

Zaanse inwoners over het Mobiliteitsplan

2021 /387

Onderzoek & Statistiek Zaanstad, december 2020

Zaanse inwoners over het Mobiliteitsplan

aanleiding onderzoek

De gemeente Zaanstad werkt momenteel aan een visie op de mobiliteit in Zaanstad in 2040, het Mobiliteitsplan. De reden voor dit plan is de verdergaande verstedelijking van de gemeente. Steeds meer mensen zullen in deze stad wonen en werken wat betekent dat de ruimte in de stad in toenemende mate schaars wordt. Wat betekent dit voor het verkeer en vervoer in de toekomst. Hoe kan de stad bereikbaar en leefbaar blijven? Dit zijn belangrijke vragen die in de visie beantwoord zullen worden.

In de voorbereidingen op dit Mobiliteitsplan wil de gemeente ook de bewoners van Zaanstad bij het plan betrekken en hen vragen stellen over het verkeer en vervoer in de stad. De vragen gaan niet alleen over de verkeersdrukte en mogelijke maatregelen maar ook over de vervoermiddelen die men heeft, hoe men reist (met aandacht voor het reisgedrag voor-, tijdens en te verwachten gedrag na de Corona-crisis) en of men in de nabije toekomst verwacht 'anders te reizen' (elektrisch rijden, autodelen).

De enquête hierover is op drie manieren bij inwoners van Zaanstad onder de aandacht gebracht:

1. via het Zaanpanel, het digitale burgerpanel van Zaanstad. Van de circa 2.400 panelleden hebben 1.128 respondenten de enquête ingevuld;
2. via een oproep op social media om ook andere inwoners van Zaanstad te laten meepraten. Via een algemene link op de website van de gemeente Zaanstad kon men dezelfde enquête invullen en;
3. via het Vervoersregiopanel (in oprichting). Inwoners van Zaanstad, die lid zijn van de Vervoersregio maar geen lid van het Zaanpanel, konden dezelfde enquête invullen als de inwoners die via social media zijn uitgenodigd.

Gezamenlijk leverde deze laatste twee groepen 376 respondenten op. In totaal zijn er 1.504 respondenten. De enquêtes stonden van 10 september tot 2 oktober 2020 online.

Daarnaast heeft onderzoeksbureau Moventem dezelfde vragenlijst ook voorgelegd aan de leden van het Vervoersregiopanel die buiten Zaanstad wonen maar wel in de regio Zaanstreek/Waterland. Zij kregen aanvullende vragen over de verkeers- en vervoerssituatie in Zaanstad over hun mogelijk bezoek aan Zaanstad. Van deze enquête is een aparte beknopte rapportage verschenen.

[het Zaanpanel](#)

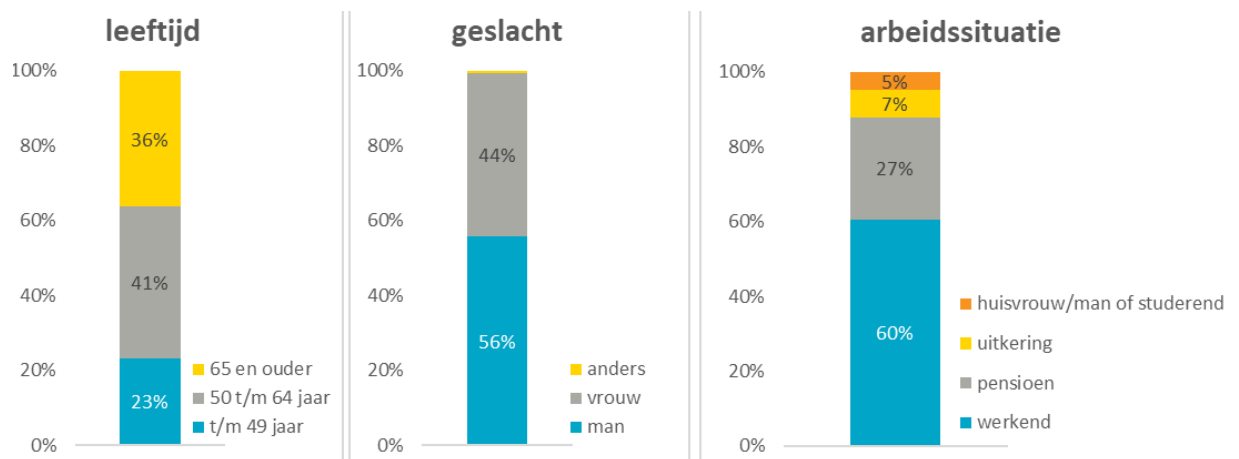
Het Zaanpanel denkt en praat graag mee. Dit blijkt uit een doorgaans hoge respons in korte tijd en uit de vaak uitgebreide waardevolle antwoorden (op open vragen) die worden gegeven. Het panel is alleen niet representatief voor de Zaanse bevolking: in het panel zitten relatief meer inwoners tussen de 50 en 65 jaar oud, meer hoger opgeleiden en meer mannen dan vrouwen dan gemiddeld in Zaanstad. Uitkomsten van panelonderzoek wordt daarom altijd als *indicatief* beschouwd, als een peiling onder een groep betrokken inwoners. De resultaten uit panelonderzoek zijn echter niet minder waardevol, het levert informatie op van wat leeft onder een (betrokken) deel van de bevolking. Afhankelijk van het onderzoeksonderwerp wordt er wel gewogen (voor leeftijd en geslacht), voor dit onderzoek is dit niet gebeurd.

Grafiek 1 op de volgende bladzijde geeft de verdeling van de respondenten¹ naar leeftijdsklasse, geslacht en arbeidssituatie.

Grafiek 1. Kenmerken respondenten naar leeftijd, geslacht en arbeidssituatie

¹ Door een technische fout is in de eerste week dat de enquête voor respondenten via social media online stond, de link naar de vragenlijst van het Zaanpanel gebruikt. De vragenlijst voor het Zaanpanel bevat geen vragen over achtergrondkenmerken omdat deze al bekend zijn. De enquête voor de respondenten via social media bevatten deze vragen wél.

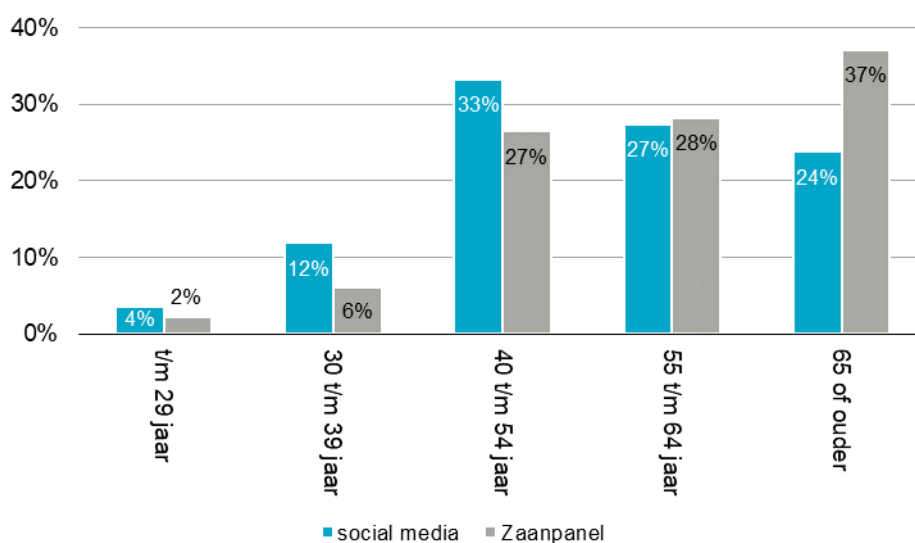
Nadat de link naar de goede vragenlijst is op social media aangepast konden respondenten wél de vragen over achtergrondkenmerken invullen. Voor circa 100 respondenten ontbreken achtergrondkenmerken. In de rapportage is, waar vergelijking van antwoorden met achtergrondgegevens nodig was, dát deel van onderzoekspopulatie gebruikt waarvan de achtergrondgegevens bekend waren.



Het merendeel van de respondenten is ouder dan 50 jaar. Slechts een kwart is jonger. Vooral het aandeel jongeren onder de 30 jaar is klein. Deze leeftijdsverdeling is zeker geen weerspiegeling van die van Zaanstad gemiddeld. De groep 50 t/m 64-jarigen is zo'n twee keer zo groot als gemiddeld in Zaanstad en de groep 65+ers anderhalf keer zo groot. De jongere populatie is dus sterk ondervertegenwoordigd.

Grafiek 2 geeft de verdeling weer van de leeftijdsgroep naar 'type' respondent. Duidelijk te zien is dat jongere respondenten vaker via Social Media de enquête in hebben gevuld en dat met name de wat oudere respondenten de enquête via de uitnodiging van het Zaanpanel hebben ingevuld.

Grafiek 2. Respondenten Social Media en Zaanpanel naar leeftijdsgroepen



Ook de verdeling van respondenten van het Zaanpanel naar gender is afwijkend. Gemiddeld in Zaanstad is onder de groep 18-80 jaar de verhouding man-vrouw fifty/fifty. Onder de respondenten bij dit onderzoek² is de verhouding 56-44, met dus relatief meer mannen dan vrouwen. Van deze respondenten heeft 60% een baan in loondienst of is zelfstandig ondernemer, 40% werkt niet (meer). Het aandeel werkenden is enigszins vergelijkbaar met wat er bij het CBS³ (in 2018) bekend is.

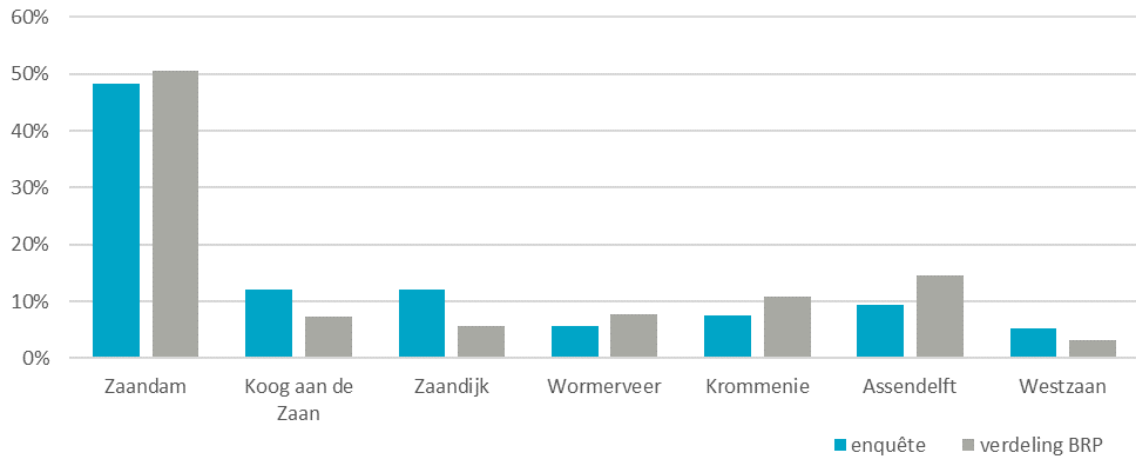
² Omdat bij een deel van de respondenten in dit onderzoek de achtergrondkenmerken ontbreken is weging niet goed mogelijk. De resultaten worden daarom ongewogen weergegeven.

³ Bron: CBS/RIO Particuliere huishoudens met inkomen ... naar belangrijkste bron van inkomen huishouden, 2018*

verdeling naar woonplaats

Ook uit de onderstaande grafiek blijkt een afwijkende verdeling van respondenten naar woonplaats. Alleen in Zaandam komen de percentages bij elkaar in de buurt (48% resp. 51%). Respondenten uit Koog aan de Zaan en Zaandijk zijn oververtegenwoordigd, respondenten uit de andere woonplaatsen zijn ondervertegenwoordigd.

Grafiek 3 Respondenten naar woonplaats, vergelijking met werkelijke verdeling 18-80 jarigen op 1/1/2020



De onderzoeksresultaten

De enquête over het Mobiliteitsplan Zaanstad kende drie blokken met vragen:

- I. welke vervoersmiddelen heeft men en gebruikt men voor de meest voorkomende reis; hoe reisde men vòòr de Corona-crisis, hoe nu en wat verwacht men?
- II. denkt men weleens over 'anders reizen: andere routes, andere tijdstippen, op een andere manier (bijv. elektrisch of autodelen) of met alternatieven als (meer) fietsen, lopen en/of gebruik van het openbaar vervoer?
- III. hoe ervaart men de verkeersdrukke in Zaanstad, beoordeelt men enkele aspecten van het Mobiliteitsplan en mogelijke maatregelen in verkeerssituaties. Heeft men verbeterpunten?

Samenvatting van de belangrijkste punten⁴

- Een ruime meerderheid van de respondenten beschikt over een of meer auto's in hun huishouden en één of meer fietsen. Bijna 40% van de respondenten met fietsen heeft een of meer e-bike(s). Van de autobezitters rijdt zeven procent elektrisch.
- Negen procent van de ondervraagden heeft géén auto. De belangrijkste reden hiervoor is dat men autorijden te duur vindt (30%). Daarnaast vindt 17% dat een auto milieuvervuilend is. Voor een vergelijkbaar percentage respondenten is de belangrijkste reden dat men zich op een andere wijze verplaatst.
- Verreweg de meeste werkende mensen (80%) maakte vòòr de Corona-crisis een 'gewone' reis voor werk (80%) of zakelijke afspraken (3%). De niet-werkenden maakte deze 'gewone' reis vooral voor sociale contacten (28%), boodschappen (27%) of recreatiedoeleinden (20%).
- Voor deze 'gewone' reis maakte ongeveer de helft van het aantal respondenten gebruik van de auto, een kwart gebruikte de fiets en bijna 20% het openbaar vervoer.
- Voor een groot deel van de respondenten is de frequentie van het reizen door de Corona-crisis sterk veranderd. Nog maar een kwart van de respondenten reist evenveel als voor de crisis., ruim 60% reist (veel) minder.
- Ruim 70% van de respondenten verwacht na de crisis weer even vaak als ervoor te reizen.
- Daarnaast verwacht ruim 20% van de respondenten na de Corona-tijd 'anders' te reizen dan ervoor. Met 'anders' wordt bedoeld: met een ander vervoermiddel, minder of op andere tijden.
- Een op de drie respondenten overweegt de aanschaf van een elektrische-, hybride auto of auto op waterstof: 7% zegt 'zeker', 27% zegt 'misschien'. Degenen die dat niet overwegen geven als reden dat de aanschafkosten te hoog zijn (66%) of dat de actieradius nog te beperkt is (38%).
- Een klein percentage van de respondenten doet aan autodelen (4%) of zal dit zeker (1%) of waarschijnlijk (5%) gaan doen. Het merendeel van respondenten wil dit zeker niet doen (57%) of houdt het nog in het midden (33%) door 'waarschijnlijk niet' in te vullen.
- Men wil dit (nog) niet om verschillende redenen: men heeft zelf de auto nog teveel nodig (34%), te veel gedoe vanwege het verzekeren, het afrekenen, etc. (32%) of men kent niemand met wie men dit zou willen doen (27%).
- Wat is er nodig om vaker of meer te fietsen, te voet te gaan of het OV te gebruiken?
 - *fietsen*: kortere wachttijden bij de verkeerslichten, een betere of snellere fiets of een betere fietsvergoeding;
 - *te voet gaan*: veiliger routes, kortere wachttijden bij verkeerslichten of als de afstand tot de bestemming korter is;
 - *OV*: als bushaltes/treinstations dichterbij huis en/of/bestemming liggen of als stallings-mogelijkheden voor de fiets beter zijn.
- Aspecten Mobiliteitsplan:
 - meer dan 80% van de respondenten vindt de aandacht voor de gezondheid van inwoners, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit (zeer) belangrijk.
 - ook klimaatverandering, het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van kansen op werk vindt men (zeer) belangrijk, maar over deze aspecten oordeelt men iets vaker neutraal.
- Maatregelen om verkeersdruk te verminderen:
 - driekwart van de respondenten is voor het nemen van maatregelen om de verkeersstromen vlotter te laten verlopen. Daarnaast is de helft vòòr het weren van vervuilend vrachtverkeer uit het centrum of het stimuleren van het thuiswerken, onlineonderwijs, etc..

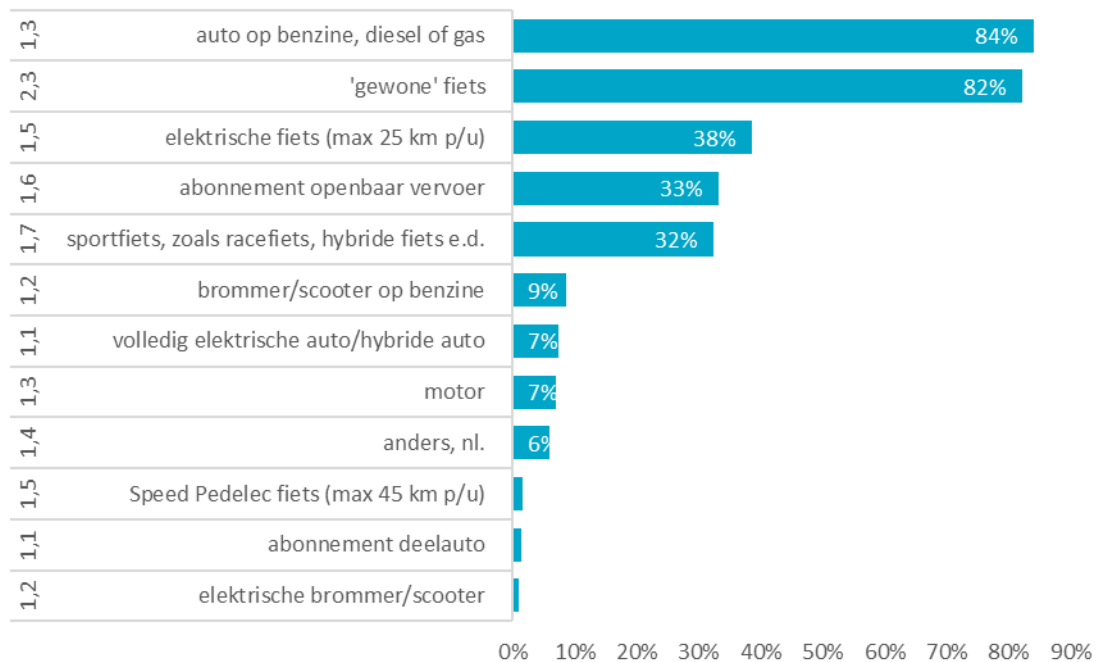
⁴ De antwoorden op open vragen, zoals wat positieve en negatieve ervaringen zijn van de Corona-maatregelen, ervaren knelpunten, gewenste nieuwe verbindingen en suggesties en/of over Mobiliteit zijn voor verwerkt in deze rapportage.

I. Vervoermiddelen en reizen vóór, tijdens en na Corona

merendeel beschikt over auto en fiets

Grafiek 3 toont de percentages vervoermiddelen waarover respondenten beschikken. De cijfers in de balk betreffen het aandeel respondenten dat een dergelijk vervoermiddel in het huishouden heeft. De cijfers aan de linkerkant van de grafiek geven aan hoeveel vervoermiddelen men gemiddeld heeft.

Grafiek 4. Vervoermiddelen van huishoudens

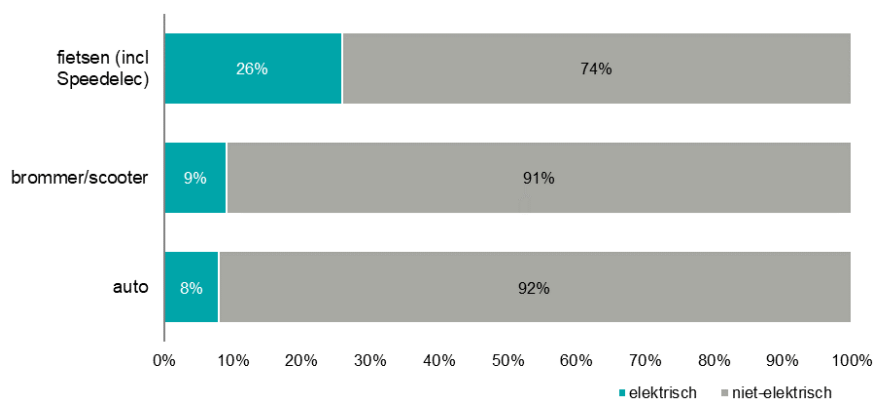


Het merendeel van de respondenten (84%) heeft een auto die op fossiele brandstof rijdt, gemiddeld zijn er 1,3 auto's per huishouden. Daarnaast rijdt 7% van de respondenten in een elektrische auto, op gas of op waterstof, gemiddeld 1,1. In totaal heeft 91% van de respondenten een auto. Een groot deel van de respondenten (82%) beschikt (ook) over een 'gewone' fiets. Gemiddeld telt een huishouden 2,3 van dit soort fietsen. In totaal 38% heeft een elektrische fiets, gemiddeld zijn er gemiddeld 1,5 per huishouden. Verder heeft ongeveer één op de drie (32%) respondenten een sportfiets (racefiets, mountainbike etc.). Eenzelfde aandeel respondenten heeft een abonnement voor het openbaar vervoer, per huishouden gemiddeld 1,6. Bij de categorie 'anders' wordt een aantal keer het bezit van een OV-chipkaart of voordeelurenkaart genoemd. Het aandeel huishoudens dat het openbaar vervoer gebruikt, is daardoor nog wat hoger.

elektrisch rijden?

Grafiek 5. Vervoermiddelen: elektrisch of niet-elektrisch?

Een kwart van de respondenten met een of meer fietsen heeft een elektrische fiets. Van alle autobezitters heeft 8% een elektrisch rijdende auto; onder de brommer- of scooterrijders rijdt 9% elektrisch.



voor de respondenten die géén auto is een auto vaak te duur

Een klein deel (9%) van de respondenten heeft géén auto. Aan hen is gevraagd wat de belangrijkste reden daarvoor is. Men kon slechts één antwoord geven.

Tabel 1. Belangrijkste reden waarom men géén auto heeft

	aantal	in %
(te) duur	45	30%
reis vooral op een andere manier	26	17%
auto is milieuvuilend	26	17%
om medische redenen	15	10%
anders (vooral: geen rijbewijs)	37	25%
totaal	149	100%

Voor 30% van de respondenten gaat het om de kosten: men vindt een auto (te) duur. Voor een kleiner deel (17%) is het omdat men vooral op een andere manier reist of omdat men een auto milieuvuilende vindt. Bij de categorie 'anders' is vaak als reden nog aangegeven dat men geen rijbewijs heeft of dat de eigen

gezondheid het niet meer toelaat om auto te rijden.

reisgedrag (in het half jaar voorafgaand aan de Corona-crisis)

Het moment van enquêteren tijdens de Corona-crisis bleek ingewikkeld. Door de lockdown en het dringende advies zoveel mogelijk thuis te werken is het verkeer- en vervoerspatroon sterk veranderd en ook hoe men tegen een 'gewone reis' aankijkt. Om toch een beeld te kunnen hebben hoe respondenten in de 'normale situatie' reisde, is men gevraagd na te denken over de reis die men in de periode voorafgaand aan de crisis (september 2019 - half maart 2020) het *meest* maakte. Voor het Mobiliteitsplan geeft dit ook aannemelijke informatie voor de toekomstige situatie.

Over deze reis zijn de volgende vragen gesteld:

- wat was de reden of het doel;
- met welk vervoermiddel maakte men deze reis;
- wat was de afstand;
- hoe vaak maakte men deze reis en;
- maakt men deze reis nu (in de Corona-tijd) nog steeds?

a. doel

Het doel van de reis hangt sterk samen met de arbeidssituatie (werkend of niet (meer) werkend). zes op de tien (grafiek 1) respondenten werkt en vier op de tien niet (meer). In onderstaande tabellen is steeds onderscheid gemaakt in respondenten die wel of niet werken. Van degenen met een baan maakte het merendeel de reis voor het werk (80%) of voor zakelijke afspraken (3%). Voor de andere respondenten lag de nadruk vooral op reisdoelen als sociale contacten (28%), boodschappen (27%) en recreatiedoeleinden en/of uitjes (20%).

b. (hoofd)vervoermiddel

Voor de keuze van het (hoofd)vervoermiddel voor het grootste deel van deze reis, maakt het niet uit of men werkt of niet. Er is weinig verschil in de vervoermiddelen waarmee men de reis maakte. Ongeveer de helft van de respondenten gebruikte de auto (onder de werkenden is het percentage iets hoger), een kwart gebruikte de fiets en bijna 20% reisde met het openbaar vervoer.

Tabel 2. Reisdoel en (hoofd)vervoermiddel voor grootste deel van de reis (naar werkend/niet-werkend)

	niet (meer)				niet (meer)		
	werkend	werkend	totaal		werkend	werkend	totaal
werk	80%	12%	53%	auto	51%	46%	49%
boodschappen	5%	27%	14%	fiets	27%	26%	26%
sociale contacten	4%	28%	13%	OV	18%	21%	19%
recreatie/uitje	5%	20%	11%	anders	2%	4%	2%
anders	2%	9%	5%	lopend	1%	2%	2%
zakelijke afspraken	3%	2%	3%	brommer	2%	1%	1%
studie	1%	3%	2%				
totaal	100%	100%	100%	totaal	100%	100%	100%

c. afstand

Werkenden legden vaker grotere afstanden af dan niet (meer) werkenden. Zij legden vaker kortere afstanden af. Onder de werkenden lag het zwaartepunt bij de afstand tussen 10 en 30 kilometer, zie tabel 3. Bijna 60% legde een afstand af tussen de 10 en 20 kilometer of tussen de 30 en 50 kilometer. Van de niet-werkenden legde 42% deze afstanden af. Zij legden vooral kortere afstanden af (43% legde ten hoogste 10 kilometer af).

d. frequentie

Een significant groter verschil tussen werkenden en niet-werkenden is er bij de reisfrequentie. Driekwart van de werkenden reisde 3 tot 5 dagen per week (wat uiteraard past bij de werkweek) terwijl deze frequentie met 30% voor de niet-werkenden een stuk lager lag.

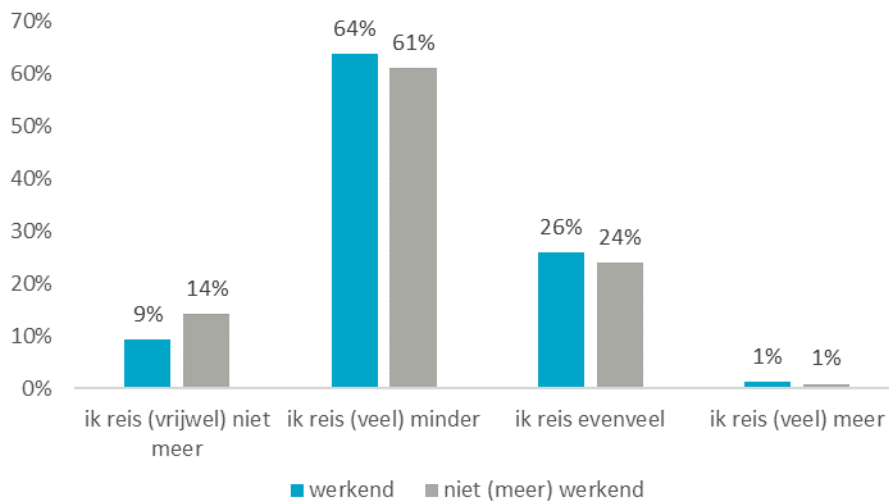
Tabel 3. Afstand en frequentie van de reis (naar werkend/niet-werkend)

	niet (meer)				niet (meer)		
	werkend	werkend	totaal		werkend	werkend	totaal
minder dan 5 kilometer	13%	22%	16%	1 of 2 dagen per week	9%	34%	19%
5 – 10 kilometer	15%	21%	17%	3 tot 5 dagen per week	76%	30%	58%
10 – 20 kilometer	29%	20%	25%	meer dan 5 dagen per week	8%	8%	8%
20 – 30 kilometer	20%	13%	17%	1 tot 3 dagen per maand	5%	20%	11%
30 – 50 kilometer	10%	9%	10%	minder dan 1 dag per maand	2%	8%	4%
50 kilometer of meer	13%	15%	14%				
totaal	100%	100%	100%	totaal	100%	100%	100%

na de invoering van de Corona-maatregelen reist groot deel respondenten veel minder

Vragen in de enquête gingen ook over het reisgedrag tijdens de Corona-crisis. De Corona-maatregelen hebben veel invloed op het alledaagse leven. Het verplichte thuiswerken voor degenen met een niet-vitaal beroep heeft een grote invloed op de reisfrequenties. Uiteraard spelen ook andere beperkende maatregelen (zoals de sluiting van sportzalen, horeca, theaters etc.) een rol op de verplaatsingen. Deze maakt men niet meer of minder maakt. Om te achterhalen of en welke invloed de crisis op het reisgedrag van de mensen heeft gehad, is gevraagd of men sinds de invoering van de Corona-maatregelen vaker, even vaak, minder vaak of niet meer reist. Deze vraag betroffen alle verplaatsingen die men doorgaans deed: voor boodschappen, werk, op bezoek bij familie of vrienden, uitstapjes, sporten, etc.).

Grafiek 6. Is het reisgedrag tijdens de Corona-crisis veranderd?



Voor een groot deel van de respondenten is het reizen veranderd. Nog maar een kwart van de respondenten reist evenveel als voor de crisis. Ruim 60% van de respondenten reist (veel) minder dan voorheen. Onder de werkenden is dat iets hoger dan onder de niet-werkenden. Van de werkenden reist 9% (vrijwel) niet meer, onder de niet-werkenden ligt dit aandeel nog wat hoger, nl. 14%.

ruim 70% van de respondenten verwacht na de crisis weer even vaak te reizen

Rond de 70% van de respondenten verwacht dat men meest gemaakte reis die men vòòr de crisis maakte erna weer even vaak te zullen maken. Onder de niet-werkenden is dit nog iets hoger.

Tabel 4. Verwacht men na de Corona-crisis weer even vaak als ervoor te reizen?

	niet (meer)		totaal
	werkend	werkend	
ja, verwacht even vaak te reizen	65%	80%	71%
nee, verwacht niet even vaak te reizen	35%	20%	29%
	100%	100%	100%
verwacht men anders te reizen?*	werkend	niet (meer) werkend	totaal
<small>* meer dan 1 antwoord mogelijk; totaal is daarom hoger dan 100%</small>			
ja, met ander vervoermiddel	13%	8%	11%
ja, vaker buiten de spits	9%	10%	11%
ja, vaker via andere route(s)	1%	2%	1%
anders	4%	3%	3%
nee, dat verwacht ik niet	78%	81%	78%

ruim 20% van de respondenten verwacht na de Corona-tijd 'anders' te reizen

Ruim een op de vijf respondenten (22%) verwacht na de crisis anders te gaan reizen: dit kan zijn met een ander vervoermiddel (11%), vaker buiten de spits (11%) of vaker via een andere route (1%). Bij de categorie 'anders' vult men aan dat men op dit moment juist vaker met de auto reist en dat men minder reist omdat men méér thuis werkt. Bijna 80% verwacht niet anders te zullen reizen.

Corona-maatregelen hebben grote invloed op het reisgedrag

De Corona-maatregelen hebben een grote invloed (gehad) op het reisgedrag van mensen wat betreft het aantal reizen, de afgelegde afstanden, reisdoelen en de keuze van vervoermiddelen. Het gebruik van auto's en openbaar vervoer daalde, het fiets- en wandelverkeer nam toe.

De Corona-maatregelen met betrekking tot het verkeer en vervoer kunnen als positief en/of (minder) negatief ervaren worden. In de enquête is hiernaar gevraagd door middel van de volgende twee open vragen: welke maatregelen heeft men als positief ervaren en zou men zeker willen behouden en welke heeft men als minder positief of negatief ervaren?

positieve invloed van de Corona-maatregelen

In de onderstaande woordenwolk staan de meest gebruikte woorden vetgedrukt. Analyse van de antwoorden leidt tot de conclusie dat een deel van de respondenten op deze (overigens niet verplichte) vraag op de maatregelen zelf in gaat, zoals op het thuiswerken en de mondkapjesplicht in het openbaar vervoer. Anderen gaan vooral in op hoe men de lockdown-situatie met betrekking tot het verkeer en vervoer heeft ervaren. Veel respondenten ervaren het als positief dat het overal veel rustiger is, dat er veel minder vliegverkeer, dat er geen files zijn en dat men vaker de fiets pakt.

Figuur 1 Woordenwolk: welke maatregelen heeft men als positief ervaren



enkele quotes

- “Minder intens verkeer door thuiswerken en spitsmijden. Wat mij betreft blijft het thuiswerken deels gehandhaafd (bijvoorbeeld fifty fifty) en blijft het geaccepteerd om buiten de spits van en naar werk te reizen. Mij bevalt ook het vaker fietsen naar het werk i.p.v. met de trein (van Zaandijk naar Amsterdam Centraal). Verder bevalt het uitstekend dat er veel minder vliegtuigen overvliegen: beter voor de rust en voor het milieu - maar dit staat los van mijn alledaagse reisgedrag”.
- “Door de corona maatregelen was het lekker rustig op de weg en nauwelijks files. Veel mensen die thuis konden werken werkten thuis en dat zou toch mooi zijn als dit ook na de Corona maatregelen in stand bleef waar dat kan. Minder vervuiling, geen files dus voor de economie beter, heeft ook positief effect op de CO2-uitstoot en minder noodzakelijk om allerlei wegen aan te leggen”.

negatieve invloed van de Corona-maatregelen

Welke Corona-maatregelen heeft men als *minder positief* of als *negatief* ervaren wil men zeker *niet* behouden? In de onderstaande woordenwolk staan de meest gebruikte woorden in de antwoorden op deze vraag afgebeeld.

Heel vaak wordt het dragen van een mondkapje als beperkende maatregel genoemd. Ook vinden veel respondenten dat het openbaar vervoer minder vaak rijdt, dat het moeilijk is om afstand van elkaar te houden in het openbaar vervoer. Ook het (altijd) thuis moeten werken genoemd als minder positieve maatregel.

Figuur 2 Woordenwolk: welke maatregelen heeft men als negatief ervaren?



enkele quotes

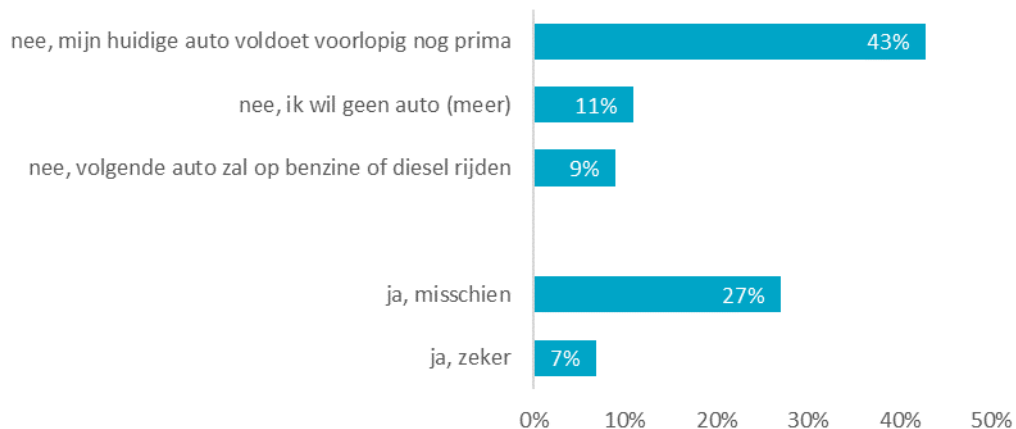
- “Het afstand houden van fietsers bij stoplichten. De wachtruimte bij stoplichten is zeer beperkt en als fietsers dan nog is anderhalve meter afstand moeten houden ook dan hinder je andere weggebruikers en blokkeer je paden. Nederlandse fietspaden zijn hier niet op aangelegd”.
- “Het verplichte mondkapje in de auto met familieleden en de afstand van medereizigers in het openbaar vervoer. Met name de handhaving in het openbaar vervoer voor het niet van de verplichte afstand houden”.
- “Openbaar vervoer heb ik gemeden. Vlak voor de corona crisis zat ik een keer in een hele drukke tram. Nu gebruik ik het openbaar vervoer niet”.
- “Dat de Scootmobiel niet mee mocht in de taxi i.v.m. besmettingsgevaar. Rolstoelers mochten wel mee. Bij mensen die in een rolstoel zitten loop je meer gevaar, omdat je helemaal over de persoon heen moet hangen met riemen bevestigen. Bij een Scootmobiel heb je daar helemaal geen last van”.
- “Drukker op wandelpaden. Sommigen personen hielden onvoldoende afstand”.

II. Anders reizen (elektrisch, autodelen, met ander vervoermiddel)

één op de drie respondenten overweegt binnen vijf jaar aanschaf elektrische auto

Een op de drie respondenten overweegt de aanschaf van een elektrische- hybride- of auto op waterstof de komende vijf jaar: Zeven procent zegt 'ja, zeker' en 27% 'ja, misschien'. Degenen die dit niet overwegen geven vaak als reden dat de huidige auto voorlopig nog voldoet (43%). Daarnaast wil 11% geen auto (meer) en wil 9% weer een volgende auto die op een fossiele brandstof rijdt.

Grafiek 7. Overweegt men over te stappen op elektrische auto?



In tabel 5 staan (gesorteerd van hoog naar laag) de redenen die men geeft om (nog) niet over te gaan op de aanschaf van een auto die op een andere dan fossiele brandstof rijdt. Men kon meer dan één reden aangeven.

Tabel 5. Wat weerhoudt men (nog) van de aanschaf van een elektrische auto? (meer dan 1 antwoord was mogelijk)

	in %
de hoge aanschafkosten	66%
de afstand die ik ermee kan rijden is nog te beperkt	38%
te weinig laadpalen in de buurt en/of de afstand tot laadpaal is te groot	25%
ik weet niet of er een parkeerplaats met laadpaal beschikbaar is	17%
onzekerheid fiscale regelingen	11%
te weinig beschikbare modellen	8%
anders	24%

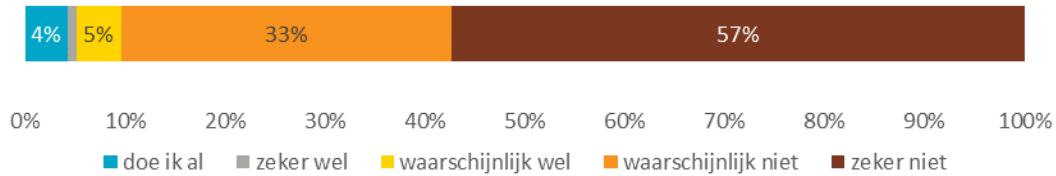
Voor tweederde van de respondenten zijn de aanschafkosten te hoog. Op een goede tweede plaats komt het argument dat men de afstand die men er mee kan rijden nog te beperkt vindt (38%). Te weinig laadpalen in de buurt of een té grote afstand tot een laadpaal (25%) vormen ook een reden, of dat men niet weet of er parkeerplaats in de buurt met een laadpaal beschikbaar zijn (17%).

Bij de categorie 'anders' geeft een aantal respondenten aan dat elektrisch rijden niet zo milieuvriendelijk is als men wel denkt, of dat men een krachtigere auto (voor caravan of trailer) nodig heeft. Ook wordt genoemd dat men een leaseauto rijdt of zich te oud vindt voor een nieuwe auto.

klein aandeel respondenten doet aan autodelen doet of overweegt dit te gaan doen

Onder autodelen wordt zowel het delen van auto's met vrienden en/of bekenden begrepen als het delen van een auto via een organisatie of bedrijf zoals Greenwheels of Mywheels. Doet men aan autodelen, overweegt men om dit te gaan doen en wat weerhoudt men ervan om het nog niet te doen?

Grafiek 8. Overweegt men aan autodelen te gaan doen?



Een klein percentage van de respondenten doet aan autodelen (4%) of zegt dit zeker (1%) of waarschijnlijk (5%) te gaan doen. Het merendeel van respondenten wil dit zeker niet doen (57%) of houdt het nog in het midden (33%) door 'waarschijnlijk niet' in te vullen.

Een op de drie respondenten (34%) zegt desgevraagd niet aan autodelen te doen omdat men de auto zelf nog teveel nodig heeft. Een vrijwel even groot deel (32%) vindt autodelen te veel gedoe vanwege het verzekeren, het afrekenen, etc.. Een derde veelgenoemde reden is dat men niemand kent met wie men een auto zou kunnen delen. Dit geldt voor ruim een kwart van de respondenten (27%).

Bij de categorie 'anders' geeft men als aanvullende redenen dat 'autodelen de vrijheid onttrekt om te reizen wanneer ik dat wil', dat 'de auto aangepast is', dat 'de auto een stukje privacy is', dat het 'i.v.m. Corona nu niet wenselijk is' en dat 'men geen auto wil delen met anderen, omdat men dan 'rekening moet houden met anderen'.

Tabel 6. Wat weerhoudt men (nog) van het autodelen? (meer dan 1 antwoord was mogelijk)

Reden	in %
ik heb de auto zelf teveel nodig	34%
teveel gedoe (met verzekering, afrekening)	32%
men kent niemand met wie men een auto zou willen delen	27%
men is niet mee bekend	9%
er is geen deelauto in de buurt	8%
anders	27%

wat is nodig om vaker te fietsen, te lopen en gebruik te maken van het openbaar vervoer ?

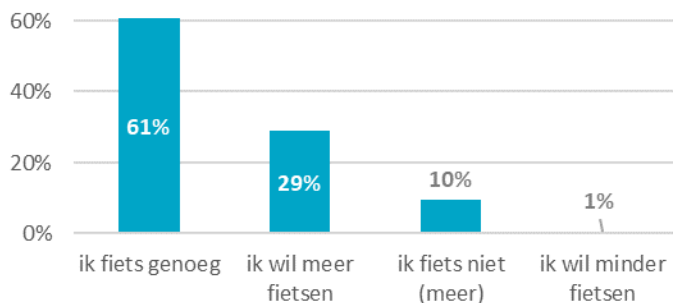
Over het fietsen, lopen (te voet gaan) en het openbaar vervoer is een drietal vragen gesteld:

1. hoe vaak fietst en/of loopt men en/of gebruikt men het openbaar vervoer;
2. wat is er voor nodig om dit (nog vaker) te gaan doen of gebruiken en;
3. op welke plekken of locaties ondervindt men weleens oponthoud of vertraging en ervaart deze als een knelpunt?

fietsen (ook op e-bikes)

Grafiek 9. Hoe vaak fietst men?

Zes op de tien respondenten vindt van zich zelf dat hij of zij genoeg fietst. Drie op de tien respondenten zou wel meer willen fietsen, tien procent fietst helemaal niet (meer) en één procent wil minder fietsen.



Welke aspecten⁵ kunnen helpen om (nog meer) te gaan fietsen? Men mocht maximaal drie aspecten aankruisen. In tabel 7 staan de genoemde aspecten, uitgesplitst naar situatie (namelijk: men fietst genoeg; men wil meer of juist minder fietsen).

Tabel 7. Aspecten die helpen om (meer) te gaan fietsen (uitgesplitst naar situatie)

aspecten	ik fiets genoeg		ik wil meer fietsen		minder / niet fietsen		totaal	in %
	in %	in %	in %	in %				
comfortabeler en beter onderhouden fietsroutes	345	67%	151	29%	16	3%	512	100%
meer vrijliggende fietspaden, veiliger kruisingen	410	64%	204	32%	22	3%	636	100%
kortere wachttijden bij verkeerslichten	220	75%	68	23%	5	2%	293	100%
meer/betere fietsenstallingen, ruimere openingstijden	167	64%	87	33%	8	3%	262	100%
betere en/of snellere fiets	61	34%	108	60%	11	6%	180	100%
(betere) fietskostenvergoeding	45	48%	44	47%	5	5%	94	100%
totaal	602	61%	339	34%	42	4%	983	100%

Respondenten die *genoeg* fietsen geven meer dan gemiddeld aan dat de fietsroutes beter onderhouden en comfortabeler zouden moeten zijn, dat er meer vrijliggende fietspaden moeten komen en vooral dat de wachttijden bij de verkeerslichten korter zouden moeten. Bij de categorie. 'anders' is het vaak de wens dat er een alternatief voor de Hempont moet komen, frequentere vaartijden en/of snellere verbindingen.

Respondenten die *meer* willen fietsen geven vaker aan dat een betere of snellere fiets zou helpen en/of een betere fietsvergoeding. Bij de categorie 'anders' noemt men ook dat men meer (vrije) tijd zou willen hebben of dat de woon/werkafstand kleiner is.

Een deel van de *niet (meer fietsende)* respondenten licht bij de categorie 'anders' toe dat men niet meer fietst omdat hun gezondheid het niet meer toelaat.

ruim 1.000 locaties of plekken in Zaanstad als knelpunt benoemd

Er zijn door 745 respondenten ruim 1.000 locaties of plekken in Zaanstad (deels dezelfde) genoemd, die weleens voor oponthoud of vertraging met de fiets zorgen. Men mocht maximaal twee locaties of plekken aangeven. Samengevat gaat het om de onderstaande (meest genoemde) knelpunten:

Bruggen worden heel vaak (in totaal 156 keer) als een knelpunt voor de fietsers genoemd; met name gaat het om de bruggen Beatrixbrug, de Alexanderbrug en de Bernhardbrug genoemd. Maar ook gaat het in algemene zin om 'bruggen', 'openstaande bruggen'.

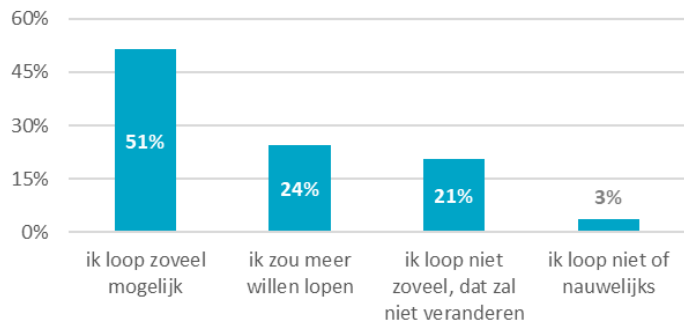
De specifieke plek 'spoorwegovergang Guisweg/kruising spoor' wordt 89x benoemd. Stoplichten en de afstemming ervan op het verkeer wordt ook vaak genoemd (68x). Daarnaast noemt met een aantal specifieke kruisingen (bijv. de kruising Peperstraat, Oostzijde) en oversteekplaatsen (bijv. oversteken Provinciale Weg Krommenie). Ook de Hempont (45x) wordt vaak genoemd als knelpunt en vindt men bijv. dat deze vaker zou mogen varen of dat er meer in de vaart zouden moeten zijn.

lopen (te voet gaan)

⁵ De categorieën 'anders' en de categorie 'niet van toepassing' zijn in deze tabel niet opgenomen.

Grafiek 10. Hoe vaak loopt men?

De helft van de respondenten geeft aan al zoveel mogelijk te lopen, een op de vier zou dit meer willen doen en 21% loopt niet zoveel en zegt dat dit ook niet zal veranderen. Drie procent van de respondenten loopt niet of nauwelijks.



Welke aspecten⁶ zullen helpen om (vaker) te lopen?. Men mocht maximaal drie antwoorden geven. In tabel 8 staan de genoemde aspecten, uitgesplitst naar situatie (*loopt zoveel mogelijk, wil meer lopen, loopt niet veel/zal niet veranderen, loop niet of nauwelijks*).

Tabel 8 Aspecten die zullen helpen om (nog vaker) te voet te gaan (uitgesplitst naar situatie)

aspecten	ik loop zoveel mogelijk		ik zou meer willen lopen		loop niet veel/zal niet veranderen		ik loop niet of nauwelijks		totaal	
	n	in %	n	in %	n	in %	n	in %	n	in %
meer comfortabele en beter onderhouden looproutes	223	58%	124	32%	31	8%	6	2%	384	100%
meer directe looproutes (minder omlopen)	122	53%	77	33%	28	12%	3	1%	230	100%
veiligere routes (bijv. bij oversteekplaatsen)	174	61%	86	30%	20	7%	5	2%	285	100%
kortere wachttijden bij verkeerslichten	94	65%	38	26%	11	8%	1	1%	144	100%
kortere afstand tot bestemming	36	32%	47	42%	26	23%	3	3%	112	100%
totaal	375	56%	213	32%	76	11%	11	2%	675	100%

Respondenten die al *zoveel mogelijk* lopen noemen relatief vaak aspecten als ‘veiligere routes’ en ‘kortere wachttijden bij verkeerslichten’. Degenen die *meer* willen lopen zeggen relatief vaker dat dit gaat gebeuren als de afstand tot de bestemming korter is. Dit geldt ook voor degenen die *niet veel* lopen en ook niet verwachten dat het gaat gebeuren.

Vervolgens hebben ongeveer 440 respondenten ruim 500 punten of locaties in Zaanstad (deels dezelfde) genoemd waar men – al lopend - weleens oponthoud of vertraging ondervindt. Men kon maximaal 2 plekken of locaties kort beschrijven.

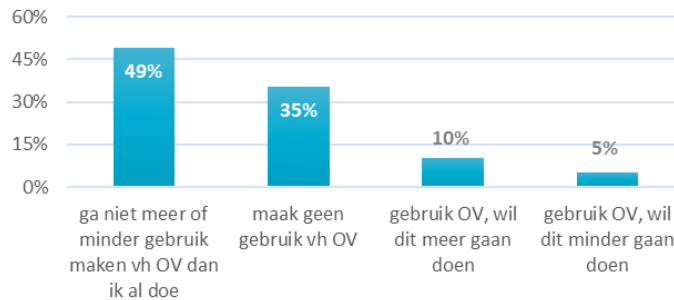
Voor de voetgangers gaat het voor een groot deel om dezelfde soort knelpunten, zoals voorbeelden van) bruggen, stoplichten en spoorwegovergangen. Bruggen in het algemeen, maar ook specifiek, zoals de Alexanderbrug, de Beatrixbrug, de Bernhardbrug. Met betrekking tot de stoplichten gaat het niet alleen over de afstelling van de verkeerslichten maar ook over de oversteekplaatsen bij de stoplichten. Spoorwegovergangen worden ook vaak als knelpunt ervaren, vooral die bij de Guisweg. De Provinciale Weg wordt ook een aantal keer genoemd, een paar keer met een specifieke duiding, zoals het oversteken van de Provinciale Weg bij Krommenie, de Stationsstraat, Wormerveer. Ook worden plekken op de Dorpsstraat en de Peperstraat wat vaker apart benoemd.

⁶ Zie opm. 2

openbaar vervoer

Ruim een derde deel van de respondenten (35%) maakt géén gebruik van het openbaar vervoer. Tweederde deel maakt er wél gebruik van.

Grafiek 11. Gebruikt men het OV en hoe vaak?



Ongeveer 50% van de respondenten reist met het openbaar vervoer en zal er niet meer of minder gebruik van maken dan men nu al doet. 35% maakt er geen gebruik van. Tien procent wil er meer gebruik van gaan maken en vijf procent wil er minder gebruik van maken.

Welke aspecten⁷ kunnen helpen om (meer) van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken? Men mocht maximaal drie antwoorden geven. De antwoorden zijn in tabel 9 uitgesplitst naar situatie van het OV-gebruik.

Tabel 9 Aspecten die zullen helpen om (nog vaker) met het OV te gaan (uitgesplitst naar situatie)

aspecten	gebruik OV, wil dit meer gaan doen		gebruik OV, wil dit minder gaan doen		ga het niet meer of minder gebruiken dan nu		maak geen gebruik van het OV		totaal	
	n	in %	n	in %	n	in %	n	in %	n	in %
betere aansluiting met ander OV	60	18%	22	7%	194	58%	56	17%	332	100%
bushaltes/treinstations dichterbij huis/bestemming altijd een zitplaats	4	1%	81	30%	35	13%	153	56%	273	100%
betere stallingsmogelijkheden voor de fiets	45	19%	24	10%	121	51%	47	20%	237	100%
OV moet vaker rijden en/of goedkoper worden	11	5%	69	32%	21	10%	115	53%	216	100%
veiliger in algemene zin	84	16%	27	5%	275	53%	129	25%	515	100%
veiliger i.v.m. corona	11	12%	11	12%	42	46%	28	30%	92	100%
geen mondkapjesplicht meer	31	16%	18	9%	93	48%	52	27%	194	100%
totaal	39	17%	24	10%	118	51%	52	22%	233	100%
	138	15%	64	7%	484	54%	213	24%	899	100%

Vooraf degenen die bij de voorgaande vraag hebben geantwoord *minder* gebruik te willen maken van het openbaar vervoer geven vaker dan gemiddeld aan dat het zal helpen als de bushaltes/treinstations dichterbij huis/bestemming liggen of als de stallingsmogelijkheden voor de fiets beter. Dit geldt ook zeker voor mensen die op dit moment *géén gebruik* maken van het openbaar vervoer. Voor hen zou het ook helpen als het 'veiliger in algemene zin is'. Veiliger in verband met Corona of als er geen mondkapjesplicht meer is, wordt niet significant meer dan gemiddeld genoemd.

Bij de categorie 'anders' is het meest genoemde aspect dat het openbaar vervoer 'goedkoper' (of gratis) zou moeten zijn. Ook wat vaker is 'een kortere reistijd' genoemd, 'frequenter pontverbinding', 'betere dienstregeling' (bijv. vaker) en een 'metro'.

Respondenten zijn tenslotte voor de volgende keuze gesteld: òf een sneller openbaar vervoer (maar halte is verder weg) òf de bus dichterbij stopt, maar minder snel of minder vaak rijdt. Het merendeel van de respondenten (driekwart) kiest voor de eerste optie (zie tabel 10).

Tabel 10. Keuze openbaar vervoer

welke optie heeft de voorkeur?	in %
snel openbaar vervoer dat vaak rijdt, maar waarvoor ik wat verder moet lopen/fietsen naar de halte.	73
een bus die voor de deur of vlakbij stopt, maar minder snel en minder vaak rijdt.	27

⁷ Zie opm. 2

parkeergelegenheid

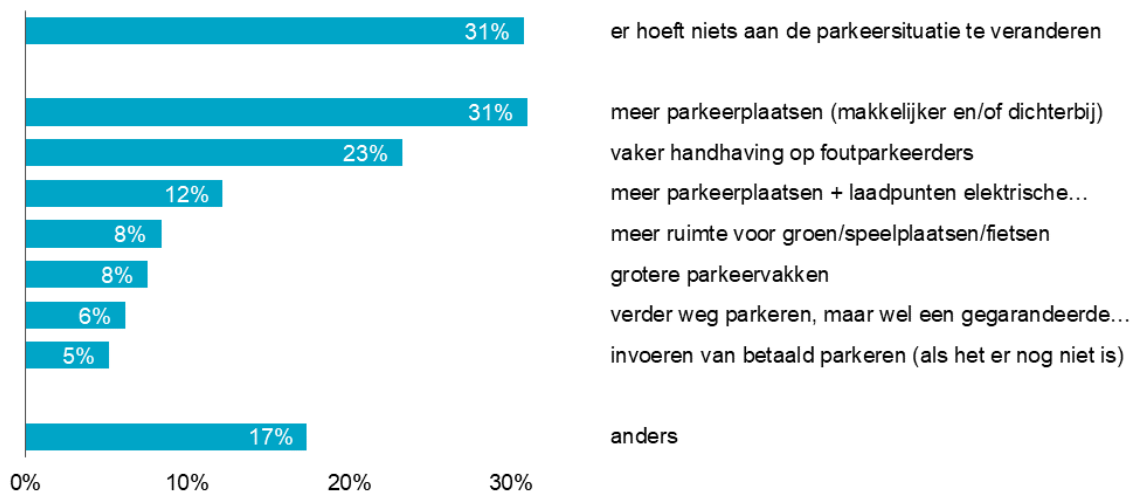
Men beoordeelt (aan de hand van een rapportcijfer met een schaal van 1 t/m 10) de parkeersituatie voor auto's in de eigen woonomgeving gemiddeld met een **6,5**. Deze vraag is aan iedereen gesteld, ook aan mensen zonder auto. Het maakt overigens niet uit of men een auto bezit of niet. Per woonplaats verschilt het gemiddelde cijfer wel iets.

woonplaats	rapportcijfer	aantal
Zaandam	6,3	552
Koog aan de Zaan	6,2	134
Zaandijk	6,5	142
Wormerveer	6,3	59
Krommenie	6,7	86
Assendelft	7,1	107
Westzaan	7,2	57
Zaanstad	6,5	1.137

Tabel 11 Oordeel parkeren per woonplaats⁸

Vervolgens is gevraagd of en welke mogelijke veranderingen men voor de parkeersituatie in de woonomgeving zou wensen. Men mocht meerdere aspecten aankruisen.

Grafiek 12. Aspecten/voorbeelden van mogelijke veranderingen in parkeersituatie in de woonomgeving



Voor drie op de tien respondenten hoeft er niets te veranderen, voor zeven op de tien respondenten wel. 'Meer parkeerplaatsen (makkelijker en/of dichterbij)' wordt hierbij het meest genoemd, gevolgd door de wens dat er vaker moet worden gehandhaafd op foutparkeerders. Bij de categorie 'anders' wordt een aantal keer opgemerkt dat (grote) bestelbussen en bedrijfsauto's te veel ruimte in beslag nemen. Ook suggereert men dat de parkeervakken groter en/of duidelijker aangegeven zouden moeten worden.

⁸ Het gemiddeld cijfer is iets hoger dan in de tekst (6,4) is aangegeven. Van een deel van de respondenten is niet bekend waar men woont. Het cijfer 6,5 is berekend voor degenen waarvan dit wel bekend is.

III. Mobiliteitsplan

Zaanstad groeit de komende jaren gestaag door. Er komen steeds meer mensen in de stad om er te wonen, te werken en te recreëren. Dit betekent dat het drukker wordt en dat heeft gevolgen voor het verkeer en de bereikbaarheid. Hiervoor is het nodig dat er een Mobiliteitsplan komt. Dit plan zal rekening houden met verwachte ontwikkelingen en bevat mogelijke maatregelen om de verkeersdrukke te verminderen om daarmee de leefbaarheid in de stad te verbeteren. Over de verkeersdrukke en de mogelijke maatregelen is aan het Zaanpanel en de andere respondenten een aantal vragen gesteld.

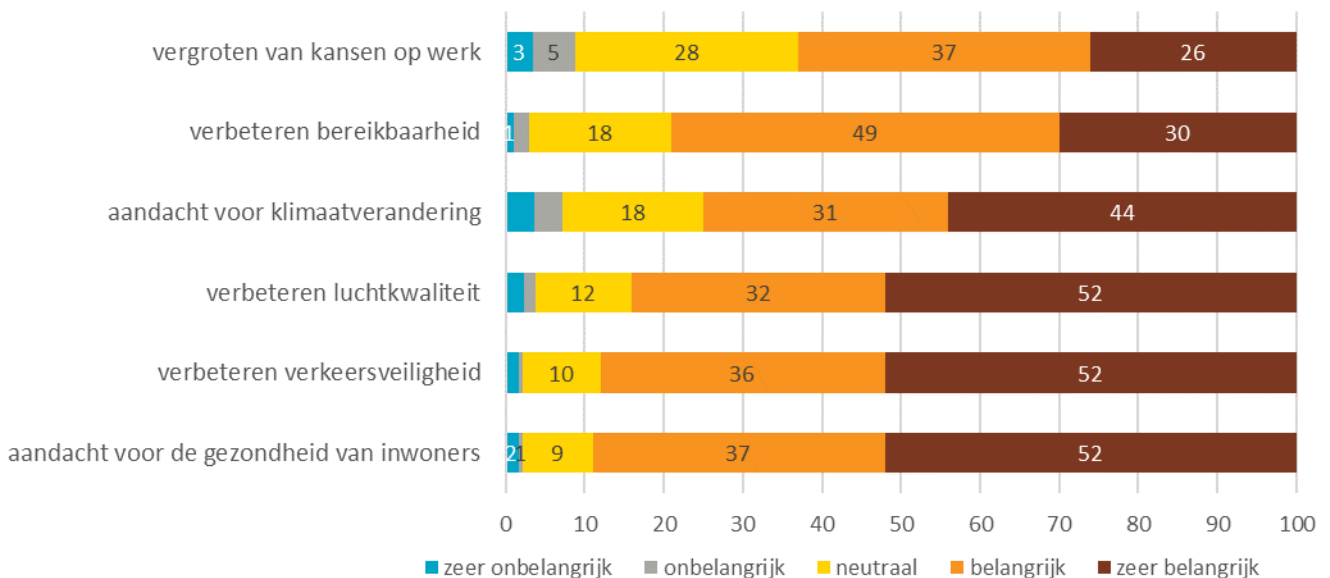
relatie met de zes strategische opgaven

In het Mobiliteitsplan komen onderwerpen aan de orde die in relatie moeten staan tot de zes strategische opgaven die voor Zaanstad belangrijk zijn in de toekomst. Het gaat om de volgende thema's (met tussen haakjes de aandachtspunten vanuit het Mobiliteitsplan):

- Verstedelijking (verbeteren bereikbaarheid);
- Economie, Kansengelijkheid (vergroten naar kansen op werk);
- Duurzaamheid (aandacht voor klimaatverandering);
- Veiligheid (verbeteren verkeersveiligheid) en;
- Gezondheid (aandacht voor de gezondheid van inwoners, verbeteren luchtkwaliteit).

Aan de respondenten is gevraagd in welke mate men de genoemde aandachtspunten voor het Mobiliteitsplan belangrijk of onbelangrijk vindt (zie grafiek 13).

Grafiek 13. Oordeel over een aantal onderwerpen i.r.t. het Mobiliteitsplan

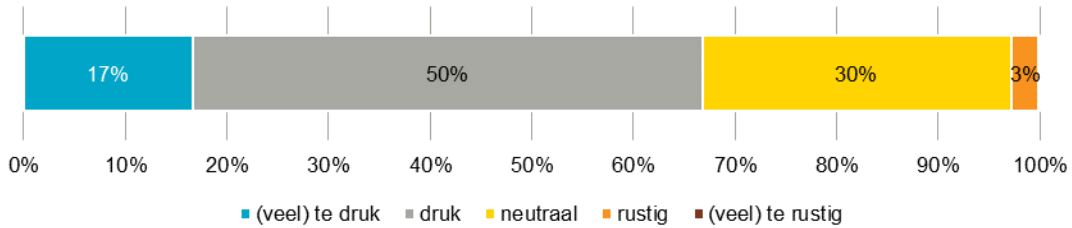


Het lijkt erop dat de onderwerpen waar de inwoners direct mee te maken hebben ook als het meest (zeer) belangrijk worden beschouwd. De overgrote meerderheid (meer dan 80%) van de respondenten vindt de aandacht in het Mobiliteitsplan voor de gezondheid van inwoners, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de luchtkwaliteit (zeer) belangrijk. Bij de andere punten, die wellicht wat abstracter zijn, namelijk aandacht voor klimaatverandering, het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van kansen op werk geeft men iets vaker een neutraal oordeel. Maar ook hier vindt het merendeel deze aandachtspunten (zeer) belangrijk.

het verkeer wordt vaak als druk ervaren

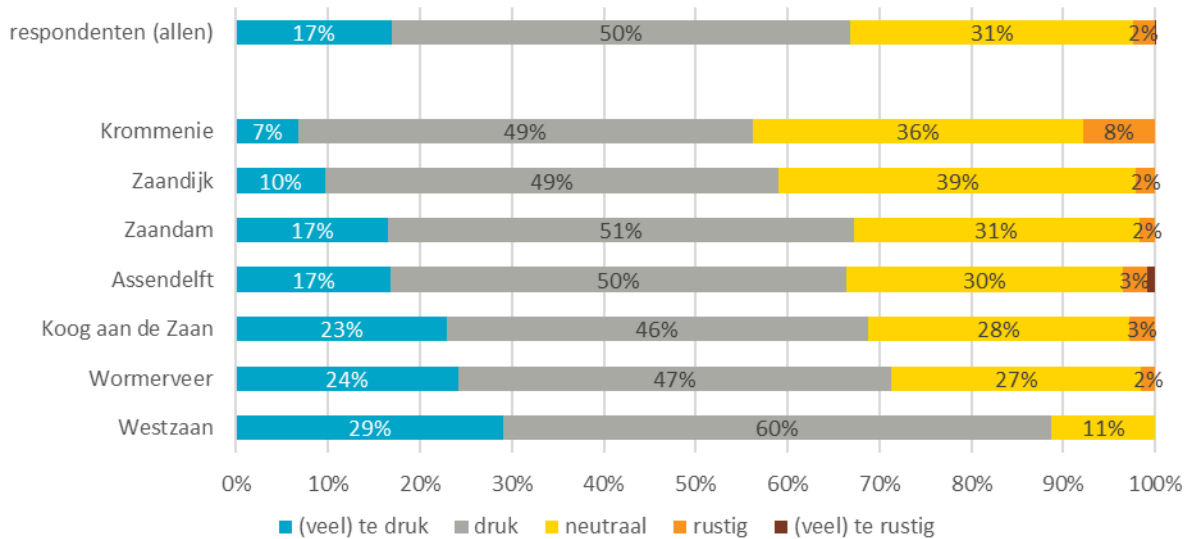
Tweederde deel van de respondenten ervaart het verkeer als te druk: het merendeel (50%) vindt het druk en 17% vindt het (veel) te druk. Slechts een klein percentage (3%) ervaart het verkeer als rustig.

Grafiek 14. Ervaren verkeersdrukke (op dit moment) in Zaanstad



Het maakt uit waar men woont en hoe men de verkeersdrukke ervaart, zie grafiek 15 waarin de ervaringen zijn uitgesplitst naar woonplaats (van de respondent).

Grafiek 15. Ervaren verkeersdrukke (naar woonplaats)

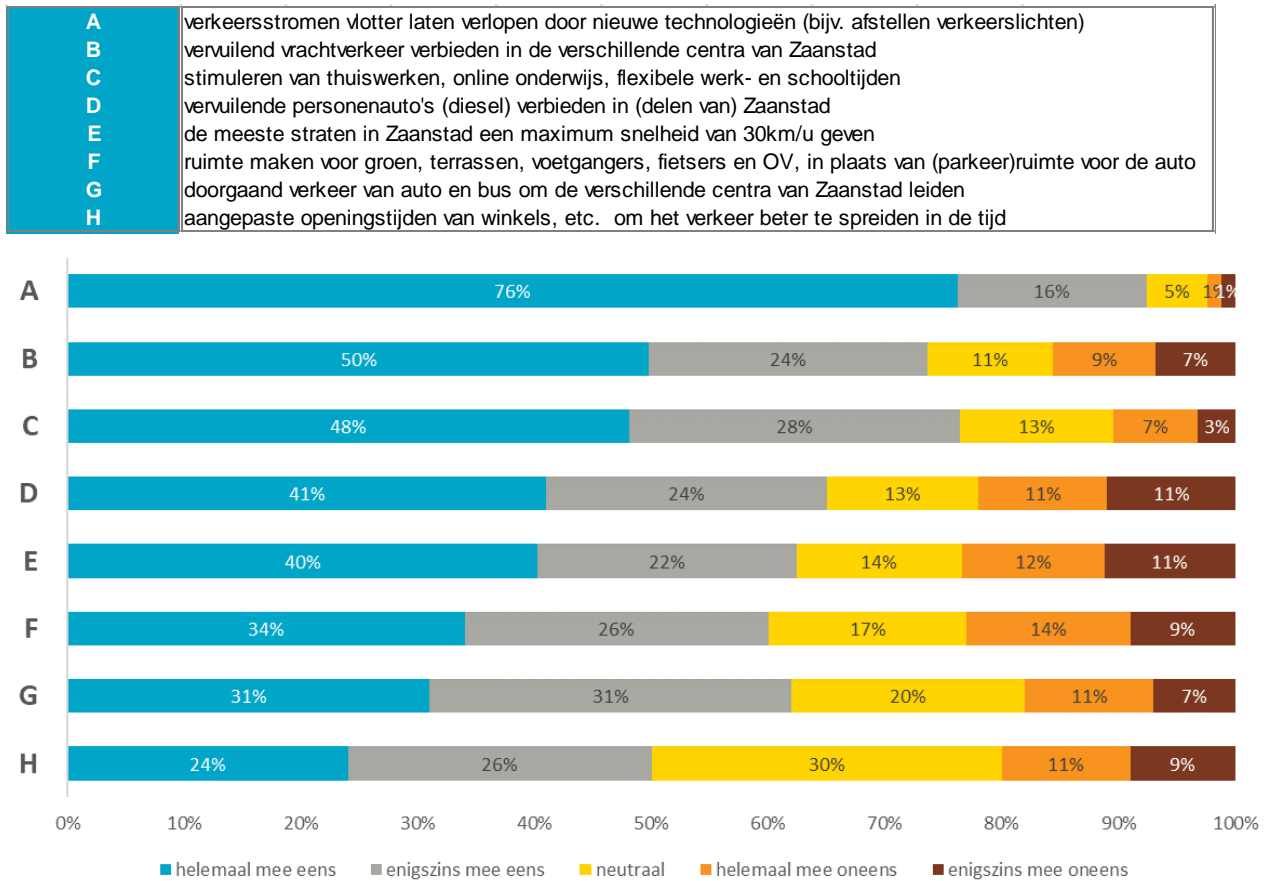


Respondenten uit Westzaan, Wormerveer en Koog aan de Zaan ervaren het verkeer meer dan gemiddeld als (veel) te druk. Respondenten uit Zaandijk en Krommenie hebben vaker een neutraal oordeel (niet druk/niet rustig). De uitsplitsing naar wijken is hier niet goed mogelijk omdat celvulling te klein is. Aangenomen mag worden dat het, wat betreft de beleving van de verkeersdrukke, uitmaakt of men in de buurt van een centrum(gebied), snelweg of andere autoweg of verkeersknooppunt woont.

nieuwe technologieën helpen om verkeersdrukke te verminderen

In het Mobiliteitsplan wordt een aantal mogelijke maatregelen opgenomen om de toekomstige drukke in de stad te verminderen om daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Een aantal van deze maatregelen is aan de respondenten voorgelegd. In grafiek 16 zijn deze maatregelen gesorteerd naar het hoogste percentage op de antwoordcategorie 'helemaal mee eens'.

Grafiek 16. Maatregelen om verkeersdrukke te verminderen



Overduidelijk is dat relatief de meeste respondenten (92%) voorstander zijn van maatregelen om de verkeersstromen vlotter te laten verlopen door nieuwe technologieën, zoals het beter afstellen van verkeerslichten en smart mobility (76% is het hier helemaal mee eens, 16% enigszins mee eens). Driekwart is het eens met de maatregel om vervuילend vrachtverkeer uit het centrum te weren (50% is het er helemaal mee eens en 24% enigszins), net als met de maatregel om het thuiswerken te stimuleren van, online lessen te volgen, etc.. (48% resp. 28%). Over aanpassen van de openingstijden van winkels, etc. om het verkeer beter te spreiden zijn de respondenten het meest verdeeld: de helft is het er (helemaal) mee eens, 30% is neutraal hierin en 20% is het ermee oneens.

welke nieuwe verbindingen wil men zien voor fietser, voetganger, auto en OV?

Aan de respondenten is gevraagd welke nieuwe verbindingen men zou aanleggen voor voetgangers (zoals een voetpad, voetgangersbrug of –tunnel), fietsers (zoals een fietsbrug of –tunnel), ov-gebruikers (zoals een aanpassing van een trein- of busverbinding of een nieuwe verbinding) en automobilisten (zoals een nieuwe weg of een tunneltje).

Men is gevraagd om steeds één voorbeeld te geven en daarvan aan te geven:

1. in welk deel van de stad dit moet zijn;
2. welke punten het verbindt (van welke straat naar welke straat); en
3. over welke weg, spoorlijn of welk water de verbinding heen of onderdoor moet.

Op de volgende bladzijde staan de voorbeelden per onderdeel in de tabellen 12a en 12b (tabel 12a: voetganger, fietser) en (tabel 12b: OV, automobilist) die tenminste 3 keer zijn genoemd.

Het voert te ver om in deze rapportage stil te staan bij alle genoemde wenselijke verbindingen. Het meest opvallend is wel dat een gewenste (betere of nieuwe) verbinding voor fietsers, voetgangers en automobilisten in Zaandijk zeer vaak is genoemd. Hiermee wordt vooral de spoorwegovergang bedoeld. Voor de voetgangers is ook vaker de verbinding Assendelft (Dorpsstraat)–Krommenie genoemd. Voor de fietsers is vaak de Hempont-verbinding genoemd die men voor verbetering vatbaar vindt. En worden nieuwe of verbeterde verbindingen als een tunnel bij station Koog a/d Zaan, de verbinding OW Centrum Zaan, Krommenie-Assendelft en de Noordelijke brug water/N246 Krommenie-Wormerveer.

Daarnaast is voor het openbaar vervoer vaak de ZaanIJ-Corridor naar Amsterdam-Noord / Noord-Zuid benoemd (en ook een aantal keer een gewenste tunnel bij de Guisweg). Voor de auto is een groot aantal keer de gewenste tunnel Houtveldweg-van Goghweg genoemd, en zoals eerder genoemd de spoorwegovergang bij de Guisweg, de A8-A9-verbinding, de openstelling van de Busbrug.

Tabel 12a. In welk deel van de stad moet de nieuwe verbinding komen?
(fietsers en voetgangers)

nieuwe voetgangersverbinding in welk deel van de stad?			nieuwe fietsverbinding in welk deel van de stad?		
totaal		502	totaal		503
subtotaal (>3 x genoemd)		292	subtotaal (>3 x genoemd)		422
Zaandijk	Guisweg	114	Zaandijk	Guisweg	162
Assendelft	Assendelft (Dorpsstraat)-Krommenie	29	Zaandam	Hempont/-brug/-tunnel	47
Zaandam	Centrum O-W	15	Koog	Tunnel station Koog a/d Zaan	34
Zaandam	Westerwatering/Oud-West/VvGoghweg	14	Zaandam	OW Centrum Zaan	28
Koog	Tunnel station Koog	13	Assendelft	Krommenie-Assendelft	25
Zaandam	Hemtunnel/brug/pont	13	Krommenie	Noordelijke brug water/N246 K'nie-Wveer	24
Krommenie	Vaartbrug	13	Zaandam	Houtveldweg-Van Goghweg	11
Zaandam	Vijfhoekkruising	13	Zaandam	Vijfhoekkruising	9
Zaandam	Westerwatering-centrum	9	Zaandam	OW Centrum-Westerkoog Spor/N203	8
Zaandam	Langs Zaan	8	Westzaan	Westzaan-Westerwatering (en ri Ijmond)	8
Zaandam	Oudwest-Rosmolenbuurt	7	Krommenie	Vaartbrug	8
Kalf	Kalf-Kogerveld en Heijermansstraat	6	Kalf	Kruising Leeghwaterweg Zuiderweg	8
Kalf	Leeghwaterweg kruisen	6	Assendelft	Saendelft-Communicatieweg-Zuiderweg	7
Assendelft	Saendelft-SVA/Communicatieweg	4	Koog	Oversteken N203 (en spoor) bij A8	5
Zaandam	Westzijde-Dam-Russische Buurt	4	Krommenie	busch en dam/N203	5
Zaandam	Hermitage-Gedempte gracht - Stationsstraat	4	Zaandam	(Hembrug-)ASP-Amsterdam-Noord	5
Koog	Oud-Koog-Westerkoog bij A8	4	Zaandam	Westzijde-Dam NZ	4
Wormerveer	Brug naar Wormer	4	Westzaan	Westzaan-Westerkoog	4
Zaandijk	Tunnel station Zaanse Schans	3	Wormerveer	Wormerveer-Wormer	4
Kogerveld	Over de Zaan	3	Westzaan	Hembrug-Nauerna	4
Krommenie	Busch-N203	3	Assendelft	Dorpsstraat	3
Wormerveer	Stationsstraat	3	Zaandam	Rosmolenbuurt-Oud West	3
			Westerwatering	Westerwatering-Westerkoog	3
			Zaandam	Naar Jagersplas en Twiske	3

Tabel 12b. In welk deel van de stad moet de nieuwe OV- en/of autoverbinding komen?

nieuwe OV-verbinding in welk deel van de stad?			nieuwe autoverbinding in welk deel van de stad?		
totaal		316	totaal		600
subtotaal (>3 x genoemd)		208	subtotaal (>3 x genoemd)		507
Zaandam	ZaanIJ-Corridor naar Amsterdam-Noord / Nzijn	52	Zaandam	Tunnel Houtveldweg-vGoghweg	123
Zaanstad	Spoor ondergronds (ook Guisweg)	25	Zaandijk	Guisweg spoorwegovergang	117
Westzaan	Westzaan-Zaandam	17	Assendelft	A8-A9	112
Zaanstad	Sprinter rechtstreeks naar Alkmaar	14	Zaandam	Busbrug open	48
Wormerveer	West Knollendam/Bedrijventerrein naar station	11	Zaandam	Thorbeckeweg	22
Zaandam	Zaandam-Zuiderhout-Hembrug	10	Zaandam	Poelenburg-A8/Thorbeckeweg	17
Zaanstad	Meer sprinters of metro ipv sprinter	10	Assendelft	Dorpsstraat tot Krommenie	12
Assendelft	(Zaandam)-Assendelft-Heemskerk/Beverwijk	9	Assendelft	Saendelft-Noorderveenweg-Communicatieweg	12
Zaanstad	Hoornselijn beter	8	Zaandam	OW centrum / zuid	10
Assendelft	Assendelft/Saendelft-ZMC	7	Zaandam	Stadsweg A7 plus aansluiting wijken	7
Assendelft	Bus Krommenie/Assendelft naar Uitgeest	5	Krommenie	Brug Ned Benedictweg	6
Zaandam	Kortsluiting Westerwatering-N203	5	Koog	Westerkoogweg	6
Koog	Hoornselijn-N203 tweede viaduct	5	Zaandam	Hemtunnel	5
Assendelft	Bus Assendelft Zuid vaker	4	Krommenie	N203 in tunnel	4
Zaanstad	Bus naar Purmerend	4	Koog	Volledige aansluiting 3	3
Assendelft	Bus door Saendelft/Kreekrijk	4	Krommenie	Padlaan verbeteren	3
Zaanstad	Trein naar Haarlem via Uitgeest	4			
Westzaan	Westzaan N-Z	4			
Zaandam	ZMC beter bereikbaar	4			
Zaandam	station Zaandam-bedrijventerreinen	3			
Zaandam	Zaaneiland	3			

suggesties en/of opmerkingen

Bijna 600 respondenten hebben suggesties of opmerkingen meegegeven. In onderstaande woordenwolk staan de meest gebruikte woorden weergegeven.

Figuur 3. Woordenwolk van suggesties en opmerkingen.



Over de 'busbrug' wordt 58 keer een suggestie of opmerking meegegeven. Ook over het onderwerp 'brug' of 'bruggen' heeft men suggesties of opmerkingen mee. Hieronder is een willekeurige selectie opgenomen van deze onderwerpen, gevolgd door enkele andere willekeurig gekozen quotes.

busbrug (wordt 58 x genoemd)

- A.u.b. geen openstelling van de "busbrug" tussen Westerwatering en Westerkooq voor auto's tijdens de spitsuren.
- Als de busbrug open moet, kies dan voor een nieuwe ondertunneling door Westerkooq en bouw er een mooi park en een aantal huizen of lage appartementen op.
- De busbrug tussen Westerwatering en Westerkooq moet echt opengesteld worden uit oogpunt van het milieu. Al die kilometers die omgereden worden!

brug (wordt 62 x genoemd)

- De brug over de Nauernase vaart via de Padlaan Richting Wormerveer en andersom is levensgevaarlijk voor met name de fietzers. Veel te smal en komend vanuit Wormerveer moet je als fietser ineens de rijbaan van auto's op
- de bruggen bij de sluis blijven een zorgenkindje als automobilist weet je vaak niet waar je aan toe bent. soms mag je er over kom je een ander keer is de boel weer afgesloten.
- Geen brug open voor vaarverkeer in de spits (7-10/15-18). Dit veroorzaakt files.

vaak voorkomende (en willekeurig gekozen) quotes

- Aansluiting Zaanstad op Amsterdams metronetwerk/ aansluiten Noord/Zuidlijn (13x genoemd)
- Meer handhaving maximale snelheid en parkeren (13x genoemd)
- Directe ontsluiting/ verbinding Westerwatering – Provinciale weg (13x genoemd)

- 32 x wordt er meer aandacht gevraagd voor de fietzers en voetgangers (fietspaden aantrekkelijker en veiliger maken, goede fietspaden – en verbindingen en fietsparkeermogelijkheden, voorrang geven aan langzaam verkeer) (32x genoemd), bijv. "Graag veel meer inzet van groen (voet- en fietspaden) voor een leefbaarder stad"

- In zijn algemeenheid logische verbindingen. Busbrug de Binding per direct 24h open. Snellere en schone OV, monorail, goede verbinding per metro met Amsterdam, veilige en goed verlichte fietspaden en goede P&R faciliteiten nabij station Zaandam. Bijvoorbeeld

aan de Westerwating zijde met een grote (ondergrondse) parkeergarage. Lang parkeren (langer dan anderhalf uur) in wijken rond de NS-stations en winkelcentra verbieden.

- Aansluiting A8A9/ verbetering leefbaarheid Krommenie (21x genoemd); “Zorg ervoor dat Zaanstad leefbaar blijft door meer groen, betere verbinding naar A8 zodat sluipverkeer uit o.a. Broekpolder afneemt door Assendelverpolder, Assendelft en Westzaan. Daarnaast niet zo inzetten op (vieze) industrie en uitbreiding met grote attracties en winkels. Jullie hebben m.i. geen idee wat voor overlast zwaar vrachtverkeer en sluipverkeer opleveren richting bewoners en dan nog niet te spreken over zware belasting Polder- en Zwanenburgbaan door Schiphol en ongebreidelde aanvlieg en wegdraai bewegingen. Voor mij persoonlijk reden om van mijn geboortegrond te gaan vertrekken”.
- Daarom hier mijn advies: zorg ervoor dat het deel Zaanweg tussen de Stationsstraat en Marktstraat eenrichtingsweg wordt, zodat er ruimte ontstaat voor een fietspad en een grotere stoep. Alternatief: maak er een fietsstraat van. Ontlast ook de Zaanweg door er een eenrichtingsweg van te maken en automobilisten te ontmoedigen deze 'sluipweg' te nemen. Wellicht moet dan ook de hele Zaanweg aangepast worden. Er moet in ieder geval iets gedaan worden aan beide wegen, want de fietsveiligheid is, vooral op het kruispunt Stationsstraat/Zaanweg enorm vaak in het geding. Desnoods stoplichten!
- ik maak veel gebruik van de fiets, en vind dat de laatste jaren de situatie verslechterd is, er zijn steeds meer verschillende gebruikers van het fietspad, elektrische fietsen, speedelecs en invalidenwagentjes; bij het fietspad langs de provinciale weg is een hoofdader, maar veel te smal geworden. Ook veel oponthoud en omfietsen door werkzaamheden aan oostzijde/westzijde, station kant westerwating. De toestand op de dam, ik moet vaak van Hogendijk naar westzijde, omrijden? Ik zie ook met lede ogen aan hoe de laatste plekken worden volgebouwd in de stad, ook op het eiland waar ik woon, weer 120 woningen erbij, het industrieterrein, dat betekent parkeerdruk, autodruk, meer mensen op een beperkte ruimte die ik nu al als druk ervaar. Ik vind dat de gemeente voorbij gaat aan de leefbaarheid op dit gebied.
- Bij het stimuleren van fietsgebruik is het belangrijk om meer aandacht te hebben voor voldoende gelegenheid van fietsparkeren. Ik woon op de Vurehout te Zaandam. Door de ligging nabij het centrum wordt gewerkt met een lage parkeernorm en dat werkt prima, maar er zijn geen faciliteiten voor het parkeren van de fiets door bewoners en bezoekers in de openbare ruimte. In een gebied met veel appartementencomplexen en een deel zeer kleine appartementen (42 m²) zorgt dit ervoor dat fietsen van bewoners en bezoekers regelmatig op straat liggen en de openbare ruimtes voor de flats vol staan met fietsen. Voldoende fietsenrekken zorgt voor een nettere uitstraling van de hele buurt en voorkomt dat fietsen op de straat vallen. Met het oog op dezelfde soort woningbouwontwikkelingen (veel nieuwbouwappartementen) in en rondom de Houtenbuurt (De Zaanse Helden, De Heldin, Tijdsgeest, Burano) en andere OV-knooppunten is het belangrijk hier aandacht voor te hebben.
- Bij verkeerslichten heeft het autoverkeer nog altijd prioriteit. Fietsverkeerslichten worden pas actief na een druk op de knop. Sensoren in het wegdek zouden een verbetering zijn en het fietsgebruik stimuleren. Een goede oost-west-fietsverbinding in Zaandam ontbreekt.
- Er komen steeds meer woningen bij waarbij geen rekening wordt gehouden met parkeerplaatsen en infrastructuur (zorgen over groei van de stad met verslechtering leefbaarheid en luchtkwaliteit als gevolg) (14x genoemd)