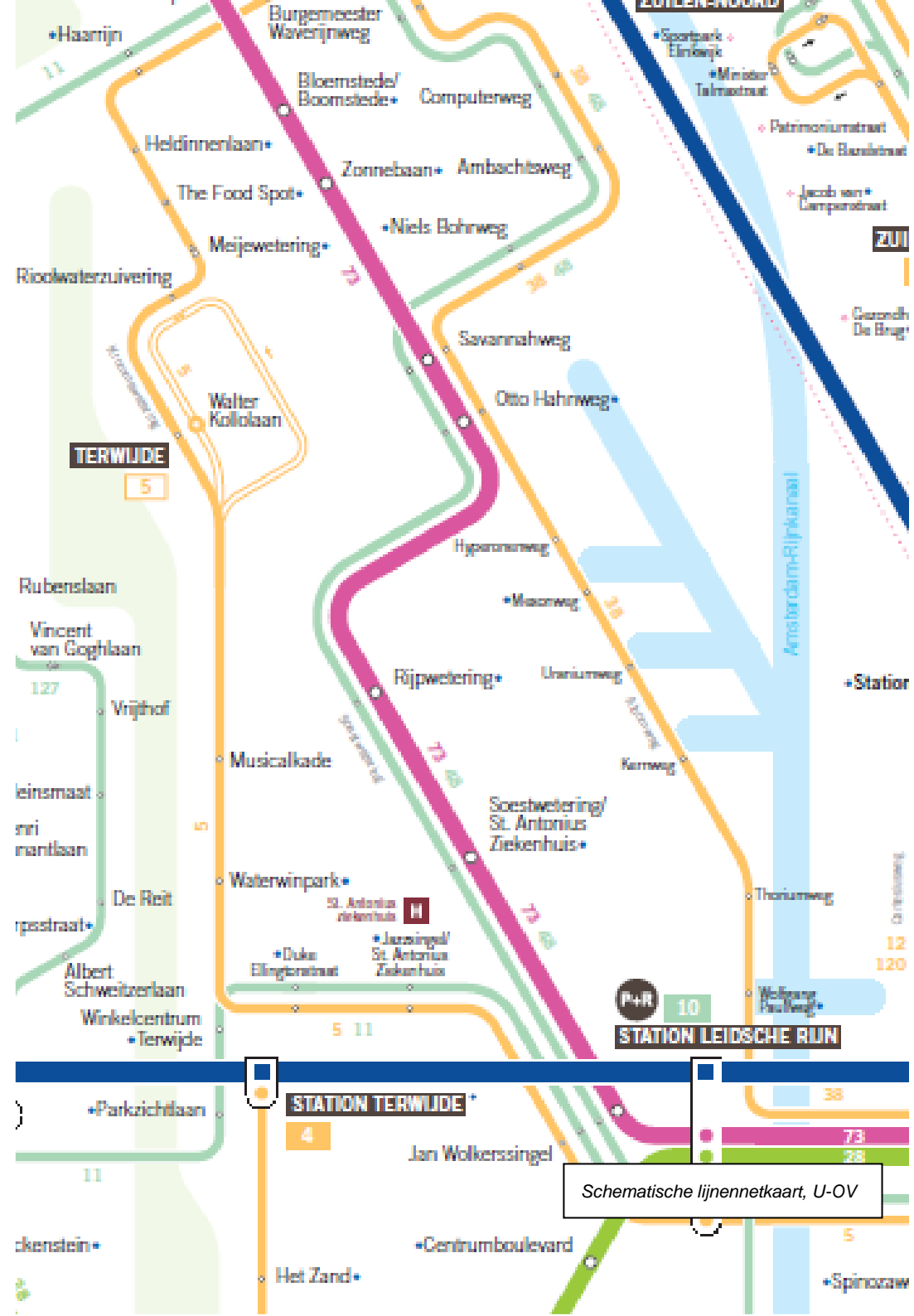


Maak meer werk van het OV-busvervoer

Bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn

Een onderzoek naar de 'bustevredenheid' onder werknemers Juni 2021



INLEIDING



Over de Wetering-Haarrijn

De Wetering-Haarrijn is een bedrijventerrein gelegen aan de westkant van Utrecht, ingeklemd tussen de A2 en de (deels nog in aanbouw zijnde) wijk Leidsche Rijn. De Wetering-Haarrijn is een divers bedrijventerrein. Er bevinden zich kantoren en bedrijven, maar ook een ziekenhuis, winkels en diverse horecagelegenheden. Op het terrein bevindt zich ook een recreatieplas en -strand en in het zomerseizoen worden er met regelmaat evenementen georganiseerd die grote stromen bezoekers trekken.

De Wetering-Haarrijn is een langgerekt terrein. Het hele terrein vanaf Station Leidsche Rijn tot aan de Haarrijnseplas bestrijkt zo'n 4 kilometer.

Voor werkgevers op De Wetering-Haarrijn staat duurzaamheid en duurzame mobiliteit hoog in het vaandel, ten behoeve van CO₂-reductie, een vermindering van de kosten voor mobiliteit voor werkgevers en werknemers, modern werkgeverschap en betere MVO-prestaties.

Openbaar vervoer op De Wetering-Haarrijn

De Wetering-Haarrijn is een langgerekt bedrijventerrein. De twee treinstations die het bedrijventerrein bedienen, Leidsche Rijn en Terwijde, zijn excentrisch gelegen. Daarnaast wordt het bedrijventerrein bediend door diverse buslijnen binnen en buiten de stad Utrecht.

Aanleiding analyse busvervoer

In opdracht van de werkgevers op De Wetering-Haarrijn is door Ecotransferium een analyse gedaan van de tevredenheid onder werknemers met het busvervoer op het bedrijventerrein. Veel werknemers op het bedrijventerrein zijn afhankelijk van de bus. Bovendien stimuleren werkgevers het openbaar vervoer graag ten behoeve van duurzaamheid of een betere woon-werkreis.

De analyse is bedoeld om inzichtelijk te maken in hoeverre het busvervoer op De Wetering-Haarrijn voldoende passend is bij de behoeften van de werknemers op het terrein en welke punten daarin een verbetering nodig hebben.

Uitvoering analyse

Onder medewerkers van het bedrijventerrein (via de werkgevers) is een enquête gehouden. In totaal hebben 287 respondenten (vanuit 28 werkgevers) meegewerkt, waarvan 181 respondenten de enquête volledig doorlopen hebben.

Deze groep is niet per definitie representatief voor de gehele populatie werknemers op het bedrijventerrein, bepaalde werkgevers zijn hierin oververtegenwoordigd. In de concrete wensen van respondenten en de suggesties die zij doen in de enquête is wel een heel duidelijke lijn van suggesties en aanbevelingen waarneembaar.

Daarom denken we dat we op basis van de uitkomsten waardevolle concrete aanbevelingen, maatregelen en vervolgstappen kunnen formuleren.

In het laatste hoofdstuk staat een uitgebreidere onderzoeksverantwoording.

Vervolgstappen

De bevindingen uit de analyse zijn besproken, bediscussieerd en aangevuld in een online meeting met werkgevers, werknemers, medewerkers van het expertiseteam OV van de provincie Utrecht en van Qbuzz. Op basis van de analyse en van de online bespreking doet Ecotransferium een reeks aanbevelingen en suggesties, die de kwaliteit van het OV-busvervoer aanzienlijk kunnen verbeteren. Veel daarvan zouden kunnen worden opgenomen in het nieuwe vervoersplan.

Leeswijzer

We beginnen deze analyse met de conclusies, wensen en vervolgstappen. Daarna volgen enkele hoofdstukken met cijfers en resultaten uit de enquête. We sluiten af met de onderzoeksverantwoording.

Over Ecotransferium

Ecotransferium helpt bedrijventerreinen zoals De Wetering-Haarrijn bij het anders, slimmer en duurzamer organiseren van hun mobiliteit, door middel van advies en ondersteuning aan de werkgevers en door het opzetten van lokale mobiliteitsoplossingen voor werknemers.

CONCLUSIES, WENSEN EN VERVOLGSTAPPEN

Belangrijkste conclusies

- ▶ De Wetering-Haarrijn is een bedrijventerrein met diverse functies. Er zijn niet alleen kantoren en bedrijven gehuisvest die (min of meer) kantoortijden hanteren, maar ook een ziekenhuis, diverse horeca, winkels en een recreatieplas. Ook worden er regelmatig evenementen georganiseerd. Deze diversiteit op het bedrijventerrein maakt de openbaar vervoersvraag divers. Ziekenhuis, horeca, winkels en de recreatieplas hebben namelijk ook te maken met avond-, nacht- en weekenddiensten.
- ▶ Van de respondenten van deze enquête gebruikt ongeveer de helft weleens een bus op De Wetering-Haarrijn. Het meest ontevreden zijn zij over de frequentie van de bussen op diverse lijnen. Er gaan weinig bussen en het komt geregeld voor dat de bus niet komt of te laat komt. Er is ook ontevredenheid over de dienstregeling 's avonds en in het weekend. Met name medewerkers van het ziekenhuis en van enkele horecagelegenheden hebben bijvoorbeeld diensten tot middernacht en kunnen dan niet of nauwelijks meer van het openbaar vervoer gebruik maken.
- ▶ Door veel van de respondenten die aangeven geen gebruik te maken van busvervoer op De Wetering-Haarrijn, wordt het openbaar vervoer niet gezien als een geschikte optie. Zij geven aan een reistijd te hebben die gemiddeld ruim twee keer zo lang is met het openbaar vervoer dan met de auto (gemiddeld 106% langer, tegenover 60% langer voor mensen die de bus wel gebruiken). Bovendien zegt tweederde niet bekend te zijn met het OV-busaanbod.
- ▶ De praktische wensen en suggesties van OV-busgebruikers én niet-gebruikers laten zien dat er een duidelijk verbeteringspotentieel is, dat bij invulling kan leiden tot een hogere waardering en mogelijk ook tot verhoging van het OV-busgebruik.

Wensen en suggesties van werknemers

Dienstregeling overdag op werkdagen

- ▶ **Frequentie van enkele lijnen verhogen:** Voor verschillende lijnen wordt gevraagd de bussen vaker te laten rijden. Genoemd worden de lijnen 11, 48 en 73. Dit komt de aansluiting op ander vervoer (trein of andere buslijnen) ten goede of maakt de consequentie van een eventueel gemiste overstap minder groot. Vóór corona was het bovendien regelmatig druk in de bus.
- ▶ **Stiptheid verhogen:** Er wordt gevraagd bussen meer stipt op tijd te laten rijden (dus ook niet te vroeg), om zo vertraging in de rest van de OV-reis te kunnen voorkomen.
- ▶ **Grotere bus lijn 11:** Specifiek voor lijn 11 wordt gevraagd om een grote bus. Op dit traject rijdt een kleinere bus, die regelmatig vol zit en dan haltes voorbij rijdt.
- ▶ **Aanpassen van routes:** Er wordt gevraagd nog eens kritisch te kijken naar de routes die bussen rijden over het terrein. Recent zijn enkele routes aangepast of delen gewijzigd. Met name de route over de Proostwetering wordt gemist.
- ▶ **In het algemeen:** Bustijden in overleg met de werkgevers beter laten aansluiten op werktijden.

Dienstregeling buiten kantoortijden en het weekend

- ▶ **Meer bussen vroege ochtend, late avond en in het weekend:** Voor personeel, gasten en bezoekers van de bedrijven die geen kantoortijden hanteren of in ploegendienst werken (bijv. ziekenhuis, wasserij, winkels, horeca, evenementen) wordt gevraagd om het uitbreiden van de dienstregeling in de vroege ochtend, de late avond en in het weekend. In de ochtend beginnen voor sommige bedrijven diensten al voordat de bus rijdt. En 's avonds komt het regelmatig voor dat werknemers na een late dienst niet meer naar huis kunnen met de bus en afhankelijk zijn van collega's.

Specifiek met betrekking tot het St. Antonius Ziekenhuis is genoemd:

- op zondag één bus eerder laten rijden;
- op alle dagen één bus later laten rijden.

Specifiek met betrekking tot Wasserij Van der Kleij is genoemd:

- op alle dagen één bus eerder laten rijden.

Heldinnenlaan: Specifiek met betrekking tot de Heldinnenlaan is genoemd om de bus zeven dagen per week tot minimaal middernacht te laten rijden.

- ▶ **In het algemeen:** bustijden in overleg met de werkgevers beter laten aansluiten op werktijden.

Inrichting en sociale veiligheid

- ▶ **Aparte busbanen:** Bussen voorrang geven in het verkeer (speciale busbanen), zodat ze niet in de file staan en reizigers hun aansluitingen niet langer hoeven te missen.
- ▶ **Bushokjes plaatsen:** Het plaatsen van bushokjes, o.a. om te kunnen schuilen bij slecht weer.
- ▶ **Verlichting aanbrengen:** Station Leidsche Rijn en De Wetering-Haarrijn voorzien van voldoende verlichting op looproutes en bij bushokjes. Betere veiligheid en verlichting rondom de bushaltes. Het verbeteren van de sociale veiligheid op looproutes tussen het Antonius Ziekenhuis en Station Leidsche Rijn (met name in de avond of in het donker).

Verbindingen en aansluitingen

Om de verbinding met omliggende plaatsen/gemeenten en de aansluiting met andere trajecten te verbeteren, worden door respondenten de volgende suggesties gedaan:

- ▶ **Verbinding met Zuilen-Noord:** rechtstreekse bus naar De Wetering-Haarrijn. Dit betreft hemelsbreed een korte afstand, maar vergt twee keer overstappen in de huidige dienstregeling.
- ▶ **Verbinding met Mijdrecht/Wilnis/Vinkenveen:** Ook dit betreft hemelsbreed een korte afstand, terwijl een reis met het openbaar vraagt om twee keer over te stappen op bus en trein. In het bijzonder is dit een verbinding voor bewoners van Vinkenveen voor wie het St. Antonius Ziekenhuis buiten kantoortijden de huisartsenpost is.

- ▶ **Overige verbindingen:** Overige verbindingen met De Wetering-Haarrijn die respondenten graag verbeterd zien zijn Lunetten, Harmelen/De Meern, Nieuwegein, Amsterdam, Den Haag, Maarssen-Dorp, Vleuterweide (rechtstreeks), Heerhugowaard, Laren en tussen de ziekenhuizen Nieuwegein – Woerden – Leidsche Rijn.
- ▶ **Aansluiting Driebergen-Zeist:** Betere aansluiting van de bussen op De Wetering-Haarrijn op vertrek-/aankomsttijden van de trein van en naar Driebergen/Zeist (die stopt op Leidsche Rijn en rijdt via Utrecht Centraal).
- ▶ **Betere aansluiting op vertrek-/aankomsttijden op station Terwijde in de spits**
- ▶ **Betere aansluiting op vertrek-/aankomsttijden op station Maarssen**

Haltes

Specifiek worden door respondenten de volgende suggesties gedaan voor andere of extra haltes op De Wetering-Haarrijn:

- ▶ **Dichterbij Station Terwijde:** dichtstbijzijnde bushalte hiervoor is Waterwinpark, maar dit is nog een stuk lopen naar het station.
- ▶ **The Wall:** halverwege The Wall
- ▶ **FNV**
- ▶ **In het algemeen: extra haltes op de lange Proostwetering**
- ▶ Verplaatsen halte buslijn 73 op Utrecht Centraal: deze bevindt zich op dit moment aan het eind van het perron, ver lopen vanaf de roltrap, terwijl dit een bus naar het ziekenhuis betreft. Suggestie om de halte dichterbij de roltrap te plaatsen.
- ▶ Uit de eigen OV-evaluatie van de huidige concessie uitgevoerd in opdracht van de provincie Utrecht, blijkt dat 93% van de inwoners in de provincie Utrecht toegang heeft tot een bushalte binnen 600 meter van de woning. Het kan interessant zijn om een zelfde soort analyse te doen voor bedrijventerreinen of werkgevers in de provincie Utrecht, met als doel dat ook iedere werknemers in de provincie Utrecht toegang heeft tot een bushalte binnen 600 meter van de werklocatie.

Informatieverstrekking

- ▶ **Informatievoorziening op de bus:** Betere aanduiding van de richting of de route op de bus

- ▶ **Informatievoorziening bij de haltes:** Bijvoorbeeld vertrektijden eerstvolgende bussen, vertrektijden treinen, lijnenkaart van heel Utrecht en inzichtelijk maken welke bussen voor een gedeelte dezelfde route hebben.
- ▶ **Promotie en bekendheid:** Meer bekendheid onder werknemers en bezoekers van het OV-busaanbod.

Shuttlediensten (al dan niet openbaar)

Er zijn door respondenten drie suggesties gedaan voor shuttlediensten:

- ▶ Rechtstreekse sneldienst tussen Utrecht Centraal en De Wetering-Haarrijn, voor medewerkers en bijvoorbeeld patiënten van het St. Antonius Ziekenhuis.
- ▶ Shuttledienst tussen een centrale aan de rand gelegen bewaakte parkeerplaats en het bedrijventerrein De Wetering (om het tekort aan parkeerplaatsen bij enkele bedrijven op te lossen).
- ▶ Shuttledienst vanaf station Leidsche Rijn, via FNV/Oracle, via de lange Hertogswetering en Proostwetering tot aan het einde van de Heldinnenlaan.

Overig

- ▶ Oplaadpunt voor mobiele telefoon/laptop in de bus.

Aanbevelingen en vervolgstappen

We adviseren de volgende vervolgstappen:

- ▶ **Bespreek de uitkomsten, prioriteiten, quick wins en maatregelen met:**
 - De provincie en Qbuzz: voor vaststellen wensen en suggesties die als 'quick wins' onmiddellijk kunnen worden doorgevoerd in huidige dienstregeling, of kunnen worden opgenomen in het nieuwe vervoersplan (al dan niet na nadere verkenning).
- ▶ **Zet met provincie, U-OV en de gemeenten in op:**
 - Minimaal behoud van huidige kwaliteit van OV-busvervoer na corona.
 - Voor iedere werknemer een maximale afstand van 600 meter tot aan een bushalte (gelijk aan de toegankelijkheid van bushaltes voor inwoners in de provincie Utrecht, o.b.v. eigen OV-evaluatie provincie Utrecht).
 - Verbetering van de frequentie, routes, aansluitingen en tijden.

- Voorzien in betere halteplaatsen.
- Aanpakken van sociale (on)veiligheid: bushokjes, looproutes en verlichting.

▶ **Ondersteun de werkgevers, samen met Goedopweg:**

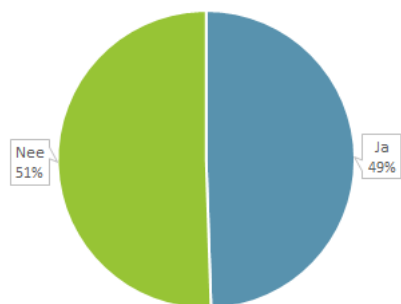
- Communiceren en promoten OV-busaanbod naar werknemers.
- Link leggen met deelfietsen en mobiliteitsbeleid.
- Opstellen van een OV-vervoersplan voor het Antonius Ziekenhuis.

▶ **Breng de basis op orde, door:**

- **aanvullend onderzoek uit te voeren naar het ruimtelijk verzorgingsgebied van De Wetering-Haarrijn.**
Het verkrijgen van meer inzicht in vervoersstromen, waar medewerkers en bezoekers op De Wetering-Haarrijn vandaan komen en hoe zij nu reizen. Op basis daarvan kan inzichtelijk gemaakt worden hoe groot het ruimtelijk verzorgingsgebied is van De Wetering-Haarrijn, voor welke delen van dit verzorgingsgebied het openbaar vervoer noodzakelijk of mogelijk is en hoe dit geoptimaliseerd zou kunnen worden.
- **aanvullend onderzoek uit te voeren naar reisgedrag van bezoekers van De Wetering-Haarrijn.**
De huidige enquête is uitgevoerd onder werknemers, maar diverse bedrijven op het terrein hebben ook te maken met (grote aantallen) bezoekers. De wensen of ervaringen van deze groep zijn nog niet voldoende in beeld op dit moment.

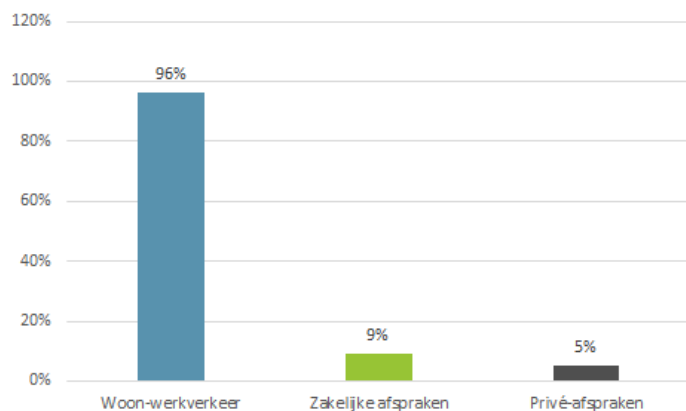
BUSGEBRUIK OP DE WETERING-HAARRIJN

Gebruik van de bus



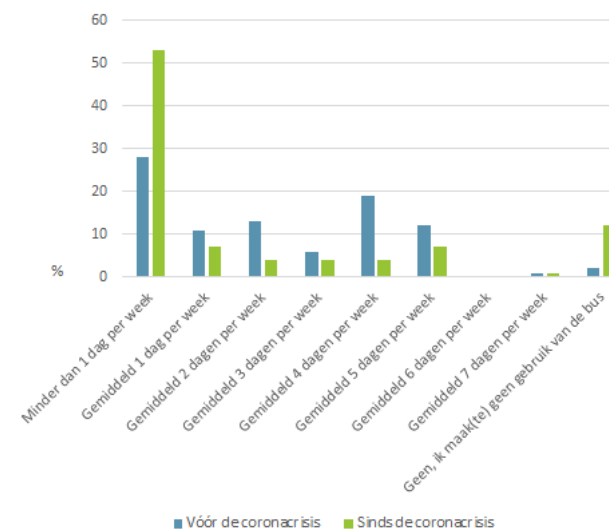
Percentage respondenten dat weleens een bus gebruikt op bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn (N = 287).

Doel van de busreis



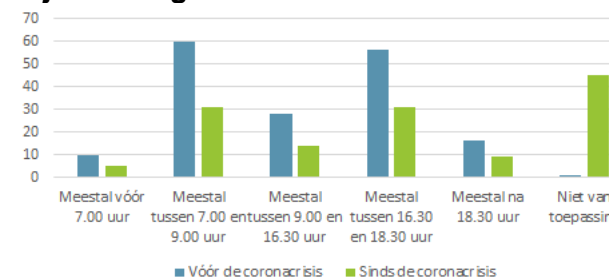
Doel waarvoor de bus door respondenten gebruikt wordt (N = 101).

Frequentie van gebruik



Gemiddeld aantal dagen in de week dat respondenten van de bus gebruik maken (N = 92).

Tijden van gebruik



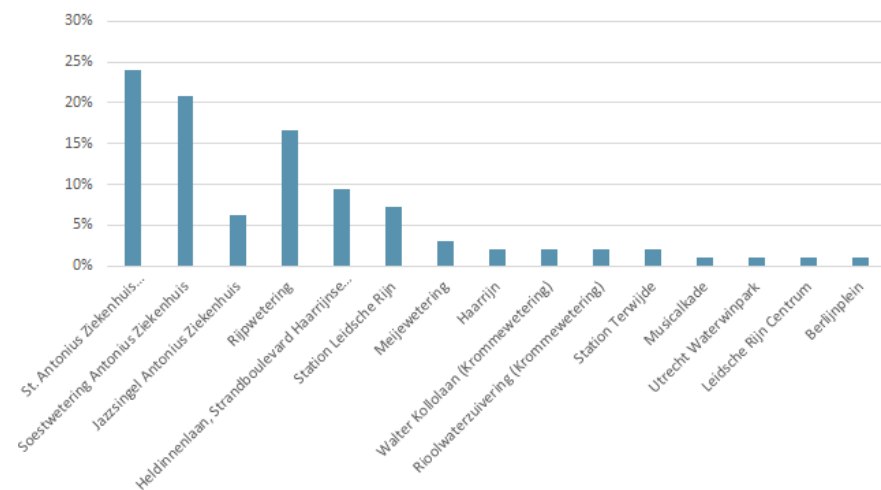
Aantal respondenten dat aangeeft op een tijdstip van de bus gebruik te maken (N = 92).

Motivatie om de bus te gebruiken

goede deur-tot-deur reis (dichtbij werk uitstappen, kortste reistijd, goede verbinding)	24%
alternatief voor de fiets (kapot, weersomstandigheden)	17%
geen ander geschikt vervoersmiddel ter beschikking (incidenteel of structureel)	11%
alternatief voor de trein (uitval en snellere verbinding met Utrecht Centraal dan trein)	9%
alternatief voor de auto (file, moeilijk parkeren, kostenbesparing)	9%
gemak en comfort (of andere dingen kunnen doen in reistijd)	9%
snelle verbinding met Utrecht Centraal	7%
weersomstandigheden algemeen (niet aangegeven of het lopen of fietsen betreft)	4%
Veilig (bijv. bij late diensten)	2%
alternatief voor lopen (slecht weer, looptijd)	2%
beter voor het milieu	1%

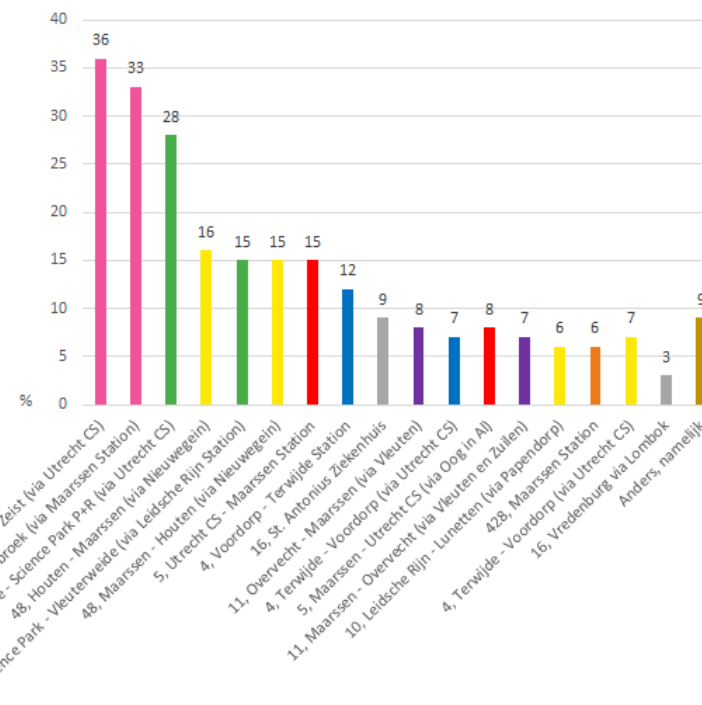
Percentage respondenten dat antwoord heeft genoemd (meerdere antwoorden waren mogelijk, N = 92).

Gebruik haltes



Percentage respondenten dat van een bepaalde halte gebruik maakt (N = 92).

Gebruik buslijnen



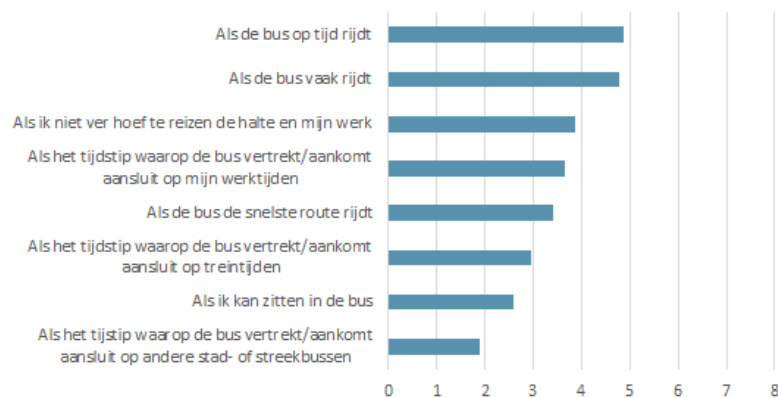
Percentage respondenten dat gebruik maakt van een bepaalde buslijn (N = 98).

De helft van de respondenten geeft aan weleens een bus te gebruiken op bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn. De meesten van hen doen dat voor woon-werkverkeer, slechts in veel mindere mate voor zakelijke of privé-afspraken. Het aantal dagen dat ze gebruik maken van de bus is erg verschillend, maar er is (logischerwijs gezien de maatregelen) een duidelijke afname zichtbaar van het busgebruik sinds de coronacrisis.

Respondenten geven aan vooral van de bus gebruik te maken omdat het een goede deur-tot-deur reis oplevert (goede aansluiting, snelle reistijd), of als alternatief voor de fiets bijvoorbeeld bij slecht weer, of omdat er -incidenteel of structureel - geen ander vervoersmiddel voor handen is binnen het huishouden.

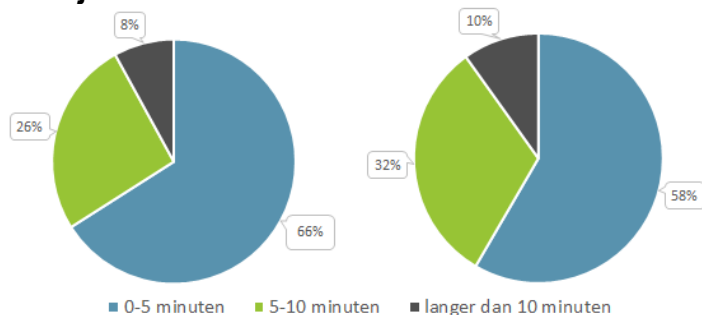
TEVREDENHEID ONDER GEBRUIKERS VAN DE BUS

Waardering aspecten OV-bus dienstverlening



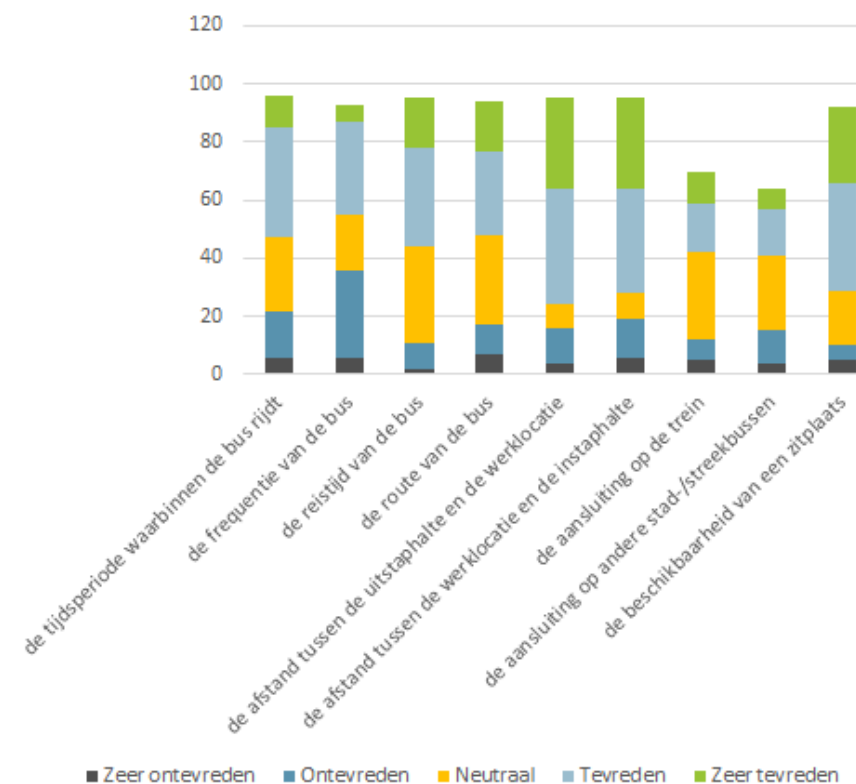
Wat respondenten het meest belangrijk vinden aan de bus, gemiddelde score van de antwoordmogelijkheden door hen op volgorde gezet van 1 (meest belangrijk) tot en met 8 (minst belangrijk), N = 98.

Reistijd tussen bushalte en werklocatie



Reistijd die respondenten afleggen tussen de bushalte en de werklocatie, links is aankomsthalte heenreis, rechts is vertrekhalte terugreis (N = 92).

Reizigerstevredenheid



Reizigerstevredenheid (N = 98, categorie 'niet van toepassing' niet weergegeven)

Ervaringen van de busgebruikers

Respondenten vinden over het algemeen het meest belangrijk dat de bus op tijd rijdt en dat de bus vaak rijdt. In mindere mate zijn ook andere zaken belangrijk, zoals de reistijd van en naar de halte en de route van de bus.

De meeste ontevredenheid bestaat over hetgeen ze juist het meest belangrijk vinden, namelijk de tijdsperioden en frequentie van de bus. De meeste tevredenheid hebben respondenten over de afstand tussen de halte en de werklocatie en de beschikbaarheid van een zitplaats.

Door respondenten is de volgende toelichting op hun antwoord gegeven:

- ▶ **Frequentie van de bus:** De frequentie wordt voor sommige lijnen als laag ervaren. In het bijzonder worden genoemd de lijnen 11, 48, 73 en 74. Voor lijn 11 geldt bovendien dat er op dit traject een kleinere bus rijdt die vaak vol is en dan de halte voorbij rijdt.
- ▶ **Vertraging:** Respondenten geven aan dat bussen vaak vertraagd zijn, ze moeten lang wachten, de bus gaat niet, komt te laat, rijdt erg onregelmatig of rijdt de halte voorbij, waardoor reizigers hun aansluiting moeten missen. Op Station Leidsche Rijn blijven bussen bovendien vaak lang wachten.
- ▶ **Files:** Op het bedrijventerrein staan regelmatig files. Bij gebrek aan aparte busbanen staat de bus noodgedwongen in de file wat extra reistijd oplevert voor reizigers.
- ▶ **Route lijnen:** Respondenten geven aan dat een directe verbinding met Utrecht Centraal wordt gemist. Bovendien rijdt lijn 10 (vanuit Lunetten, Hoograven en Kanaleneiland) niet meer door tot het ziekenhuis.
- ▶ **Dienstregeling avond en weekend:** De dienstregeling 's avonds en het weekend wordt als niet toereikend ervaren, met name voor medewerkers met diensten buiten kantoor tijden, zoals de werknemers van het ziekenhuis, de winkels en de horecagelegenheden. Overigens kan dit ook gelden voor hun patiënten en bezoekers uiteraard. Een aantal respondenten geeft aan regelmatig 's avonds laat geen vervoer naar huis te hebben.
- ▶ **Haltes:** Er wordt een aantal haltes gemist, onder andere halverwege The Wall, voor FNV en op de Proostwetering.

- ▶ **Bushalte Station Terwijde:** Als bushalte voor Station Terwijde wordt de halte Waterwinpark gebruikt. Respondenten geven aan nog ver te moeten lopen naar het station.
- ▶ **Busperron Utrecht Centraal:** Voor lijn 73 ligt de halte op Utrecht Centraal achteraan, een flink stuk lopen vanaf de roltrap, terwijl dit een bus betreft met o.a. patiënten en bezoekers voor het ziekenhuis.
- ▶ **Verbindingen met andere plekken/gemeenten:** Er wordt door respondenten rechtstreekse of kortere verbindingen tussen De Wetering-Haarrijn en Mijdrecht/Wilnis/Vinkenveen (voor inwoners die buiten kantoor tijden op het St. Antonius Ziekenhuis zijn aangewezen als huisartsenpost), Zuilen-Noord, Lunetten, Harmelen/De Meern, Nieuwegein, Amsterdam, Den Haag, Maarssen-Dorp, Vleuterweide (rechtstreeks), Heerhugowaard, Laren en tussen de ziekenhuizen Nieuwegein – Woerden – Leidsche Rijn.

TEVREDENHEID ONDER NIET-BUSGEBRUIKERS

Redenen om geen gebruik te maken van de bus

De helft van de respondenten zegt niet of nooit van de bus gebruik te maken op De Wetering-Haarrijn. Er is een aantal zaken dat meespeelt in de afweging van werknemers om geen gebruik te maken van de bus (niet gekwantificeerd, wel geïllustreerd met enkele tabellen en grafieken hierna):

► Gebruik van de fiets

Gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer, omdat de afstand dat toelaat.

► Geen aantrekkelijke deur-tot-deur reis

Het openbaar vervoer is geen aantrekkelijke (alternatieve) woon-werkreis: de reis duurt te lang, er moet te vaak worden overgestapt, de reis is met de auto veel korter, er is geen goede verbinding of aansluiting, de halte is te ver weg of opgeheven of het openbaar vervoer rond de woonomgeving is niet voldoende. Respondenten die aangeven de bus niet te gebruiken zijn gemiddeld ruim twee keer zo lang onderweg met het openbaar vervoer dan met de auto (gemiddeld 106% langer, tegenover 60% langer voor mensen die de bus wel gebruiken, zie tabel hierna). Respondenten geven dan ook aan ontevreden te zijn met vooral de reistijd en de afstand tussen halte en werklocatie (zie grafiek hierna). Bij 20% van de respondenten speelt deze mening mee in de afweging om geen gebruik te maken van de bus.

► Vervoer rondom de woonomgeving

Bij 32% van de respondenten speelt de tevredenheid over het openbaar vervoer rondom de woonomgeving mee in de overweging om wel of niet met het openbaar vervoer te gaan.

► Geen interesse

Een groot aantal respondenten geeft aan überhaupt niet geïnteresseerd te zijn in het openbaar vervoer.

► Geen kennis van het busaanbod

Twee derde van de respondenten die niet of nooit gebruik maken van de bus, geeft aan zelf te vinden onvoldoende op de hoogte te zijn van het busaanbod

op De Wetering-Haarrijn (zie grafiek hierna). Men heeft zich er nooit in verdiept, of weet niet waar informatie te vinden is.

► Te weinig (goed) aanbod

Respondenten geven aan te weinig (goed) aanbod op De Wetering-Haarrijn te vinden of merken op dat het aanbod steeds verandert.

► Combinatie met andere reizen

Enkele respondenten geven aan dat reizen met het openbaar vervoer niet te combineren is met andere reizen, zoals kinderen halen/brengen of zakelijke afspraken.

► Werkgeversbeleid

Enkele respondenten geven aan dat het beleid van de werkgever niet stimulerend is, bijvoorbeeld omdat de werkgever een auto beschikbaar stelt aan de werknemer (en daarmee geen OV-vergoeding). Deze werknemers ervaren geen incentive om het openbaar vervoer te proberen of te gebruiken.

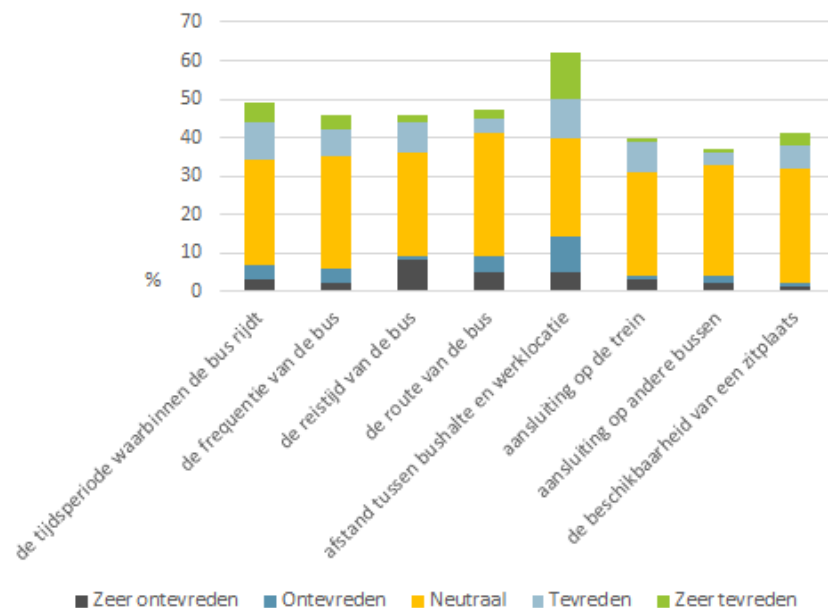
► Noodzaak tot flexibiliteit

Enkele respondenten geven aan een noodzaak tot flexibiliteit te hebben, bijvoorbeeld om snel ergens ter plekke te kunnen zijn.

Aantrekkelijkheid en interesse

Het merendeel van de respondenten geeft aan dat een betere deur-tot-deur reis de bus aantrekkelijker zou maken. Mogelijk zou er dan ook interesse zijn om er gebruik van te maken. En in mindere mate een korte afstand tussen de halte en de werklocatie of goedkoper openbaar vervoer.

Tevredenheid onder niet-gebruikers



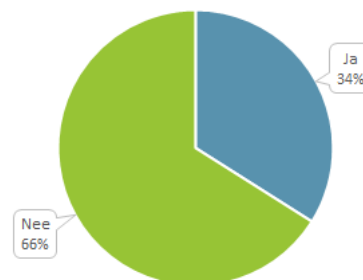
Tevredenheid onder respondenten die de bus niet gebruiken (N = 106, categorie 'niet van toepassing' niet weergegeven).

Verskil in reistijd tussen auto en openbaar vervoer

	Respondenten die de bus gebruiken	Respondenten die de bus niet gebruiken
Kortste autoreis	5 minuten	5 minuten
Kortste OV-reis	10 minuten	5 minuten
Langste autoreis	123 minuten	123 minuten
Langste OV-reis	130 minuten	148 minuten
Gemiddelde autoreis	35 minuten	32 minuten
Gemiddelde OV-reis	56 minuten	66 minuten
Kortste verschil in reistijd	- 83%	-34%
Langste verschil in reistijd	+ 400%	+ 543%
Gemiddelde verschil in reistijd met OV t.o.v. auto	+ 60%	+ 106%
% respondenten dat met OV korter onderweg is	7%	2%
% respondenten dat met OV langer onderweg is	93%	98%
N =	90	103

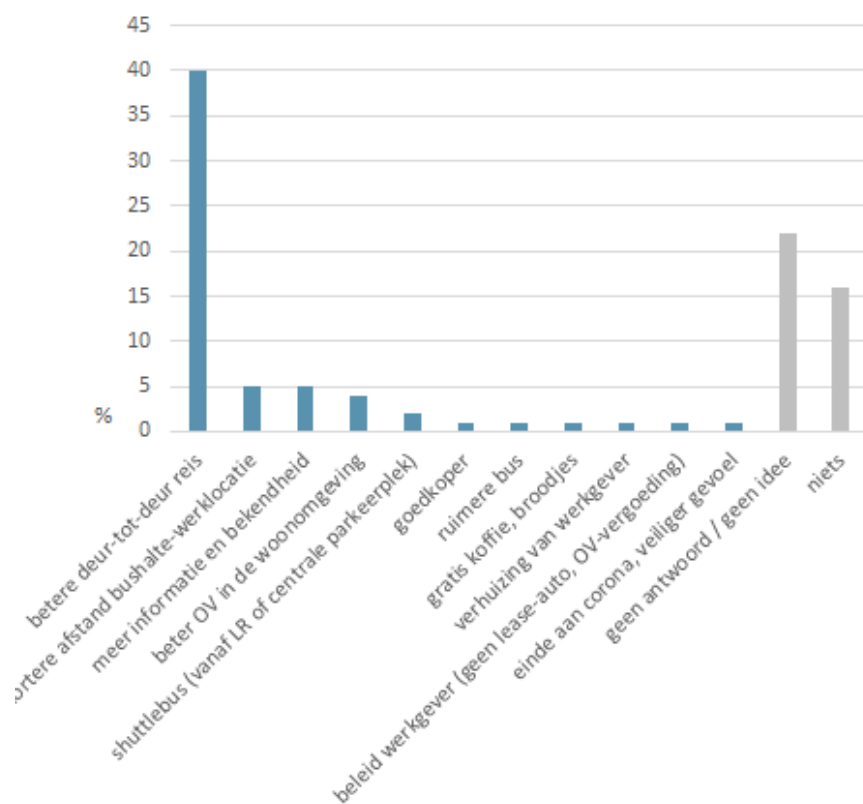
Verskil in reistijd tussen respondenten die de bus gebruiken op De Wetering-Haarrijn en die niet de bus gebruiken, waarbij respondenten gevraagd is aan te geven hoe lang hun woon-werkreis duurt in minuten als ze met de auto zouden reizen en als ze met het openbaar vervoer zouden reizen (N = 193).

Bekendheid met het busaanbod



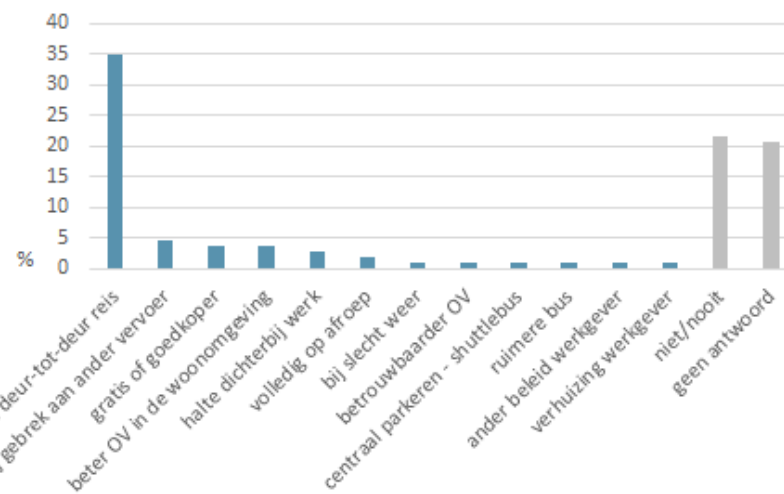
Bekendheid met het busaanbod onder respondenten die niet of nooit van de bus gebruik maken (N = 106).

Wat zou de bus aantrekkelijker maken?



Percentage respondenten dat bepaald antwoord heeft gegeven, er waren meerdere antwoorden mogelijk (N = 102).

Wanneer zou er interesse zijn in de bus?



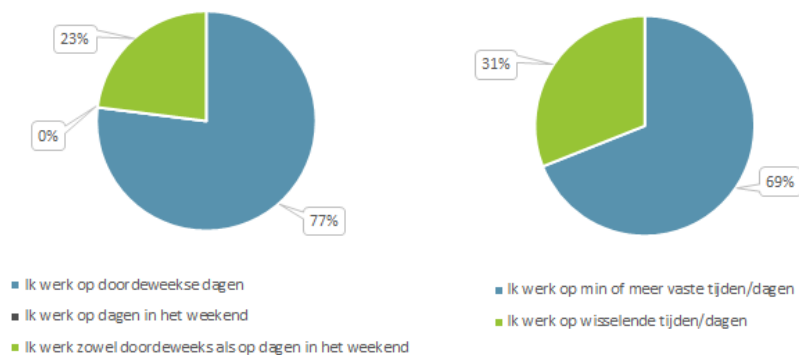
Percentage respondenten dat bepaald antwoord heeft gegeven, er waren meerdere antwoorden mogelijk (N = 102).



ECOTRANSFERIUM

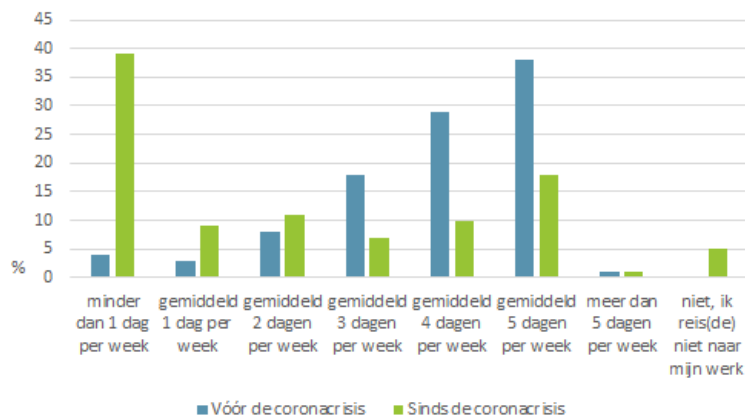
ALGEMENE INFO OVER RESPONDENTEN

Werktijden en -dagen



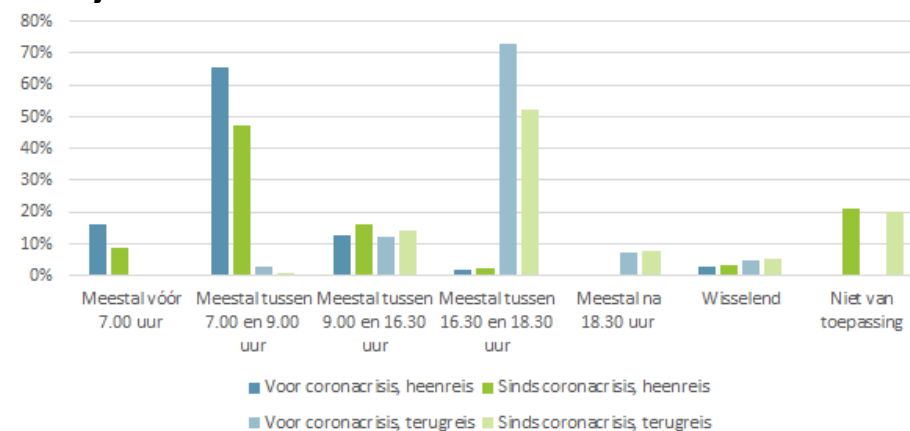
Werktijden en -dagen (N = 279).

Reisgedrag naar De Wetering



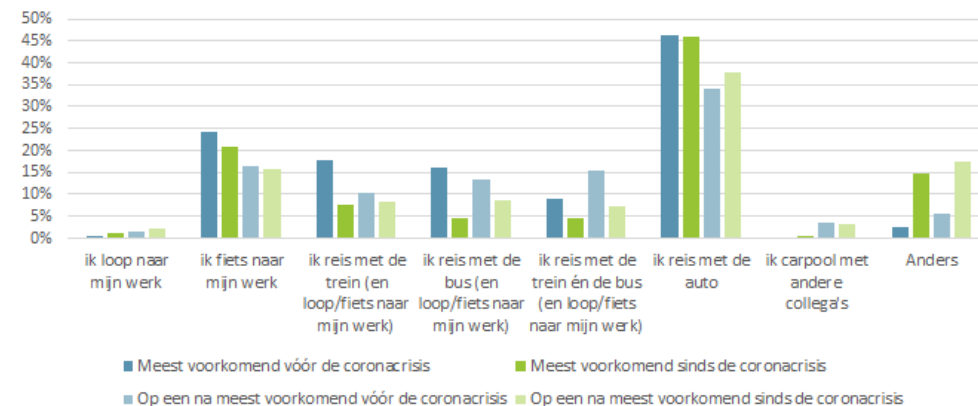
Reisgedrag van/naar De Wetering-Haarrijn (N = 279).

Reistijden



De tijden waarop respondenten van en naar de Wetering-Haarrijn reizen (N = 279).

Manieren van reizen



Manieren waarop respondenten van en naar De Wetering-Haarrijn reizen (N = 279).

De meeste respondenten werken doordeweeks op De Wetering-Haarrijn, zo'n 20% van hen ook in het weekend. Ongeveer een derde van de respondenten werkt op wisselende tijden of dagen op het bedrijventerrein.

Sinds de coronacrisis is er logischerwijs een afname waarneembaar in reisgedrag van en naar De Wetering-Haarrijn, ook de tijden waarop men reist zijn veranderd.

De meeste respondenten reizen meestal met de auto naar De Wetering-Haarrijn.

Hierbij moeten we aangeven dat de steekproef niet representatief is en dat het relevant is om meer inzicht te verkrijgen in de modal split van alle werknemers.

Verskil in reistijd tussen auto en OV

We hebben mensen gevraagd naar hun reistijd als ze met de auto of als ze met het openbaar zouden reizen, om te bepalen of het verschil in reistijd zou kunnen bijdragen aan het wel of niet gebruik maken van de bus. Daarbij hebben we mensen gevraagd naar de reis van deur-tot-deur, dus inclusief files of parkeren op afstand en/of inclusief looptijd van/naar station of bushalte.

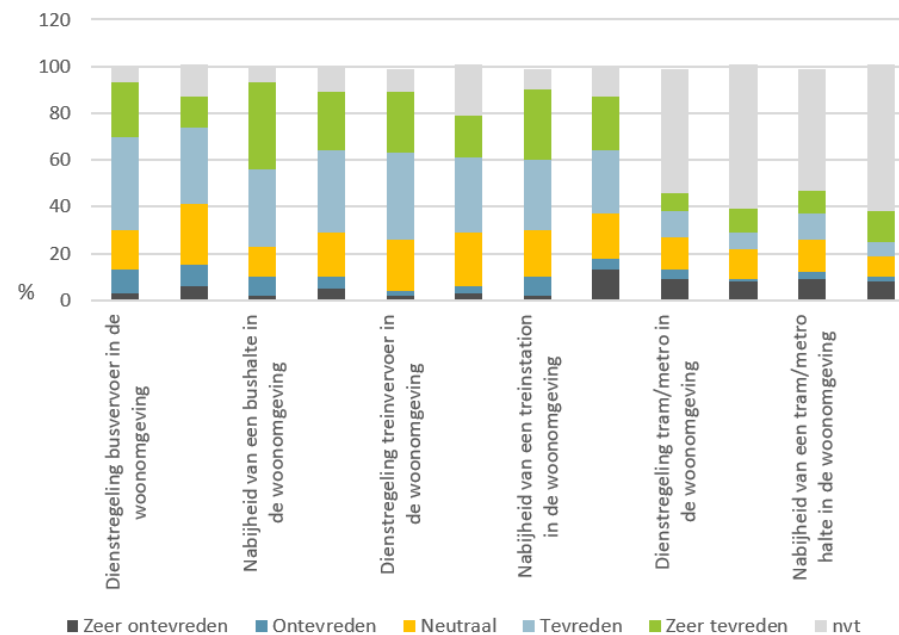
Van de respondenten die de bus niet gebruiken blijkt een groter aandeel langer onderweg met het openbaar vervoer dan met de auto. Het verschil in reistijd tussen auto en openbaar vervoer is voor hen ook een stuk groter.

	Respondenten die de bus gebruiken	Respondenten die de bus niet gebruiken
Kortste autoreis	5 minuten	5 minuten
Kortste OV-reis	10 minuten	5 minuten
Langste autoreis	123 minuten	123 minuten
Langste OV-reis	130 minuten	148 minuten
Gemiddelde autoreis	35 minuten	32 minuten
Gemiddelde OV-reis	56 minuten	66 minuten
Kortste verschil in reistijd	- 83%	-34%
Langste verschil in reistijd	+ 400%	+ 543%
Gemiddelde verschil in reistijd met OV t.o.v. auto	+ 60%	+ 106%
% respondenten dat met OV korter onderweg is	7%	2%
% respondenten dat met OV langer onderweg is	93%	98%

Verskil in reistijd tussen respondenten die de bus gebruiken op De Wetering-Haarrijn en die niet de bus gebruiken, waarbij respondenten gevraagd is aan te geven hoe lang hun woon-werkreis duurt in minuten als ze met de auto zouden reizen en als ze met het openbaar vervoer zouden reizen (N = 193).

Tevredenheid met openbaar vervoer rondom de woonomgeving

We hebben mensen gevraagd naar de tevreden over het openbaar vervoer rondom hun woonomgeving, om te bepalen of het openbaar vervoer rondom de woning van invloed zou kunnen zijn op de keuze om wel of geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. We zien daarbij een verschil in de tevredenheid over de nabijheid van een treinstation. Respondenten die niet gebruik maken van het openbaar vervoer op De Wetering-Haarrijn zijn minder tevreden met de nabijheid van een treinstation in hun woonomgeving. Dit zou een reden kunnen zijn waarom deze mensen niet met het openbaar vervoer reizen.



Tevredenheid onder respondenten met het openbaar vervoer in de woonomgeving (N = 193).

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

- ▶ Deze analyse is uitgevoerd middels een enquête onder werknemers op het bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn.
- ▶ De enquête is door Ecotransferium aan de werkgevers ter beschikking gesteld met het verzoek deze door de medewerkers te laten invullen.
- ▶ Deze enquête is uitgevoerd van oktober tot en met december 2020. De rapportage is opgesteld februari 2021.
- ▶ Er is een enquête in het Nederlands en in het Engels ter beschikking gesteld, waarbij de enquête in het Engels slechts enkele vragen bevatte. De resultaten van die vragen zijn opgeteld bij dezelfde vragen in de Nederlandse enquête.
- ▶ In totaal hebben 287 respondenten aan de enquêtes meegewerkt, waarvan 181 respondenten de enquêtes volledig doorlopen hebben. (Per grafiek of tabel is aangegeven hoeveel respondenten deze vraag hebben ingevuld.)
- ▶ De respondenten zijn samen werkzaam bij 28 werkgevers op het bedrijventerrein, te weten: Telindus, FNV, St. Antonius Ziekenhuis, Amac, Key West Beachhouse, Tribus, Oracle, Wasserij Van der Kleij, Standard Fasel, Broekhuis, Collings, EET, TSC Crowd Management, KFC, Mediamarkt The Wall, JETA Molucular, MJK Automatisering, DHL, Warmtebouw, Dela, Brunelco, Mantel Utrecht, Apac, Seghers Advocatuur en enkele zelfstandigen.
- ▶ De enquêtes zijn ingevuld door zowel werknemers die wel gebruik maken van de bus op De Wetering-Haarrijn als werknemers die dat niet doen.
- ▶ De groep respondenten uit deze enquête is niet per definitie representatief voor de gehele populatie werknemers op het bedrijventerrein. Er is namelijk geen aselechte steekproef gedaan. Bepaalde werkgevers zijn in de enquête oververtegenwoordigd. In de concrete wensen van respondenten en de suggesties die zij doen in de enquête is wel een heel duidelijke lijn van suggesties en aanbevelingen waarneembaar. Daarom denken we dat we op basis van de uitkomsten waardevolle concrete aanbevelingen, maatregelen en vervolgstappen kunnen formuleren.

Colofon

Ecotransferium

Juni 2021

www.ecotransferium.nl
info@ecotransferium.nl

