

Gemeente Zwolle
Onderzoek & Informatie

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 538
8000 AM Zwolle
Telefoon (038) 498 2486
www.zwolle.nl

Mobiliteitsonderzoek

Hoe reizen de Zwollenaren naar hun bestemming

Opdrachtgever	Cees Dijkhuizen
Opdrachtnemer	Peter van Capelleveen
Versie	Definitief
Datum	10 november 2015

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

Inhoud

Inleiding	3	
Aanleiding onderzoek		3
Doel van het onderzoek		3
Methodiek (Aanpak)		3
Respons en representativiteit		4
Conclusies	5	
1	Reizigersprofielen	7
1.1	Reizigersprofiel van de Zwollenaar	7
1.2	Reizigersprofielen van wijken vergeleken	8
1.3	Reizigersprofielen naar leeftijd	9
1.4	Frequentie gebruik vervoersmiddelen	10
1.5	Welk vervoersmiddel voor welke verplaatsing?	11
2	Busgebruik	12
2.1	Profiel van de busreiziger	12
2.2	Reden keuze voor de bus	13
2.3	Tijdstippen busgebruik	16
2.4	Van huis naar bushalte	17
2.5	Belang aspecten bij wijzigingen in bustijden of -routes	18
2.6	Alternatieven voor de bus	19
2.7	Problemen bij wijziging bustijden of -routes	22
3	Autogebruik	25
3.1	Profiel van de autogebruiker	25
3.2	Reden keuze voor auto	26
3.3	Alternatieven voor de auto	27
4	Fietsgebruik	32
4.1	Profiel van de fietser	32
4.2	Reden keuze voor de fiets	33
4.3	Maatregelen om vaker de fiets te gebruiken	34
5	Toekomstperspectief	36
Bijlage 1. Vragenlijst		38
Bijlage 2. Kenmerken respondenten		46

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

Inleiding

Aanleiding onderzoek

Provincie Overijssel werkt nauw samen met de Gemeente Zwolle op het gebied van vervoer. Voor het maken van beleid en voor dit onderzoek bundelen de provincie en de gemeente hun kracht. Beide organisaties willen inzicht verkrijgen in mobiliteitskeuzes van de Zwolse inwoners. Hoe ziet het mobiliteitsprofiel van inwoners er per wijk uit? Hoe groot is de groep gebruikers van bussen, fietsen, deelauto's, auto's e.d. in Zwolle? Met welk doel wordt het vervoersmiddel gebruikt? Dit onderzoek vormt een onderdeel in de planvorming voor de toekomstige bereikbaarheid van de stad Zwolle.

Doel van het onderzoek

Het mobiliteitsonderzoek heeft als doel om inzicht te verkrijgen in de reizigersprofielen van de Zwolse inwoners. Er zal duidelijk moeten zijn welke vervoersmiddelen door verschillende doelgroepen worden gebruikt, met welk motief en waarheen men dat vervoersmiddel gebruikt.

De onderzoeksvraag die is geformuleerd, is als volgt:

Welke reizigersprofielen kunnen we in Zwolle onderscheiden en welke plaats nemen de bus, auto en fiets in bij de keuze van vervoersmiddelen in de stad Zwolle?

Methodiek (Aanpak)

Om het gewenste inzicht te verkrijgen, is in de periode van 24 juni tot en met 29 juli 2015 onderzoek uitgevoerd onder de burgerpanelleden van 18 jaar en ouder van de gemeente Zwolle. Het Zwolse burgerpanel is opgericht door de afdeling Onderzoek en Informatie van de gemeente Zwolle en wordt ook daar beheerd. Het burgerpanel heeft in totaal ruim 10.000 leden, in de leeftijd van 12 jaar en ouder, die allemaal te kennen hebben gegeven wel een aantal keer per jaar te willen meewerken aan een onderzoek van de gemeente Zwolle. Voor dit onderzoek zijn 10.497 burgerpanelleden via een e-mail uitgenodigd om deel te nemen. Tijdens de onderzoeksperiode is twee keer een herinnering verstuurd om aan het onderzoek mee te doen. De vragenlijst die voor het onderzoek is gebruikt, is terug te vinden in bijlage 1.

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

Respons en representativiteit

Niet alleen het burgerpanel is in de gelegenheid gesteld aan het onderzoek mee te werken. Ook hadden inwoners de mogelijkheid om via een open link de vragenlijst in te vullen. Via de websites van de provincie en gemeente, via nieuwsbrieven, via kranten, via nieuwssites en via social media is men hiervan op de hoogte gesteld. 156 personen hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid om de vragenlijst in te vullen. In totaal hebben 4.241 inwoners aan het onderzoek meegewerkt.

Respons

	Aantal	%
Uitgenodigd (leden burgerpanel)	10.497	
Respons burgerpanel	4.085	39%
Respons open link	156	
Totaal respons	4.241	

De onderzoeksuitkomsten in dit rapport zijn representatief voor de inwoners van de gemeente Zwolle. De verdeling van de responsgroep naar leeftijd, geslacht en wijk is vergeleken met de werkelijke populatie. Vanwege een verschil tussen de verdelingen, is een weging toegepast om de steekproef naar de betreffende kenmerken evenredig te maken aan de werkelijke populatie. Door het hanteren van wegingsfactoren tellen de antwoorden van alle respondenten (ten opzichte van de werkelijke populatie) even zwaar mee. Hierdoor kunnen we met de gemeten resultaten representatieve uitspraken doen over gedrag, meningen en ervaringen van de Zwolse burgers. Tabellen met de verdeling naar achtergrondkenmerken voor en na weging zijn in dit rapport opgenomen in bijlage 2.

Conclusies

Het doel van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in de reizigersprofielen van de Zwollenaar. Ook wordt inzichtelijk hoe belangrijk de inwoners de stads- en regiobussen vinden, hoe groot de impact van veranderingen is en welke alternatieven inwoners hebben en willen gebruiken als vervanging van de (eigen) auto. Ruim 4.000 mensen hebben de enquête ingevuld. De belangrijke conclusies uit het onderzoek zijn:

1. *Hoe verplaatst de Zwollenaar zich?*

- De fiets wordt het vaakst als vervoermiddel gebruikt voor alle bestemmingen. De auto komt op de tweede plaats. Inwoners verkiezen een ander vervoermiddel dan de fiets als het weer tegenzit (80% van de respondenten).
- De bus wordt minder vaak gebruikt dan de auto en fiets. Dit verschilt wel per wijk. Inwoners gaan veelal lopend naar de bushalte; dit is ook belangrijk in eventuele wijzigingen van het lijnennet (loopafstand naar haltes).
- Qua frequentie valt op dat de fiets door een grote groep mensen minimaal vijf keer per week wordt gebruikt. De frequentie van het busgebruik ligt veel lager (en is het hoogst bij minder dan een keer per maand).

2. *Met welke bestemming?*

- Met uitzondering van bestemmingen buiten Zwolle, gebruikt de meerderheid de fiets voor de diverse verplaatsingen.
- De bus wordt het meest gebruikt om naar het station te gaan, gevolgd door bestemming binnenstad.
- De auto gebruikt men binnen Zwolle naar verhouding het meest om naar een andere wijk of naar een speciale bestemming te gaan (bijvoorbeeld het ziekenhuis).

3. *Kan het ook anders?*

a. *Fiets*

- 63% van de fietsers is bereid om vaker met de fiets te gaan in plaats van met de bus of auto.
- Vooral sneller groen bij verkeerslichten wordt genoemd om de fiets aantrekkelijker te maken.

b. *Bus*

- Tweederde van de busreizigers staat (enigszins) positief tegenover het idee een alternatief voor de bus te gaan gebruiken wanneer de bus minder vaak of een andere route zou gaan rijden.
- Ten opzichte van de bus verkiest 76% van de busreizigers de fiets als alternatief (62% zien ook de auto als alternatief).
- Op de vraag in welke mate men problemen ondervindt bij wijzigingen van de route of frequentie van het busvervoer antwoordt bijna 80% dat men zelf een oplossing ziet.
- Een op de vijf busreizigers geeft aan geen alternatief te hebben. De helft van deze groep bestaat uit mensen in de leeftijd van 18-34 jaar.
- Een kleine groep van 2% van de busreizigers geeft aan thuis te blijven wanneer vervoer met de bus niet mogelijk is. Binnen deze groep zijn de ouderen (65+) en gepensioneerden oververtegenwoordigd, wat ook geldt voor inwoners uit de Aa-landen.

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

c. *Auto*

- Bijna de helft van de automobilisten is eventueel of zeker bereid in plaats van de auto een ander vervoersmiddel te gebruiken.
- Bijna 60% van de automobilisten kiest voor de fiets als alternatief voor de auto.
- Meerijden met iemand anders en met de bus gaan, zijn twee alternatieven die voor ongeveer een derde mogelijk zijn. Een elektrische fiets zou voor bijna 20% een acceptabel alternatief zijn.
- Oudere automobilisten vinden de bus en elektrische fiets meer een alternatief dan jongeren.

4. *Wat kunnen we toevoegen?*

- Voor bijna 20% van de busreizigers is een kleine wijkbus op afroep nodig wil men een ander vervoermiddel kiezen. Dit is vooral een reële optie voor inwoners van 50 jaar en ouder.
- Iets minder dan de helft van de inwoners heeft wel eens gehoord van bewonersinitiatieven met betrekking tot vervoer.
- Van de inwoners die nog nooit aan een bewonersinitiatief hebben meegewerkt, is 3% bereid hieraan deel te nemen; 20% denkt dit misschien wel te willen doen.

1 Reizigersprofielen

Aan alle 4.241 respondenten is een aantal vragen gesteld over het gebruik van verschillende vervoersmiddelen naar verschillende bestemmingen en de frequentie van het gebruik.

1.1 Reizigersprofiel van de Zwollenaar

De volgende tabel toont de vervoersmiddelen die men per bestemming gebruikt. Hierbij kon men meerdere vervoersmiddelen per bestemming aangeven.

Op welke manier reist u doorgaans om naar de plaats van uw bestemming te komen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

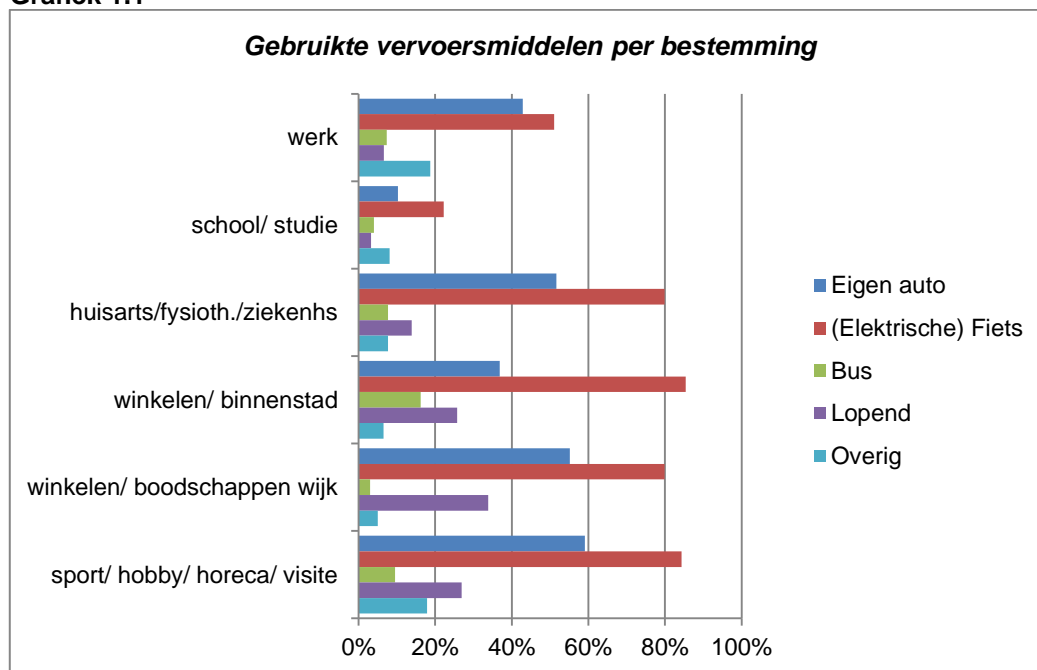
Tabel 1.1

	werk	school/ studie	huisarts/ fysioth./ ziekenhuis	winkelen/ recreatie binnenstad	winkelen/ boodschappen wijk	sport/hobby /horeca/ visite
Fiets	46%	21%	72%	77%	72%	76%
Eigen auto	43%	10%	52%	37%	55%	59%
Trein	11%	6%	0%	0%	0%	7%
Bus	7%	4%	8%	16%	3%	9%
Lopend	7%	3%	14%	26%	34%	27%
Elektrische fiets	6%	2%	9%	10%	9%	10%
Scooter/bromfiets/motor	3%	1%	2%	3%	2%	3%
Carpoolen/meerijden	3%	1%	2%	1%	1%	5%
Overig	1%	0%	1%	1%	1%	1%
Leenauto/deelauto	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Taxi	0%	0%	1%	1%	0%	1%
n.v.t.	22%	70%	2%	0%	1%	1%

- Ruim 20% van de reizigers gaat niet naar bestemming ‘werk’. Voor bestemming “school/ studie” geldt dat voor 70% van de reizigers.
- De fiets wordt voor alle bestemmingen het vaakst als vervoersmiddel gebruikt. De auto komt op de tweede plaats.
- Voor het reizen naar school/studie wordt de fiets het meest als vervoersmiddel gebruikt (21%); 4% van de Zwollenaren gebruikt de bus voor het reizen naar deze bestemming.
- Voor het winkelen/ recreatie in de binnenstad gebruikt 16% van de inwoners de bus.
- Vervoersmiddelen “leenauto/ deelauto”, “taxi” en “overig” worden zeer weinig gebruikt (1% of minder).

De manier van reizen is in de volgende grafiek nogmaals weergegeven, waarbij alleen auto, (elektrische) fiets, bus en lopend afzonderlijk als vervoersmiddel zijn weergegeven. De andere vervoersmiddelen zijn samengenomen in de categorie ‘overig’.

Grafiek 1.1



1.2

Reizigersprofielen van wijken vergeleken

Hieronder noemen we opvallende zaken in reizigersprofielen bij vergelijking tussen de wijken.

- Inwoners van de wijken die dicht bij het centrum liggen (Binnenstad, Deze West en Oost, Wipstrik, Assendorp en Kamperpoort/ Veerallee) gaan meer lopen of fietsen naar hun bestemming. Gebruik van de auto is aanzienlijk lager in deze wijken.
- In het Buitengebied wordt doorgaans meer de auto gebruikt en minder gefietst.
- Inwoners van Stadshagen gebruiken relatief meer de auto voor diverse bestemmingen dan andere inwoners. Het fietsgebruik in deze wijk is wel vergelijkbaar met andere wijken.
- De trein wordt relatief meer gebruikt door de inwoners uit Assendorp en Kamperpoort/ Veerallee om naar het werk te gaan.
- Voor de verplaatsingen naar het station wordt de bus relatief meer gebruikt vanuit de wijken Deze Oost/ Indische buurt, Westenholte, Stadshagen, Holtenbroek, Aalanden en Berkum. Vanuit het Buitengebied wordt de bus relatief weinig gebruikt voor deze bestemming.
- Het merendeel van de inwoners van Kamperpoort/ Veerallee (72%), Schelle (57%), Geren (56%) en Buitengebied (82%) geeft aan nooit de bus te gebruiken.

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

1.3 Reizigersprofielen naar leeftijd

Hieronder noemen we opvallende zaken in reizigersprofielen bij vergelijking van verschillende leeftijdscategorieën.

- Naarmate de leeftijd hoger wordt, neemt het gebruik van fiets en auto in het algemeen af, ongeacht de bestemming.
- Inwoners in de leeftijdscategorie 35 t/m 49 jaar geven meer de voorkeur aan autogebruik ten opzichte van de andere leeftijdscategorieën.
- 65-plussers gebruiken bijna evenveel de fiets als de bus voor verplaatsing naar het station. Voor fietsgebruik is dit een aanzienlijk lager percentage dan gemiddeld en voor busgebruik een relatief hoger percentage.
- Inwoners in de leeftijdscategorie 35 t/m 49 jaar gebruiken over het algemeen minder de bus dan inwoners van andere leeftijden.
- Inwoners in de leeftijdscategorieën tussen 18 en 49 jaar maken bijna geen gebruik van de elektrische fiets.
- Vanaf 50 jaar neemt het gebruik van de elektrische fiets toe.
- Inwoners van 65+ doen relatief gezien minder aan carpoolen/ meerijden. De elektrische fiets wordt relatief vaker in deze leeftijdsgroep gebruikt.

1.4 Frequentie gebruik vervoersmiddelen

Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoersmiddelen?

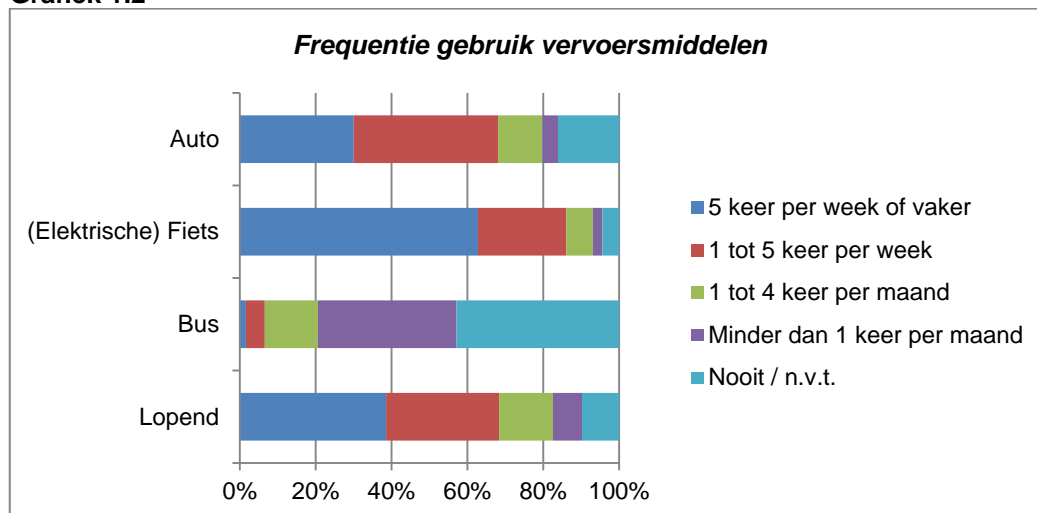
Tabel 1.2

	5 keer per week of vaker	1 tot 5 keer per week	1 tot 4 keer maand	minder dan 1 keer per maand	nooit/n.v.t.
Auto (als bestuurder)	30%	38%	12%	4%	16%
Carpoolen/ meerijden als passagier	1%	10%	16%	21%	52%
Deelauto/leenauto	0%	1%	1%	4%	95%
Taxi	0%	0%	1%	16%	83%
Trein	4%	8%	17%	42%	30%
Bus	2%	5%	14%	36%	43%
Motor/brom-/snorfiets/scooter	1%	2%	3%	2%	92%
Fiets	56%	22%	7%	3%	11%
Elektrische fiets	8%	3%	1%	1%	86%
Lopend	39%	30%	14%	8%	10%
Overig	1%	1%	1%	3%	93%

- De meeste inwoners die gebruik maken van de fiets of de auto, doen dat minimaal 1 keer per week. Inwoners die carpoolen of de trein, bus of taxi gebruiken, doen dat minder frequent.
- De meerderheid van de Zwollenaren geeft aan om "nooit" een deelauto/ leenauto (95%), taxi (83%), motor/brom-/snorfiets/scooter (92%) en elektrische fiets (86%) te gebruiken als vervoersmiddel.

De frequentie waarmee men met de auto, (elektrische) fiets, bus of lopend gaat, is in de onderstaande grafiek nogmaals weergegeven.

Grafiek 1.2



1.5

Welk vervoersmiddel voor welke verplaatsing?

In de volgende tabel is per verplaatsing af te lezen welk percentage van de reizigers voor welk vervoersmiddel kiest. Wanneer het bijvoorbeeld gaat om verplaatsingen naar de binnenstad, maakt 43% wel eens gebruik van de auto. Hier is alleen gevraagd naar vervoer via auto, carpoolen/meerijden, taxi, bus en (elektrische) fiets, aangezien deze wijzen van vervoer voor het onderhavige onderzoek het meest relevant zijn.

Welke van de onderstaande vervoersmiddelen gebruikt u wel eens voor “...”

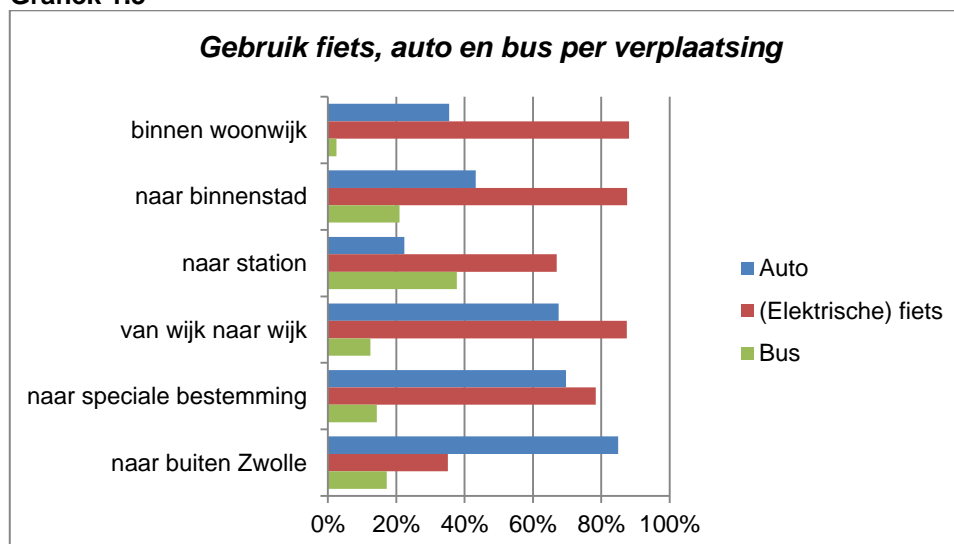
Tabel 1.3

	binnen eigen woonwijk	naar de binnenstad	naar station	van wijk naar wijk	naar spec. bestemming (bv Isala)	naar buiten Zwolle
Auto	35%	43%	22%	67%	70%	85%
Carpoolen / meerijden	2%	3%	3%	4%	6%	14%
Taxi	0%	1%	3%	1%	2%	1%
Bus	3%	21%	38%	12%	14%	17%
Fiets	80%	78%	62%	78%	70%	30%
Elektrische fiets	11%	12%	6%	11%	10%	6%
N.v.t.	8%	5%	16%	2%	1%	2%

- Met uitzondering van bestemmingen buiten Zwolle, gebruikt de meerderheid de fiets voor de diverse verplaatsingen.
- De bus wordt het meest gebruikt om naar het station en de binnenstad te gaan, gevolgd door bestemming binnenstad.
- De auto gebruikt men binnen Zwolle naar verhouding het meest om naar een andere wijk of naar een speciale bestemming te gaan (bijv. Isala).

Hieronder is het gebruik van de auto, (elektrische) fiets en de bus per verplaatsing ook visueel weergegeven.

Grafiek 1.3



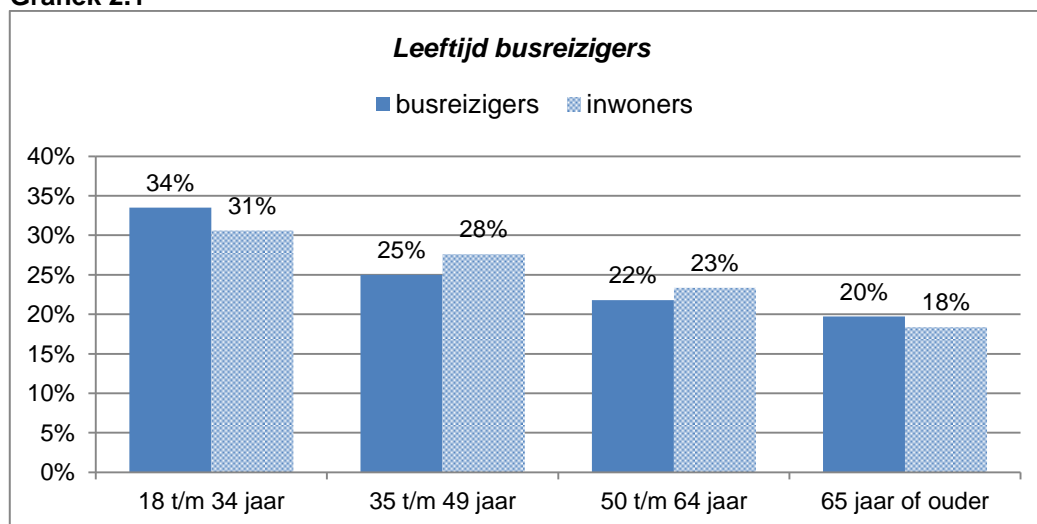
2 Busgebruik

De 2.409 inwoners die hebben aangegeven wel eens gebruik te maken van de bus als vervoersmiddel, is een aantal vragen gesteld over onder andere motieven en eventuele alternatieven voor de bus.

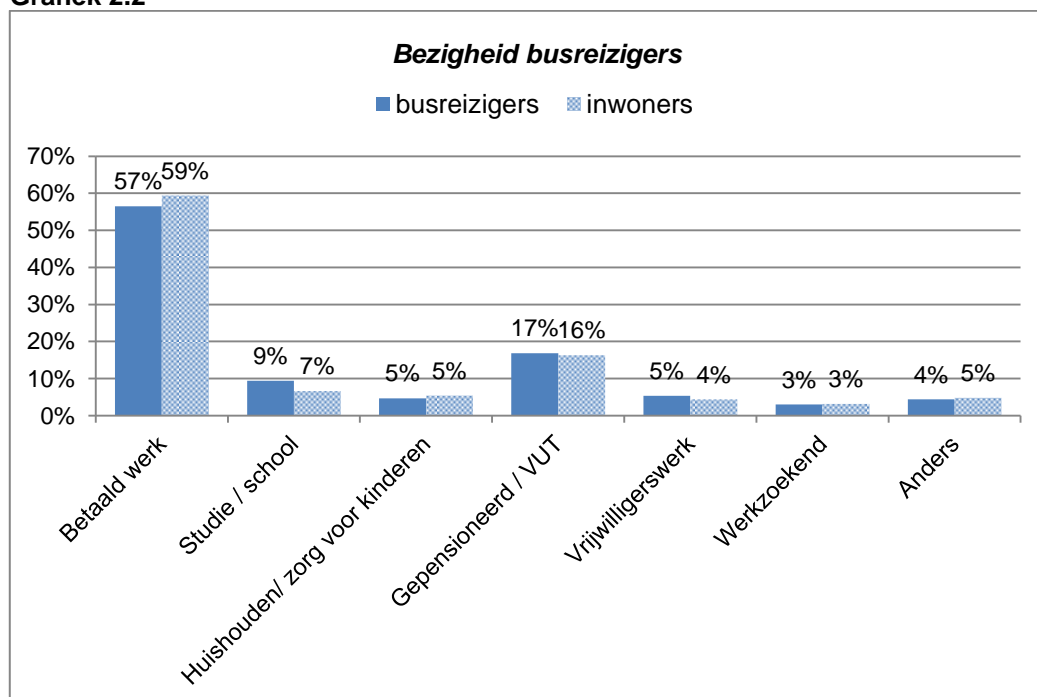
2.1 Profiel van de busreiziger

Om een beeld te krijgen van de busreizigers in het algemeen, volgen drie grafieken met de leeftijd, dagelijkse bezigheid en woonwijk van de busreizigers.

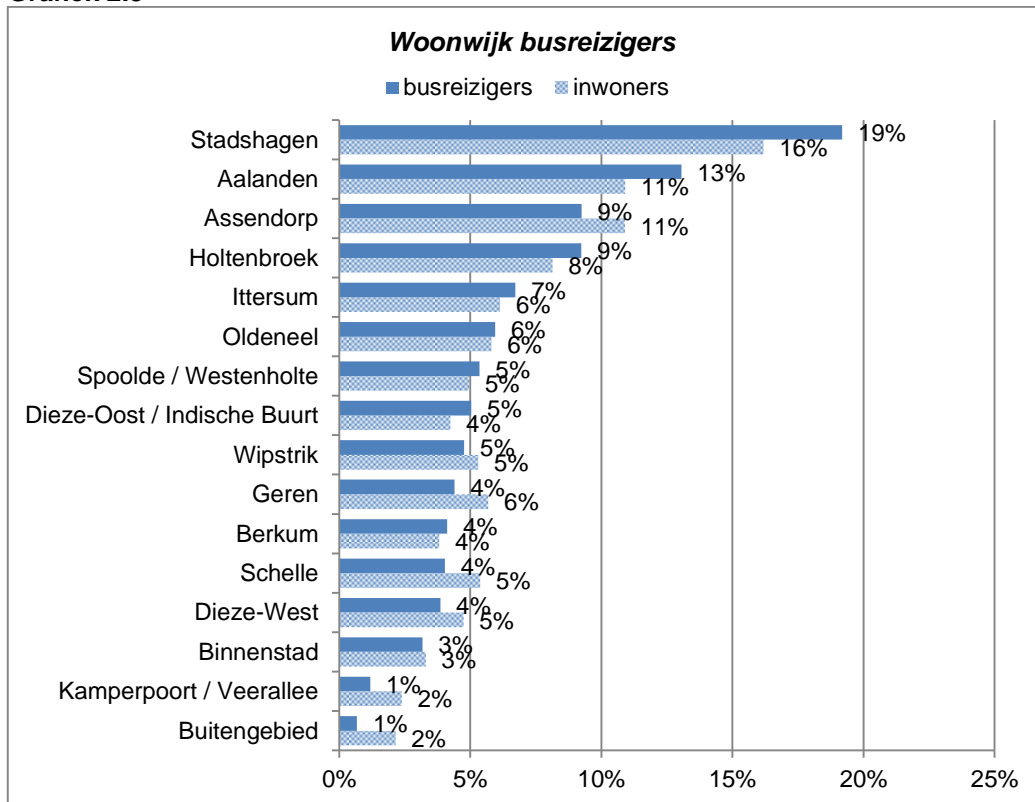
Grafiek 2.1



Grafiek 2.2



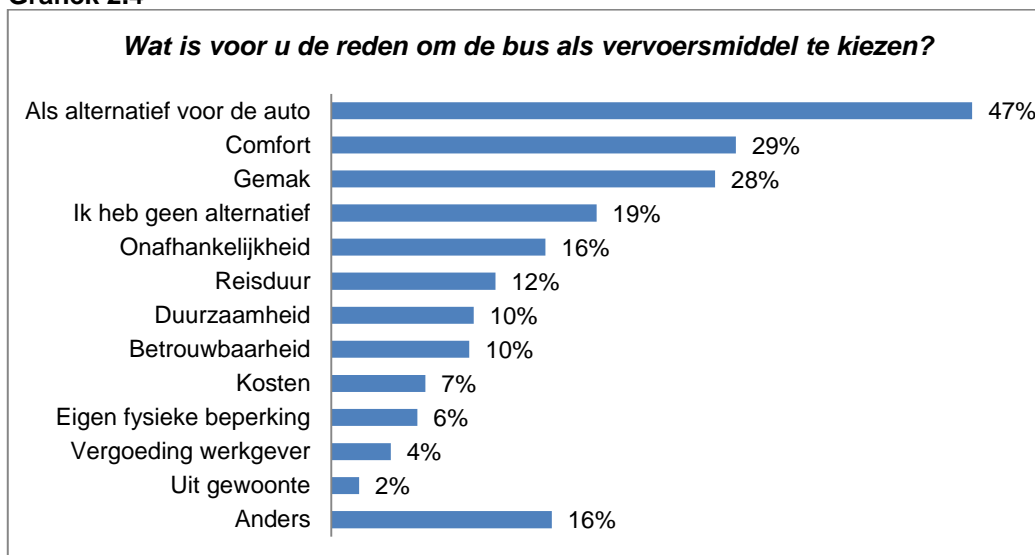
Grafiek 2.3



Het valt op dat de verdeling van de busreizigers naar leeftijd, dagelijkse bezigheid en woonwijk nauwelijks afwijkt van de verdeling van inwoners van Zwolle in het algemeen.

2.2 Reden keuze voor de bus

Grafiek 2.4

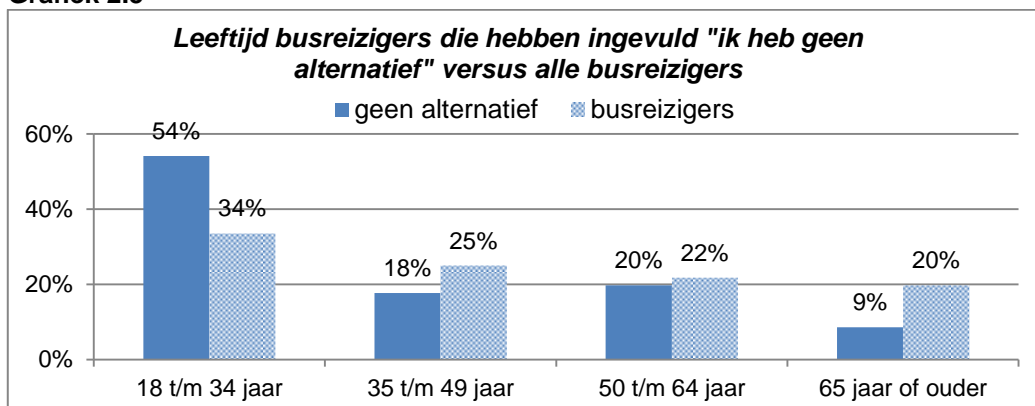


- Bijna de helft van de inwoners die wel eens met de bus reist, geeft hiertoe als reden dat het een alternatief is voor de auto. Deze busreizigers reizen binnen Zwolle het meest naar het station, gevolgd door naar de binnenstad (resp. 70% en 44% van de busgebruikers die de bus kiezen als alternatief voor de auto).
- Comfort en gemak zijn voor ruim een kwart van de busreizigers een motief om zich met de bus te verplaatsen. De antwoorden zijn in de grafiek verkort weergegeven; de volledige formulering is terug te vinden in de vragenlijst in de bijlage.
- Uit de open antwoorden (onder de categorie 'anders') zijn de volgende motieven om met de bus te reizen met name naar voren gekomen:
 - ✓ bij slecht weer;
 - ✓ als de auto of fiets even niet ter beschikking is;
 - ✓ bij vervoer naar station voor vakantie/ reis (met een grote bagage/ koffer).

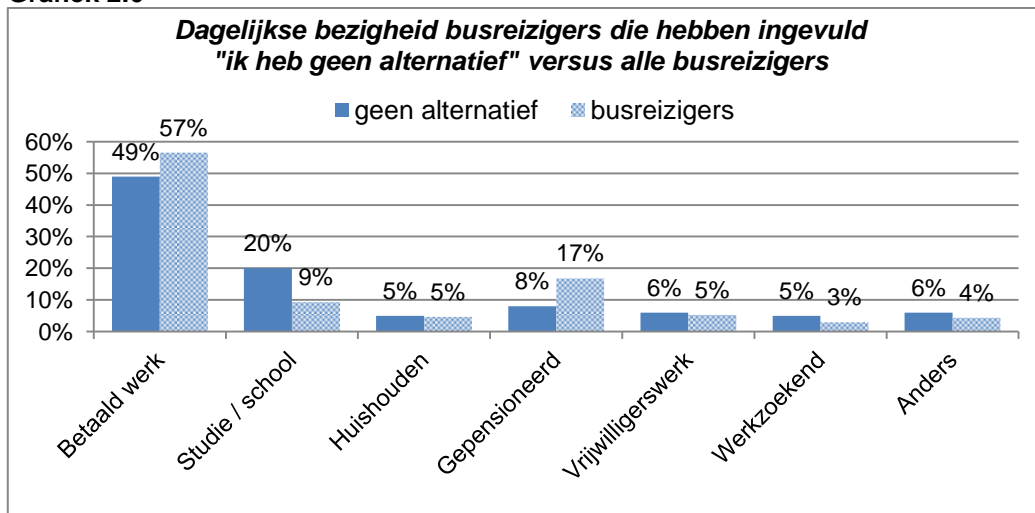
Uitgediept

De busgebruikers die als reden om de bus te kiezen 'ik heb geen alternatief' hebben genoemd, zijn nader uitgediept aan de hand van enkele achtergrondkenmerken. Dit betreft 19% van de busreizigers, wat overeenkomt met 11% van de inwoners in totaal.

Grafiek 2.5

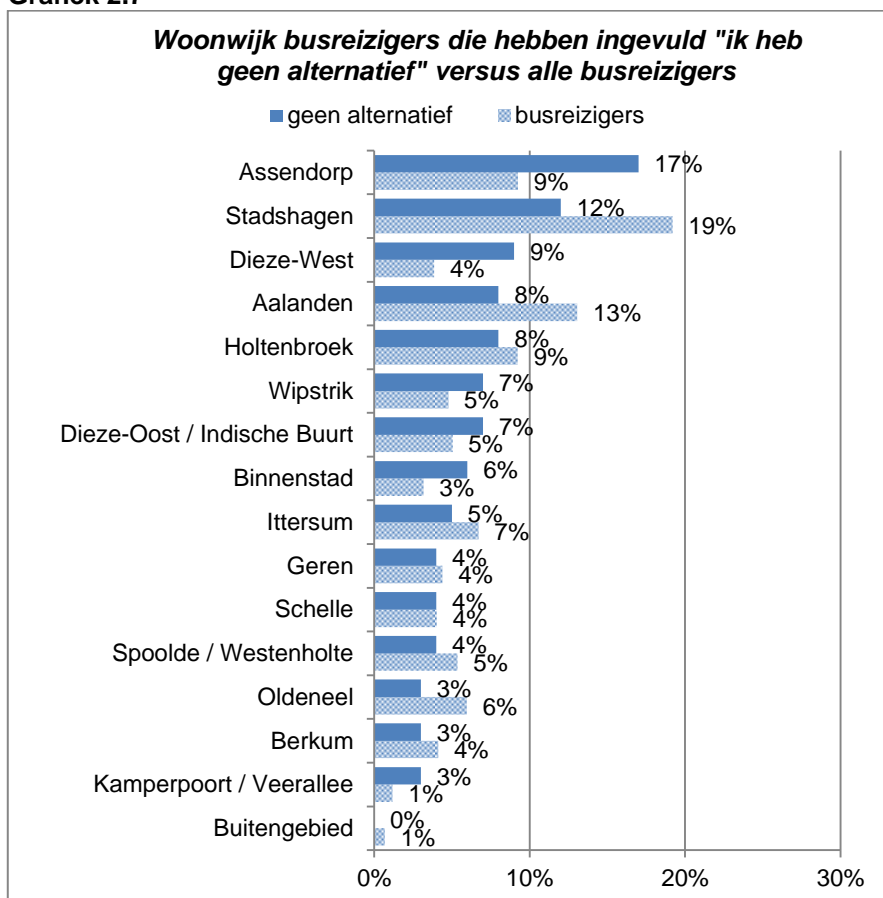


Grafiek 2.6



- Ruim de helft van de inwoners die met de bus reizen omdat zij naar eigen zeggen geen alternatief hebben, is tussen de 18 en 34 jaar. Deze groep is oververtegenwoordigd.
- De helft van deze inwoners die aangeven geen alternatief voor de bus te hebben, heeft betaald werk en een vijfde is scholier/student. De scholieren/studenten zijn oververtegenwoordigd.

Grafiek 2.7



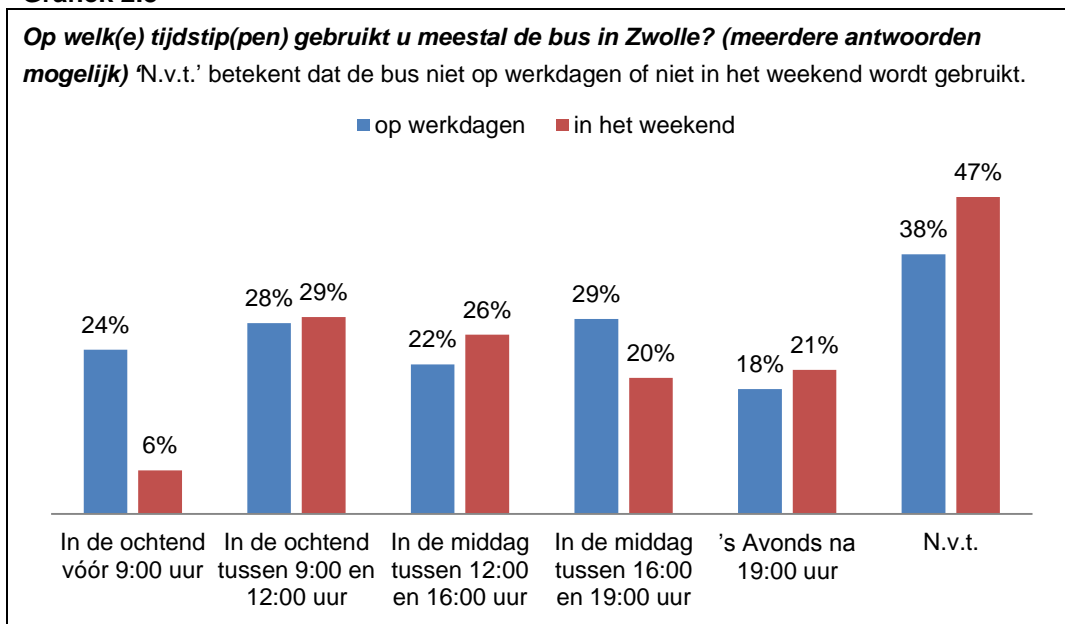
- Het niet hebben van een alternatief voor de bus komt vooral voor in Assendorp.

2.3

Tijdstippen busgebruik

De busgebruikers is gevraagd op welke tijden zij de bus meestal gebruiken, waarbij onderscheid is gemaakt tussen werkdagen en het weekend.

Grafiek 2.8



- Bijna de helft van de busgebruikers reist niet in het weekend met de bus (47%). Op werkdagen geldt dat voor 38%.
- Op werkdagen wordt de bus gespreid over de dag gebruikt, maar het minst in de avond na 19.00 uur.
- In de weekenden ligt de piek in de ochtend tussen 09.00 en 12.00 uur. Voor 09.00 uur maakt men dan weinig gebruik van de bus.

Uitgediept

Tabel 2.1

Gebruik van de bus op werkdagen		
	in de ochtend vóór 9 uur	alle busgebruikers
Betaald werk	69%	57%
Studie / school	11%	9%
Huishouden/ zorg voor kinderen	3%	5%
Gepensioneerd / VUT	9%	17%
Vrijwilligerswerk	4%	5%
Werkzoekend	3%	3%
Anders	3%	4%
Totaal	100%	100%

- Op werkdagen voor 09.00 uur zijn de inwoners met betaald werk oververtegenwoordigd ten opzichte van de verdeling van alle busreizigers in totaal.
- Voor gepensioneerden geldt het omgekeerde; zij maken op werkdagen voor 09.00 uur relatief gezien juist minder gebruik van de bus.

Tabel 2.2

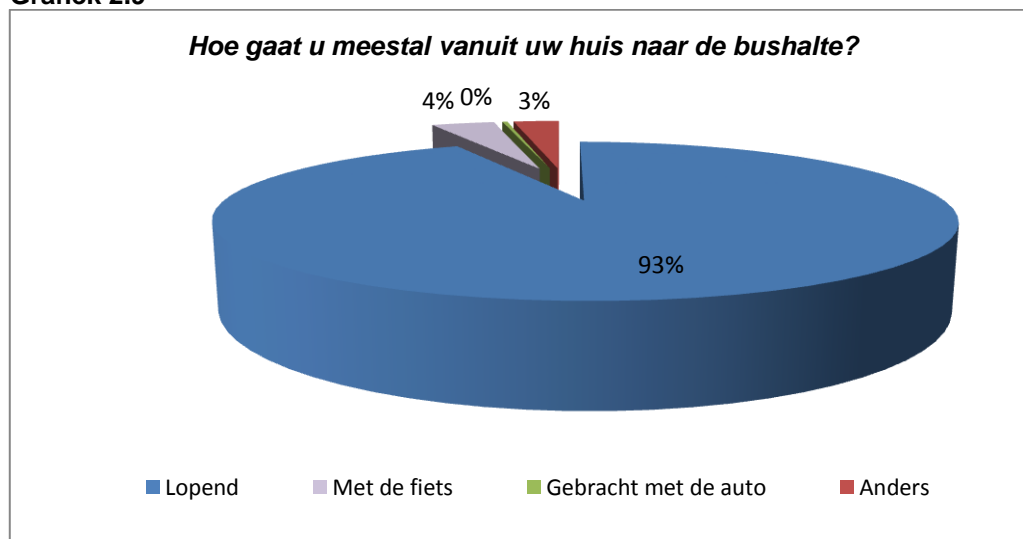
Gebruik van de bus op werkdagen		
	tussen 16:00 en 19:00 uur	alle busgebruikers
Betaald werk	58%	57%
Studie / school	11%	9%
Huishouden/ zorg voor kinderen	4%	5%
Gepensioneerd / VUT	14%	17%
Vrijwilligerswerk	5%	5%
Werkzoekend	4%	3%
Anders	4%	4%
Totaal	100%	100%

- Tussen 16.00 en 19.00 uur op werkdagen is de verdeling naar dagelijkse bezigheid min of meer gelijk aan de verdeling van alle busreizigers gezamenlijk.

2.4 Van huis naar bushalte

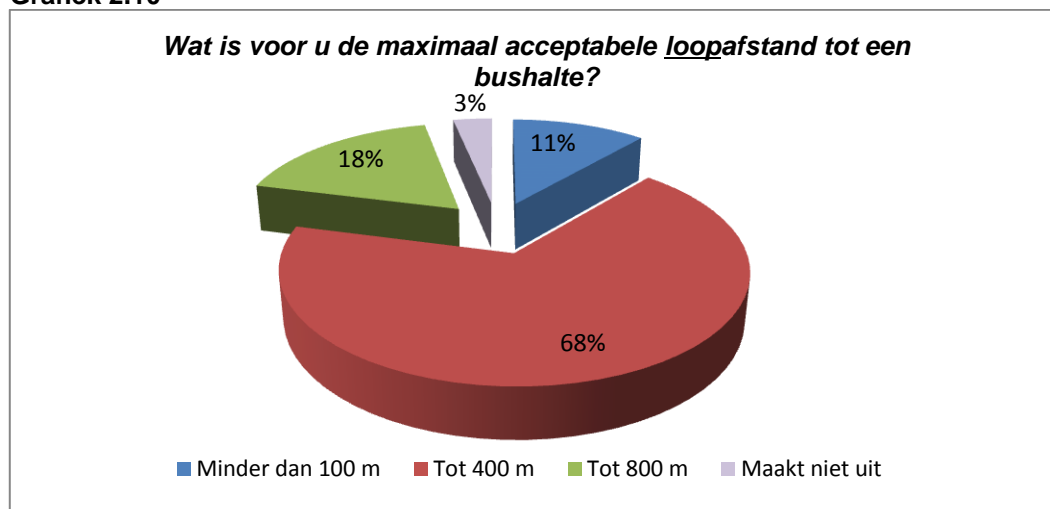
Hoe gaan inwoners die met de bus reizen vanuit huis naar de bushalte en wat vinden zij qua loopafstand de maximale afstand die aanvaardbaar is?

Grafiek 2.9



- De bovenstaande grafiek laat duidelijk zien dat men voornamelijk lopend naar de bushalte gaat; 4% gaat op de fiets.

Grafiek 2.10



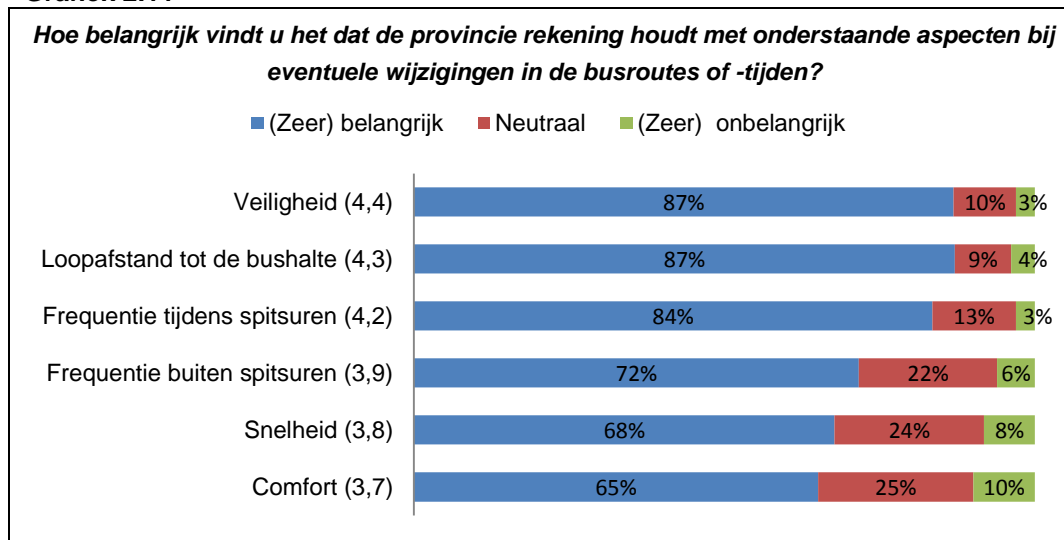
- Ruim tweederde van de busreizigers vindt 400 meter de maximaal acceptabele loopafstand naar een bushalte. Ongeveer een tiende vindt 100 meter acceptabel, bijna een vijfde is bereid 800 meter te lopen.

2.5

Belang aspecten bij wijzigingen in bustijden of -routes

Van zes aspecten wat betreft reizen met de bus is gevraagd naar de mate waarin men het van belang vindt dat de provincie er rekening mee houdt, aan de hand van een vijfpuntsschaal. In de volgende grafiek worden de uitkomsten getoond, waarbij ook de gemiddelde score (tussen 1 en 5) is opgenomen.

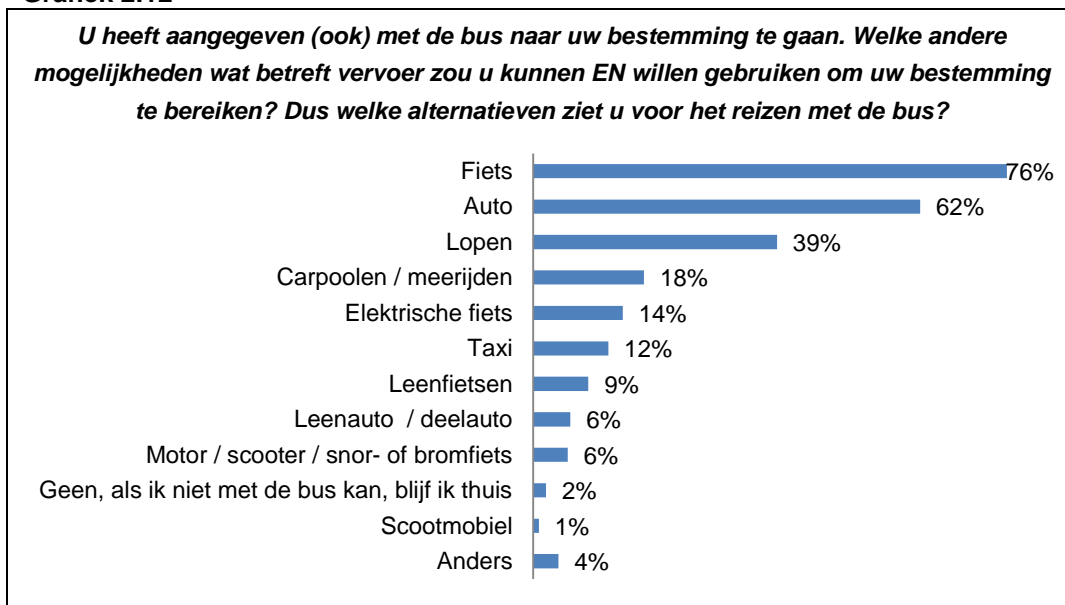
Grafiek 2.11



- Van de genoemde aspecten vinden de busreizigers veiligheid, loopafstand en frequentie tijdens spitsuren de belangrijkste om rekening mee te houden bij eventuele wijzigingen in busroutes of -tijden. De andere aspecten vindt de meerderheid ook belangrijk, zij het in iets mindere mate.

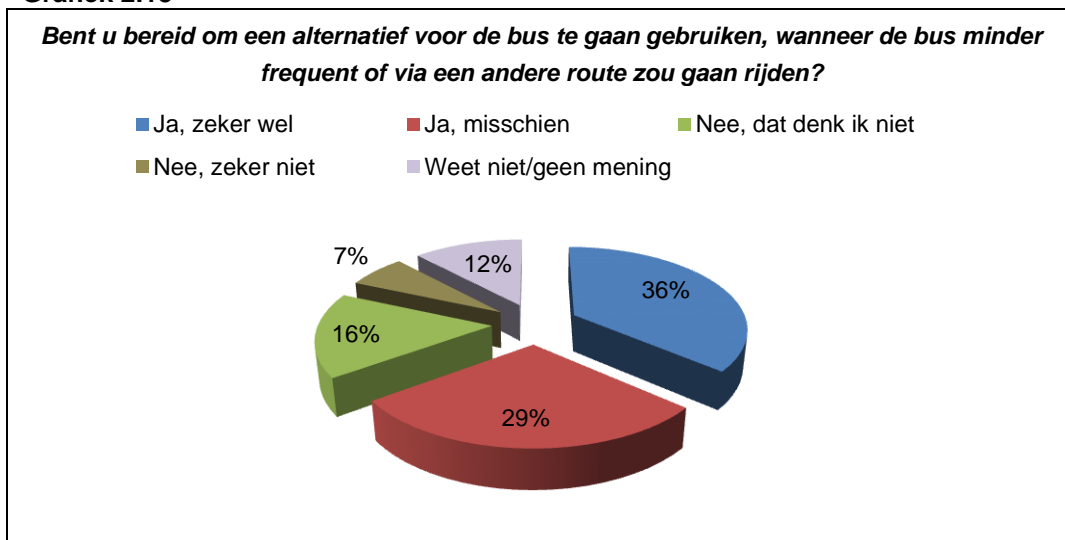
2.6 Alternatieven voor de bus

Grafiek 2.12



- De busreizigers zien vooral de fiets en de auto als mogelijk alternatief voor de bus.
- Een kleine groep van 2% geeft aan thuis te blijven wanneer vervoer met de bus niet mogelijk is. Binnen deze groep zijn de ouderen (65+) en gepensioneerden oververtegenwoordigd, wat ook geldt voor inwoners uit de Aalanden.

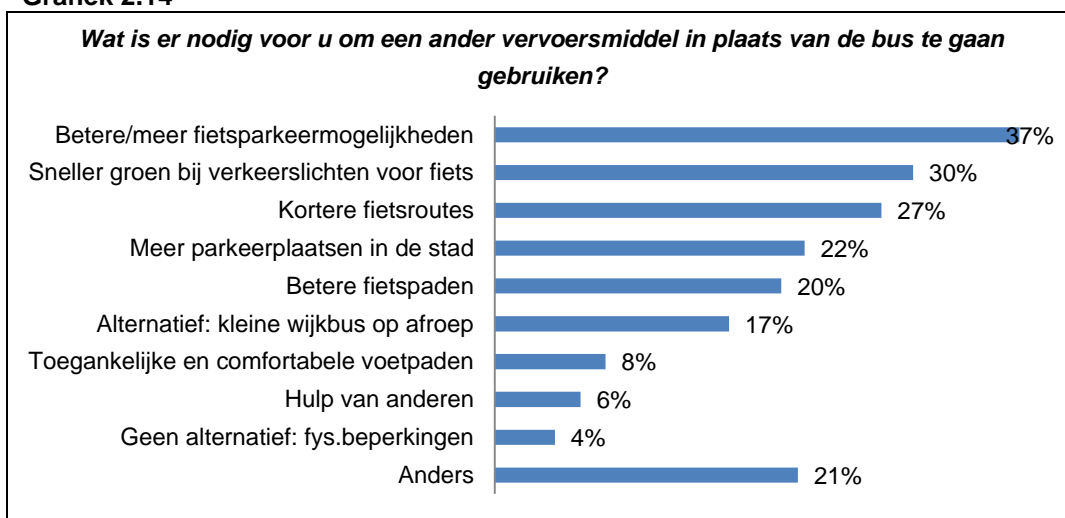
Grafiek 2.13



- Bijna tweederde van de busreizigers staat (enigszins) positief tegenover het idee een alternatief voor de bus te gaan gebruiken, wanneer de bus minder vaak of een andere route zou gaan rijden.
- De bereidheid om een alternatief voor de bus te gebruiken is vooral aanwezig onder werkenden (en in iets mindere mate onder studenten), met een leeftijd tot 49 jaar.

- Wat betreft de wijken staan busreizigers uit Kamperpoort/Veerallee en Binnenstad er het meest voor open een alternatief voor de bus te gebruiken.
- Busreizigers die minimaal 1 keer per week met de bus gaan, zijn minder bereid een alternatief te gebruiken dan degenen die minder vaak met de bus reizen (22% resp. 38% antwoordt 'ja, zeker wel').

Grafiek 2.14

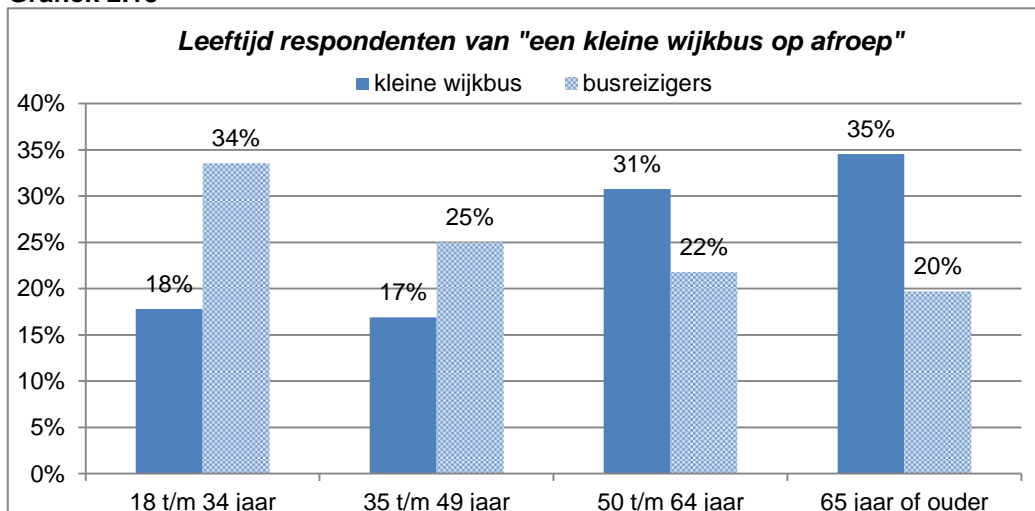


- Busgebruikers kiezen vooral antwoorden die gerelateerd zijn aan fietsen, wanneer hen wordt gevraagd wat er nodig is om een ander vervoersmiddel dan de bus te gaan gebruiken.
- Onder de categorie 'anders' zijn met name de open antwoorden 'betere/goedkopere parkeermogelijkheden', 'beter weer' en 'niets' genoemd.

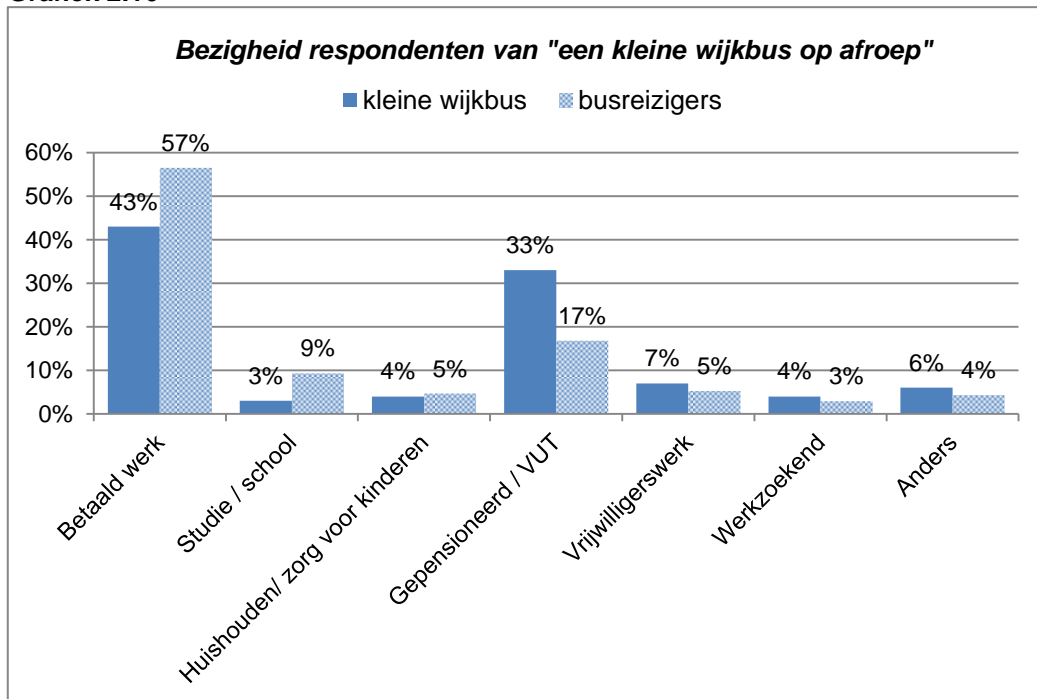
Uitgediept

Van de busgebruikers die 'een kleine wijkbus op afroep' hebben geantwoord, is nader bekeken wat voor inwoners dit zijn. De verdeling van deze groep naar leeftijd, bezigheid en wijk is afgezet tegen de verdeling van alle busreizigers.

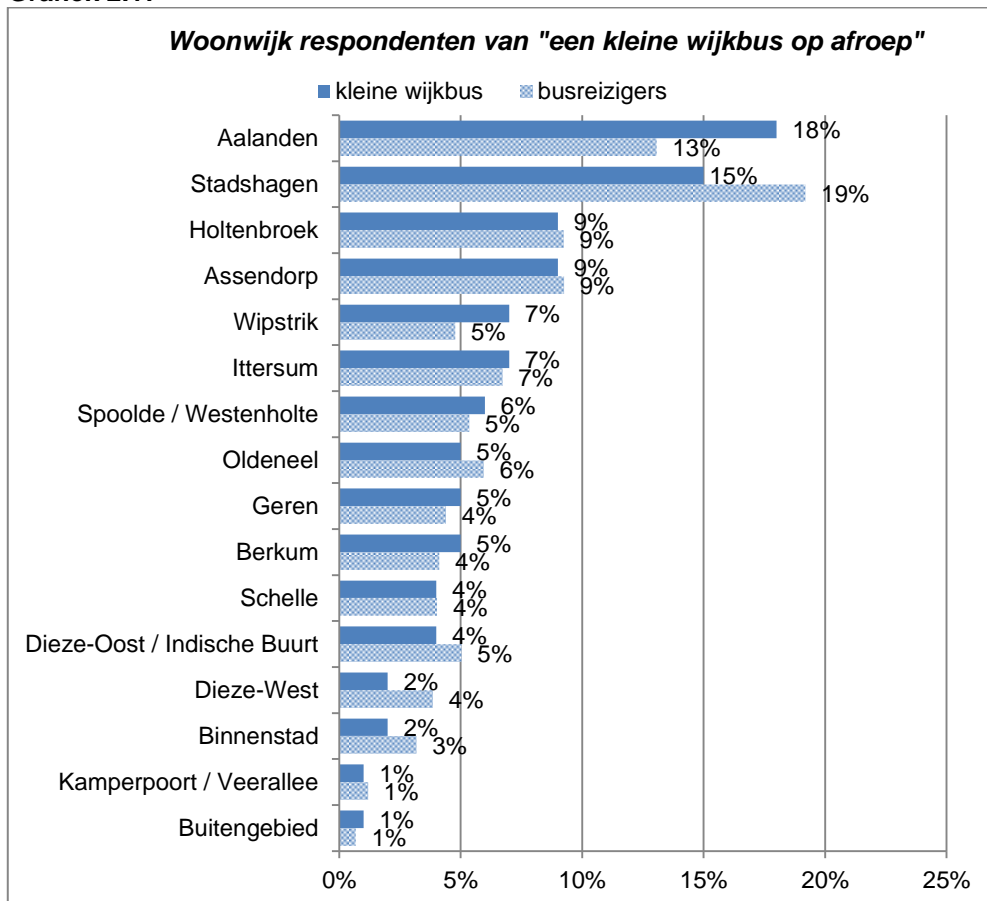
Grafiek 2.15



Grafiek 2.16



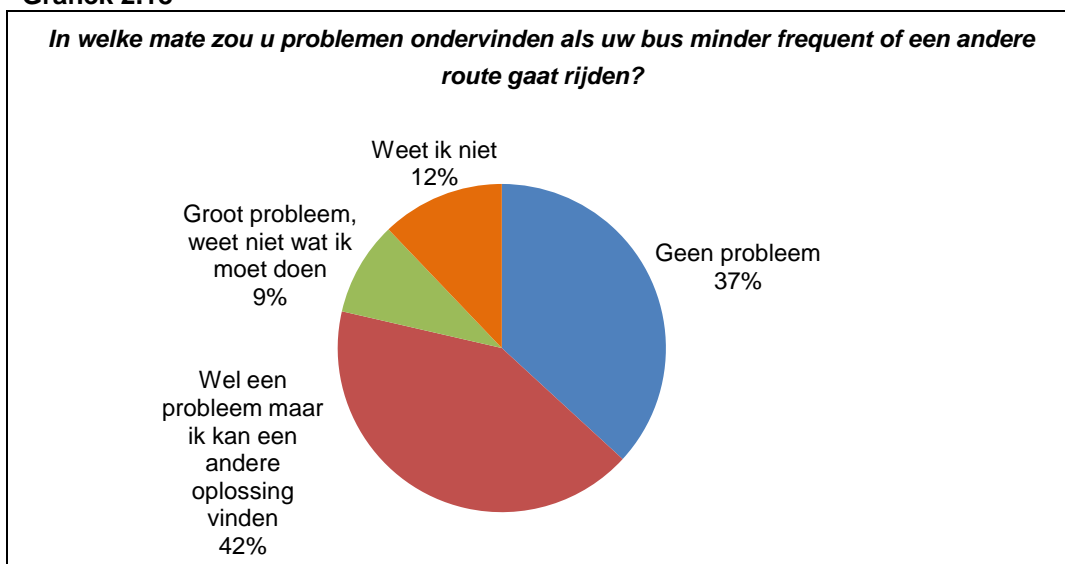
Grafiek 2.17



2.7 Problemen bij wijziging bustijden of -routes

Om een indruk te krijgen wat de gevolgen zijn wanneer busroutes of bustijden veranderen, is gevraagd in welke mate men hierdoor problemen verwacht,

Grafiek 2.18

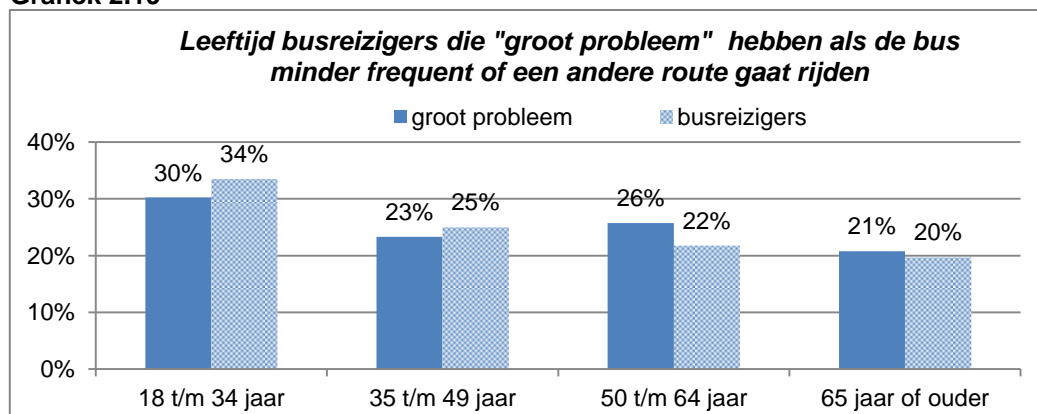


- Ruim een derde van de busreizigers verwacht geen problemen te ondervinden van gewijzigde bustijden- of routes. Meer dan 40% denkt wel een probleem te krijgen, maar niet van dien aard dat het niet oplosbaar is. Voor een kleine groep reizigers (9%) is een wijziging dusdanig problematisch dat zij niet weten wat dan te doen.
- Busreizigers die frequent met de bus gaan (minimaal 1 keer per week) hebben meer een groot probleem dan niet-frequente busreizigers: 29% resp. 7% heeft een groot probleem en weet niet wat te doen.

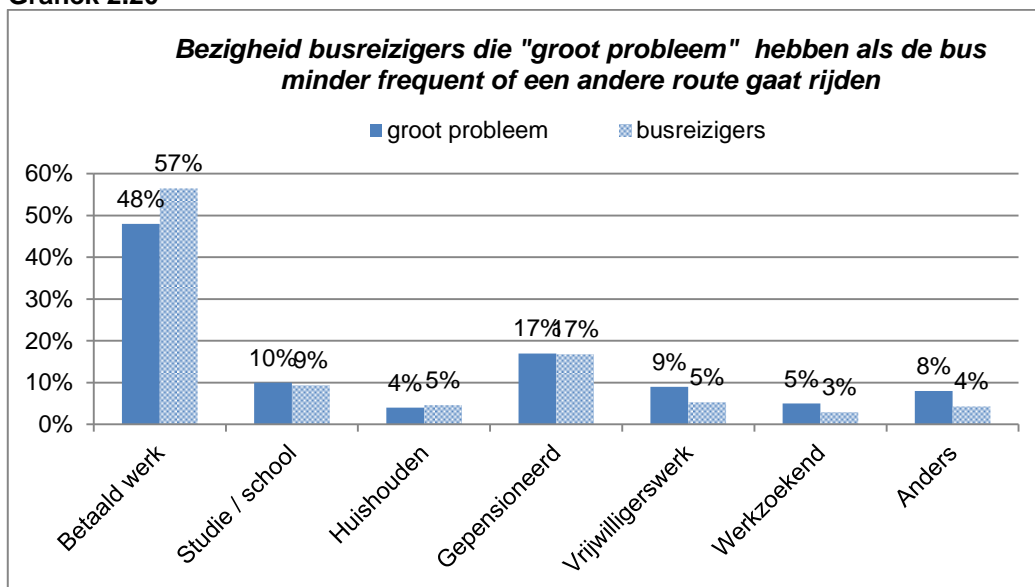
Uitgediept

De achtergrondkenmerken van de busgebruikers die een groot probleem zouden hebben wanneer hun bus minder vaak of een andere route gaat rijden, zijn af te lezen uit de volgende grafieken.

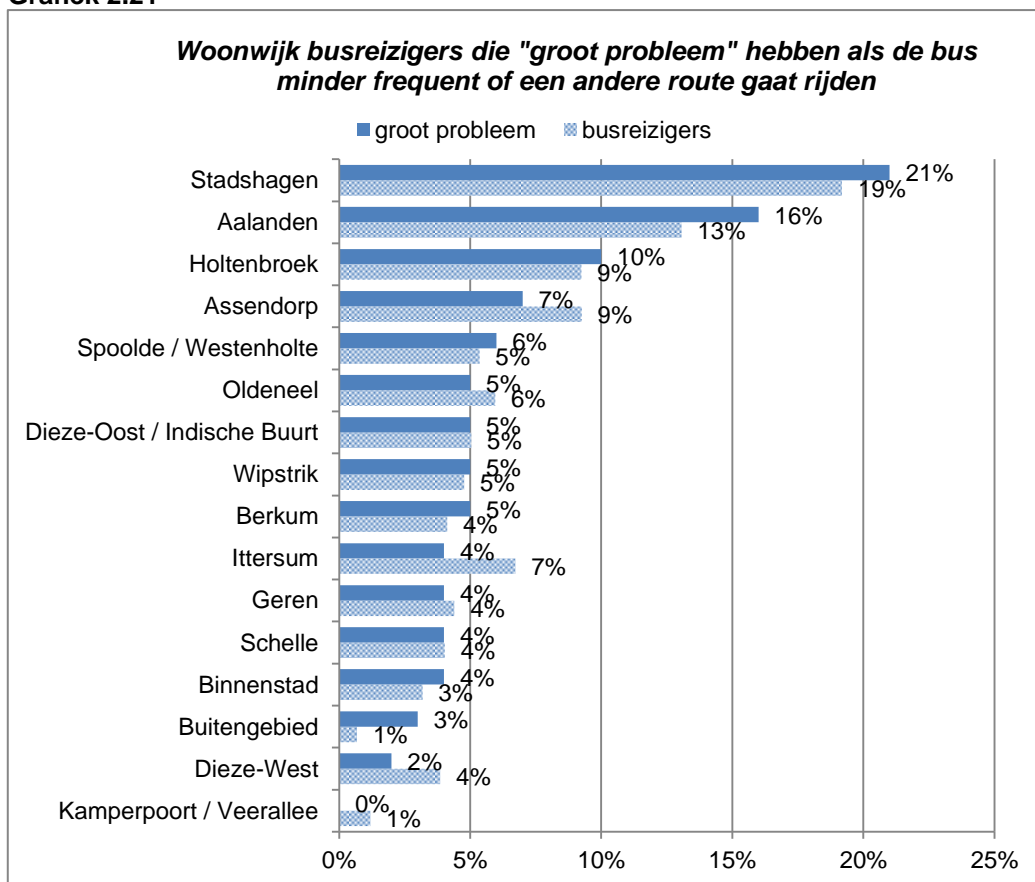
Grafiek 2.19



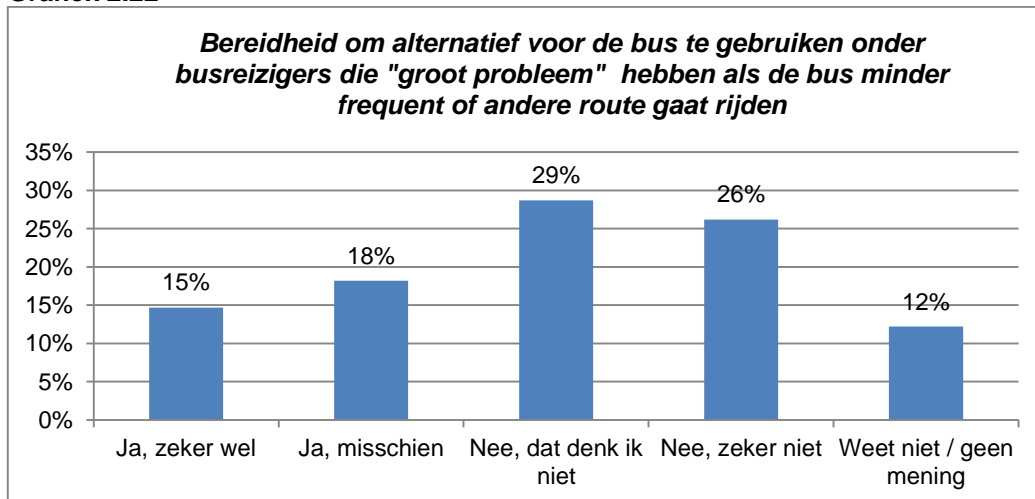
Grafiek 2.20



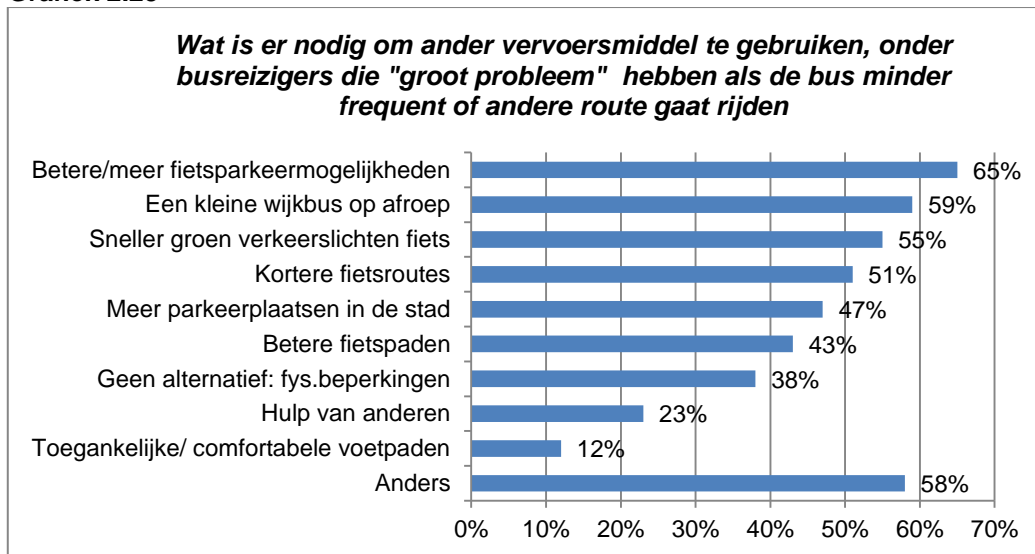
Grafiek 2.21



Grafiek 2.22



Grafiek 2.23



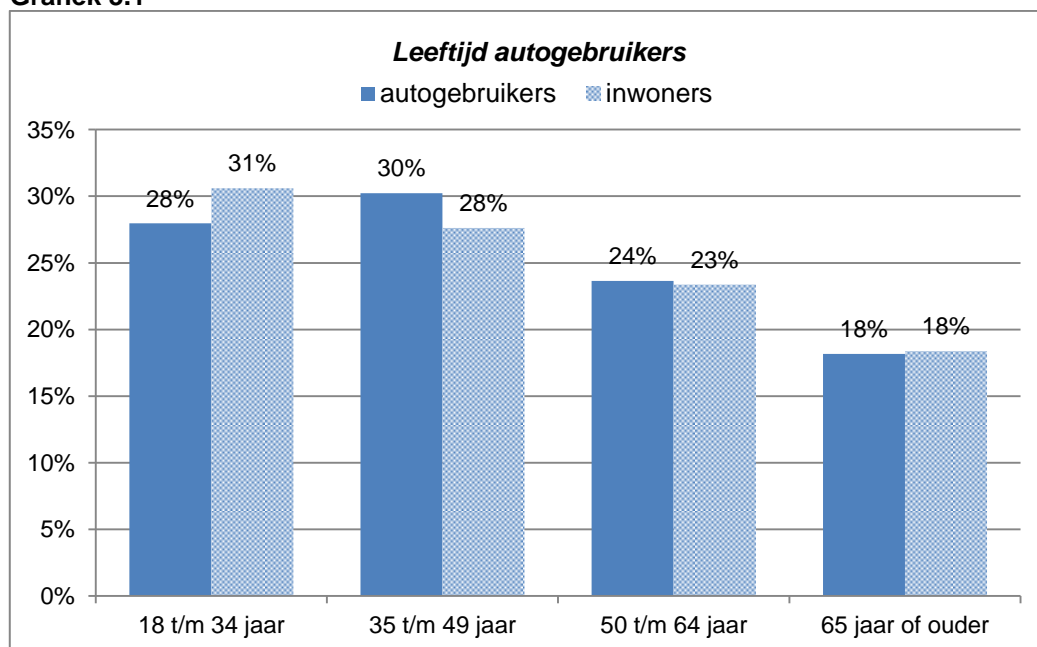
3 Autogebruik

De 2.596 inwoners die hebben aangegeven zich wel eens met de auto te verplaatsen (als automobilist) is een aantal vragen over het autogebruik gesteld.

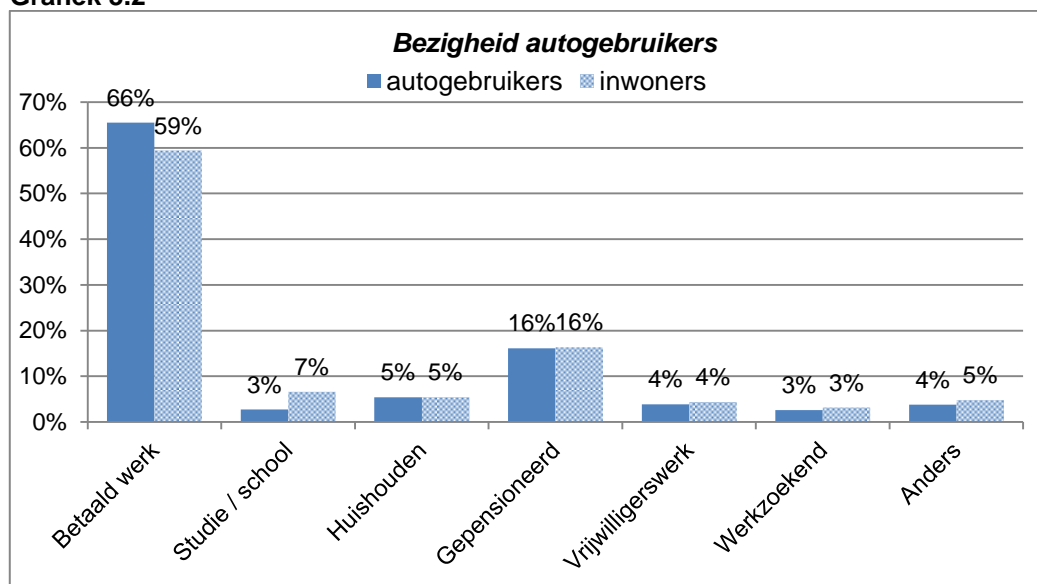
3.1 Profiel van de autogebruiker

De volgende drie grafieken geven een beeld van de autogebruiker: de leeftijd, dagelijkse bezigheid en woonwijk van de automobilisten worden weergegeven.

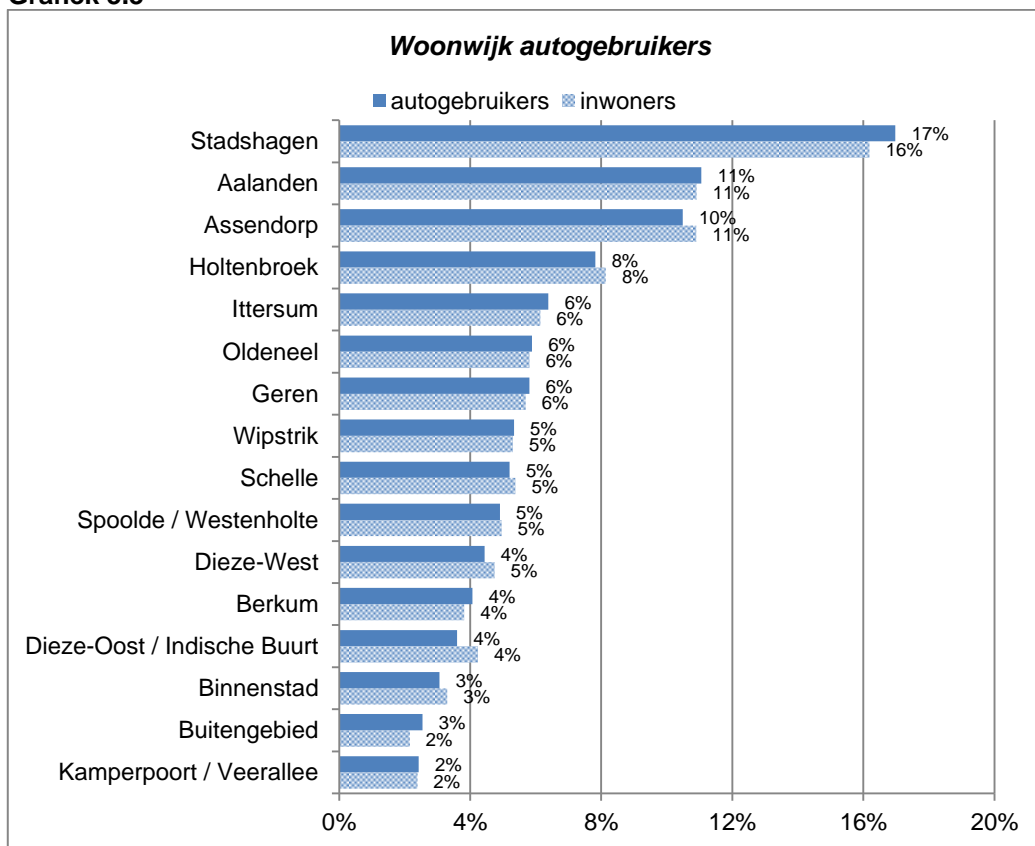
Grafiek 3.1



Grafiek 3.2



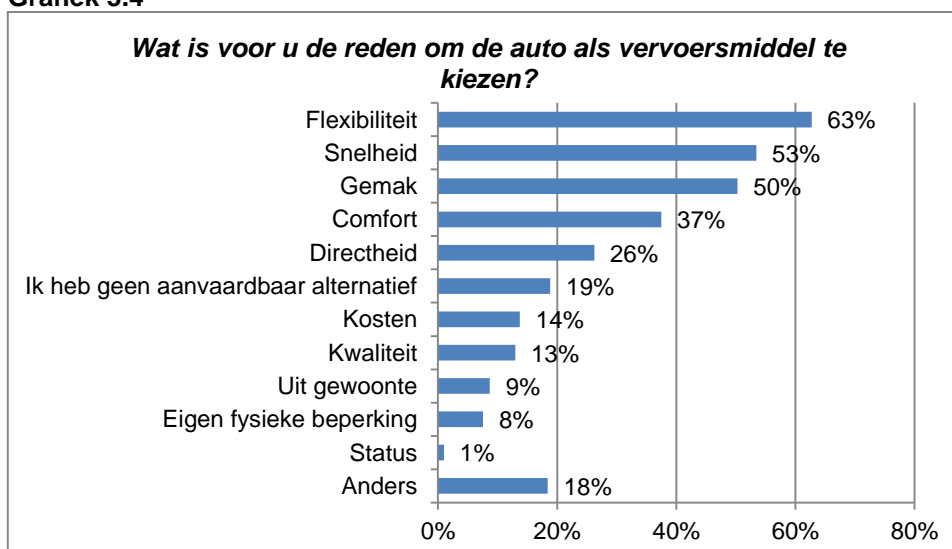
Grafiek 3.3



De verdeling van automobilisten naar leeftijd en woonwijk komt redelijk overeen met die van de inwoners van Zwolle in het algemeen. Wat betreft dagelijkse bezigheid hebben autogebruikers relatief meer betaald werk.

3.2 Reden keuze voor auto

Grafiek 3.4

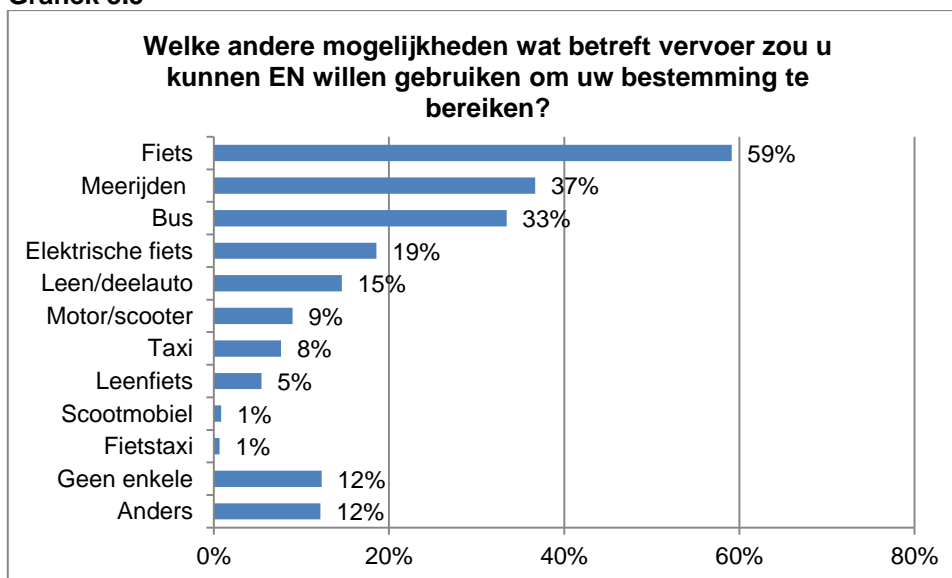


- Flexibiliteit, snelheid en gemak worden het meest als reden genoemd om de auto te kiezen als vervoersmiddel. Ongeveer een vijfde (19%) geeft aan geen aanvaardbaar alternatief te hebben en dus op de auto te zijn aangewezen.
- Voor autogebruikers uit de Binnenstad is flexibiliteit het meest een reden om voor de auto te kiezen. In het Buitengebied is het niet hebben van een aanvaardbaar alternatief een vaak genoemde reden.
- Snelheid en directheid zijn vooral voor jongeren een reden en minder voor ouderen.
- De open antwoorden die het meest zijn genoemd onder de categorie 'anders', zijn:
 - ✓ auto is nodig voor het werk;
 - ✓ (te) grote afstand om te fietsen;
 - ✓ om zware (week)boodschappen of grote voorwerpen te kunnen vervoeren;
 - ✓ voor het reizen naar een bestemming die niet/slecht met openbaar vervoer bereikbaar is;
 - ✓ voor vervoer van partner / kind / familielid met fysieke beperking.

3.3 Alternatieven voor de auto

Hebben de inwoners die wel eens met de auto gaan andere alternatieven in plaats van de auto? Die vraag is de automobilisten gesteld. Ook is hen gevraagd of zij bereid (zouden) zijn dat alternatief voor de auto te gaan gebruiken en wat daar voor nodig is.

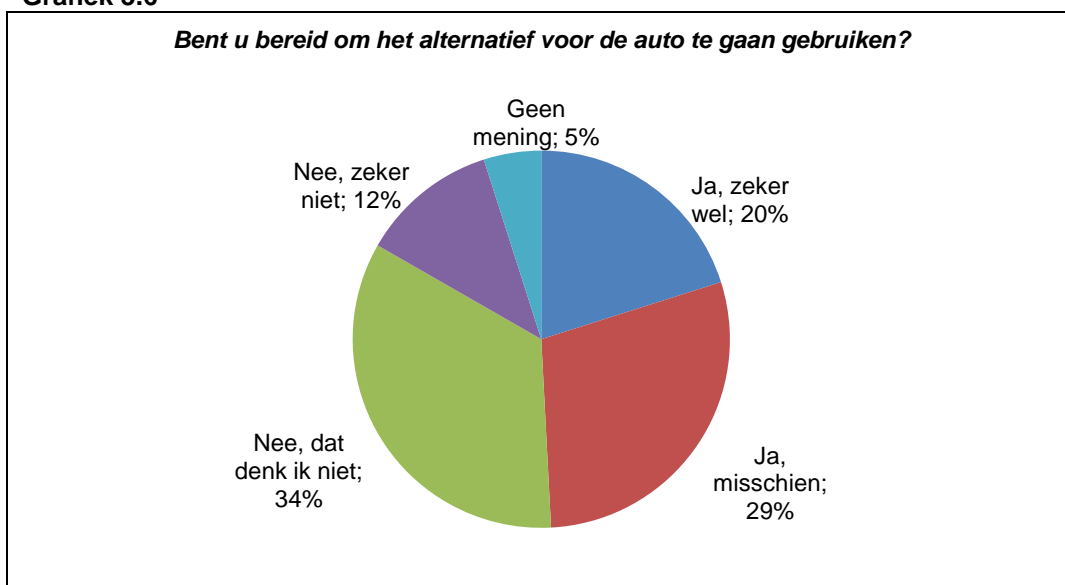
Grafiek 3.5



- Wanneer men toch een ander vervoersmiddel zou moeten gebruiken, kiest men vooral voor de fiets (59%). Meerijden met iemand anders en met de bus gaan zijn twee alternatieven die voor ongeveer een derde mogelijk zouden zijn. Een elektrische fiets zou voor bijna een vijfde een acceptabel alternatief zijn.
- In de Aalanden vindt men de bus meer dan gemiddeld een geschikt alternatief voor de auto. In de Kamperpoort, het Buitengebied en de Wipstrik is de bus minder een alternatief dan in andere wijken. De elektrische fiets is dat voor de Binnenstad, waar meerijden met iemand anders juist vaker een oplossing kan zijn.

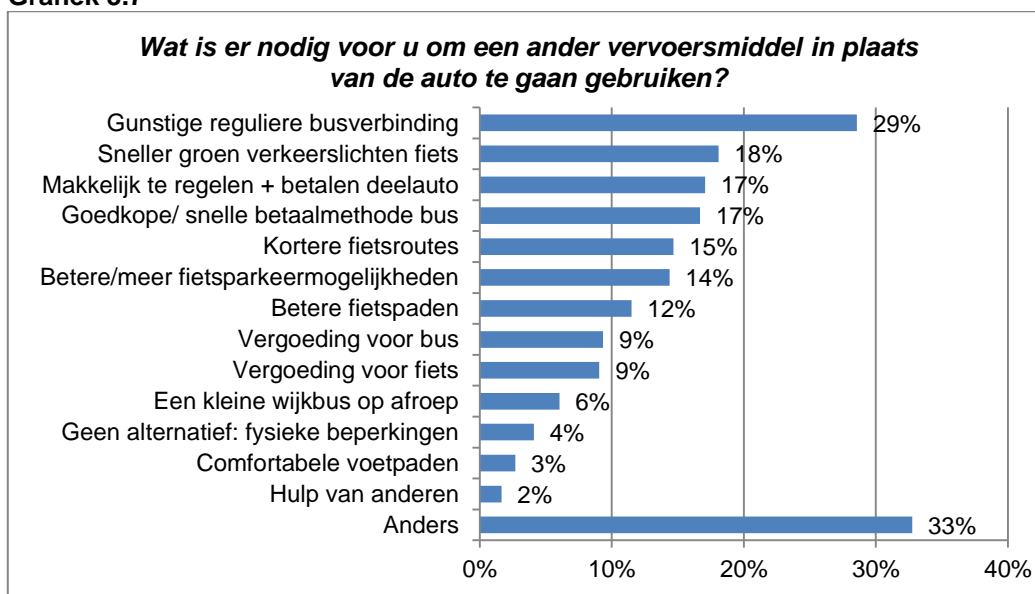
- Ouderen vinden de bus en elektrische fiets meer een alternatief dan jongeren, die meerijden meer dan ouderen als andere mogelijkheid beschouwen.
- Uit de open antwoorden onder 'anders' blijkt dat lopen een voor de hand liggend alternatief is, voor de afstanden binnen de stad. Voor langere afstanden wordt de trein als alternatief genoemd.

Grafiek 3.6



- Bijna de helft van de inwoners is eventueel of zeker bereid in plaats van de auto een ander vervoersmiddel te gebruiken. Tussen de verschillende alternatieven zijn geen noemenswaardigheden te zien in de bereidheid deze te gaan gebruiken.
- Autogebruikers van 65 jaar en ouder zijn minder bereid een alternatief vervoersmiddel te gebruiken dan jongere autogebruikers.

Grafiek 3.7

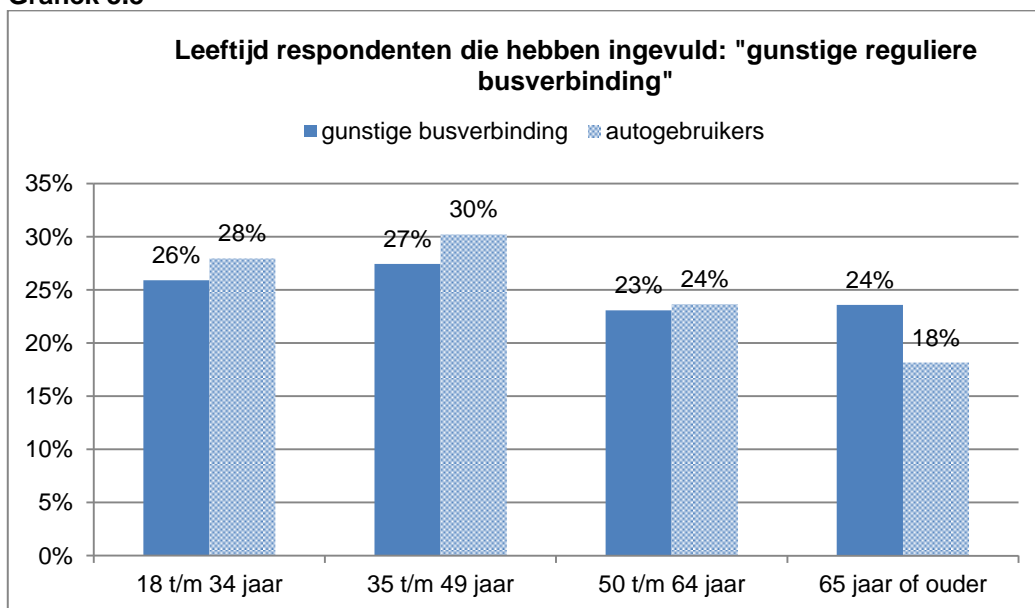


- Op de vraag wat men nodig vindt om een alternatief voor de auto te gebruiken, lopen de antwoorden uiteen. Een gunstige reguliere busverbinding is hier het meest als antwoord gekozen (29%).
- In Kamperpoort en Wipstrik wordt het antwoord 'gunstige reguliere busvermindering' minder dan gemiddeld genoemd, in het Buitengebied juist vaker.
- Bij 'anders, namelijk...' geeft een groot deel van de respondenten aan niets nodig te hebben om vaker een ander vervoersmiddel te gaan gebruiken, vooral omdat zij de auto al alleen voor noodzakelijke doeleinden gebruiken. Beter/goedkoper openbaar vervoer wordt verder geregeld als suggestie genoemd.

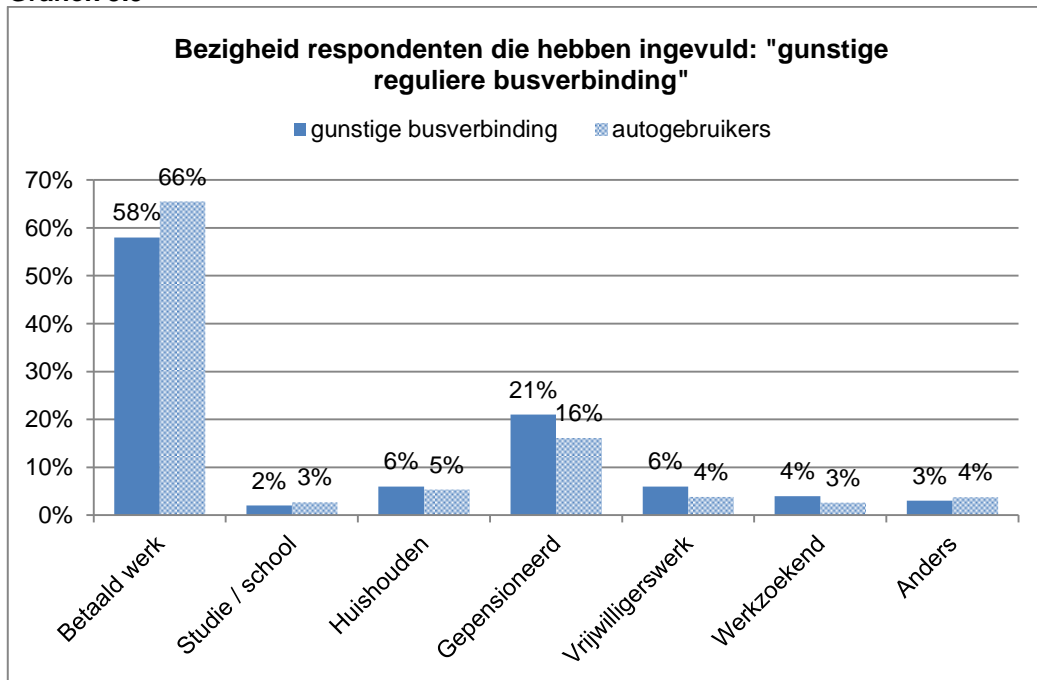
Uitgediept

Van de autogebruikers die een gunstige reguliere busverbinding nodig vinden om de bus als alternatief te gaan gebruiken voor de auto, wordt in de volgende grafieken getoond welke achtergrondkenmerken zij hebben.

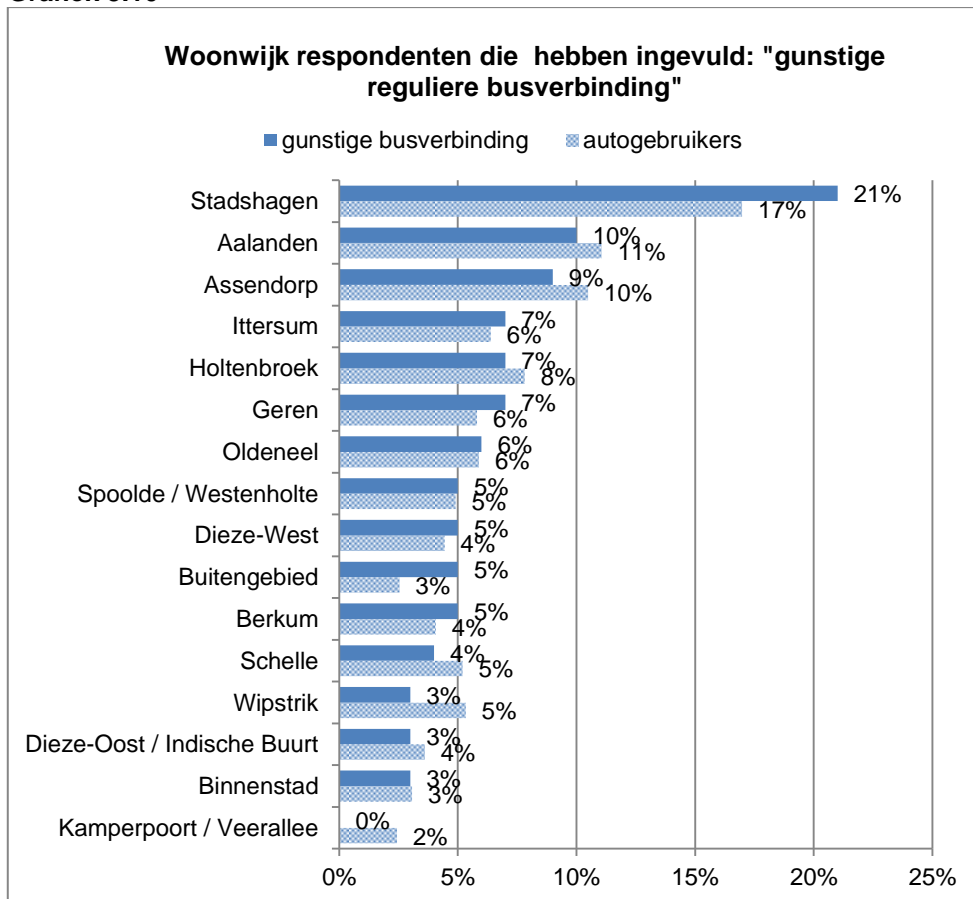
Grafiek 3.8



Grafiek 3.9



Grafiek 3.10



Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

- Uit de leeftijdsverdeling van de autogebruikers die een gunstige reguliere busverbinding nodig vinden om de bus te gaan gebruiken, blijkt dat ouderen hierin licht zijn oververtegenwoordigd. Dit betekent dat zij dit relatief meer nodig vinden dan jongere autogebruikers. Dit wordt bevestigd in de grafiek naar dagelijkse bezigheid: hierin zijn de gepensioneerden oververtegenwoordigd.

Tabel 3.1

Respondenten die "gunstige reguliere busverbinding" hebben ingevuld gaven de volgende antwoorden op de vraag of ze bereid zijn om een alternatief voor de auto te gaan gebruiken.		
	aantal	%
Ja, zeker wel	167	23%
Ja, misschien	272	37%
Nee, dat denk ik niet	210	29%
Nee, zeker niet	39	5%
Weet niet / geen mening	45	6%

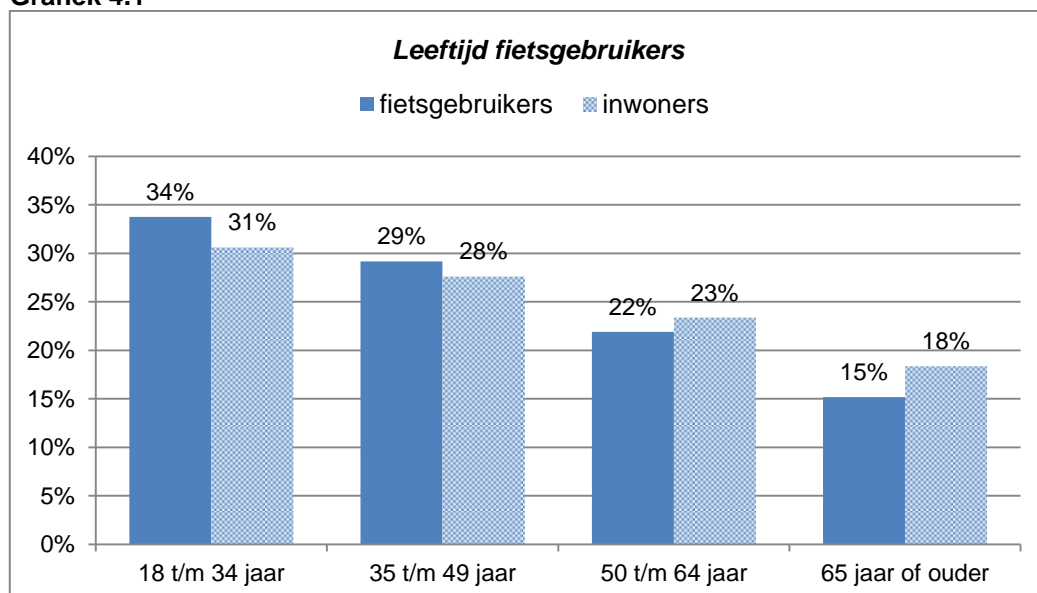
4 Fietsgebruik

De 4.034 inwoners die zich binnen Zwolle wel eens met de fiets verplaatsen, is hierover een aantal vragen voorgelegd.

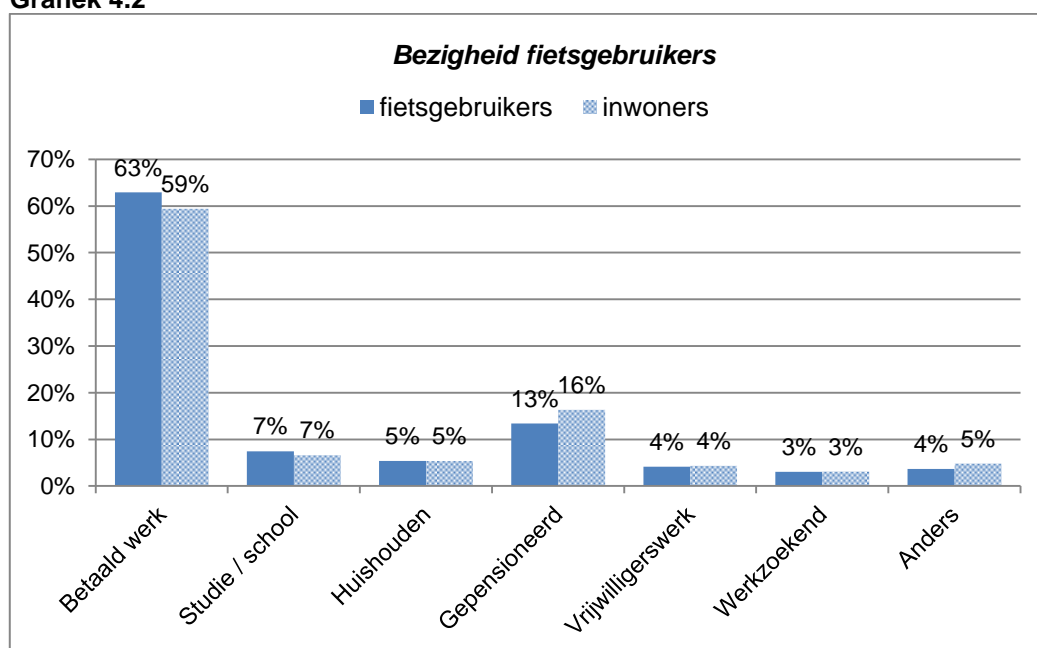
4.1 Profiel van de fietser

Wat zijn de kenmerken van de inwoners die de fiets wel eens gebruiken als vervoersmiddel? De volgende drie grafieken laten dit zien.

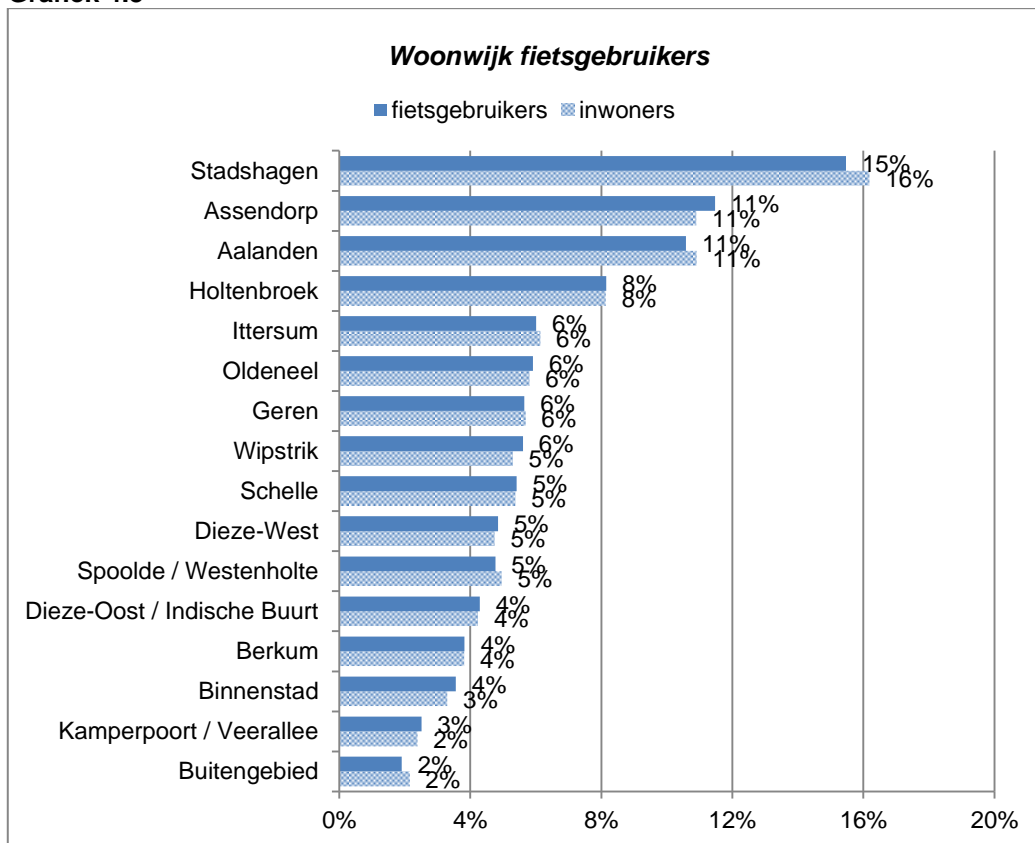
Grafiek 4.1



Grafiek 4.2



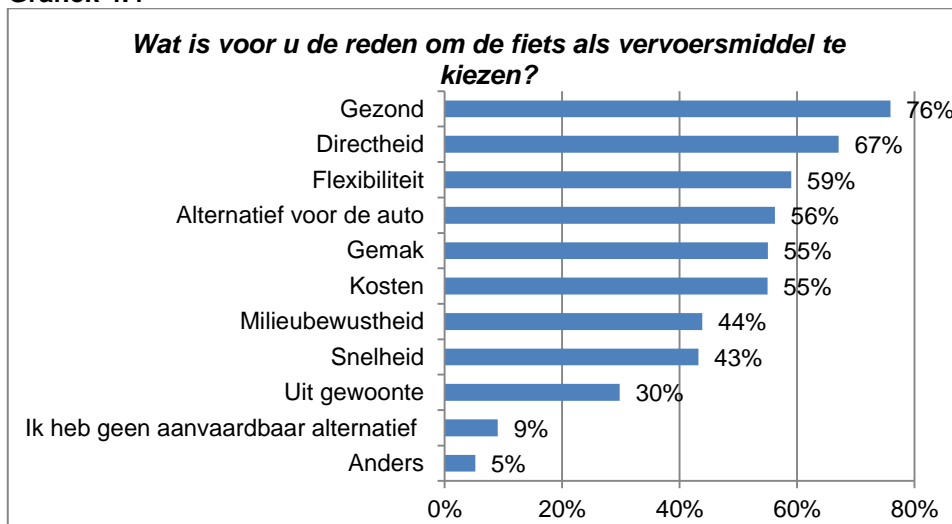
Grafiek 4.3



De verdeling van fietsgebruikers naar dagelijkse bezigheid en woonwijk wijkt niet noemenswaardig af van de verdeling van de Zwolse inwoners in het algemeen; bij de verdeling naar leeftijd is te zien dat fietsgebruikers in lichte mate jonger zijn.

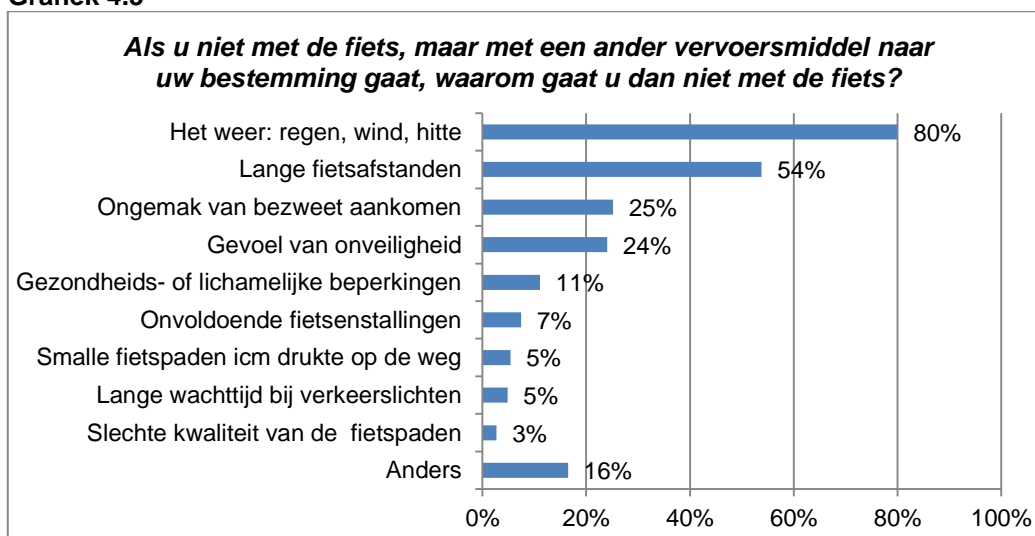
4.2 Reden keuze voor de fiets

Grafiek 4.4



- Het gebruiken van de fiets heeft diverse vaakgenoemde redenen, waarvan het feit dat fietsen gezond is, het meest wordt genoemd (76%).
- Snelheid is voor fietsers van 65 jaar en ouder duidelijk minder een reden dan voor de jongere fietsers. Hetzelfde geldt voor de redenen 'uit gewoonte' en 'kosten'.

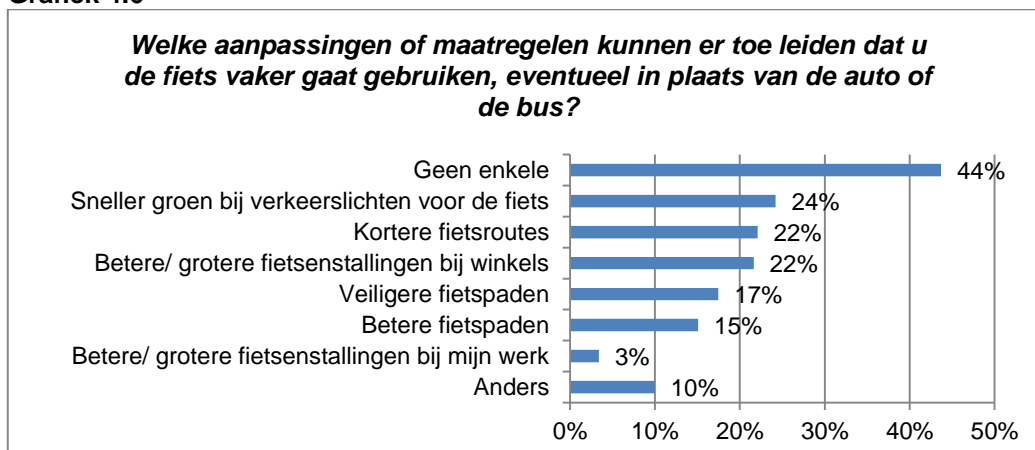
Grafiek 4.5



- De voornaamste reden om de fiets te laten staan en voor een ander vervoersmiddel te kiezen, is het weer. Daarnaast speelt de lengte van de af te leggen afstand een grote rol.
- Lange fietsafstanden en ongemak van bezweet aankomen zijn voor jongeren meer een reden om niet met de fiets te gaan dan voor ouderen.
- Onder de categorie 'anders' valt met name het open antwoord dat men teveel bagage/boodschappen heeft om mee te nemen op de fiets.

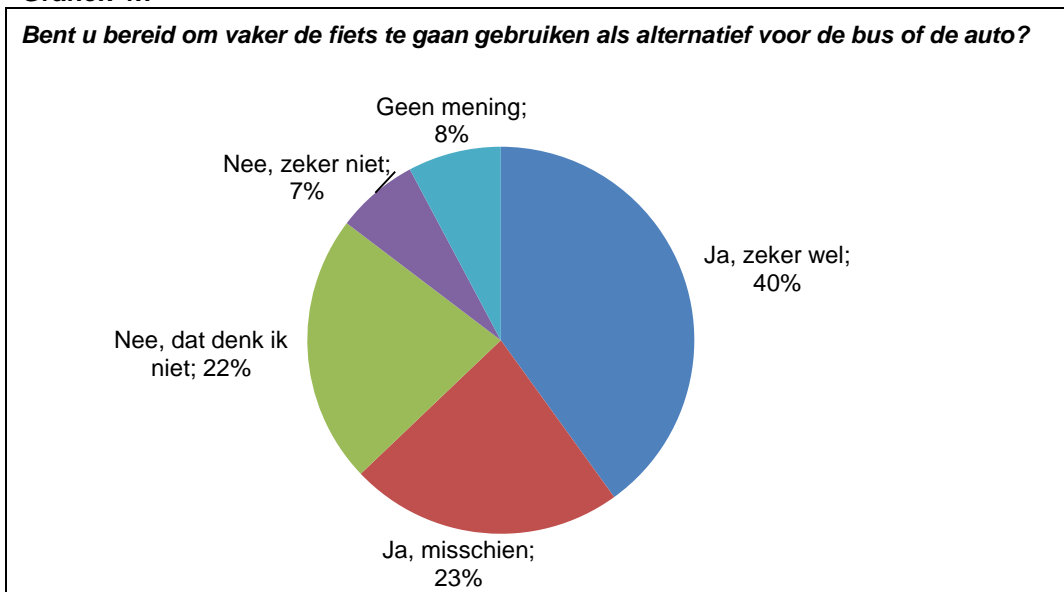
4.3 Maatregelen om vaker de fiets te gebruiken

Grafiek 4.6



- Op de vraag wanneer men de fiets vaker zou gebruiken, in plaats van de auto of de bus, antwoordt iets minder dan de helft dat geen enkele maatregel daartoe zal kunnen leiden. Verder is men verdeeld over welke aanpassing hier wel aanleiding toe zou kunnen geven.

Grafiek 4.7

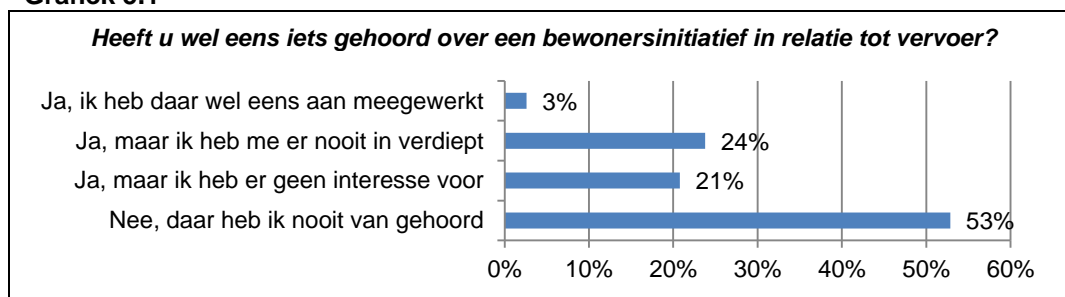


- Bereidheid om vaker met de fiets te gaan, in plaats van met de bus of auto, is bij twee derde van de fietsgebruikers wel aanwezig. Twee vijfde geeft zelfs aan daar zeker toe bereid te zijn.
- In Kamperpoort is men meer dan gemiddeld bereid de fiets te gaan gebruiken als alternatief voor de bus of auto; in Berkum en het Buitengebied is men dat minder dan gemiddeld.

5 Toekomstperspectief

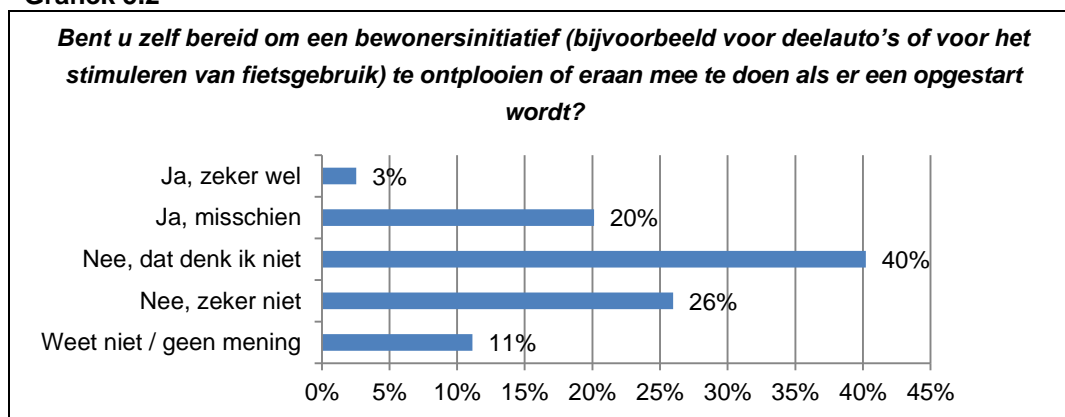
Door veel veranderingen rondom vervoer ontstaan er verschillende bewonersinitiatieven op dit gebied. Zo zijn er in verschillende steden deelauto-projecten opgestart, waarbij men zijn eigen auto kan delen met andere mensen (bijvoorbeeld uit uw eigen buurt). Een ander voorbeeld: een initiatief van de wijkbewoners om een kleine bus te organiseren, al dan niet met steun van andere partijen, om een wijkbus in hun wijk te laten rijden. Alle 4.241 inwoners die aan het onderzoek hebben meegewerkt, is gevraagd naar de bekendheid van bewonersinitiatieven en hun bereidheid hierin te participeren.

Grafiek 5.1



- Iets minder dan de helft van de inwoners heeft wel eens gehoord van bewonersinitiatieven met betrekking tot vervoer. De meeste van hen hebben hier echter geen interesse voor of hebben zich er nooit in verdiept.

Grafiek 5.2



- Van de inwoners die nog nooit aan een bewonersinitiatief hebben meegewerkt, is 3% bereid hieraan deel te nemen; 20% denkt dit misschien wel te willen doen.

Uitgediept

De volgende tabel laat zien welk deel van de inwoners binnen een wijk (misschien) bereid is te gaan meedoen aan een bewonersinitiatief.

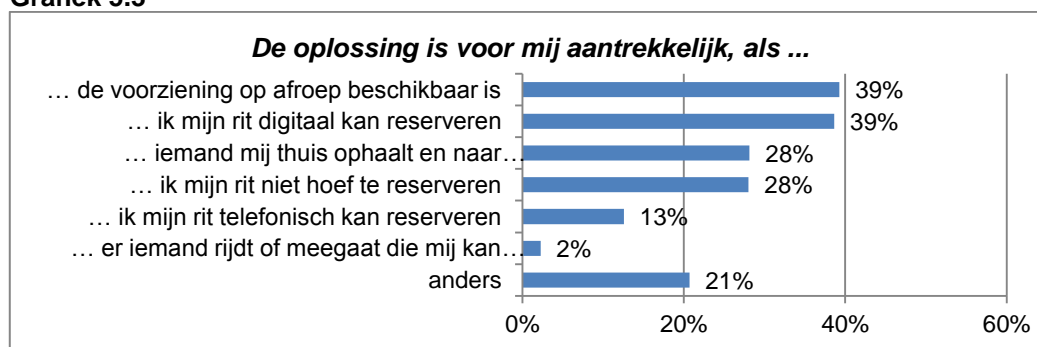
Tabel 5.1

	ja, zeker wel	ja, misschien wel
Dieze-West	5%	26%
Kamperpoort / Veerallee	5%	25%
Binnenstad	1%	28%
Assendorp	4%	24%
Buitengebied	4%	24%
Dieze-Oost / Indische Buurt	5%	22%
Geren	3%	22%
Berkum	2%	22%
Schelle	3%	20%
Wipstrik	1%	21%
Holtenbroek	1%	21%
Aalanden	2%	18%
Stadshagen	2%	17%
Oldeneel	2%	17%
Ittersum	2%	15%
Spoolde / Westenholte	3%	14%

- De bereidheid om mee te doen aan een bewonersinitiatief is het meest aanwezig in Dieze-West, gevolgd door Kamperpoort/Veerallee en Binnenstad.
- In Spoolde/Westenholte, Ittersum, Oldeneel en Stadshagen is deze bereidheid het geringst.

Als laatste is de inwoners gevraagd aan welke voorwaarden een alternatieve vervoersvoorziening zou moeten voldoen om voor hen een aantrekkelijke oplossing te bieden (bijvoorbeeld als alternatief voor de bus of de auto).

Grafiek 5.3



- Het op afroep beschikbaar zijn van een voorziening en het digitaal kunnen reserveren van een rit, zijn de twee voorwaarden die een alternatieve vervoersvoorziening vooral aantrekkelijk kunnen maken.
- Onder 'anders' antwoordt men vooral dat geen enkele oplossing aantrekkelijk is.

Datum 10 november 2015
 Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

Bijlage 1. Vragenlijst

Inleiding

De gemeente Zwolle gaat samen met de Provincie Overijssel nadenken over de toekomstige bereikbaarheid van de stad Zwolle. Hierbij worden alle vormen van vervoer, zoals de auto, openbaar vervoer, fiets en nieuwe vormen van vervoer zoals deelauto's en elektrische fietsen meegenomen. Dit onderzoek vormt een onderdeel in de planvorming.

Deze vragenlijst gaat in op uw mobiliteitskeuzes, nu en in de toekomst. Door per wijk data te verzamelen wordt inzicht verkregen in de mobiliteitskeuzes en vervoerswensen van de inwoners van Zwolle. Hiermee kunnen gemeente en provincie keuzes maken die beter aansluiten bij de behoefte en trends.

Fijn dat u mee wilt doen!

Reizigersprofiel

We willen graag inzicht verkrijgen in uw vervoersbewegingen en welke vervoersmiddelen u daarbij het meest gebruikt. Let op, het gaat hierbij om het vervoer tot aan de stadsgrenzen van Zwolle. Wanneer uw bestemming buiten Zwolle ligt, beantwoordt u de vraag alleen voor de route die u aflegt tot aan de grens van Zwolle.

- Op welke manier reist u doorgaans om naar de plaats van uw bestemming te komen?
 Maximaal vier vervoersmiddelen aangeven.

	Eigen auto	Carpoolen /Mee-rijden met beken de	Deel auto / Leen auto	Taxi	Trein	Bus	Scooter / Bromfiets / Motor	fiets	Elektrische fiets	Lopend	Overig	N.v.t.
Naar werk												
Naar school / studie												
Naar uw huisarts, fysiotherapeut, ziekenhuis, enz.												
Naar uw bestemming om te winkelen/ recreatie in de binnenstad												
Naar uw bestemming om te winkelen/ boodschappen te doen binnen de eigen of een andere wijk												
Naar vrijetijdsbesteding: sport/ hobby/ horeca / visite												

Datum 10 november 2015
 Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

2. Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoersmiddelen?

	5 keer per week of vaker	1 tot 5 keer per week	1 tot 4 keer per maand	Minder dan 1 keer per maand	Nooit/ n.v.t.
Auto (als bestuurder)					
Carpoolen/ meerijden als passagier					
Deelauto/ leenauto					
Taxi					
Trein					
Bus					
Motor/ Brom-/ snorfiets/ scooter					
Fiets					
Elektrische fiets					
Lopend					
Overig					

3. Welke van de onderstaande vervoersmiddelen gebruikt u wel eens voor ...
 Als u bijvoorbeeld alleen lopend gaat, kunt u 'n.v.t.' aanvinken.
 Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

	Auto	Carpo len/ meerij den	Taxi	Bus	Fiets	Elektrische fiets	N.v.t .
Verplaatsingen binnen uw woonwijk							
Verplaatsingen van uw woonwijk naar de binnenstad							
Verplaatsingen van uw woonwijk naar het station							
Verplaatsingen van wijk naar wijk							
Verplaatsingen binnen de stad Zwolle naar een speciale bestemming, bijvoorbeeld het ziekenhuis							
Verplaatsingen naar buiten de stad Zwolle							

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

Busgebruik

We willen u een aantal aanvullende vragen stellen over busgebruik.

4. Wat is voor u de reden om de bus als vervoermiddel te kiezen?
Meerdere antwoorden zijn mogelijk.
- ik heb **geen alternatief**
 - **onafhankelijkheid**: ik ben van niemand anders afhankelijk
 - **gemak**: ik kan ontspannen in de bus zitten (hoef niet op de weg te letten zoals in de auto)
 - **reisduur**: ik kan snel op mijn bestemming komen
 - **betrouwbaarheid**: ik weet dat ik op de geplande tijd aankom
 - **comfort**: ik wil niet vies, nat of moe worden
 - **duurzaamheid**: ik wil het milieu niet onnodig belasten
 - **kosten**: ik weet van tevoren hoeveel het mij gaat kosten
 - **vergoeding werkgever**
 - Uit **gewoonte**
 - Als **alternatief** voor de auto zodat ik bijvoorbeeld geen parkeerplek hoeft te zoeken
 - Eigen **fysieke beperking**
 - Anders, namelijk _____
5. Op welk(e) tijdstip(pen) gebruikt u meestal de bus in Zwolle?
Meerdere antwoorden mogelijk.

	Op werkdagen	In het weekend
In de ochtend vóór 9:00 uur		
In de ochtend tussen 9:00 en 12:00 uur		
In de middag tussen 12:00 en 16:00 uur		
In de middag tussen 16:00 en 19:00 uur		
's Avonds na 19:00 uur		
Niet van toepassing		

6. Hoe gaat u meestal van uw huis naar de bushalte?
- Lopend
 - Met de fiets
 - Gebracht met de auto
 - Anders, namelijk _____
7. Wat is voor u de maximaal acceptabele loopafstand tot een bushalte?
- Minder dan 100 meter lopen (1 minuut)
 - Tot 400 meter lopen (5 minuten)
 - Tot 800 meter lopen (10 minuten)
 - Maakt mij niet uit hoe ver een bushalte ligt
 - Weet niet / geen mening

Datum 10 november 2015
 Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

8. Hoe belangrijk vindt u het dat de provincie rekening houdt met onderstaande aspecten bij eventuele wijzigingen in de busroutes of -tijden?

	<i>Ze er onbelangrijk</i>	<i>Onbelangrijk</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Belangrijk</i>	<i>Ze er belangrijk</i>	<i>Weet niet/ geen mening</i>
Loopafstand tot de bushalte						
Snelheid: dat ik zo snel mogelijk bij mijn bestemming kom (niet door de hele wijk rijden)						
Frequentie: dat de bus vaak blijft rijden <u>tijdens</u> spitsuren						
Frequentie: dat de bus vaak blijft rijden <u>buiten</u> spitsuren						
Comfort: ik wil kunnen zitten						
Veiligheid: dat ik veilig aankom						

9. U heeft aangegeven (ook) met de bus te gaan. Welke andere mogelijkheden zou u kunnen EN willen gebruiken om uw bestemming te bereiken? Dus welke alternatieven ziet u voor het reizen met de bus?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- auto
- fiets
- elektrische fiets
- leenfiets (zoals OV-fiets)
- motor/scooter/ snorfiets/ bromfiets
- scootmobiel
- fietstaxi
- taxi
- leenauto/ deelauto (= auto in de wijk die je tijdelijk kunt lenen via internet)
- carpoolen/ meerijden met iemand anders
- lopen
- geen, als ik niet met de bus kan, blijf ik thuis
- anders, namelijk _____

10. Bent u bereid om een alternatief voor de bus te gaan gebruiken, wanneer de bus minder frequent of via een andere route zou gaan rijden?

- Ja, zeker wel
- Ja, misschien
- Nee, dat denk ik niet
- Nee, zeker niet
- Weet niet / geen mening

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

11. Wat is er nodig voor u om een ander vervoersmiddel in plaats van de bus te gaan gebruiken?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Ik heb geen alternatief vanwege mijn fysieke beperkingen
- Betere fietspaden
- Kortere fietsroutes
- Betere fietsenstallingen / meer mogelijkheden om mijn fiets te parkeren
- Sneller groen bij verkeerslichten voor de fiets
- Toegankelijke en comfortabele voetpaden
- Een kleine wijkbus op afroep als alternatief
- Hulp van anderen
- Meer parkeerplaatsen in de stad
- Anders, namelijk _____

12. In welke mate zou u problemen ondervinden als uw bus minder frequent of een andere route gaat rijden?

- Geen probleem
- Wel een probleem maar ik kan een andere oplossing vinden
- Groot probleem, weet niet wat ik moet doen
- Weet ik niet

Autogebruik

De volgende vragen gaan over autogebruik.

13. Wat is voor u de reden om de auto als vervoermiddel te kiezen?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- ik heb **geen aanvaardbaar alternatief**
- **snelheid**: ik wil snel van A naar B
- **directheid**: ik wil geen overstap maken maar in 1 keer reizen
- **comfort**: ik wil niet vies, nat of moe worden
- **flexibiliteit**: het vervoersmiddel is beschikbaar wanneer ik het nodig heb
- **gemak**: ik ben van niemand afhankelijk
- **kwaliteit**: ik weet welke kwaliteit ik kan verwachten
- **kosten**: ik vind de kosten van de reis acceptabel
- **status**: ik vind het belangrijk om goed voor de dag te komen
- Uit **gewoonte**
- Eigen **fysieke beperking**
- Anders, namelijk ...

14. U heeft aangegeven (ook) met de auto te gaan. Welke andere mogelijkheden zou u kunnen EN willen gebruiken om uw bestemming te bereiken? Dus welke alternatieven ziet u voor het reizen met een auto?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Leenauto/ deelauto (=auto in de wijk die je tijdelijk kunt lenen via internet)
- Meerijden met iemand anders
- Bus
- Fiets
- Elektrische fiets
- Leenfiets (zoals OV-fiets)
- Motor/scooter/ snorfiets/ bromfiets
- Scootmobiel
- Fietstaxi
- Taxi
- Geen enkele
- Anders, namelijk _____

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

15. Bent u bereid om een alternatief voor de auto te gaan gebruiken?
- Ja, zeker wel
 - Ja, misschien
 - Nee, dat denk ik niet
 - Nee, zeker niet
 - Weet niet / geen mening
16. Wat is er nodig voor u om een ander vervoersmiddel in plaats van de auto te gaan gebruiken?
- ik heb geen alternatief vanwege mijn fysieke beperkingen
 - Betere fietspaden
 - Kortere fietsroutes
 - Betere fietsenstalling/ meer mogelijkheden om mijn fiets te parkeren
 - Sneller groen bij verkeerslichten voor de fiets
 - Toegankelijke en comfortabele voetpaden
 - Een kleine wijkbus op afroep als alternatief
 - Gunstige reguliere busverbinding
 - Vergoeding voor fiets
 - Vergoeding voor bus
 - Hulp van anderen
 - Makkelijk te regelen en te betalen deel-auto
 - Goedkope en snelle betaalmethode voor de bus
 - Anders, namelijk _____

Fietsgebruik

Nu volgt een aantal vragen over fietsgebruik.

17. Wat is voor u de reden om de fiets als vervoersmiddel te kiezen?
Meerdere antwoorden mogelijk.
- Ik heb **geen aanvaardbaar alternatief**
 - **Snelheid**: ik wil snel van A naar B
 - **Directheid**: ik fiets rechtstreeks waar ik naar toe wil
 - **Flexibiliteit**: het vervoersmiddel is beschikbaar wanneer ik het nodig heb
 - **Gemak**: ik ben van niemand afhankelijk
 - **Kosten**: het is relatief goedkoop vervoersmiddel
 - **Milieubewustheid**: ik wil de natuur niet onnodig belasten
 - Als **alternatief** voor de auto zodat ik bijvoorbeeld geen parkeerplek hoeft te zoeken
 - Uit **gewoonte**
 - Anders, namelijk ...
18. Als u niet met de fiets, maar met een ander vervoersmiddel naar uw bestemming gaat, waarom gaat u dan niet met de fiets?
Meerdere antwoorden mogelijk
- Lange fietsafstanden
 - Smalle fietspaden in combinatie met drukte op de weg / gevaarlijke situaties
 - Slechte kwaliteit van de fietspaden
 - Onvoldoende fietsenstallingen
 - Het weer: regen, wind, hitte
 - Gevoel van onveiligheid (in het donker of op paden waar weinig mensen zijn)
 - Ongemak van bezweet aankomen
 - Lange wachttijd bij verkeerslichten
 - Gezondheids- of lichamelijke beperkingen
 - Anders, namelijk _____

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

19. Welke aanpassingen of maatregelen kunnen er toe leiden dat u de fiets vaker gaat gebruiken, eventueel in plaats van de auto of de bus?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Betere fietspaden
- Kortere fietsroutes
- Veiligere fietspaden
- Betere/ grotere fietsenstallingen bij mijn werk
- Betere/ grotere fietsenstallingen bij winkels
- Sneller groen bij verkeerslichten voor de fiets
- Hulp van anderen (leren fietsen of begeleiding bij fietsen o.i.d.)
- Geen enkele
- Anders, namelijk _____

20. Bent u bereid om vaker de fiets te gaan gebruiken als alternatief voor de bus of de auto?

- Ja, zeker wel
- Ja, misschien
- Nee, dat denk ik niet
- Nee, zeker niet
- Weet niet / geen mening

Toekomstperspectief

Door veel veranderingen rondom vervoer ontstaan er verschillende bewonersinitiatieven op dit gebied. Zo zijn er in verschillende steden deelauto-projecten opgestart, waarbij u uw eigen auto kunt delen met andere mensen (bijvoorbeeld uit uw eigen buurt). Een ander voorbeeld: een initiatief van wijkbewoners om een kleine bus in de wijk te organiseren, al dan niet met steun van andere partijen.

21. Heeft u wel eens iets gehoord over een bewonersinitiatief in relatie tot vervoer?

- Ja, ik heb daar wel eens aan meegewerkt > volgende vraag overslaan
- Ja, maar ik heb me er nooit in verdiept
- Ja, maar ik heb er geen interesse voor
- Nee, daar heb ik nooit van gehoord

22. Bent u zelf bereid om aan een bewonersinitiatief (bijvoorbeeld voor deelauto's of voor het stimuleren van fietsgebruik) te ontplooiën of eraan mee te doen als er een opgestart wordt?

- Ja, zeker wel
- Ja, misschien
- Nee, dat denk ik niet
- Nee, zeker niet
- Weet niet / geen mening

23. Stel dat er een alternatieve vervoersvoorziening komt, aan welke voorwaarden zou deze moeten voldoen om voor u een aantrekkelijke oplossing te bieden (bijvoorbeeld als alternatief voor de bus of de auto)?

De oplossing is voor mij aantrekkelijk als ...

Meerdere antwoorden mogelijk.

- iemand mij thuis ophaalt en brengt naar mijn plaats van bestemming
- de voorziening op afroep beschikbaar is
- als ik mijn rit digitaal kan reserveren

Datum 10 november 2015
Ons kenmerk Mobiliteitsonderzoek

- als ik mijn rit telefonisch kan reserveren
- als ik mijn rit niet hoeft te reserveren
- er iemand rijdt of meegaat die mij kan begeleiden
- Anders, namelijk _____

Persoonlijke kenmerken

24. In welke leeftijdsgroep valt u?

- 18 jaar of jonger
- 19 tot en met 34 jaar
- 35 tot en met 49 jaar
- 50 tot en met 64 jaar
- 65 tot en met 74 jaar
- 75 jaar en ouder

25. Wat is uw voornaamste dagelijkse bezigheid?

- Betaald werk
- Studie/ school
- Huishouden/ zorg voor kinderen
- Gepensioneerd/ VUT
- Vrijwilligerswerk
- Werkzoekend
- Anders, namelijk _____

26. Maakt u gebruik van hulpmiddelen om u te verplaatsen?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Nee, geen hulpmiddelen
- Ja, een rolstoel
- Ja, rollator
- Ja, loopkrukken
- Anders, namelijk _____

De invullers van de open link krijgen extra vragen:

27. Wat is uw postcode (bv. 8017 JZ)?

28. Mogen we u vaker benaderen met de vragenlijsten bij de onderzoeken die door de gemeente Zwolle worden uitgevoerd?

- Ja
- Nee

Indien ja > Wilt u uw e-mailadres hieronder vermelden? Deze wordt uitsluitend gebruikt door de gemeente Zwolle en voor het verzenden van de vragenlijsten.

29. Heeft u nog opmerkingen of suggesties aan de gemeente of provincie? Wilt u die hier vermelden?

Wij danken u vriendelijk voor uw deelname.

We stellen het zeer op prijs als een ander lid van uw huishouden ook de vragenlijst wilt invullen. Hij/zij kan de vragenlijst invullen via via: www.zwolle.nl/mobiliteit.

Rond uw deelname af door hieronder op Einde te klikken.

Daarna gaat u naar de webpagina Verkeer en vervoer van gemeente Zwolle.

Bijlage 2. Kenmerken respondenten

De tabellen met achtergrondkenmerken in deze bijlage tonen de aantallen en percentages van respondenten die aan het onderzoek hebben meegewerkt en de percentages na toepassing van de weging (zie 'Inleiding').

Verdeling respons naar geslacht, leeftijd, wijk en dagelijkse bezigheid (voor en na weging)

Geslacht	Aantal	% voor weging	% na weging
Man	2.288	55%	49%
Vrouw	1.855	45%	51%
Totaal	4.143	100%	100%

Leeftijd	Aantal	% voor weging	% na weging
18 t/m 34 jaar	632	15%	31%
35 t/m 49 jaar	1.154	27%	28%
50 t/m 64 jaar	1.444	34%	23%
65 jaar of ouder	1.011	24%	18%
Totaal	4.241	100%	100%

Wijk	Aantal	% voor weging	% na weging
Binnenstad	143	3%	3%
Dieze-West	178	4%	5%
Dieze-Oost / Indische Buurt	126	3%	4%
Wipstrik	260	6%	5%
Assendorp	463	11%	11%
Kamperpoort / Veerallee	100	2%	2%
Spoolde / Westenhofte	240	6%	5%
Stadshagen	578	14%	16%
Holtenbroek	252	6%	8%
Aalanden	428	10%	11%
Berkum	199	5%	4%
Schelle	344	8%	5%
Oldeneel	297	7%	6%
Ittersum	243	6%	6%
Geren	277	7%	6%
Buitengebied	113	3%	2%
Totaal	4.241	100%	100%

Voornaamste dagelijkse bezigheid	Aantal	% voor weging	% na weging
Betaald werk	2.405	57%	59%
Studie / school	140	3%	7%
Huishouden/ zorg voor kinderen	204	5%	5%
Gepensioneerd / VUT	938	22%	16%
Vrijwilligerswerk	201	5%	4%
Werkzoekend	133	3%	3%
Anders	220	5%	5%
Totaal	4.241	100%	100%