



Onderzoek pilot mobiliteitshubs Burgh- Haamstede

Rapport I&O Research
januari 2024

Colofon

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2024/001

Datum

januari 2024

Opdrachtgever

Gemeente Schouwen-Duiveland
Provincie Zeeland

Auteurs

[Redacted]
[Redacted]

Copyright

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Probleemstelling.....	6
1.2	Onderzoekopzet en respons	6
1.3	Leeswijzer.....	11
2	Samenvatting	13
2.1	Aanleiding en achtergrond	13
2.2	Uitkomsten evaluatie	13
3	Vervoersmiddelen.....	17
3.1	Gebruik vervoersmiddelen	17
3.2	Gebruik vervoersmiddelen per type verplaatsing	19
4	Bus- en hubgebruik Burgh-Haamstede	21
4.1	Gebruik buslijnen en hubs	21
4.2	Motivaties gebruik bus	23
4.3	Barrières gebruik bus.....	24
4.4	Vervoer van- en naar bus of hub	25
5	Beoordeling bus en hubs	27
5.1	Beoordeling busreis.....	27
5.2	Beoordeling route naar opstapplaats	27
5.3	Belang bushalte op de dorpsas	29
5.4	Verbetersuggesties	31
6	Omstandigheden dorpsas	34
6.1	Gebruik dorpsas	34
6.2	Hinder dorpsas	35
7	Herkenbaarheid en communicatie hubs	38
7.1	Herkenbaarheid hubs.....	38
7.2	Communicatie hubs	39



8	Open antwoorden toeristen	41
8.1	Verbeterpunten hubs	41
9	Observaties hublocaties	43
A	Gebruiksgegevens	45
A.1	Bus (Connexxion)	45
A.2	Deelauto (OnzeAuto).....	46
A.3	Haltetaxi/flextaxi.....	46
A.4	Deelfiets	46



Inleiding



1 Inleiding

1.1 Probleemstelling

In Zeeland werken gemeenten en Provincie aan een nieuw publiek vervoerssysteem dat vanaf 2025 ingaat. Een systeem dat reizen door Zeeland sneller, makkelijker en beter maakt. Een slimme combinatie van vervoersmiddelen. Zoals deelfietsen, deelauto's, buurtbussen, flextaxi's, vrijwilligersinitiatieven, etc. in combinatie met trein, ferry en bus zorgt straks voor betere bereikbaarheid van Zeeuwse dorpen, steden en kernen. Met als doel bereikbaarheid voor iedereen. Het doel van de pilot is om te testen met dit systeem en daarin leerervaringen op te doen. Tegelijkertijd wil de gemeente Schouwen-Duiveland de dorpsas in Burgh-Haamstede omvormen tot een verblijfsgebied (auto te gast) door de doorgaande busroute van de dorpsas te halen. De bushaltes op de dorpsas komen dan te vervallen. Dit moet overlast (geluid, trillingen) verminderen en de verkeersveiligheid verhogen. In plaats van de bushaltes op de dorpsas komen opstappunten terug voor andere mobiliteitsvormen.

In het kader van een pilot hebben de gemeente Schouwen-Duiveland en Provincie Zeeland in 2023 een tweetal mobiliteitshubs ontwikkeld (op de Kriekemeet en aan de Kraaijenssteinweg) en getest. De lijnbus stopt gedurende de pilot alleen op de mobiliteitshubs en rijdt niet meer over de dorpsas. Vanaf de Kriekemeet kunnen reizigers overstappen op andere vervoersmiddelen. De Kriekemeet is uitgevoerd als sobere mobiliteitshub. De Kraaijenssteinweg is een in- en uitstaplocatie zonder voorzieningen. Het doel is om hiermee een systeem aan te bieden waarmee alle inwoners en bezoekers van Burgh-Haamstede vervoer op maat hebben en de hubs eenvoudig, veilig en tijdig kunnen bereiken.

I&O Research voert dit onderzoek uit naar de mening van inwoners, busreizigers en toeristen in Burgh-Haamstede over de buslijnen, mobiliteitshubs en de situatie op de dorpsas.

Het onderzoek is bedoeld om te weten te komen wat (1) het benodigde voorzieningsniveau voor de hubs in Burgh-Haamstede is, (2) de beoogde kwaliteit van de routes richting de hub(s) is, (3) hoe reizigers de reisafstand ervaren en wat hun verwachte gedrag wordt als dit het toekomstbeeld is, (4) wat de gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de mensen op de dorpsas en (5) leerervaringen op te doen met dit systeem. De hoofdvraag van het onderzoek luidt als volgt:

Wat is de mening van inwoners, busreizigers en toeristen in Burgh-Haamstede over de buslijnen, mobiliteitshubs en de situatie op de dorpsas?

1.2 Onderzoeksofzet en respons

Onderzoeksmethode

Bij de keuze voor de onderzoeksofzet wordt er altijd een afweging gemaakt tussen kosten en baten. In dit geval betekent dit dat er niet voor is gekozen om bijvoorbeeld extra in te zetten op het bereiken van laaggeletterde mensen.



Er is gekozen voor drie meetmomenten om zo een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen in de tijd, zonder onnodig veel metingen uit te voeren. De 0-meting geeft een beeld van de 'oude' situatie zonder de mobiliteitshubs. De 1-meting is uitgevoerd drie maanden na de start van de pilot, om een beeld te geven van de eerste ervaringen van de respondenten met de pilot.

De 2-meting voerden we acht maanden na de start van de pilot uit, om een beeld te krijgen van de ervaringen van de respondenten, nadat de pilot al een lange periode aan de orde was. Daarnaast was de inhoud van de pilot ook veranderd. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat tijdens de 1-meting de haltetaxi aangeboden werd in Burgh-Haamstede, tijdens de 2-meting werd deze dienst niet meer aangeboden en werd in de plaats hiervan de flextaxi aangeboden. Dit zijn twee verschillende producten. De flextaxi is niet meegenomen in het vragenlijstonderzoek.

Tabel 1 geeft een overzicht van de drie metingen. De metingen zijn in verschillende jaargetijden uitgevoerd, dit kan een effect hebben op de resultaten. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij interpretatie van de resultaten.

Het voordeel van een online-vragenlijstonderzoek is dat er geen interviewer aanwezig is die (mogelijk) invloed heeft op de beantwoording van de vragen door de respondent. Met andere woorden: we optimaliseren zo de kans op eerlijke antwoorden. Vragenlijstonderzoek geeft de perceptie weer van de respondenten, het geeft een kijkje in hun versie van de werkelijkheid.

De respons is gecheckt op afwijkende antwoorden, invulduur en *straightliners*. Hiermee worden niet serieuze en dubbele respondenten zo veel mogelijk uit de dataset gehaald.

0-meting, november 2022

De 0-meting meet de situatie zonder de mobiliteitshubs. Op vijf dagen tussen 22 november 2022 en 3 december 2022 deelden veldwerkers kaartjes met een QR-code en link naar de vragenlijst uit in Burgh-Haamstede. Veldwerkers gingen deur tot deur langs de dorpsas om omwonenden te motiveren om deel te nemen aan het onderzoek. Omwonenden van de dorpsas die niet thuis waren, ontvingen een uitnodigingsbrief voor de vragenlijst in de brievenbus. Daarnaast deelden veldwerkers kaartjes met een QR-code en link naar de vragenlijst uit in de bus in Burgh-Haamstede. Tijdens de 0-meting waren de vakantieparken nauwelijks bezet, om deze reden is er bij de 0-meting geen vragenlijst verspreid onder toeristen. Tijdens de 0-meting werden er geen observaties uitgevoerd.

De vragenlijst kon worden ingevuld van 22 november 2022 tot en met 7 januari 2023. Personen die hun e-mailadres hadden achtergelaten bij de veldwerker ontvingen op 6 december 2022 een herinneringsmail om de vragenlijst in te vullen. Er namen in totaal 216 respondenten deel aan de 0-meting. Hiervan hebben 140 respondenten de vragenlijst ingevuld via een persoonlijke link en 76 respondenten via de open link die door de gemeente Schouwen-Duiveland verspreid werd.

1-meting, april 2023

De 1-meting meet de situatie met de mobiliteitshubs. Op zes dagen tussen 11 april en 22 april 2023 deelden veldwerkers kaartjes met een QR-code en link naar de vragenlijst uit in Burgh-Haamstede. Daarnaast ontvingen de omwonenden van de dorpsas een brief waarin we hen uitnodigden om de vragenlijst in te vullen.



De respondenten van de 0-meting die hadden aangegeven deel te willen nemen aan het vervolgonderzoek ontvingen een uitnodigingsmail met een link naar de vragenlijst. Om toeristen te bereiken zijn er posters opgehangen met een link en QR-code naar de vragenlijst, in het Nederlands, Engels en Duits. Daarnaast voerden de veldwerkers observaties uit op de mobiliteitshubs.¹

De vragenlijst kon worden ingevuld van 11 april 2023 tot en met 7 mei 2023. In totaal vulden 291 respondenten de vragenlijst voor bewoners en busreizigers in. De vragenlijst voor toeristen werd ingevuld door 31 respondenten. In totaal hebben 149 respondenten de vragenlijst ingevuld via een persoonlijke link en 173 respondenten via de open link die door de gemeente Schouwen-Duiveland is verspreid en op de posters stond. Gedurende deze meting heeft de gemeente Schouwen-Duiveland extra aandacht aan het onderzoek gegeven op sociale media, dit heeft veel extra respons opgeleverd.

2-meting, september 2023

De 2-meting meet ook de situatie met de mobiliteitshubs (inclusief de ingevoerde flextaxi in plaats van de haltetaxi). Op zes dagen tussen 5 september 2023 en 16 september 2023 deelden veldwerkers kaartjes met een QR-code en link naar de vragenlijst uit in Burgh-Haamstede. Het veldwerk kende dezelfde opbouw als bij de 1-meting.

De vragenlijst kon worden ingevuld van 5 september 2023 tot en met 24 september 2023. In totaal vulde 174 respondenten de vragenlijst voor bewoners en busreizigers in. De vragenlijst voor toeristen werd ingevuld door 19 respondenten. In totaal hebben 141 respondenten de vragenlijst ingevuld via een persoonlijke link en 52 respondenten via de open link die door de gemeente Schouwen-Duiveland is verspreid en op de posters stond.

Tabel 1 - Overzicht metingen

Meting	0-meting	1-meting	2-meting
Onderzoekssituatie	Situatie met bus over de dorpsas	Situatie met hubs	
Veldwerkperiode	22 nov '22 – 7 jan '23	11 april '23 – 7 mei '23	5 sep '23 – 24 sep '23
Veldwerkspanningen	<ul style="list-style-type: none"> Flyers uitgedeeld in de bus Langs de deuren v.d. dorpsas voor persoonlijke motivatie Open link gemeente Schouwen-Duiveland 	<ul style="list-style-type: none"> Flyers uitgedeeld bij hubs, supermarkt en in de bus Omwonenden dorpsas ontvingen brief Geïnteresseerde respondenten 0-/1-meting ontvingen uitnodigingsmail Open link gemeente Schouwen-Duiveland, actief onder de aandacht gebracht via ve Posters voor toeristen 	
Onderdelen meting	<ul style="list-style-type: none"> Vragenlijst bewoners/busreizigers 	<ul style="list-style-type: none"> Vragenlijst bewoners/busreizigers Vragenlijst toeristen Observaties op de hubs 	

¹ In overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland is ervoor gekozen om bij de 1- en 2-meting niet meer langs de deuren te gaan om omwonenden van de dorpsas te overtuigen om deel te nemen aan het onderzoek. Veel van deze omwonenden hadden al hun e-mailadres opgegeven om benaderd te worden voor de vervolgmetingen. Daarom konden deze veldwerkuren beter besteed worden door bij de hublocaties en de supermarkt kaartjes uit te delen.

Aandachtspunten respons

Tabel 2 toont de respons op de vragenlijst voor bewoners en busreizigers, uitgesplitst naar achtergrondkenmerken. Indien het aantal respondenten per achtergrondkenmerk groot genoeg is (minstens 50) worden significante verschillen voor de achtergrondkenmerken benoemd in het rapport. Meerdere vragen worden aan een selectie van de respondenten voorgelegd, hierdoor zijn voor veel vragen de aantallen te laag om deze vergelijkingen te kunnen maken.

In overleg met de opdrachtgevers van dit onderzoek is ervoor gekozen om iedereen die wil de mogelijkheid te geven om deel te nemen aan het onderzoek. Het doel van het onderzoek was daardoor niet om een representatieve afspiegeling te geven van de inwoners van Burgh-Haamstede. Hierdoor zijn er verschillen zichtbaar in de verdelingen van de achtergrondkenmerken tussen de metingen.

Deze verschillen in verdelingen zijn te groot om de verschillende uitkomsten van de metingen te mogen toetsen op significanties. Wel beschrijven we in het rapport zichtbare trends tussen de verschillende metingen. Het rapport dient derhalve niet als basis voor het ontwikkelen van beleid maar als monitoringsinstrument.

De veldwerkers hebben niet actief respondenten onder de 16 jaar benaderd voor het onderzoek. Voor het actief benaderen van personen onder 16 jaar voor onderzoeksdoeleinden is namelijk uitdrukkelijk toestemming nodig van de wettelijk vertegenwoordiger van de persoon.

Uit eerder onderzoek weten we dat oudere respondenten over het algemeen een grotere bereidheid tonen om deel te nemen aan het onderzoek. Dat zien we ook terug in de deelname van 65-plussers in dit onderzoek.

Van een relatief grote groep respondenten is de leeftijd onbekend (0-meting: 22%; 1-meting: 48%; 2-meting: 36%). We hebben dus geen volledige informatie over de leeftijd van de respondenten.

Tabel 2 laat zien dat er significante verschillen zijn tussen de metingen voor de verdelingen in leeftijd en de aandelen omwonenden van de dorpsas. Er zijn geen significante verschillen tussen de metingen in de verdelingen voor geslacht, opleidingsniveau en ov-gebruiker. Bij de interpretatie van de resultaten moet er rekening worden gehouden met de verschillen in de verdelingen van leeftijden tussen de metingen. Het aandeel van de omwonenden om de dorpsas wijkt alleen significant af bij de 0-meting.

Tabel 2 – Respons bewoners/busreizigers uitgesplitst naar achtergrondvragen

Kenmerk	Categorie	0-meting n=216		1-meting n=291		2-meting n=174	
		n	%	n	%	n	%
Leeftijd	16-24	26	12% ²	25	9% ²	7	4% ^{0 1}
	25-44	22	10% ¹	14	5% ⁰	13	7%
	45-64	49	23% ¹	42	14% ⁰	27	16%
	65+	72	33% ¹	71	24% ^{0 2}	65	37% ¹
	Onbekend	47	22% ^{1 2}	139	48% ^{0 2}	62	36% ^{0 1}
Geslacht	Man	98	45%	130	45%	78	45%
	Vrouw	107	50%	141	48%	87	50%
	Wil ik niet zeggen	11	5%	20	7%	9	5%
Opleidingsniveau	Laag	34	16%	55	19%	29	17%
	Midden	79	37%	95	33%	49	28%
	Hoog	85	39%	110	38%	82	47%
	Weet niet / wil ik niet zeggen	18	8%	31	10%	14	8%
Ov-gebruiker	Gebruikt trein en/of bus	136	63%	206	71%	110	63%
	Gebruikt geen trein/of bus	80	37%	85	29%	64	37%
Omwonende dorpsas	Ja	111	51% ^{1 2}	91	31% ⁰	63	36% ⁰
	Nee	92	43% ^{1 2}	176	60% ⁰	96	55% ⁰
	Onbekend	13	6%	24	9%	15	9%

0/1/2 geeft aan dat de groep significant kleiner is ($p < 0,05$) dan de meting die in het rood staat aangegeven.

0/1/2 geeft aan dat de groep significant groter is ($p < 0,05$) dan de meting die in het groen staat aangegeven

De respons op de vragenlijst onder toeristen is te laag om uit te splitsen op achtergrondkenmerken.

1.3 Leeswijzer

We zijn dit rapport begonnen met deze introductie. Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van de uitkomsten van het vragenlijstonderzoek. Hoofdstuk 3 gaat over de vervoersmiddelen die worden gebruikt door de respondenten. Hoofdstuk 4 brengt het busgebruik in Burgh-Haamstede in kaart. In hoofdstuk 5 bespreken we de beoordeling van de bus en de hubs door de respondenten en in hoofdstuk 6 kijken we naar de omstandigheden op de dorpsas. De hoofdstukken over de resultaten van de vragenlijst voor de inwoners en busreizigers sluiten we af met hoofdstuk 7, dit hoofdstuk gaat over de herkenbaarheid en communicatie met betrekking tot de hubs. Vervolgens bespreken we in hoofdstuk 8 de open antwoorden van de toeristen en geeft hoofdstuk 9 een beknopt overzicht van de observaties op de hublocaties.



Samenvatting



2 Samenvatting

2.1 Aanleiding en achtergrond

In Zeeland werken gemeenten en Provincie aan een nieuw publiek vervoerssysteem dat vanaf 2025 ingaat. Een systeem dat reizen door Zeeland sneller, makkelijker en beter maakt. Een slimme combinatie van vervoersmiddelen. Zoals deelfietsen, deelauto's, buurtbussen, flextaxi's, vrijwilligersinitiatieven, etc. in combinatie met trein, ferry en bus zorgt straks voor betere bereikbaarheid van Zeeuwse dorpen, steden en kernen. Met als doel bereikbaarheid voor iedereen. Het doel van de pilot is om te testen met dit systeem en daarin leerervaringen op te doen. Tegelijkertijd wil de gemeente Schouwen-Duiveland de dorpsas in Burgh-Haamstede omvormen tot een verblijfsgebied (auto te gast) door de doorgaande busroute van de dorpsas te halen. De bushaltes op de dorpsas komen dan te vervallen. Dit moet overlast (geluid, trillingen) verminderen en de verkeersveiligheid verhogen. In plaats van de bushaltes op de dorpsas komen opstappunten terug voor andere mobiliteitsvormen.

In het kader van een pilot hebben de gemeente Schouwen-Duiveland en Provincie Zeeland in 2023 een tweetal mobiliteitshubs ontwikkeld (op de Kriekemeet en aan de Kraaijsteinweg) en getest. De lijnbus stopt gedurende de pilot alleen op de mobiliteitshubs en rijdt niet meer over de dorpsas. Vanaf de Kriekemeet kunnen reizigers overstappen op andere vervoersmiddelen. De Kriekemeet is uitgevoerd als sobere mobiliteitshub. De Kraaijsteinweg is een in- en uitstaplocatie zonder voorzieningen.

I&O Research onderzocht wat de mening van inwoners, busreizigers en toeristen in Burgh-Haamstede is over de buslijnen, mobiliteitshubs en de situatie op de dorpsas. Het onderzoek bestond uit drie metingen, een van de oude situatie voor de start van de pilot (november 2022), 1-meting drie maanden na de start van de pilot (april 2023) en een 2-meting acht maanden na de start van de pilot (september 2023). Als onderdeel van het onderzoek zijn er vragenlijsten verspreid onder inwoners, busreizigers en toeristen en zijn er observaties uitgevoerd op de hublocaties. Het onderzoek geeft de mening en ervaringen van de respondenten van het onderzoek weer.

Het onderzoek is bedoeld om te weten te komen wat (1) het benodigde voorzieningsniveau voor de hubs in Burgh-Haamstede is, (2) de beoogde kwaliteit van de routes richting de hub(s) is, (3) hoe reizigers de reisafstand ervaren en wat hun verwachte gedrag wordt als dit het toekomstbeeld is, (4) wat de gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de mensen op de dorpsas en (5) leerervaringen op te doen met dit systeem. In de volgende paragraaf gaan we in op de resultaten die uit het vragenlijstonderzoek naar voren zijn gekomen per doelstelling.

2.2 Uitkomsten onderzoek

Benodigde voorzieningsniveau voor de hubs in Burgh-Haamstede

De groep respondenten die dagelijks gebruikmaakt van een buslijn in Burgh-Haamstede ligt drie maanden na de start van de pilot rond hetzelfde niveau als voor de start van de pilot (0-meting: 16%; 1-meting: 17%).



Acht maanden na de start van de pilot is de groep respondenten die dagelijks gebruikmaakt van een buslijn in Burgh-Haamstede gedaald ten opzichte van de metingen ervoor (2-meting: 8%). De groep respondenten die maandelijks een buslijn gebruikt in Burgh-Haamstede neemt juist toe (0-meting: 7%; 1-meting: 9%; 2-meting: 13%).

Voor de start van de pilot geven de respondenten de laatste reis met één van de buslijnen in Burgh-Haamstede gemiddeld een 7,4 (0-meting), bij de 1-meting is dit cijfer gemiddeld een 6,6 en bij de 2-meting gemiddeld een 6,3.

Ongeveer de helft van de respondenten maakt nooit gebruik van de hubs in Burgh-Haamstede (1-meting: 45%; 2-meting: 51%). De hub aan de Kriekemeet wordt door de grootste groep gebruikt (1-meting: 40%; 2-meting: 38%).

Na de start van de pilot gaan minder respondenten te voet naar de opstaphalte van de bus dan voor de start van de pilot (0-meting: 80%; 1-meting: 40%; 2-meting: 44%). Ook gaan er na de start van de pilot minder respondenten te voet naar hun eindbestemming dan voor de pilot (0-meting: 86%; 1-meting: 53%; 2-meting: 55%). Juist meer respondenten kiezen na de start van de pilot voor de fiets (naar opstaphalte/bus: 0-meting: 14%; 1-meting: 37%; 2-meting: 32%; van uitstaphalte naar eindbestemming: 0-meting: 6%; 1-meting: 24%; 2-meting: 24%) of de auto (naar opstaphalte/bus: 0-meting: 1%; 1-meting: 7%; 2-meting: 7%; van uitstaphalte naar eindbestemming: 0-meting: 1%; 1-meting: 6%; 2-meting: 7%). Haltetaxi, deelfiets en deelauto worden niet gebruikt volgens de respondenten². De flextaxi is niet meegenomen in de vragenlijst³.

Beoogde kwaliteit van de route richting de hubs

De reis naar de hubs van Burgh-Haamstede beoordelen de respondenten drie maanden na de start van de pilot gemiddeld met een 5,7 en 8 maanden erna met een 6⁴.

Voor de start van de pilot (0-meting) is 78 procent van de respondenten (heel) tevreden, 14 procent neutraal en 8 procent (heel) ontevreden met de kwaliteit van de inrichting van de route die de respondenten moeten afleggen naar de opstaphalte van de bus in Burgh-Haamstede. Drie maanden na de start van de pilot (1-meting) is 43 procent van de respondenten (heel) tevreden, 23 procent neutraal en 33 procent (heel) ontevreden met de kwaliteit van de inrichting van de route die de respondenten moeten afleggen naar de hubs in Burgh-Haamstede. Acht maanden na de start van de pilot (2-meting) is dit 32 procent van de respondenten hier (heel) tevreden over, 33 procent staat hier neutraal tegenover en 34 procent is (heel) ontevreden.

² Dit gebruik is gebaseerd op het vragenlijstonderzoek en geeft daarmee de beleving van de respondenten weer. Zie voor de werkelijke gebruikscijfers van de vervoerders de bijlage.

³ Voor 1 augustus waren de diensten van de haltetaxi beschikbaar in Burgh-Haamstede, vanaf 1 augustus waren de diensten van de flextaxi beschikbaar in Burgh-Haamstede.

⁴ Omdat er tijdens de 0-meting nog geen hubs aanwezig waren in Burgh-Haamstede is deze vraag toen niet meegenomen.

Ervaring van de reisafstand door reizigers en verwacht gedrag met dit toekomstbeeld

Na de start van de pilot noemen respondenten vaker dat het lastig is om vanaf de halte naar huis te komen als reden om bij een reis (soms) niet voor de bus te kiezen (0-meting: 12%; 1-meting: 24%; 2-meting: 36%). Ook noemen respondenten na de start van de pilot vaker dat het voor hen lastig is om vanaf huis bij de halte te komen (0-meting: 9%; 1-meting: 24%; 2-meting: 30%).

Voor de start van de pilot (0-meting) is 85 procent van de respondenten (heel) tevreden met de afstand die zij moeten afleggen om bij de opstaphalte voor de bus in Burgh-Haamstede te komen. Drie maanden na de start van de pilot (1-meting) is 40 procent van de respondenten (heel) tevreden over de afstand die zij moeten afleggen om bij de hubs te komen en acht maanden na de start van de pilot (2-meting) is 29 procent hierover (heel) tevreden.

Gevolgen voor het woon-en leefklimaat van de mensen op de dorpsas

De meerderheid van de respondenten (62%) heeft bij de keuze voor hun woning de bereikbaarheid met de bus niet laten meewegen. Driekwart van de respondenten die aan de dorpsas wonen (73%), hebben bij de keuze voor hun woning niet laten meewegen dat er een buslijn via de dorpsas reed.

Voor de start van de pilot (0-meting) en drie maanden na de start van de pilot (1-meting) vindt 44 procent van de respondenten het (heel) belangrijk om op de dorpsas op de bus te kunnen stappen. Acht maanden na de start van de pilot vindt 51 procent dit (heel) belangrijk.

Voor de start van de pilot ervaaarde de helft van de respondenten (51%) geen hinder van de bussen die over de dorpsas reden, een vijfde (20%) ervaaarde een beetje hinder en drie op de tien respondenten (29%) ervaaarden veel hinder. Van de respondenten die hinder ervaaarden van de bussen die over de dorpsas reden, had de grootste groep (77%) last van trillingsoverlast. Ook een onveilige verkeerssituatie (68%) en geluidsoverlast (57%) worden door een ruime meerderheid genoemd.

Van de respondenten die weleens gebruikmaken van de dorpsas ervaaart de helft (1-meting: 49%; 2-meting: 54%) een verbetering van de situatie op de dorpsas sinds de start van de pilot. Ongeveer drie op de tien respondenten ervaaarden minder onveilige verkeerssituaties (1-meting: 35%; 2-meting: 31%), minder trillingsoverlast (1-meting: 29%; 2-meting: 30%) en minder geluidsoverlast (beide 28%). Een kwart ervaaart minder hinder van de doorstroming van het verkeer (1-meting: 23%; 2-meting: 24%) en 16 procent vindt dat de stank minder is geworden. Een derde vindt de situatie vergelijkbaar (1-meting: 31%; 2-meting: 36%) en 15 procent ervaaart een verslechtering van de situatie.

Vragenlijst bewoners en busreizigers



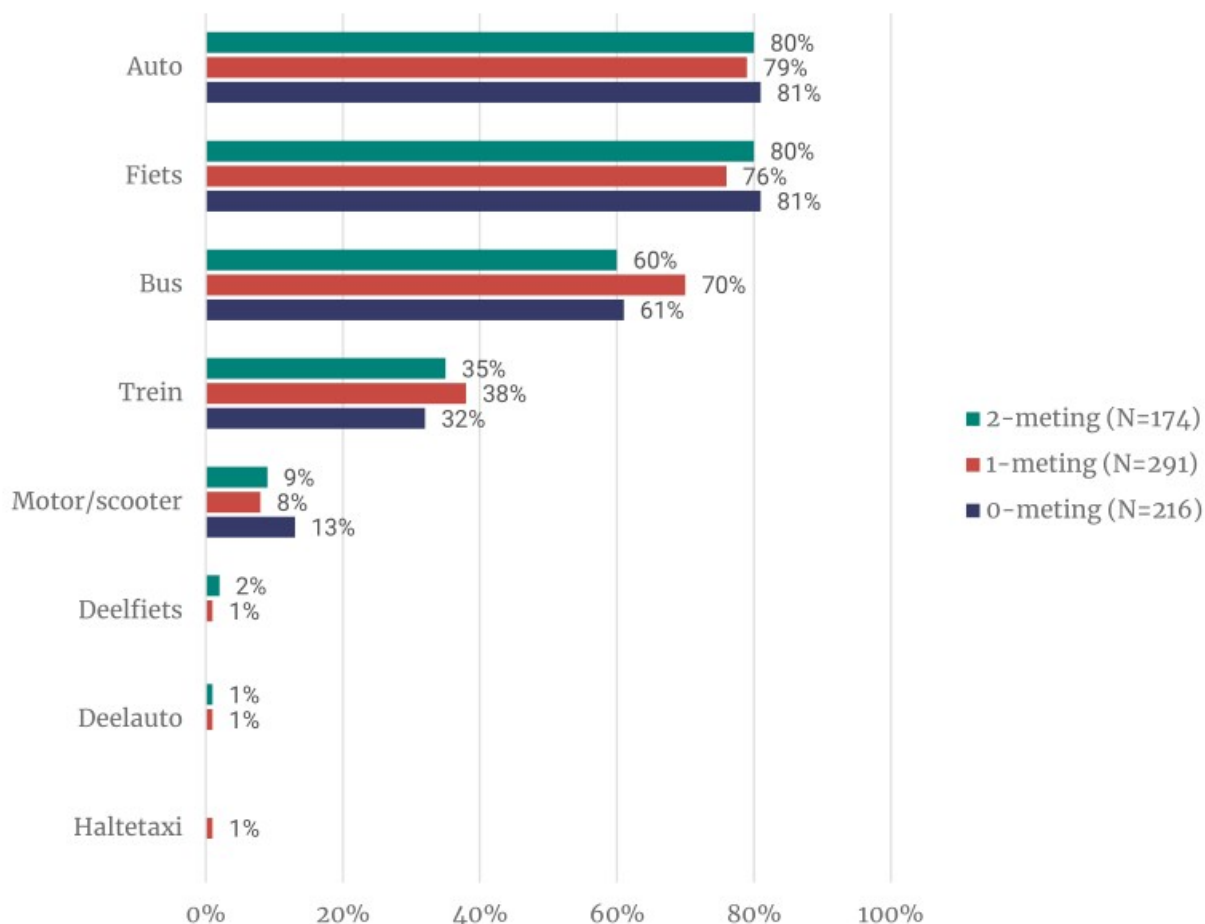
3 Vervoersmiddelen

In dit hoofdstuk bespreken we de vervoersmiddelen waar de respondenten gebruik van maken in het algemeen en per type verplaatsing.

3.1 Gebruik vervoersmiddelen

Het gebruik van de meeste vervoersmiddelen is nagenoeg gelijk gebleven onder de respondenten (Figuur 1). In de 1-meting, toen de pilot met de hubs net was gestart, maakt een grotere groep respondenten (70%) gebruik van de bus dan voor de pilot (0-meting: 61%). Acht maanden na de start van de pilot is de groep respondenten die gebruiktmaakt van de bus even groot als bij de 0-meting (2-meting: 60%). De deelfiets (1-meting: 1%; 2-meting: 2%), deelauto (1-meting: 1%; 2-meting: 1%) en haltetaxi (1-meting: 1%) worden door een kleine groep respondenten gebruikt. Vanaf 1 augustus waren de diensten van de flextaxi beschikbaar in Burgh-Haamstede in plaats van de haltetaxi, de flextaxi is niet meegenomen in de vragenlijst.

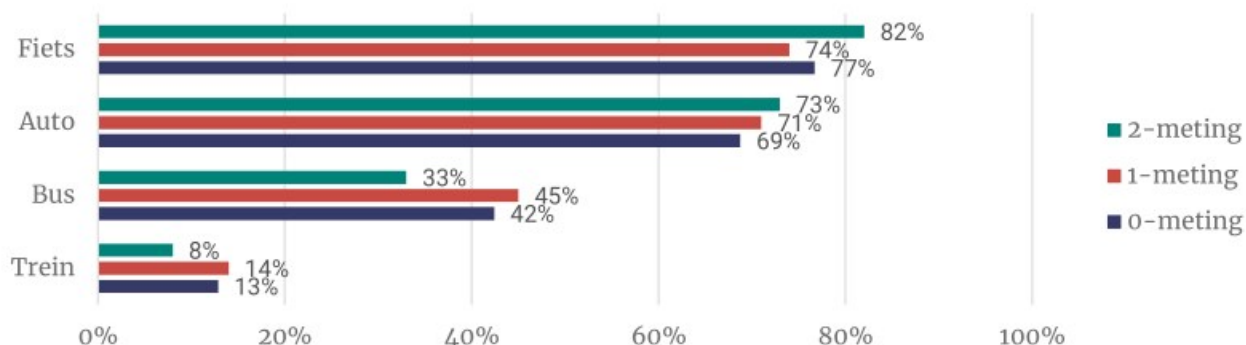
Figuur 1 - Welke vervoersmiddel(en) gebruikt u wel eens?⁵



⁵ In de 0-meting zijn de haltetaxi, deelauto en deelfiets niet voorgelegd als antwoordopties omdat deze toen nog niet aanwezig waren in Burgh-Haamstede.

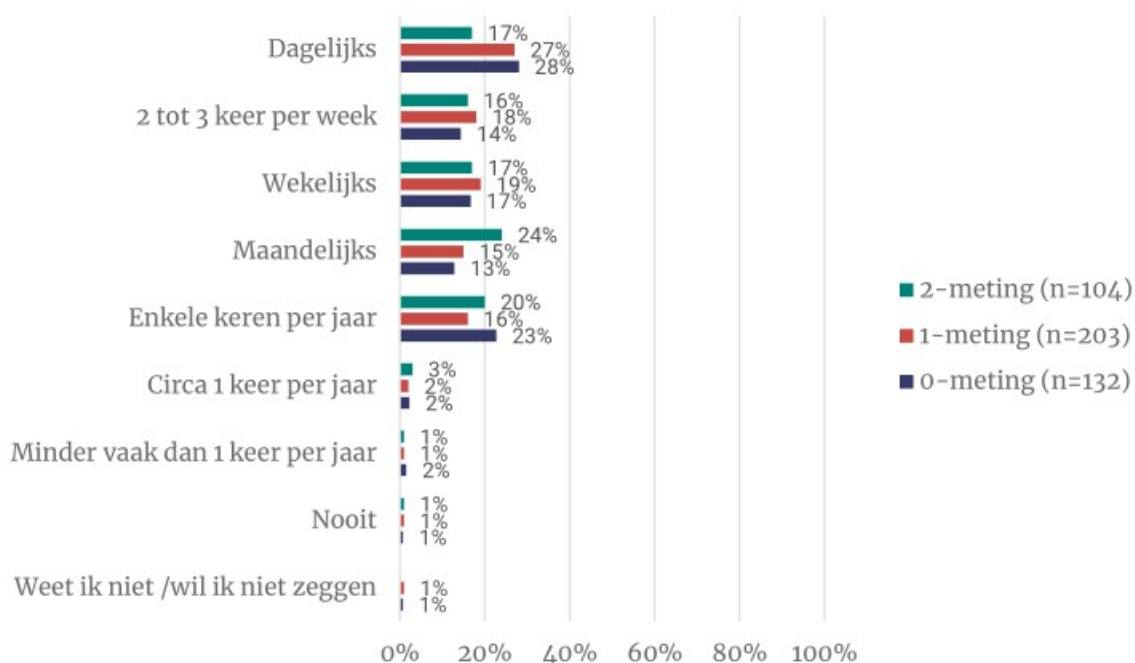
Respondenten maken het meest frequent gebruik van de fiets, gevolgd door de auto (Figuur 2). De groep respondenten die dagelijks of 2 tot 3 keer per week de bus gebruikt ligt drie maanden na de start van de pilot rond hetzelfde niveau als voor de start van de pilot (0-meting: 42%; 1-meting: 45%). Acht maanden na de start van de pilot is deze groep respondenten kleiner (2-meting: 33%).

Figuur 2 – Kunt u voor de volgende vervoersmiddelen aangeven hoe vaak u er gemiddeld gezien gebruik van maakt? – Dagelijks of 2 tot 3 keer per week (indien aangegeven wel eens gebruik te maken van het vervoersmiddel)⁶



De groep respondenten die dagelijks gebruikmaakt van de bus is in de 2-meting afgenomen ten opzichte van de 0- en 1-meting, terwijl de groep die maandelijks de bus gebruikt is toegenomen (0-meting: 28%; 1-meting: 27%; 2-meting: 17%, Figuur 3).

Figuur 3 – Kunt u voor de volgende vervoersmiddelen aangeven hoe vaak u er gemiddeld gezien gebruik van maakt? – Busgebruik (indien aangegeven wel eens gebruik te maken van de bus)



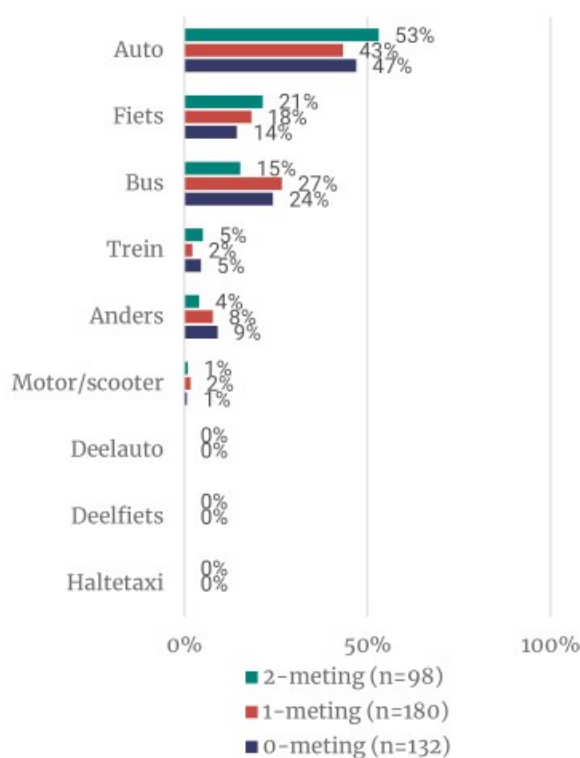
⁶ Haltetaxi, deelfiets, deelauto en motor/scooter zijn niet getoond vanwege een lage n.

3.2 Gebruik vervoersmiddelen per type verplaatsing

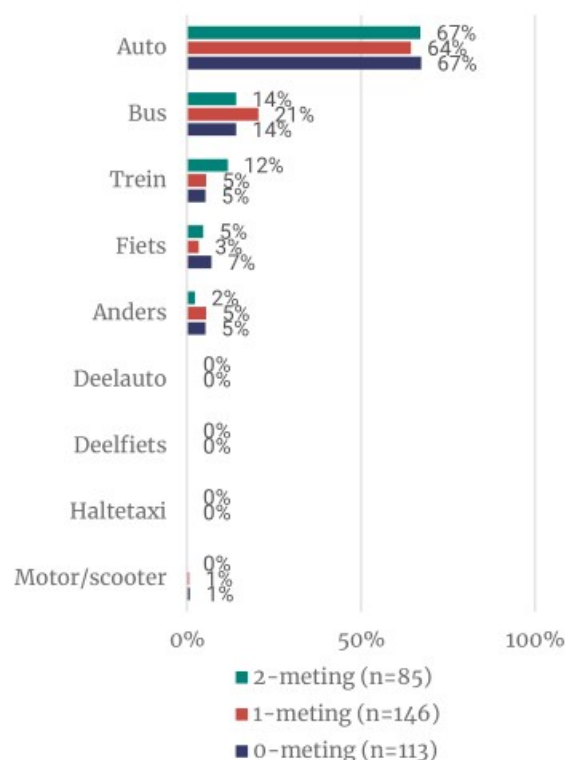
Voor alle voorgelegde type verplaatsingen ligt het busgebruik drie maanden na de start van de pilot (1-meting) onder de respondenten (iets) hoger dan voor de pilot (0-meting). Maar, voor alle type verplaatsingen loopt het busgebruik onder respondenten acht maanden na de start van de pilot (2-meting) weer terug. Voor de meeste verplaatsingen loopt het gebruik van de auto onder respondenten juist terug bij de 1-meting en neemt het weer toe bij de 2-meting. De deelauto, deelfiets en haltetaxi worden voor de verplaatsingen niet gebruikt door de respondenten van de vragenlijst⁷.

Kunt u voor de volgende reizen die u maakt aangeven welk vervoermiddel u hiervoor gebruikt?⁸

Figuur 4 – Om van en naar het werk te reizen



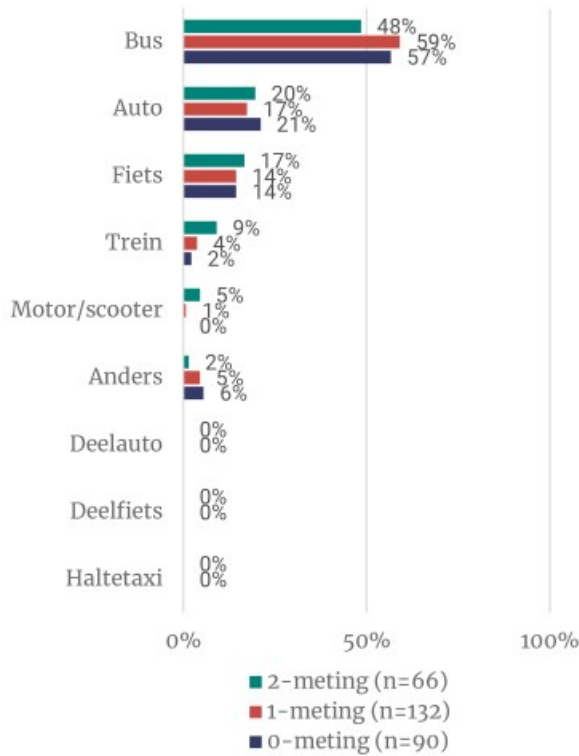
Figuur 5 – Zakelijke reizen voor het werk/bedrijf



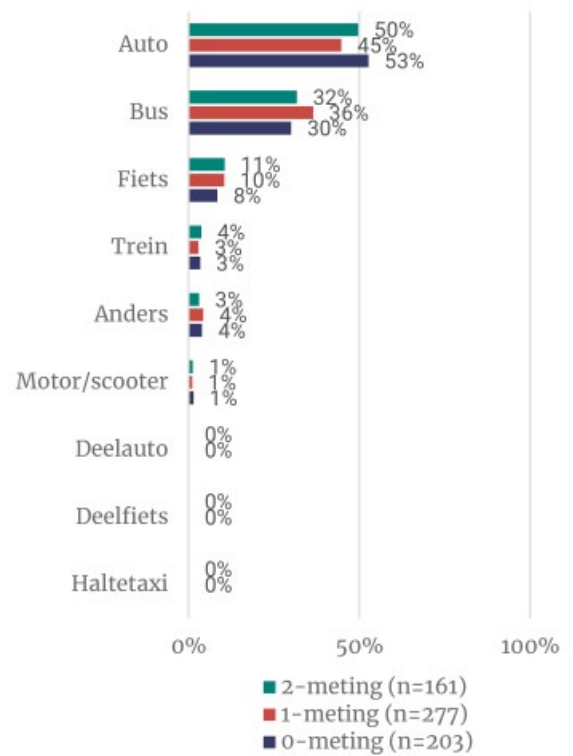
⁷ Uit de gebruikscijfers van de aanbieders van het deelfervoer blijkt dat het werkelijke gebruik van het deelfervoer niet 0% was. Zie bijlage voor de gebruikscijfers.

⁸ In de 0-meting zijn de haltetaxi, deelauto en deelfiets niet voorgelegd als antwoordopties omdat deze toen nog niet aanwezig waren in Burgh-Haamstede.

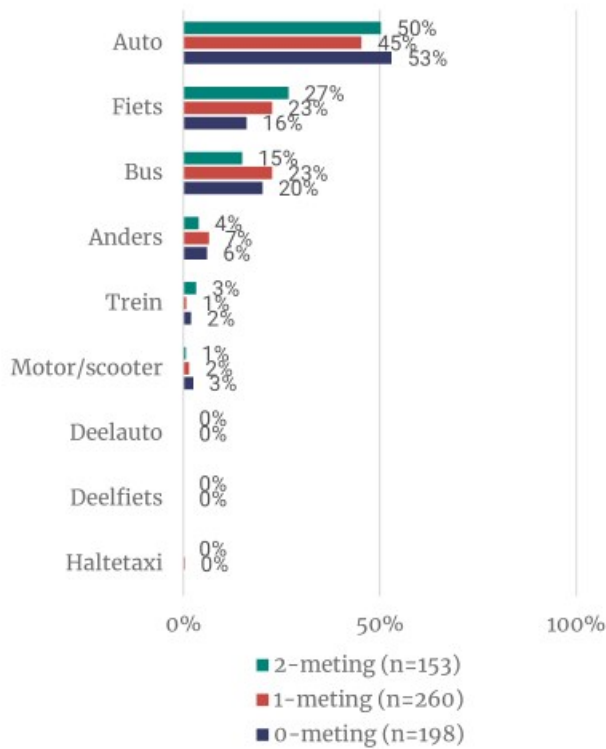
Figuur 6 – Reizen naar school/onderwijsinstelling



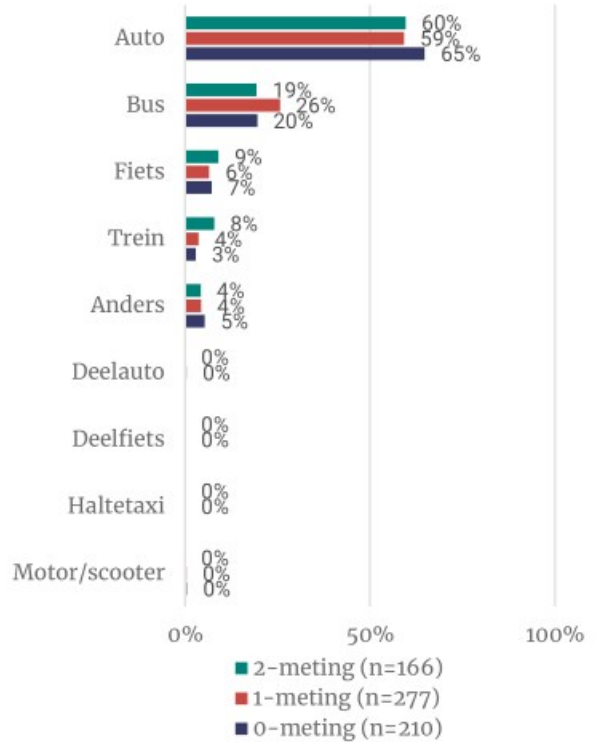
Figuur 7 – Reizen naar stad of winkelcentrum om te winkelen



Figuur 8 – Reizen voor recreatieve activiteiten



Figuur 9 – Reizen om vrienden/familie te bezoeken of voor zorg



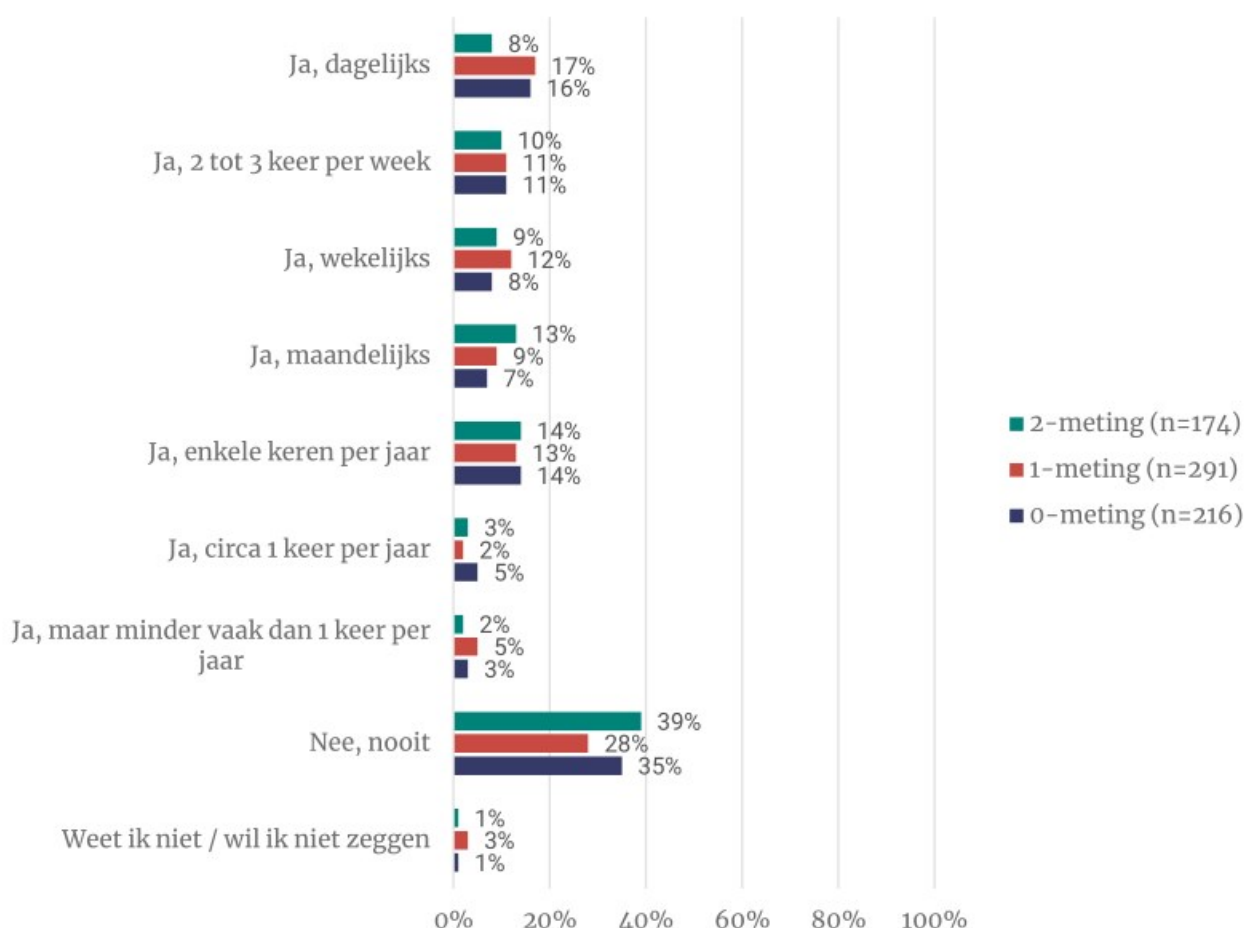
4 Bus- en hubgebruik Burgh-Haamstede

In dit hoofdstuk bespreken we het gebruik van de buslijnen en hubs, de motivaties en barrières van de respondenten om de bus te gebruiken en het vervoer dat respondenten gebruiken om van en naar de bus te reizen.

4.1 Gebruik buslijnen en hubs

De groep respondenten die dagelijks gebruikmaakt van een buslijn in Burgh-Haamstede ligt drie maanden na de start van de pilot rond hetzelfde niveau als voor de start van de pilot (0-meting: 16%; 1-meting: 17%; 2-meting: 8%). Acht maanden na de start van de pilot is de groep respondenten die dagelijks gebruikmaakt van een buslijn in Burgh-Haamstede gedaald ten opzichte van de metingen ervoor (2-meting: 8%)⁹. De groep die maandelijks een buslijn gebruikt in Burgh-Haamstede neemt juist toe (0-meting: 7%; 1-meting: 9%; 2-meting: 13%).

Figuur 10 – Maakt u wel eens gebruik van één of meer buslijnen in Burgh-Haamstede?

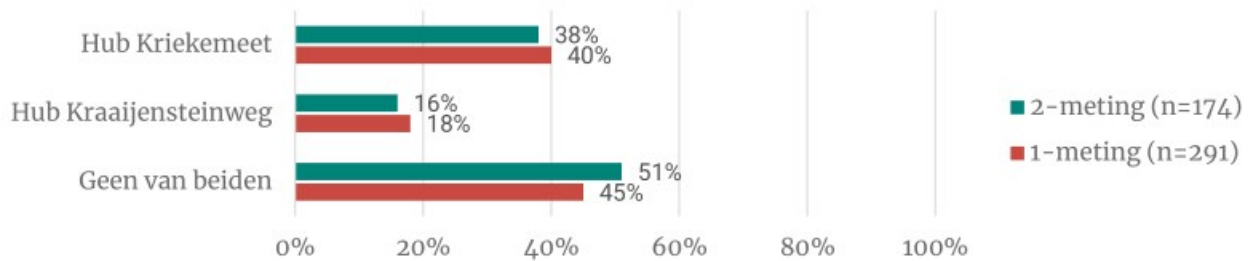


⁹ Ook uit de in- en uitstapgegevens van Connexxion (bijlage A.1) blijkt dat over de periode januari t/m september 2023 het busgebruik in Burgh-Haamstede afnam. Over de hele periode is op maandag t/m zaterdag een afname van 10% en op zondag is het aantal reizigers bijna gehalveerd.



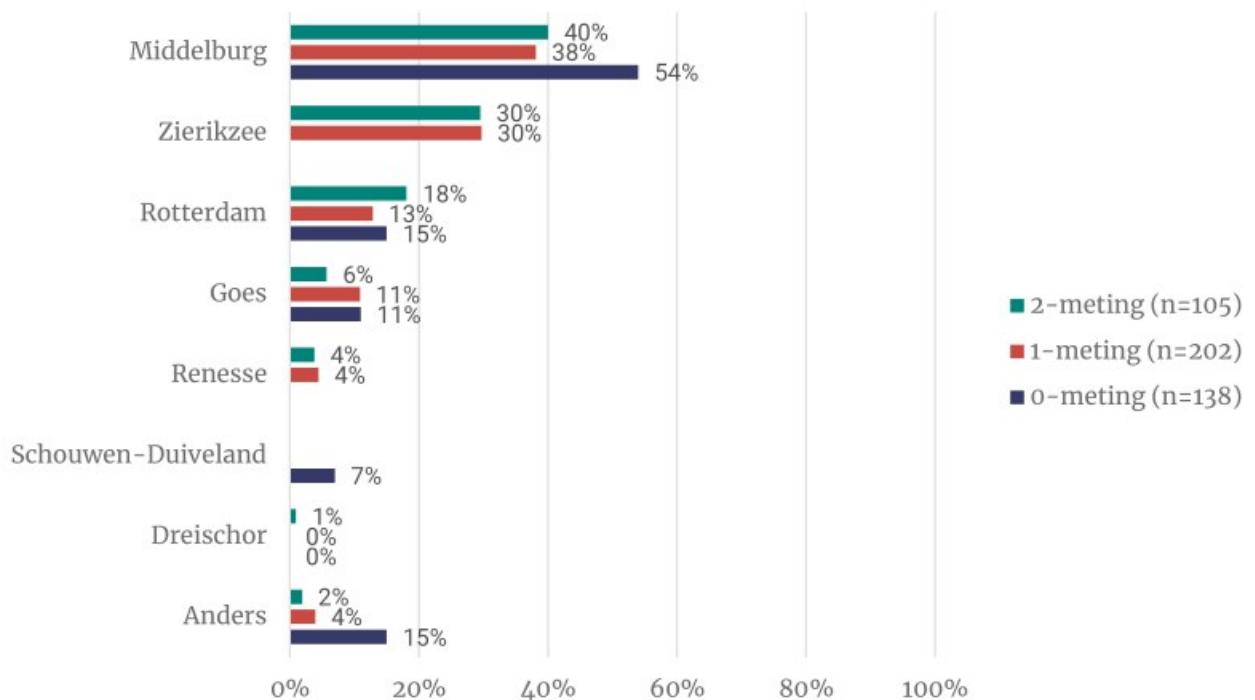
Ongeveer de helft van de respondenten maakt nooit gebruik van de hubs in Burgh-Haamstede (1-meting: 45%; 2-meting: 51%). De hub aan de Kriekemeet wordt door de grootste groep respondenten gebruikt (1-meting: 40%; 2-meting: 38%).

Figuur 11 – Maakt u wel eens gebruik van de hubs in Burgh-Haamstede?



De meeste respondenten hebben Middelburg als eindbestemming als zij gebruikmaken van één van de buslijnen in Burgh-Haamstede. Ook Zierikzee en Rotterdam worden relatief vaak genoemd als eindbestemming.

Figuur 12 – Wat is meestal uw eindbestemming als u gebruikmaakt van één van de buslijnen in Burgh-Haamstede?¹⁰



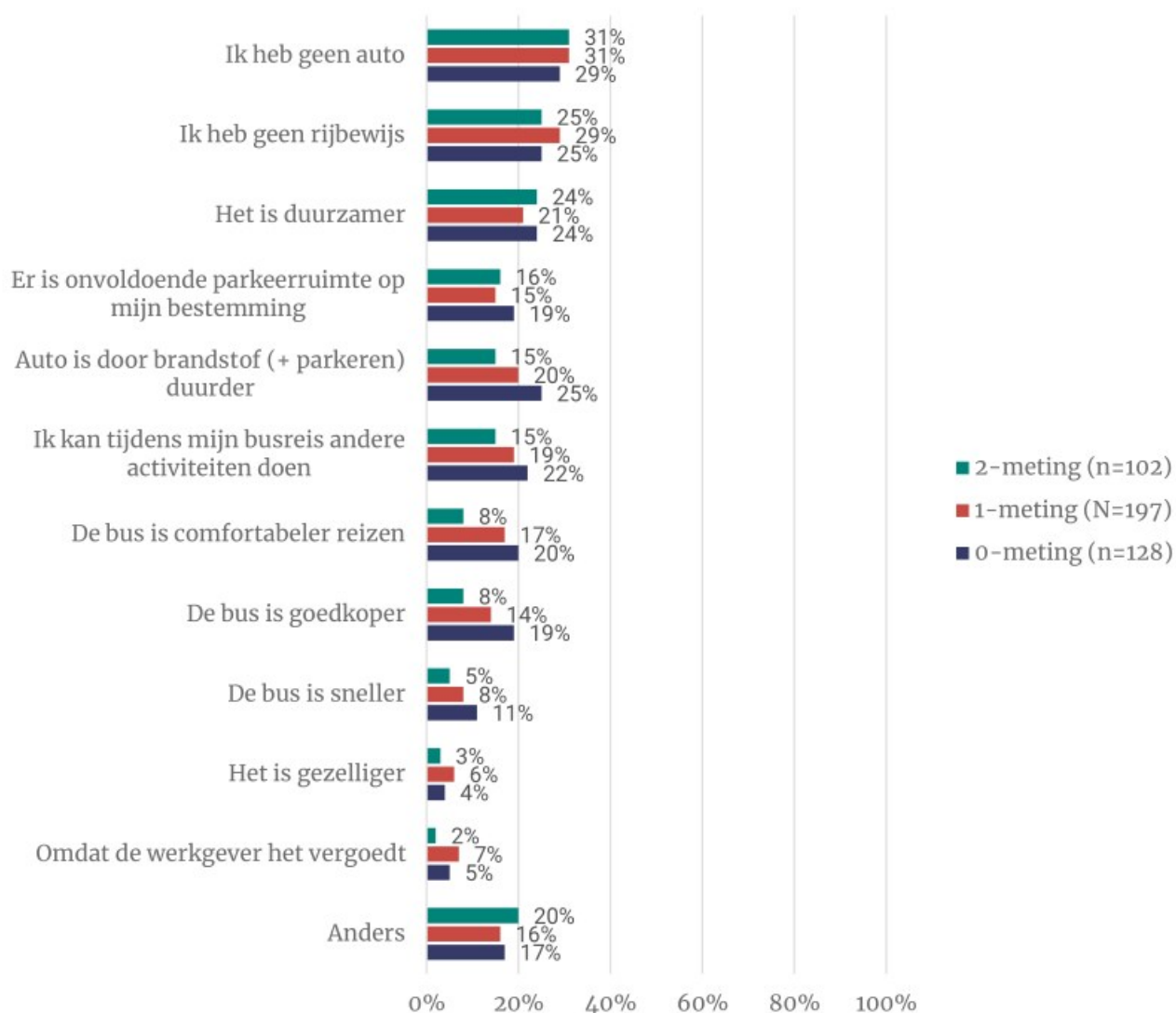
¹⁰ De antwoordopties werden anders weergegeven bij de 0-meting dan bij de 1-meting. Bij de 0-meting was er een dropdownlist van alle gemeentes in Nederland. Bij de 1- en 2-meting werden Brouwershaven, Dreischor, Ouwkerk, Renesse, Zierikzee, Bruinisse, Goes, Middelburg en Rotterdam voorgelegd met de optie 'anders'. Wanneer 'anders' werd geselecteerd kreeg de respondent een dropdownlist met de Nederlandse gemeentes te zien. Renesse en Zierikzee vallen onder de gemeente Schouwen-Duiveland, om deze reden worden ze niet getoond bij de resultaten van de 0-meting.

4.2 Motivaties gebruik bus

De belangrijkste reden voor respondenten om voor de bus te kiezen, is het niet in het bezit zijn van een auto. Verschillende voordelen worden na de start van de pilot minder vaak genoemd dan voor de start van de pilot (kosten auto, mogelijkheid om andere activiteiten te doen, comfort, de bus is goedkoper, snelheid).

Onder 'anders' geven de respondenten een verscheidenheid aan antwoorden, zoals: "De bus is het enige openbaar vervoer hier op het eiland."; "Als het regent en ik niet kan fietsen."; "Studenten OV is gratis."

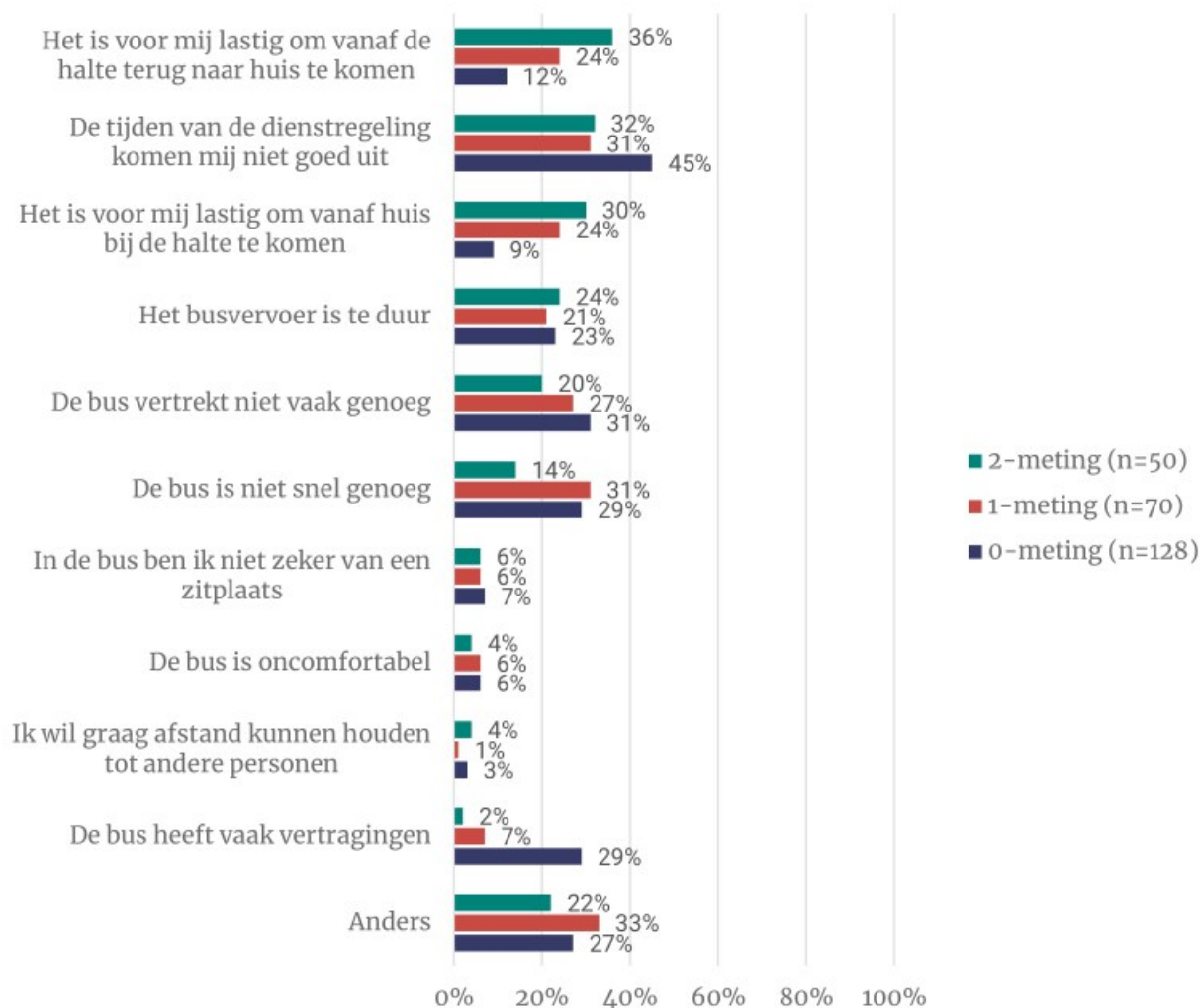
Figuur 13 – Waarom kiest u bij een reis (wel eens) voor de bus? (Indien minstens 1 keer per jaar gebruikmaakt van de bus)



4.3 Barrières gebruik bus

Na de start van de pilot noemen respondenten vaker dat het lastig is om van en naar de halte te komen, als redenen om (soms) niet voor de bus te kiezen. Andere redenen worden minder belangrijk in de keuze (dienstregeling, frequentie vertrektijden, snelheid, vertragingen).

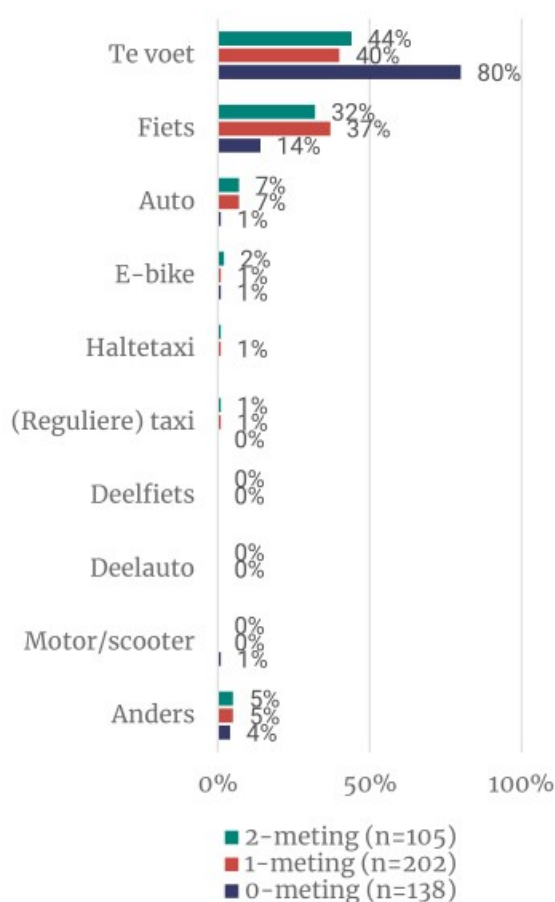
Figuur 14 – Wat zijn voor u redenen om bij een reis (soms) niet voor de bus te kiezen? (Indien op zijn vaakst maandelijks gebruikmaakt van de bus)



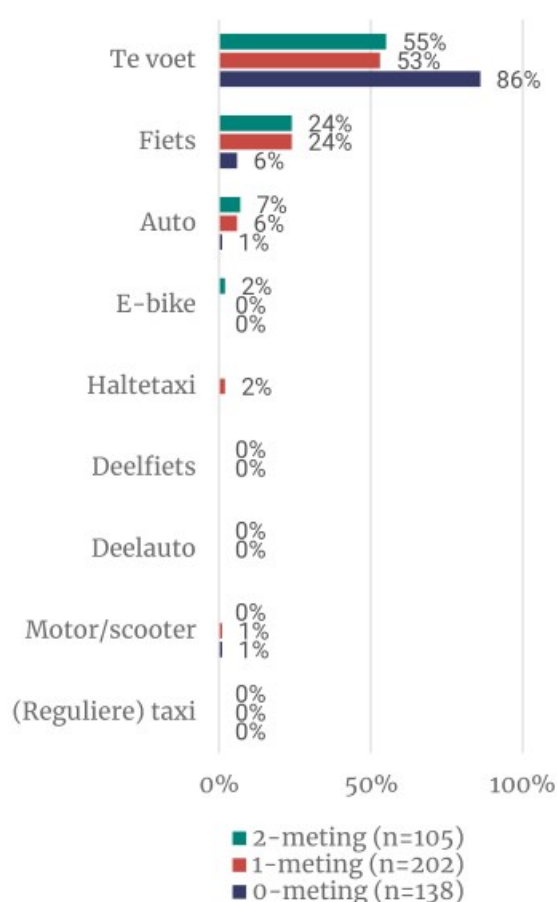
4.4 Vervoer van- en naar bus of hub

Na de start van de pilot gaan minder respondenten te voet naar de opstaphalte van de bus dan voor de start van de pilot (0-meting: 80%; 1-meting: 40%; 2-meting: 44%). Ook gaan er na de start van de pilot minder respondenten te voet naar hun eindbestemming dan voor de pilot (0-meting: 86%; 1-meting: 53%; 2-meting: 55%). Juist meer respondenten kiezen na de start van de pilot voor de fiets (naar opstaphalte/bus: 0-meting: 14%; 1-meting: 37%; 2-meting: 32%; van uitstaphalte naar eindbestemming: 0-meting: 6%; 1-meting: 24%; 2-meting: 24%) of de auto (naar opstaphalte/bus: 0-meting: 1%; 1-meting: 7%; 2-meting: 7%; van uitstaphalte naar eindbestemming: 0-meting: 1%; 1-meting: 6%; 2-meting: 7%). Haltetaxi, deelfiets en deelauto worden niet gebruikt door de respondenten. De flextaxi is niet meegenomen in de vragenlijst.

Figuur 15 – Vervoer naar opstaphalte/bus¹¹



Figuur 16 – Vervoer van uitstaphalte naar eindbestemming¹²

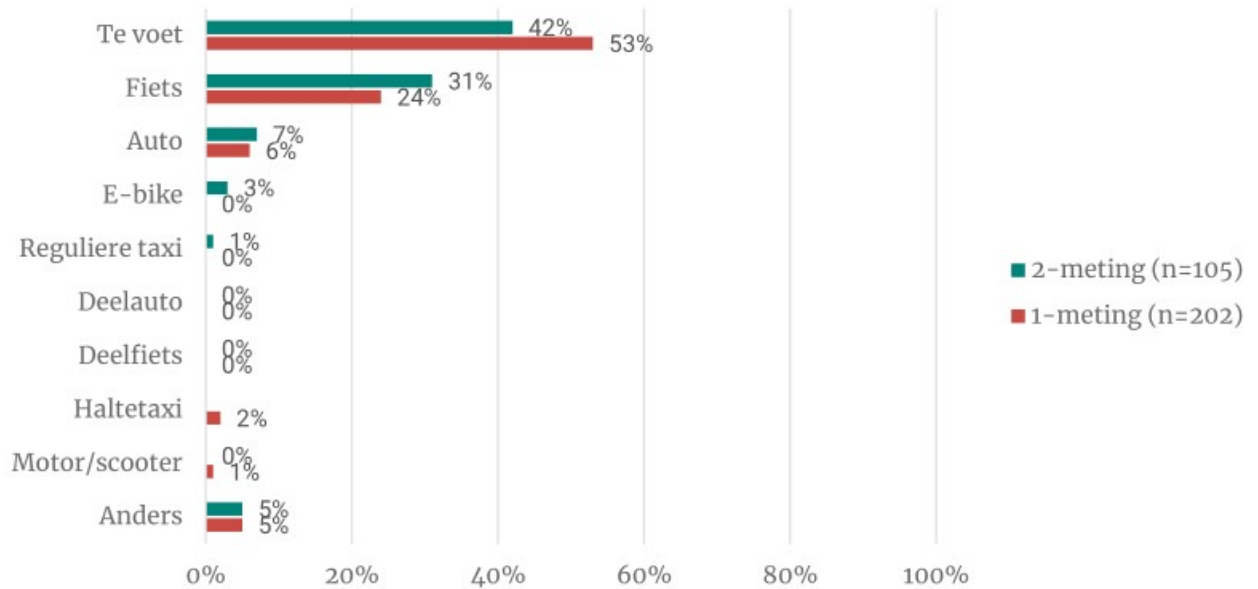


¹¹ Vraagstelling 0-meting: Hoe komt u over het algemeen bij de opstaphalte van de buslijnen in Burgh-Haamstede?; Vraagstelling 1-/2-meting: Hoe komt u, sinds 8 januari 2023, over het algemeen bij de hubs in Burgh-Haamstede?

¹² Vraagstelling 0-meting: Hoe komt u over het algemeen vanaf de uitstaphalte van de buslijnen in Burgh-Haamstede bij uw eindbestemming?; Vraagstelling 1-/2-meting: Hoe komt u, sinds 8 januari 2023, over het algemeen vanaf de uitstaphalte van de buslijnen in Burgh-Haamstede bij uw eindbestemming?

De meeste respondenten lopen vanaf de hub in Burgh-Haamstede naar hun woning. Dit aandeel is in de 2-meting wel iets lager (42%) dan bij de 1-meting (53%). Juist iets meer mensen pakken de fiets (1-meting: 24%; 2-meting: 31%).

Figuur 17 – Hoe komt u, sinds 8 januari 2023, over het algemeen vanaf de hub in Burgh-Haamstede bij uw woning?¹³



¹³ Deze vraag is niet gesteld tijdens de o-meting. Vanaf 8 augustus reed niet de haltetaxi, maar de flexitaxi. De flexitaxi is niet meegenomen in de vragenlijst.



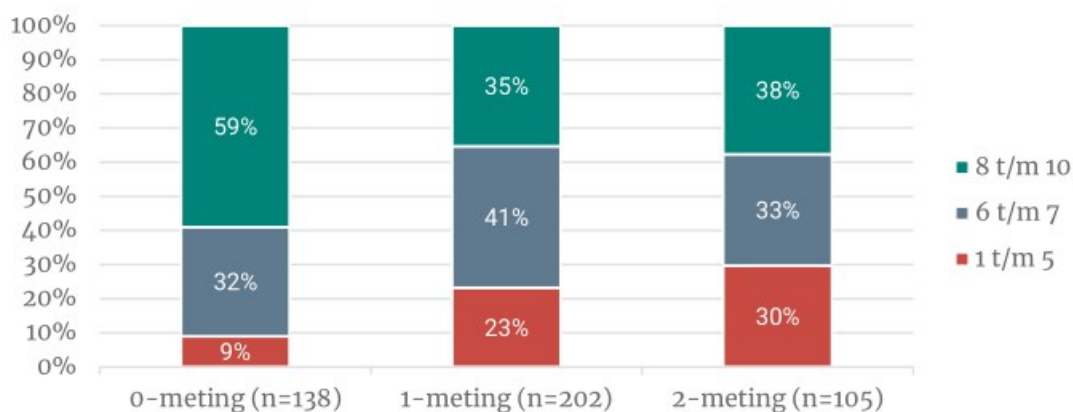
5 Beoordeling bus en hubs

In dit hoofdstuk bespreken we de beoordeling van de respondenten van de busreis en de route naar de opstapplek. Daarnaast komt ook het belang dat respondenten hechten aan bushaltes op de dorpsas aan de orde en brengen we verbeteringsuggesties voor de hubs en de buslijn van de respondenten in kaart.

5.1 Beoordeling busreis

Voor de start van de pilot geven de respondenten de laatste reis met één van de buslijnen in Burgh-Haamstede gemiddeld een 7,4 (0-meting), bij de 1-meting is dit cijfer gemiddeld een 6,6 en bij de 2-meting gemiddeld een 6,3.

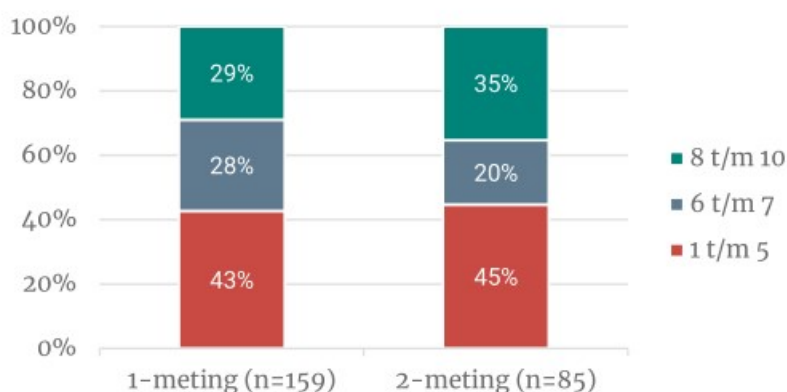
Figuur 18 – Denk terug aan uw laatste reis met één van de buslijnen in Burgh-Haamstede. Welk cijfer geeft u uw laatste reis?



5.2 Beoordeling route naar opstapplek

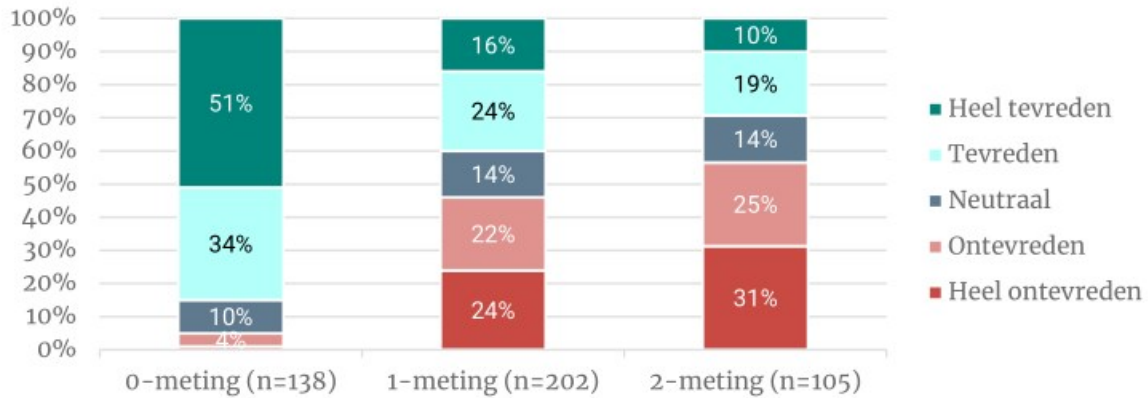
De reis naar de hubs van Burgh-Haamstede beoordelen de respondenten drie maanden na de start van de pilot gemiddeld met een 5,7 en acht maanden erna met een 6. Omdat er tijdens de 0-meting nog geen hubs aanwezig waren in Burgh-Haamstede is deze vraag toen niet meegenomen.

Figuur 19 – Denk terug aan uw laatste reis naar één van de hubs van Burgh-Haamstede. Welk cijfer geeft u de reis vanaf uw voordeur naar de hub? (Indien gebruikgemaakt van één van de hubs)



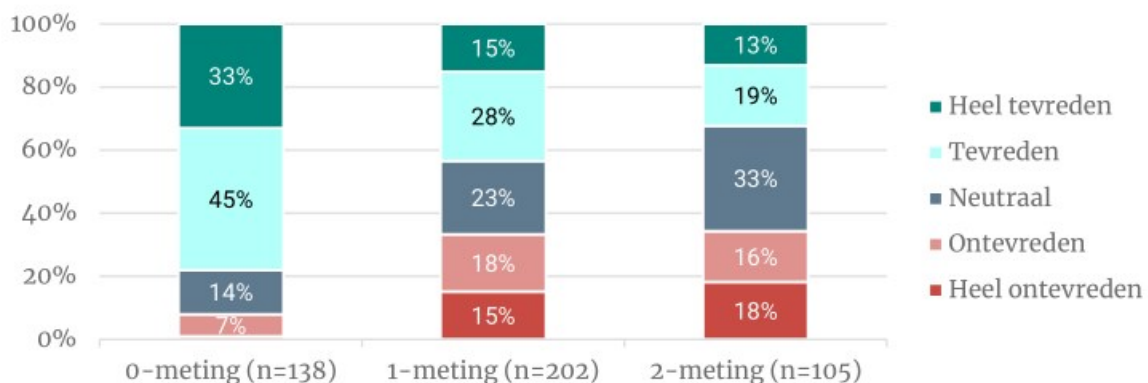
Voor de start van de pilot (0-meting) is 85 procent van de respondenten (heel) tevreden met de afstand die zij moeten afleggen om bij de opstaphalte voor de bus in Burgh-Haamstede te komen. Drie maanden na de start van de pilot (1-meting) is 40 procent van de respondenten (heel) tevreden over de afstand die zij moeten afleggen om bij de hubs te komen en acht maanden na de start van de pilot (2-meting) is 29 procent hierover (heel) tevreden.

Figuur 20 – Tevredenheid afstand naar opstaphalte¹⁴



Voor de start van de pilot (0-meting) is 78 procent van de respondenten (heel) tevreden en 8 procent (heel) ontevreden met de kwaliteit van de inrichting van de route die de respondenten moeten afleggen naar de opstaphalte van de bus in Burgh-Haamstede. Drie maanden na de start van de pilot (1-meting) is 43 procent van de respondenten (heel) tevreden en 33 procent (heel) ontevreden met de kwaliteit van de inrichting van de route die de respondenten moeten afleggen naar de hubs in Burgh-Haamstede. Acht maanden na de start van de pilot (2-meting) is 32 procent van de respondenten hier (heel) tevreden over en 34 procent (heel) ontevreden.

Figuur 21 – Tevredenheid inrichting route naar opstaphalte¹⁵



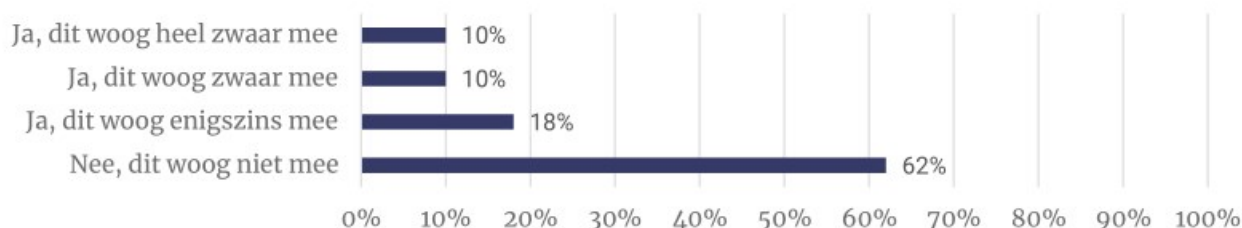
¹⁴ Vraagstelling 0-meting: Hoe tevreden bent u met de afstand die u moet afleggen naar de huidige bushaltes in Burgh-Haamstede?; vraagstelling 1-/2-meting: Hoe tevreden bent u over de afstand die u, vanuit uw huis, moet afleggen naar de hubs in Burgh-Haamstede?

¹⁵ Vraagstelling 0-meting: Hoe tevreden bent u met de kwaliteit van de inrichting van de route die u moet afleggen naar de huidige bushaltes in Burgh-Haamstede?; vraagstelling 1-/2-meting: Hoe tevreden bent u over de kwaliteit van de inrichting van de route die u moet afleggen naar de hubs in Burg-Haamstede?

5.3 Belang bushalte op de dorpsas

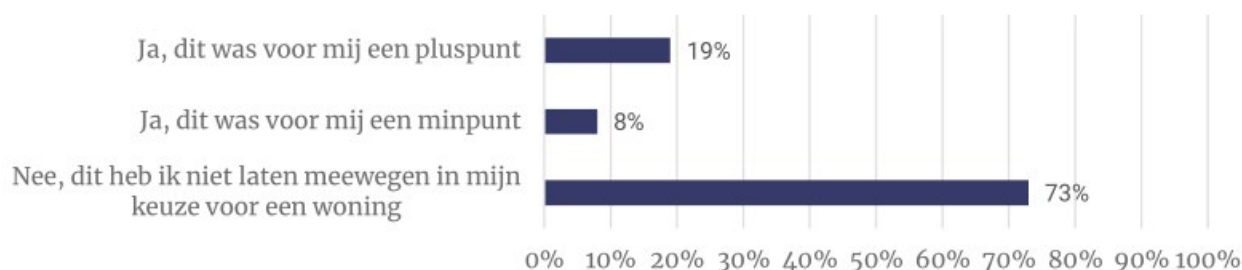
De meerderheid van de respondenten (62%) heeft bij de keuze voor hun woning de bereikbaarheid met de bus niet laten meewegen.

Figuur 22 – Heeft u bij de keuze voor uw woning de bereikbaarheid met de bus laten meewegen? (0-meting, n=216)



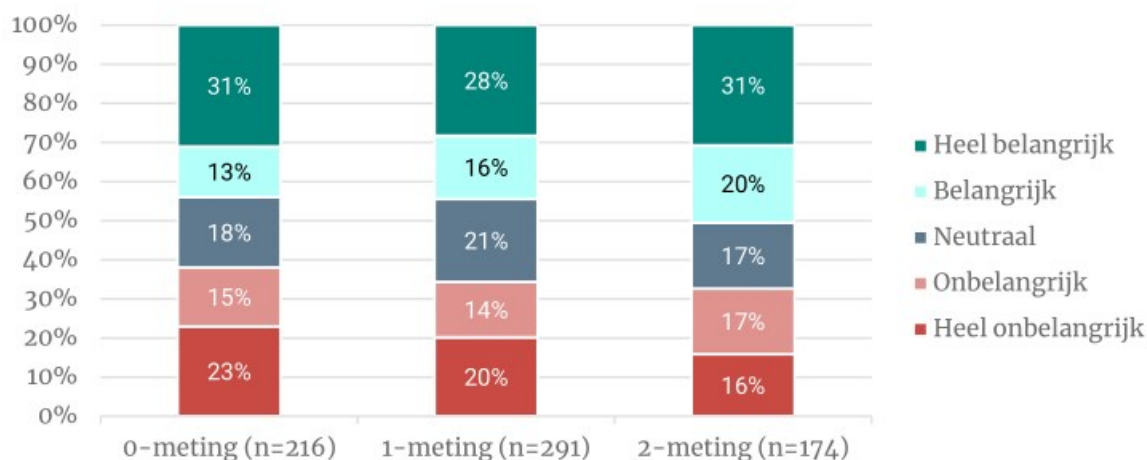
Driekwart van de respondenten die aan de dorpsas wonen (73%) hebben bij de keuze voor hun woning niet laten meewegen dat er een buslijn via de dorpsas reed.

Figuur 23 – Heeft u bij de keuze voor uw woning laten meewegen dat er een buslijn via de dorpsas reed? (Indien woning aan de dorpsas, n=111)



Voor de start van de pilot (0-meting) en drie maanden na de start van de pilot (1-meting) vindt 44 procent van de respondenten het (heel) belangrijk om op de dorpsas op de bus te kunnen stappen. Acht maanden na de start van de pilot vindt 51 procent dit (heel) belangrijk.

Figuur 24 – Hoe belangrijk vindt u het om op de dorpsas op de bus te kunnen stappen?



In alle drie de metingen vinden respondenten die niet aan de dorpsas wonen en ov-gebruikers het belangrijker om op de dorpsas op de bus te kunnen stappen dan respondenten die aan de dorpsas wonen en respondenten die geen gebruikmaken van het ov.

Tabel 3 - % (Heel) belangrijk om op de dorpsas op de bus te kunnen stappen

Kenmerk	Categorie	0-meting	1-meting	2-meting
Omwonende dorpsas	Woont aan dorpsas	32%	35%	43%
	Woont niet aan dorpsas	57%*	49%*	56%
Ov-gebruiker	Gebruikt bus/trein	59%*	49%*	59%*
	Gebruikt geen bus/trein	19%	34%	36%

*Significant hoger dan de andere groep in de splitsing binnen de meting ($p < 0,05$).

De respondenten die een opstapplek op de dorpsas (heel) belangrijk vinden, noemen onder andere de afstand naar de opstapplek als reden. Ook de beperking van de mobiele vrijheid wordt genoemd:

“Afstand te ver naar de halte.”

“Dan hoef ik niet te ver te sjouwen met boodschappen, betere bereikbaarheid, minder reistijd.”

“Omdat ik anders niet naar een andere bestemming kan op momenten dat ik wil. Verlies van mobiele vrijheid.”

“Voor oudere mensen en in de winter bij slecht weer bv sneeuw en ijzel.”

Respondenten die een opstapplek op de dorpsas juist (heel) onbelangrijk vinden, noemen onder andere dat ze zelf goed in staat zijn naar een opstapplek te komen die verder weg ligt, de overlast van de bus op de dorpsas, dat ze buiten het dorp wonen of dat ze geen gebruikmaken van het openbaar vervoer:

“Fysiek in staat om naar hub te fietsen.”

“Goed voor je gezondheid om een stukje te lopen of te fietsen.”

“Bus in dorp is gevaarlijk.”

“Bus geeft heel veel overlast op de dorpsas! Trillingen en geluid is weg! Wat een weelde!”

“Ik woon buiten het dorp.”

“Omdat ik geen gebruikmaak van het openbaar vervoer.”



5.4 Verbetersuggesties

We vroegen de respondenten wat zij zouden willen verbeteren aan de haltetaxi, de deelfiets, de deelauto en of zij overige verbeteringen zagen voor de hubs. Daarnaast vroegen we de respondenten ook om verbetersuggesties voor de buslijn.

Haltetaxi

Als verbetersuggesties voor de haltetaxi noemen respondenten punten die te maken hebben met het van tevoren moeten aanvragen van de haltetaxi en de daarbij gepaarde wachttijd:

“Dat je op de dag zelf nog kan bestellen.”

“Elektrische halte taxi met dienstregeling, dus niet op afroep of reservering.”

“Gratis en vaste tijden.”

“Je hoeft het niet aan te vragen maar hij stopt bij de oude haltes.”

“Kortere wachttijd, betalen met OV-chipcard.”

Deelfiets

Als verbetersuggesties voor de deelfiets noemen respondenten de beperkte beschikbaarheid van de deelfietsen en dat sommigen niet weten hoe ze de deelfietsen moeten gebruiken:

“Staan er niet bij Westenschouwen dorp, belachelijk.”

“Er staan nooit fietsen.”

“Veel meer plaatsen om de deelfiets weer in te leveren behalve het punt van ophalen.”

“Moeilijk, hoe werkt het? Ben 75.”

“Meer bekendheid hoe het werkt.”

Deelauto

Als het gaat om de deelauto benoemen de respondenten dat ze de deelauto overbodig vinden en dat ze er niet vanaf weten.

“Er schijnt er inmiddels één te zijn, maar ik heb die nog nooit gezien.”

“Overbodig.”

“Is niet aanwezig, nooit gezien.”



Overige verbeteringen hubs

De overige verbeteringsuggesties voor de hubs zijn in te delen in vier categorieën: (1) terug naar de oude situatie, (2) andere locatie(s) voor de hubs/haltes en (3) praktische verbeteringen aan de hubs. Deze open antwoorden geven de ervaring van de respondenten weer, hierbij is geen rekening gehouden of de uitvoering hiervan ook daadwerkelijk mogelijk is of niet.

(1) Terug naar de oude situatie:

Genoemd door 14 van de 83 respondenten die een open antwoord gaven bij de 1-meting en 7 van de 36 respondenten die een open antwoord gaven bij de 2-meting.

“Alle hubs weg en terugplaatsen van de oorspronkelijke haltes.”

“De bushaltes in het dorp terug.”

“Denk aan de mensen van het dorp en niet alleen aan de toeristen een bus door een dorp is belangrijk.”

“Gewoon de bus laten rijden door het dorp. Veel te veel rompslomp. Maakt de leefbaarheid er niet beter door.”

(2) Andere locatie(s) voor de hubs/haltes:

Genoemd door 24 van de 83 respondenten die een open antwoord gaven bij de 1-meting en 9 van de 36 respondenten die een open antwoord gaven bij de 2-meting.

“Andere plek. Meer centraal in het dorp of gewoon weer door het dorp.”

“Beter nog een halte op de Kraaijensteinweg b.v. bij het vroegere Sportcentrum?”

“Bushalte in het midden van Burgh-Haamstede.”

“Door een extra hub tussen Haamstede en Westerschouwen te plaatsen hoeven veel mensen minder ver te lopen/ fietsen.”



(3) Praktische verbeteringen aan de hubs:

Genoemd door 18 van de 83 respondenten die een open antwoord gaven bij de 1-meting en 9 van de 36 respondenten die een open antwoord gaven bij de 2-meting.

“Betere fietsenstalling, meer afvalbakken bij de hub.”

“Betere verlichting voetpad van grote trap Westenschouwen naar Hub Westenschouwen [...]”

“Camera beveiliging.”

“Een bord, waarop je kan zien hoelang het duurt totdat een bus vertrekt [...]”

“Goede en veilige fietsenstalling.”

Buslijn

Als verbeterpunten voor de buslijn noemen respondenten veel dezelfde punten als bij de verbeterpunten voor de hubs. Daarnaast noemen ze ook het toevoegen van een snelbus aan de dienstregeling en het verlagen van de prijs:

“Afwisselend een snelbus en een reguliere bus naar Goes/Middelburg. 20 haltes onderweg is erg veel.”

“Meer opstapplaatsen, kleinere bussen, evt. Zomerooster, snelbusregeling van toepassing.”

“De prijs. Met de bus is een enkeltje 4x zo duur als met de auto.”

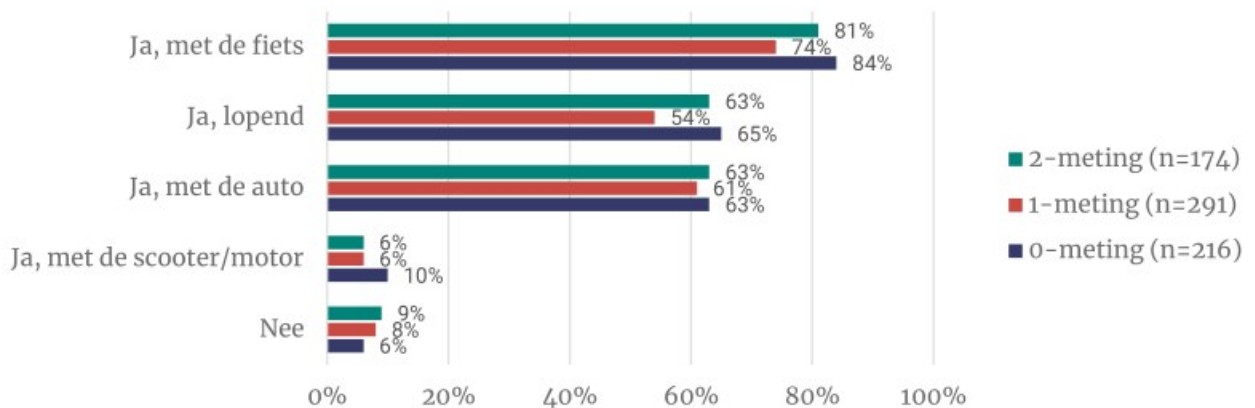


6 Omstandigheden dorpsas

6.1 Gebruik dorpsas

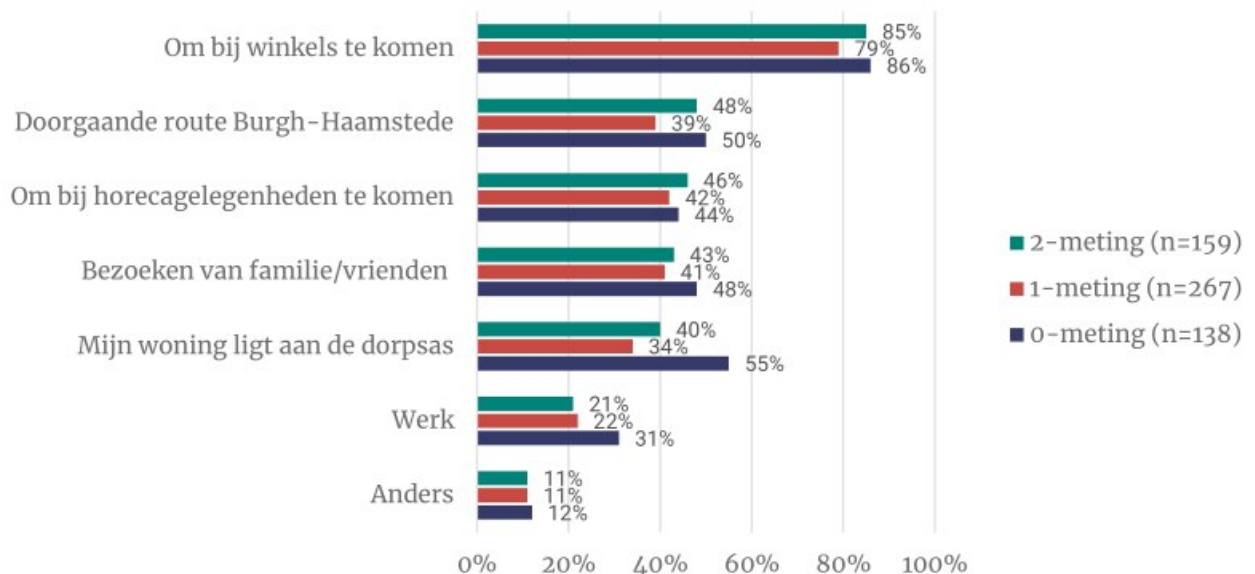
Vrijwel alle respondenten maken, buiten het gebruik met het ov, wel eens gebruik van de dorpsas. De meeste respondenten doen dit met de fiets, gevolgd door lopend en met de auto.

Figuur 25 – Maakt u, buiten het gebruik met het ov, wel eens gebruik van de dorpsas? Bijvoorbeeld met de fiets of met de auto?



De meeste respondenten gebruiken de dorpsas om bij winkels te komen. Ook wordt de dorpsas door iets minder dan de helft van de respondenten gebruikt als doorgaande route door Burgh-Haamstede, om bij horecagelegenheden te komen en om familie of vrienden te bezoeken. Tijdens de 0-meting was de groep respondenten die aangaf aan de dorpsas te wonen een stuk hoger (55%) dan tijdens de 1-meting (34%) en 2-meting (40%), dit komt omdat tijdens de 0-meting veldwerkers langs de deuren van de huizen aan de dorpsas gingen om bewoners persoonlijk uit te nodigen om deel te nemen aan het onderzoek.

Figuur 26 – Waarom maakt u wel eens gebruik van de dorpsas?

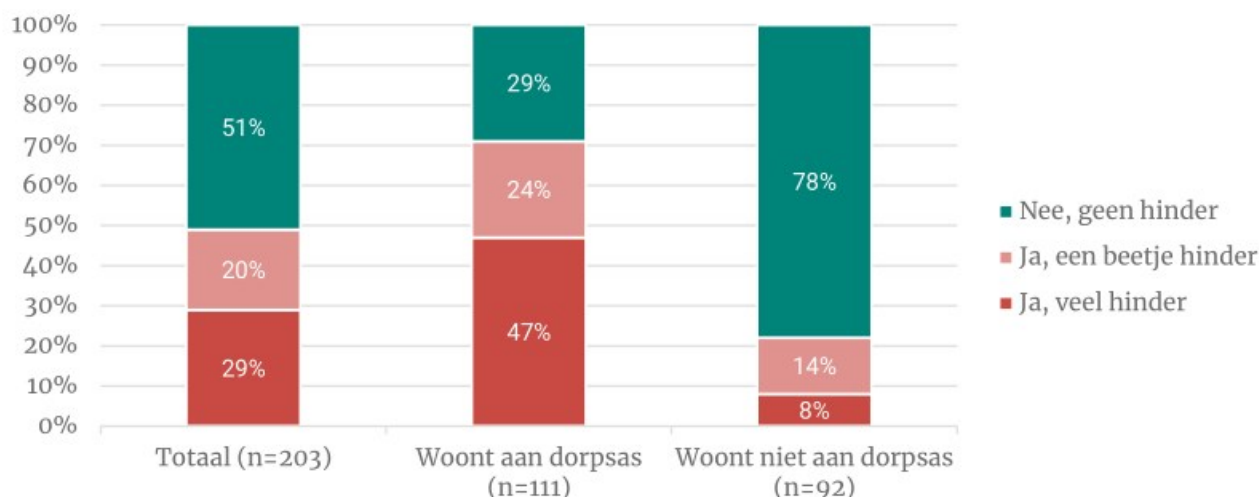


6.2 Hinder dorpsas

Voor de start van de pilot ervaarde de helft van de respondenten (51%) geen hinder van de bussen die over de dorpsas reden, een vijfde (20%) ervaarde een beetje hinder en drie op de tien respondenten (29%) ervaarde veel hinder.

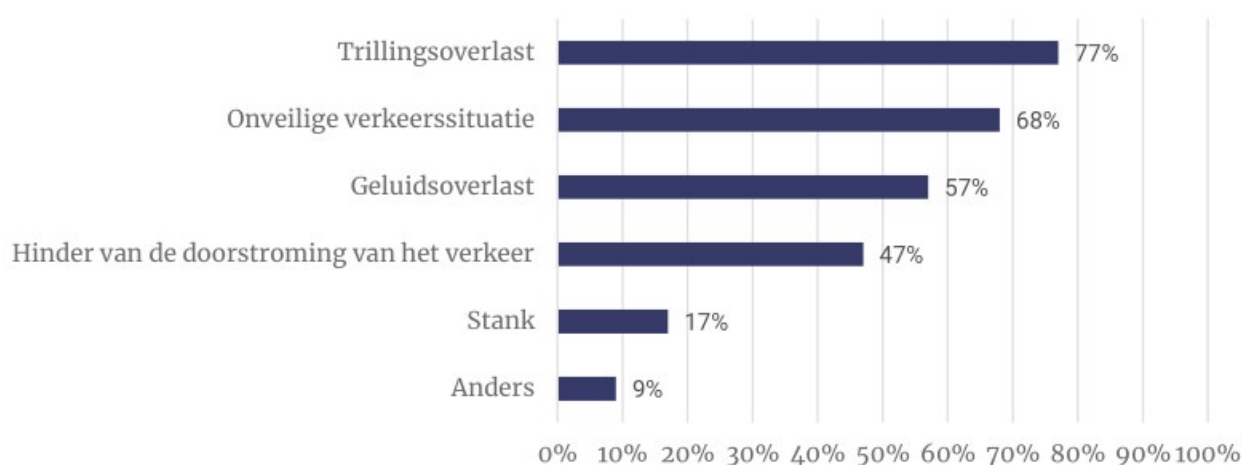
Van de respondenten die aan de dorpsas woonden, ervaarde bijna de helft (47%) veel hinder en een kwart (24%) een beetje hinder, terwijl van de respondenten die niet aan de dorpsas woonden slechts 8 procent veel hinder ervaarde en 14 procent een beetje hinder.

Figuur 27 – Ervaart u hinder van de bussen die over de dorpsas rijden? (0-meting)



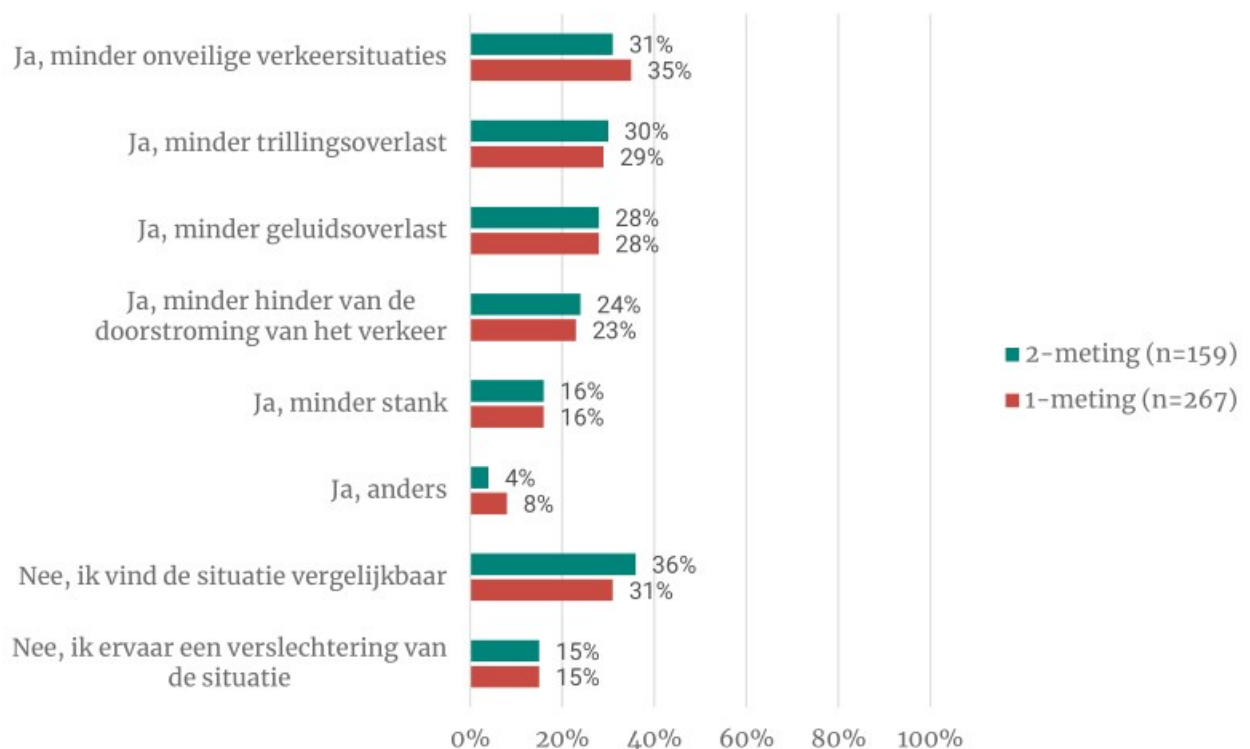
Van de respondenten die hinder ervaarde van de bussen die over de dorpsas reden, had de grootste groep (77%) last van trillingsoverlast. Ook een onveilige verkeerssituatie (68%) en geluidsoverlast (57%) worden door een ruime meerderheid genoemd.

Figuur 28 – U geeft aan hinder te ervaren van de bussen die over de dorpsas rijden. Wat voor type hinder ervaart u? (0-meting, n=99)



Van de respondenten die weleens gebruikmaken van de dorpsas ervaart de helft (1-meting: 49%; 2-meting: 54%) een verbetering van de situatie op de dorpsas sinds de start van de pilot. Ongeveer drie op de tien respondenten ervaren minder onveilige verkeerssituaties (1-meting: 35%; 2-meting: 31%), minder trillingsoverlast (1-meting: 29%; 2-meting: 30%) en minder geluidsoverlast (beide 28%). Een kwart ervaart minder hinder van de doorstroming van het verkeer (1-meting: 23%; 2-meting: 24%) en 16 procent vindt dat de stank minder is geworden. Een derde vindt de situatie vergelijkbaar (1-meting: 31%; 2-meting: 36%) en 15 procent ervaart een verslechtering van de situatie.

Figuur 29 – Ervaart u een verbetering van de situatie op de dorpsas sinds 8 januari 2023? (Indien weleens gebruikmaakt van de dorpsas)



Zowel in de 1- als 2-meting zijn het de respondenten die niet het ov gebruiken en de respondenten die aan de dorpsas wonen die op de meeste punten verbetering ervaren van de situatie aan de dorpsas (Tabel 4).

Tabel 4 - Ervaart u een verbetering van de situatie op de dorpsas sinds 8 januari 2023? - Splitsing ov-gebruiker en woont wel/niet aan dorpsas

Antwoord	1-meting				2-meting			
	Gebruikt trein/bus		Woont aan dorpsas		Gebruikt trein/bus		Woont aan dorpsas	
	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja, minder onveilige verkeerssituaties	29%	47%*	47%*	28%	23%	43%*	44%*	22%
Ja, minder trillingsoverlast	21%	46%*	62%*	12%	24%	38%	62%*	8%
Ja, minder geluidsoverlast	21%	45%*	54%*	15%	19%	43%*	57%*	9%
Ja, minder hinder van de doorstroming van het verkeer	18%	35%*	32%*	19%	16%	36%*	32%	19%
Ja, minder stank	14%	19%	32%*	7%	11%	23%*	27%*	8%
Ja, anders	7%	11%	9%	7%	5%	3%	5%	4%
Nee, ik vind de situatie vergelijkbaar	36%*	20%	19%	38%*	43%*	26%	25%	44%*
Nee, ik ervaar een verslechtering van de situatie	18%	10%	12%	17%	18%	10%	6%	21%*

*Significant hoger dan de andere groep in de splitsing binnen de meting ($p < 0,05$).

De respondenten die een verslechtering van de situatie op de dorpsas ervaren sinds 8 januari 2023 noemen onder andere dat dit komt door een toename van het verkeer (1-meting: 6 van de 38 open antwoorden; 2-meting: 8 van de 24 open antwoorden). Daarnaast noemen ook een aantal respondenten het gebrek van de bus op de dorpsas als reden voor de verslechtering van de situatie (1-meting: 28 van de 38 open antwoorden; 2-meting: 13 van de 24 open antwoorden).

“Bij slecht weer worden de scholieren met de auto naar de Hub gebracht en ook weer gehaald.”

“Vrijbaan voor de toeristen op hun gemotoriseerde voertuigen.”

“Fietsers hebben nu het idee heer en meester te zijn, door lange rijen is er met een auto niet fatsoenlijk doorheen te komen, met gevaarlijke situaties als gevolg.”

“Het kost nu meer moeite om de bus te nemen en de bus gaf levendigheid aan het dorp.”

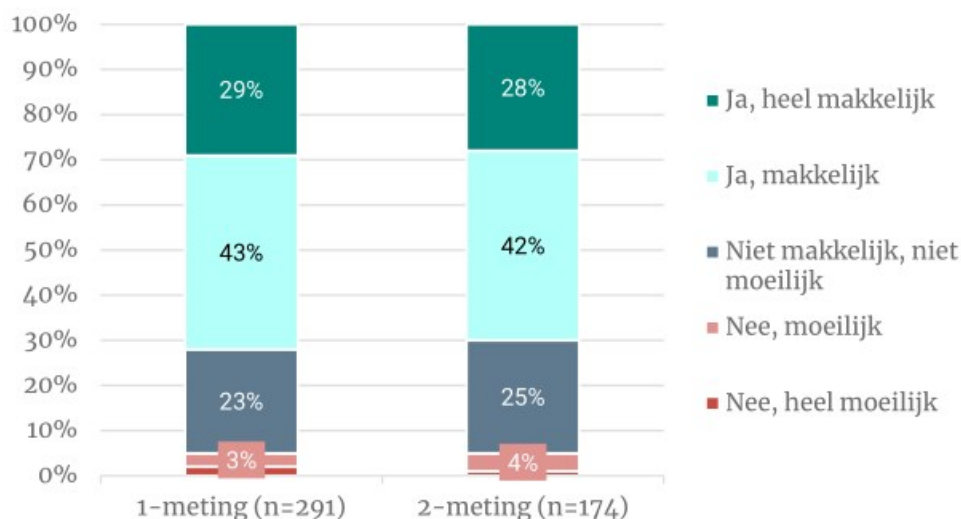


7 Herkenbaarheid en communicatie hubs

7.1 Herkenbaarheid hubs

Zeven op de tien respondenten vinden de hublocaties (heel) makkelijk te herkennen (1-meting: 72%; 2-meting: 70%). Een kwart staat hier neutraal tegenover (1-meting: 23%; 2-meting: 25%) en enkele respondenten vinden de hubs (heel) moeilijk herkenbaar.

Figuur 30 - Vindt u de hublocaties makkelijk te herkennen?

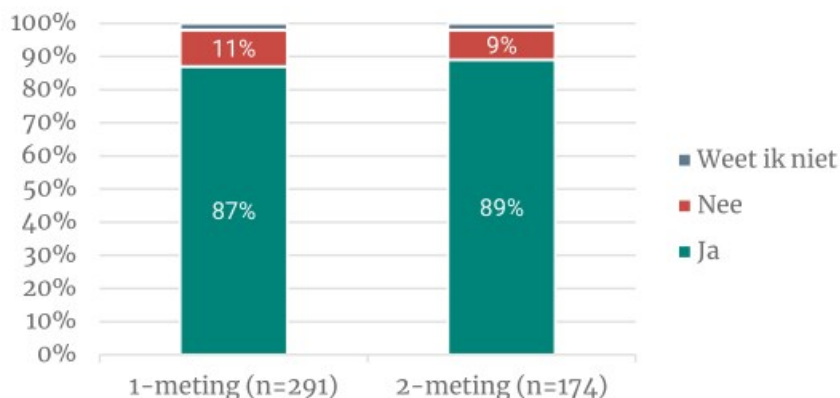


Als verbeterpunten voor de herkenbaarheid van de hubs noemen de respondenten onder andere dat de bordjes een andere kleur zouden moeten krijgen (groen valt volgens hen niet op) en dat er pijltjes richting de hubs zouden moeten worden geplaatst, dit is echter niet mogelijk aangezien het ontwerp van de bordjes al vast ligt. Daarnaast heerst er onduidelijkheid over wat een hub precies is, ook onder toeristen. Verder worden de bushokjes, met name bij slecht weer, genoemd als verbeterpunt.

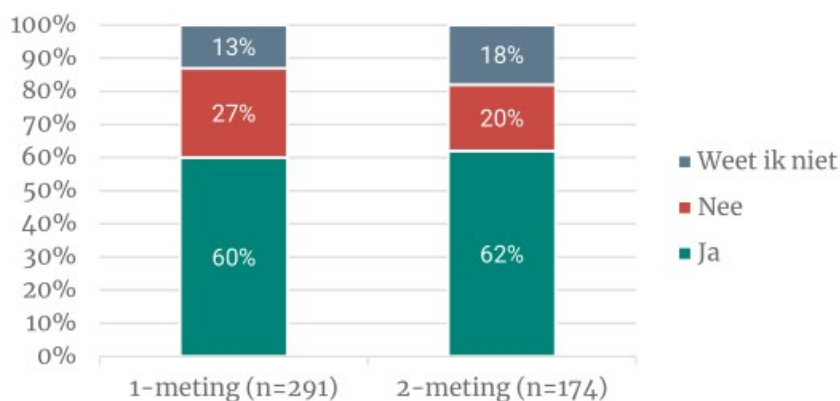
7.2 Communicatie hubs

Bijna 9 op de 10 respondenten hadden voor het invullen van de vragenlijst al gehoord van de komst van de hubs (Figuur 31: 1-meting: 87%; 2-meting: 89%). Zes op de 10 respondenten zijn van mening dat de gemeente Schouwen-Duiveland voldoende informatie heeft gegeven over de pilot (Figuur 32: 1-meting: 60%; 2-meting: 62%).

Figuur 31 – Had u, voor deze vragenlijst, al eerder gehoord van de komst van de hubs?



Figuur 32 – Vindt u dat de gemeente Schouwen-Duiveland voldoende informatie heeft gegeven over de pilot?



Wanneer we de respondenten vragen wat de gemeente had kunnen doen om de informatievoorziening over de pilot te verbeteren, noemen respondenten een verscheidenheid aan punten. Meerdere respondenten noemen dat er beter naar ouderen moet worden geluisterd. Daarnaast noemen respondenten dat de gemeente beter had moeten communiceren richting de dorpsraad en bedrijven. Verder noemen meerdere mensen dat de gemeente met name eerder had moeten communiceren en de meningen van de inwoners had moeten peilen, nu voelt de hub voor sommige inwoners al als een onomkeerbare beslissing in plaats van een pilot.

Vragenlijst toeristen



8 Open antwoorden toeristen

In de 1- en 2-meting is er ook een aparte vragenlijst ontwikkeld en verspreid voor toeristen. De respons op deze vragenlijst was te laag (1-meting: n=31; 2-meting: n=19) om de kwantitatieve resultaten te kunnen rapporteren. Maar, er zaten ook een aantal open vragen in de vragenlijst die we in dit hoofdstuk in kaart brengen. De open antwoorden geven de perceptie van de respondenten weer. Hierbij is er niet naar gekeken of deze suggesties ook praktisch uitvoerbaar zouden zijn.

8.1 Verbeterpunten hubs

Over verschillende onderwerpen hebben we de toeristen om verbeterpunten gevraagd.

Haltetaxi (enkel 1-meting)

Als verbeterpunten voor de haltetaxi noemen toeristen onder andere dat het twee uur van tevoren reserveren onwerkbaar is, dat er een halte bij de vakantieparken moet komen en dat het een goed idee is om van de haltetaxi op de bus over te moeten stappen.

Deelfiets

Wanneer we de toeristen vragen wat zij zouden willen verbeteren aan de deelfiets, geven ze aan deze niet gebruikt te hebben of niet te hebben gezien. Eén respondent licht toe dat fietsen met bagage niet werkt en dat daarom de deelfietsen voor hen geen optie waren.

Deelauto

Ook wanneer we de toeristen vragen om verbeterpunten voor de auto geven ze aan deze niet te hebben gezien of geen gebruik van te hebben gemaakt.

Overige verbeteringen hubs

Als overige verbeteringen noemen de toeristen dat ze graag een minder gecompliceerd traject zouden hebben voor het vervolgvervoer en het liefst de bus weer over de dorpsas zouden zien rijden.

Buslijn

Als verbeterpunten voor de buslijn noemen toeristen met name dat ze graag extra haltes zouden hebben in Burgh-Haamstede, een aantal noemen dat ze terug zouden willen naar de oude situatie.

Herkenbaarheid hublocaties

Als tips voor het verbeteren van de herkenbaarheid van de hublocaties geven toeristen aan dat ze graag duidelijkere borden en bewegwijzering richting de hubs zouden zien. Daarnaast noemt een toerist dat er duidelijker aangegeven moet worden dat de oude haltes gedurende de pilot opgeheven zijn.



Observaties



9 Observaties hublocaties

Tijdens de 1- en 2-meting zijn er observaties uitgevoerd op de hublocaties aan de hand van observatieformulieren. Op deze observatieformulieren noteerden de veldwerkers kenmerken van de reizigers: type vervoer, type natransport, geslacht, geschatte leeftijd en geschat reismotief. Daarnaast observeerden de veldwerkers of er verwarring was over de wijze van betaling voor de verschillende type vervoer en of er nog andere dingen opvielen.

De veldwerkers voerden de observaties uit tijdens het uitdelen van de flyers op de mobiliteitshubs. Op de volgende dagen en tijdsloten besteedden een deel van hun tijd aan het uitdelen van flyers en observeren op de mobiliteitshubs:

- 11 april van 07:00 tot 11:00
- 13 april van 15:00 tot 20:00
- 15 april van 10:00 tot 16:00
- 18 april van 15:00 tot 20:00
- 20 april van 07:00 tot 11:00
- 5 september 07:00 tot 11:00
- 7 september 15:00 tot 20:00
- 9 september 10:00 tot 16:00
- 12 september 15:00 tot 20:00
- 14 september 07:00 tot 11:00

Uit de observaties bleek dat reizigers met name te voet, met de auto of met de fiets van en naar de hublocaties reizen. De veldwerkers hebben niet kunnen observeren of er verwarring was over de betalingen van het deelfervoer, aangezien het gebruik hiervan niet tijdens de observatiemomenten voorkwam.

Bijlage

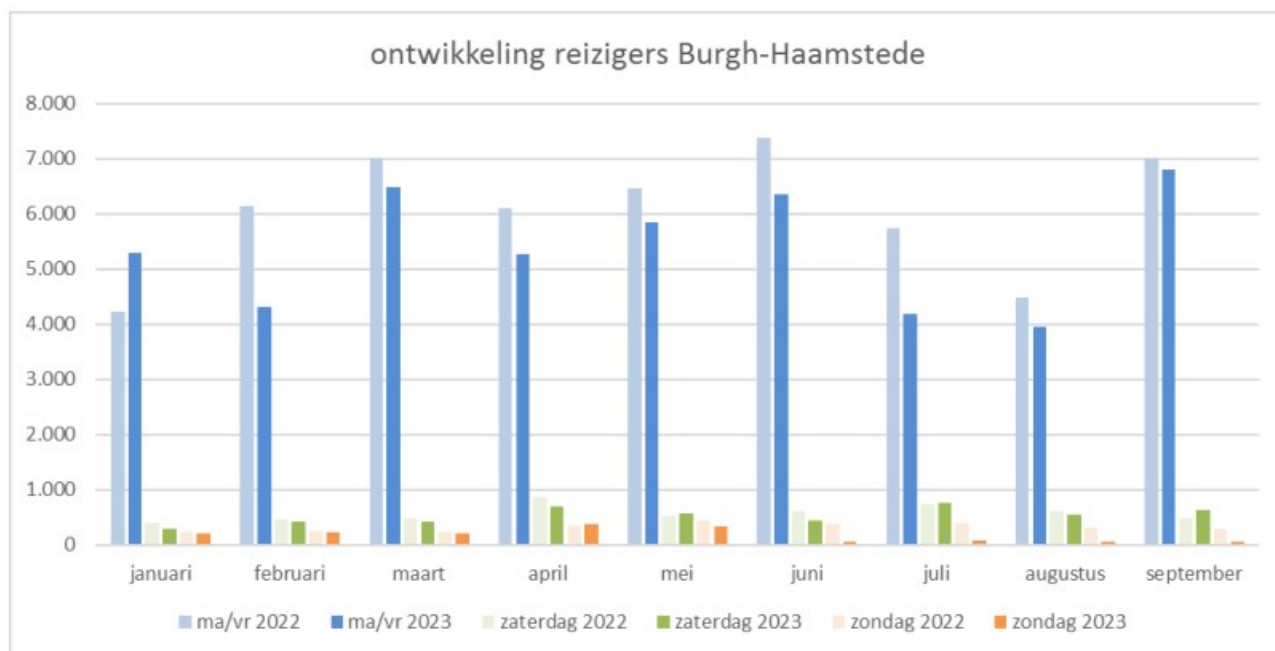


A Gebruiksgegevens

Door de verschillende ov- en deelvervoeraanbieders in Burgh-Haamstede zijn de gebruiksgegevens aangeleverd als toevoeging aan het onderzoek.

A.1 Bus (Connexxion)

Figuur 33 - In- en uitstappers Connexxion 2023 tot en met september



Toelichting Connexxion:

“Het overzicht geeft per maand het totaal aantal in- en uitstappers op de haltes in Burgh-Haamstede. Dit betreft alle geregistreerde reizigers via check in / check out (OV-chipkaart, betaalpas, e-ticket, QR-code etc.).

Het betreft het totaal van de verschillende haltes / Hubs in Burgh-Haamstede.

Het overzicht laat, met uitzondering van de maand januari, maandelijks een daling van het aantal reizigers zien. Daarbij moet opgemerkt worden dat in januari 2022 nog Corona-maatregelen van kracht waren, waardoor deze maand mogelijk niet representatief is. De cijfers per maand schommelen enigszins, dat komt ook door schuivende vakanties. In het eerste kwartaal van 2023 zijn er in totaal 13 stakingsdagen geweest (2 in januari, 6 in februari, 5 in maart), waarop het ov aanbod in de praktijk ca. 50 procent lager was. De daling van het aantal reizigers in deze maanden wordt mogelijk deels door de staking verklaard.

Over de hele periode zie je op ma-za een afname van 10 procent en op zondag zelfs van bijna 50 procent. Dat laatste wordt vooral door de zomermaanden veroorzaakt.”



A.2 Deelauto (OnzeAuto)

Het gebruik van de deelauto:

- April tot en met september 630 km, 135 uur, 16 reserveringen.

Toelichting Onze Auto:

“Belangrijkste gebruiker was de gemeente Schouwen-Duiveland, gevolgd door twee vrijwilligers. Het zijn zo weinig deelnemers dat je niet echt statistisch relevante data kunt geven over profielen.

OnzeAuto heeft de verwachting dat het gebruik zal gaan toenemen, de twee deelauto's die waren bestemd voor gemeentelijk personeel van het bedrijf worden weggehaald.”

A.3 Haltetaxi/flextaxi

Voor 1 augustus was de haltetaxi actief in Burgh-Haamstede. In januari werden hier 6 ritten mee gemaakt, in februari 8, maart 29, april 6, mei 19, juni 28 en in juli 14. Vanaf 1 augustus was de flextaxi actief in Burgh-Haamstede. In augustus werden hier 31 ritten mee gemaakt en in september 29. Geen van de respondenten in dit onderzoek heeft gebruikgemaakt van de haltetaxi/flextaxi.

A.4 Deelfiets

Er zijn geen gegevens beschikbaar gesteld door de organisatie die de deelfietsen beschikbaar stelt. Volgens de gemeente Schouwen-Duiveland is het gebruik nihil geweest

Contactgegevens

I&O Research Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
053 - 200 52 00
KVK-nummer 08198802
info@ioresearch.nl
www.ioresearch.nl

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020 - 308 48 00
info@ioresearch.nl
www.ioresearch.nl