

Informatievoorziening

Telefoon 14038
www.zwolle.nl/contact

RAPPORT

Mobiliteitsonderzoek gemeente Zwolle

November 2021

Opdrachtgever	Afdeling Ruimte en Economie
Opdrachtnemer	Afdeling Informatievoorziening
Versie	Definitief
Datum	22 november 2021

Datum 22 november 2021
Titel Mobiliteitsonderzoek

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding onderzoek	3
1.2	Werkwijze	3
2	Reizigersprofiel	4
2.1	Gebruik vervoermiddelen	4
2.2	Frequentie gebruik vervoermiddel	5
2.3	Vervoermiddel per soort verplaatsingen	6
3	Deelmobiliteit	7
3.1	Mobiliteitshubs	7
3.2	Gebruik deelmobiliteit	10
3.3	Deelscooters	12
4	Busgebruik	14
4.1	Reden gebruik	14
5	Autogebruik	17
5.1	Reden autogebruik	17
5.2	Alternatieven voor de auto	18
6	Fietsgebruik	20
6.1	Reden gebruik fiets	20
6.2	Verhoging fietsgebruik	22
7	Toekomst	24
7.1	Toekomstige verkeersbewegingen	24
7.2	Toekomstig gebruik vervoermiddelen	24
	Bijlage	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

Zwolle scoort hoog als het gaat om haar bereikbaarheid en leefbaarheid, maar we willen ons ook steeds verbeteren. Doordat Zwolle de komende jaren verder groeit, zowel qua aantal inwoners als voorzieningen, staan we voor de uitdaging hoe we een aantrekkelijke stad kunnen blijven. Daarnaast ontwikkelt verkeer en vervoer zich ook snel. Zo wordt onder meer het aanbod van deelfietsen, -scooters en -auto's steeds groter, wordt het kiezen van de juiste route en parkeerplaats via de telefoon of tablet steeds gemakkelijker en laten we steeds meer pakketjes en boodschappen bezorgen. We hebben in onze mobiliteitsvisie en omgevingsvisie de ambitie uitgesproken dat we meer ruimte aan de voetganger, fietser en deelmobiliteit willen geven, maar er ook voor zorgen dat, mede daardoor, de goede bereikbaarheid van de stad voor vrachtauto's en auto's gewaarborgd blijft.

Het is voor gemeente Zwolle heel belangrijk om van de inwoners te horen wat hun mening is als het gaat om mobiliteit. Hiertoe is een onderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in vervoerbewegingen, mobiliteitskeuzes en vervoerswensen van de inwoners.

1.2 Werkwijze

Om de mening en behoefte van de Zwollenaren in beeld te krijgen, is een onderzoek uitgezet onder het online Zwols Burgerpanel. Dit panel bestaat uit Zwollenaren van 18 jaar en ouder die bereid zijn meerdere keren per jaar via internet (vrijwillig) mee te doen aan een onderzoek van gemeente Zwolle over een maatschappelijk onderwerp. Aan 12.174 panelleden is een e-mail gestuurd met het verzoek mee te werken aan een online onderzoek over mobiliteit in Zwolle.

Van de 12.174 aangeschreven panelleden hebben er 4.986 de vragenlijst ingevuld. Dit komt neer op een respons van 41%. Op basis hiervan kunnen betrouwbare uitspraken worden gedaan over de stad Zwolle alsmede over de wijken (indien relevant).

Ten behoeve van representativiteit is een weging toegepast om de verdeling van de steekproef naar wijk, leeftijd en geslacht gelijk te trekken aan de werkelijke verdeling in Zwolle onder inwoners van 18 jaar en ouder.

Het onderzoek (veldwerk) is uitgevoerd in de periode van 28 juni tot en met 25 juli 2021.

2 Reizigersprofiel

In dit eerste hoofdstuk gaan we in op het reizigersprofiel: het gebruik van verschillende vervoermiddelen naar verschillende bestemmingen, de frequentie van het gebruik en het vervoermiddel dat wordt gebruikt per soort verplaatsing.

2.1 Gebruik vervoermiddelen

Aan de inwoners is van drie soorten reisbestemmingen gevraagd wat voor vervoermiddel zij doorgaans gebruiken om bij die bestemming te komen. Daarbij konden maximaal 4 vervoermiddelen kiezen.

Voor alle drie de bevraagde bestemmingen zijn de fiets en de auto de meest gebruikte vervoermiddelen. De wijze van vervoer voor winkelen / boodschappen doen en vrijetijdsbesteding (sport / recreatie / horeca / visite) is voor een aanzienlijk deel van de inwoners ook (wel eens) lopend.

Tabel 1 Op welke manier reist u doorgaans naar werk / school / studie? (n=4986)

	werk / school / studie	winkelen / boodschappen	vrije tijd
Fiets / Elektrische fiets	63%	83%	87%
Eigen auto	57%	56%	59%
Lopend	21%	48%	40%
Bus	8%	3%	7%
Scooter / Bromfiets / Motor	3%	3%	4%
Overig	2%	1%	1%
Carpoolen / Meerijden met bekende	3%	1%	4%
Deelscooter	1%	1%	1%
Deelauto* / Leenauto	1%	0%	1%
Trein	14%	0%	9%
Taxi	1%	0%	1%
N.v.t.	10%	0%	1%

2.2 Frequentie gebruik vervoermiddel

De frequentie waarmee vervoermiddelen worden gebruikt is ook gemeten. De fiets wordt door de meerderheid van de inwoners (85%) meerdere keren per week gebruikt; 5% fietst nooit. Ook lopen en autorijden doet het merendeel van de inwoners meermaals per week, maar minder vaak dan fietsen. Uit de cijfers blijkt dat de frequentie van het gebruik van deelscooters, -auto's en -fietsen zeer gering is.

Tabel 2 Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de onderstaande vervoermiddelen? (n=4986)

	5 x per week of vaker	1 tot 5 x per week	1 tot 4 x per maand	Minder dan 1 x per maand	Nooit / N.v.t.
Fiets / Elektrische fiets	56%	29%	6%	3%	5%
Lopend	43%	32%	11%	5%	8%
Auto (als bestuurder)	23%	43%	16%	5%	13%
Trein	1%	7%	11%	42%	40%
Carpoolen / meerijden als passagier	1%	8%	16%	25%	51%
Bus	0%	2%	8%	36%	54%
Taxi	0%	0%	1%	11%	88%
Motor/ Bromfiets / Snorfiets / Scooter	1%	2%	3%	2%	91%
Deelscooter	0%	0%	2%	3%	95%
Deelauto / Leenauto	0%	0%	1%	3%	95%
Overig	1%	0%	1%	2%	97%
Deelfiets	0%	0%	1%	2%	97%
WMO-vervoer / Taxi van zorginstelling	0%	0%	0%	1%	98%

Op wijkniveau is bekeken of er verschillen zijn in het wel eens gebruiken van de auto, fiets, bus en trein. De volgende afwijkingen zijn geconstateerd, waarbij alleen de uitersten worden benoemd:

- In de Binnenstad is het autogebruik vergeleken met andere wijken het laagst: 76% maakt wel eens gebruik van de auto (en gemiddeld is dat 87%). In Berkum en Buitengebied is het aandeel autogebruikers met 94% het grootst.
- In Buitengebied en Assendorp is het deel van de inwoners dat wel eens met de bus gaat het kleinst (30% respectievelijk 36% t.o.v. 46% gemiddeld), in Aa-landen is dat deel het grootst (56%).
- Inwoners van de Binnenstad maken het meest gebruik van de trein (78% t.o.v. 60% gemiddeld), gevolgd door Kamperpoort/Veerallee (72%) en Assendorp (70%); inwoners van Ittersum doen dat het minst (50%).
- Qua fietsgebruik zijn geen grote verschillen tussen de wijken te zien.

2.3 Vervoermiddel per soort verplaatsingen

De inwoners hebben aangegeven welke vervoermiddelen zij gebruiken voor verschillende soorten verplaatsingen. In tabel 3 is te zien dat de meeste inwoners voor verplaatsingen binnen de eigen woonwijk de fiets gebruiken of lopend gaan, en twee vijfde gaat ook wel eens met de auto. Uitgezonderd verplaatsingen naar buiten Zwolle geldt voor alle verplaatsingen dat de fiets hiervoor door het merendeel van de inwoners wel eens wordt gebruikt. De auto wordt daarnaast ook door een groot deel van de inwoners gebruikt voor verplaatsingen van wijk naar wijk, naar speciale bestemmingen in Zwolle en naar buiten Zwolle. Gebruik van de bus komt het vaakst voor bij verplaatsingen van eigen woonwijk naar het station.

Tabel 3 Welke vervoermiddelen gebruikt u weleens voor verplaatsingen binnen uw woonwijk? (n=4986)

	binnen eigen woonwijk	van woonwijk naar binnenstad	van woonwijk naar station	van wijk naar wijk	naar speciale bestemming, bijv. ziekenhuis	naar buiten Zwolle
Fiets / Elektrische fiets	90%	90%	65%	91%	82%	41%
Lopend	87%	42%	28%	35%	19%	3%
Auto	41%	42%	18%	73%	75%	87%
Anders	3%	3%	1%	3%	3%	3%
Carpoolen/ meerijden	2%	3%	3%	5%	6%	14%
Bus	2%	14%	28%	8%	10%	13%
Deelscooter	1%	2%	1%	2%	1%	0%
Taxi	1%	1%	2%	1%	2%	1%
Trein	0%	1%	2%	1%	1%	46%
N.v.t.	0%	1%	15%	0%	0%	0%
Deelauto	0%	0%	0%	0%	1%	2%

In vergelijking met 2015 is het gebruik van bijvoorbeeld de fiets en auto voor de verschillende verplaatsingen niet noemenswaardig veranderd.

Wanneer de verplaatsingen met de auto van wijk naar wijk nader worden belicht, zien we dat inwoners van Berkum (87%), Buitengebied (83%), Stadshagen (83%) en Westenholtte / Spoolde (82%) deze verplaatsingen relatief het meest doen, in vergelijking met andere wijken.

Als het gaat om verplaatsingen naar een speciale bestemming vinden verplaatsingen met de auto relatief het meest plaats onder inwoners van Buitengebied, Stadshagen (86%), Westenholtte / Spoolde (85%), Ittersum (84%) en Oldeneel (83%).

3 Deelmobiliteit

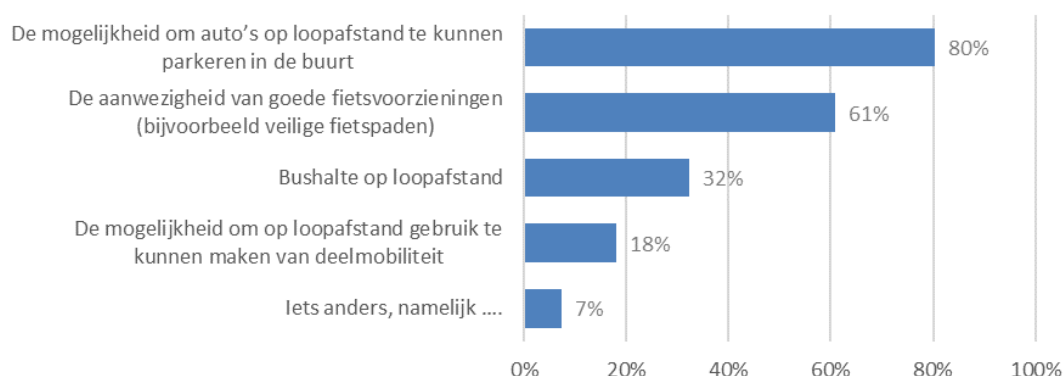
Deelmobiliteit is de verzamelnaam van alle vervoermiddelen die niet in particulier eigendom zijn, maar die men tijdelijk kan gebruiken tegen betaling. In Zwolle worden deelauto's aangeboden, zowel door bedrijven als particulieren. Verder worden deel- en huurfietsen aangeboden en sinds enkel maanden ook deelscooters. Door deelmobiliteit in de buurt of wijk aan te bieden, bijvoorbeeld in zogenaamde mobiliteitshubs, kan dit een alternatief zijn voor de (eerste of tweede) auto en daarmee ook een bijdrage leveren aan het verminderen van de parkeeroverlast en verbeteren van de leefbaarheid. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op zowel de mobiliteitshubs als op het gebruik van deelmobiliteit.

3.1 Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn parkeerplaatsen op loopafstand van de eigen woning waar naast de eigen auto ook deelauto's, deelfietsen of deelscooters worden aangeboden en afhankelijk van de locatie mogelijk ook laadpalen, pakketkluizen, toiletten en andere voorzieningen.

De inwoners is gevraagd wat zij belangrijk vinden als zij hun auto niet voor de deur of in de eigen straat zouden kunnen parkeren (grafiek 1). Uit de antwoorden blijkt dat men het vooral belangrijk vindt om de auto wel op loopafstand van huis te kunnen parkeren. Daarnaast is het voor het merendeel van de inwoners belangrijk dat er (bij de beschreven situatie) goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

Grafiek 1 Stel dat u ergens woont of gaat wonen waar auto's niet voor de deur of in de eigen straat kunnen worden geparkeerd. Wat zou u dan belangrijk vinden? (n=4986)



Kijkend naar verschillende leeftijdsgroepen, valt op dat een bushalte op loopafstand het meest belangrijk wordt gevonden door ouderen (52%).

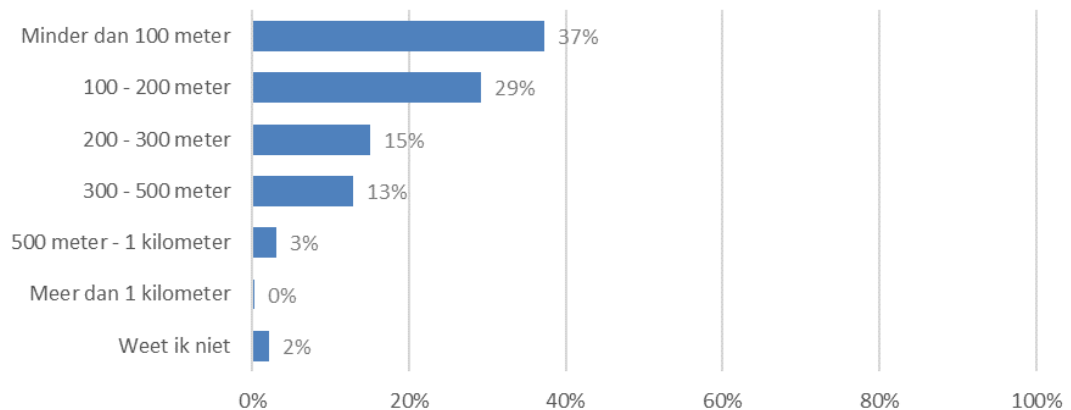
Kunnen parkeren op loopafstand vinden inwoners van belang, maar welke afstand vindt men daarbij acceptabel? De inwoners die hebben aangegeven loopafstand belangrijk te vinden, verschillen daarin wel van mening.

Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

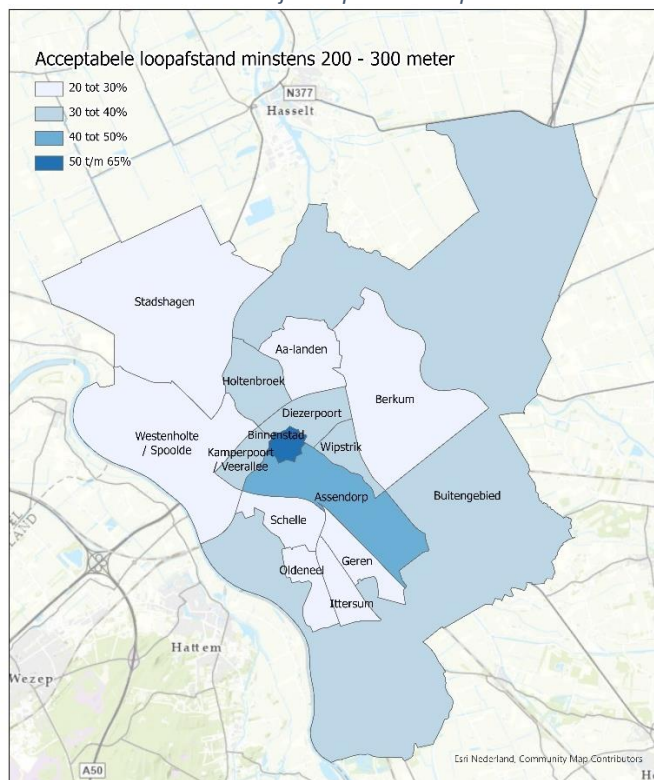
Ruim een derde vindt een afstand tot 100 meter acceptabel. Ruim een kwart (29%) is bereid tot 200 meter te lopen van huis naar auto. Langere afstanden zijn voor een klein deel van de inwoners acceptabel.

Grafiek 2 Wat is voor u een acceptabele loopafstand naar uw auto, als u deze niet voor de deur of in uw eigen straat kunt parkeren (n=4006)



Voor inwoners van de Binnenstad is de acceptabele loopafstand naar de auto het grootst; 40% van hen vindt een afstand groter dan 500 meter acceptabel, ten opzichte van 16% gemiddeld. Na de Binnenstad accepteren de Assendorpers vervolgens de grootste loopafstand. Van hen vindt 45% een afstand groter dan 200 meter acceptabel, wat gemiddeld op 33% ligt. Bij de Binnenstad betreft dit 64%.

Kaart 1: % Inwoners waarbij acceptabele loopafstand naar auto minstens 200 – 300 meter is



De inwoners zijn twee opties geboden met de vraag welke van deze twee hun voorkeur heeft. Bijna de helft van de inwoners kiest voor een groene, kindvriendelijke straat waar auto's niet kunnen parkeren, boven een straat waar de auto voor de deur kan worden geparkeerd met weinig groen. Een derde kiest voor de optie van voor de deur parkeren.

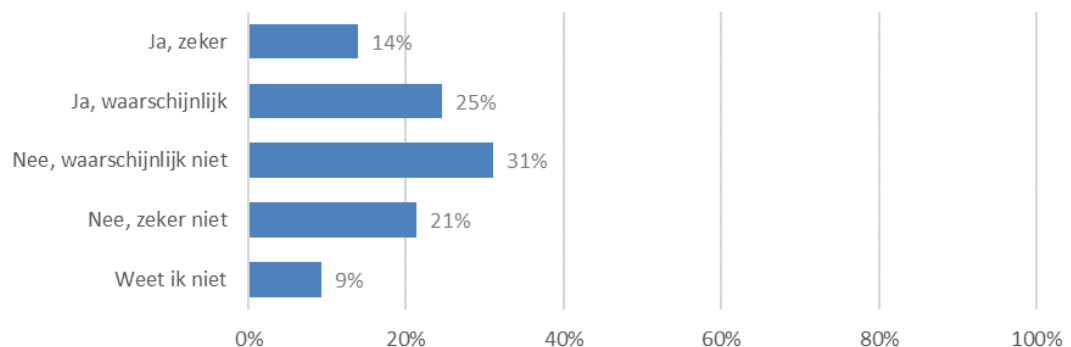
Grafiek 3 Wat heeft uw voorkeur? (n=4986)



Zoals eerder al benoemd, zijn mobiliteitshubs parkeerplaatsen op loopafstand van de eigen woning waar naast de eigen auto ook deelauto's, deelfietsen of deelscooters worden aangeboden en afhankelijk van de locatie mogelijk ook laadpalen, pakketkluizen, toiletten en andere voorzieningen. Is men bereid ergens te gaan wonen waar auto's niet voor de deur kunnen worden geparkeerd maar waar dat alleen kan bij zo'n mobiliteitshub?

In grafiek 4 is te zien dat ruim de helft van de Zwollenaren hier niet om staat te springen (31% waarschijnlijk niet en 21% zeker niet). Van de inwoners staat 39% er wel voor open, 14% zeker wel en 25% waarschijnlijk wel. Een op de tien inwoners heeft er geen mening over.

Grafiek 4 Bent u bereid ergens te gaan wonen waar auto's niet voor de deur kunnen worden geparkeerd, maar waar dat alleen op afstand kan bij een mobiliteitshub? (n=4986)



Naar leeftijd kijken, zien we dat jongeren inwoners (18 – 34 jaar) de grootste bereidheid hebben ergens te wonen waar zij de auto niet voor de deur kunnen parkeren; 47% zegt daartoe zeker of waarschijnlijk bereid te zijn. Onder ouderen (65+) is die bereidheid het laagst: 30% is daar zeker of waarschijnlijk toe bereid.

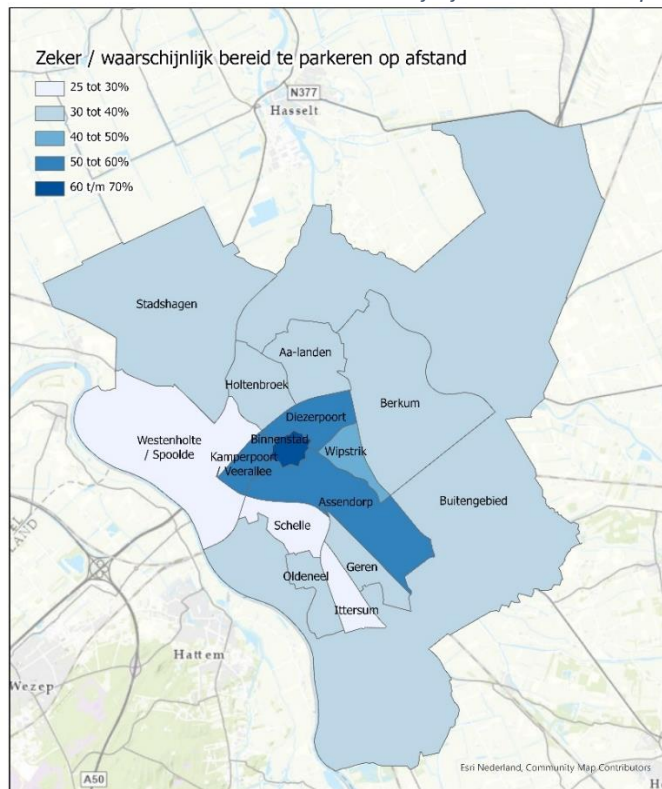
Verder zien we dat de bereidheid om ergens te wonen waar de auto niet voor de deur kan worden geparkeerd, groter is naarmate men dichterbij het centrum van Zwolle woont.

Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

In de Binnenstad bestaat deze bereidheid bij 66%, in Assendorp bij 53%, in Kamperpoort /Veerallee en Diezerpoort bij 52% en in Wipstrik bij 46%. De andere wijken scoren onder het gemiddelde van Zwolle (39%).

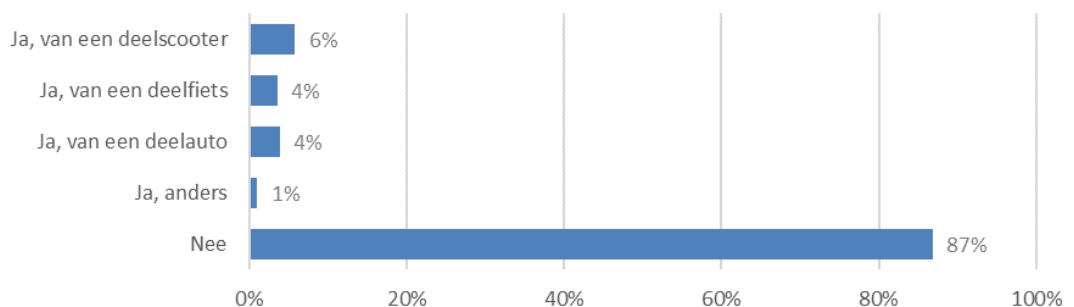
Kaart 2: % Inwoners dat zeker / waarschijnlijk bereid is auto op afstand te parkeren



3.2 Gebruik deelmobiliteit

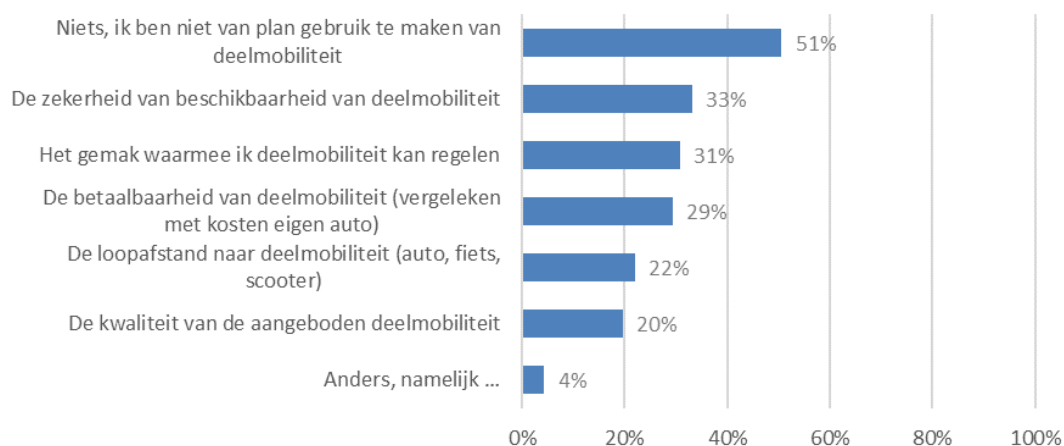
De meeste inwoners van Zwolle (87%) maken nog geen gebruik van deelmobiliteit. Van de verschillende soorten deelmobiliteit wordt de deelscooters iets vaker gebruikt dan de deelfiets of deelauto.

Grafiek 5 Maakt u wel eens gebruik van deelmobiliteit, bijvoorbeeld door een deelauto, deelscooter of deelfiets te gebruiken? (n=4986)

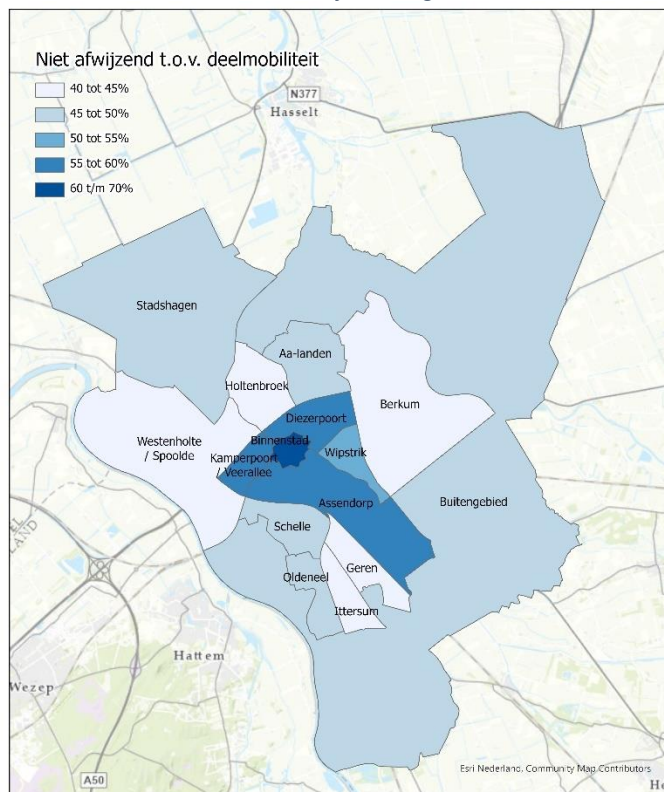


Net iets meer dan de helft van de inwoners zegt niet van plan te zijn gebruik te gaan maken van deelmobiliteit (zie grafiek 6). Dat betekent dat 49% wel openstaat voor deelmobiliteit. Voor die inwoners zijn diverse zaken van belang bij de overweging om deelmobiliteit te gaan gebruiken. Het gaat daarbij vooral om de zekerheid van beschikbaarheid van deelmobiliteit, het gemak om het te regelen en de betaalbaarheid. Ook de loopafstand naar de deelmobiliteit en de kwaliteit ervan spelen een rol.

Grafiek 6 Wat speelt voor u een rol bij de eventuele overweging om (vaker) gebruik te maken van deelmobiliteit? (n=4986)



Kaart 3: % Inwoners dat niet afwijzend tegenover deelmobiliteit staat

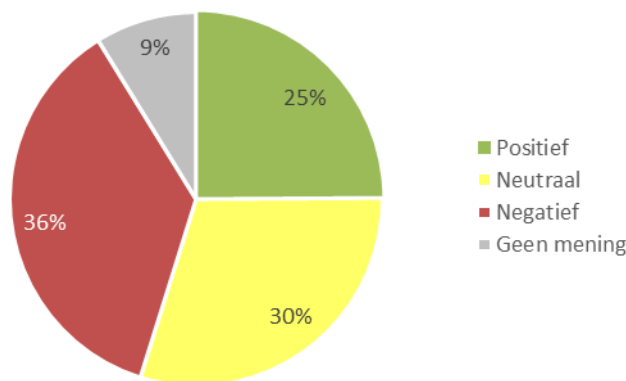


3.3 Deelscooters

Sinds mei 2021 zijn er in Zwolle elektrische deelscooters beschikbaar. Deze deelscooters zijn - naast deelfietsen en deelauto's - een aanvullende en schone vorm van deelmobiliteit. De deelscooters in Zwolle kunnen bijna overal in de stad in de straat of op de stoep worden geparkeerd, op een aantal 'verboden' gebieden na zoals winkelcentra, parken en het stationsgebied.

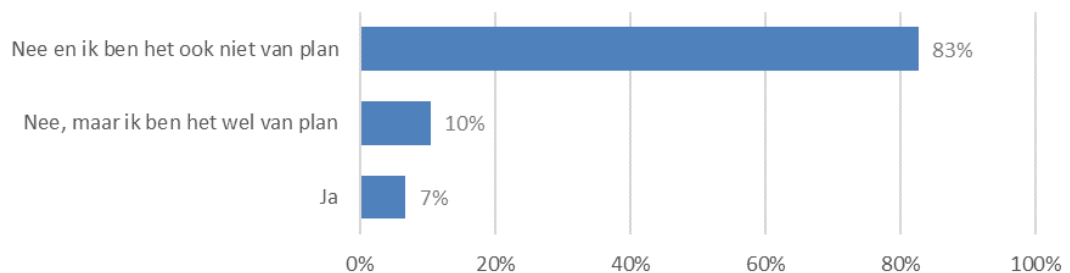
De inwoners is gevraagd naar hun mening over het systeem van de deelscooters in Zwolle. Een kwart van de inwoners is hierover positief gestemd. Ruim een derde staat daartegen negatief tegenover dit systeem. De rest (39%) is neutraal of heeft er geen mening over.

Grafiek 7 Hoe beoordeelt u dit systeem waarbij deelscooters bijna overal in Zwolle kunnen worden geparkeerd? (n=4986)



Van de inwoners zegt 7% wel eens gebruik te hebben gemaakt van een deelscooter. De meeste inwoners (83%) hebben dat niet gedaan en zijn het ook niet van plan. Een op de tien inwoners zegt wel van plan te zijn de deelscooter een keer te gaan gebruiken.

Grafiek 8 Hebt u sinds mei 2021 zelf wel eens een deelscooter gebruikt in Zwolle? (n=4986)



Het zijn vooral de jongere inwoners (18 – 34 jaar) die de deelscooter wel eens hebben gebruikt (14% van deze groep) en het gebruik is relatief het grootst onder inwoners uit de Binnenstad (21%) en Diezerpoort (14%). Wanneer we niet kijken naar percentages maar naar absolute aantallen, dan komen de meeste gebruikers van de deelscooter uit Stadshagen en Diezerpoort.

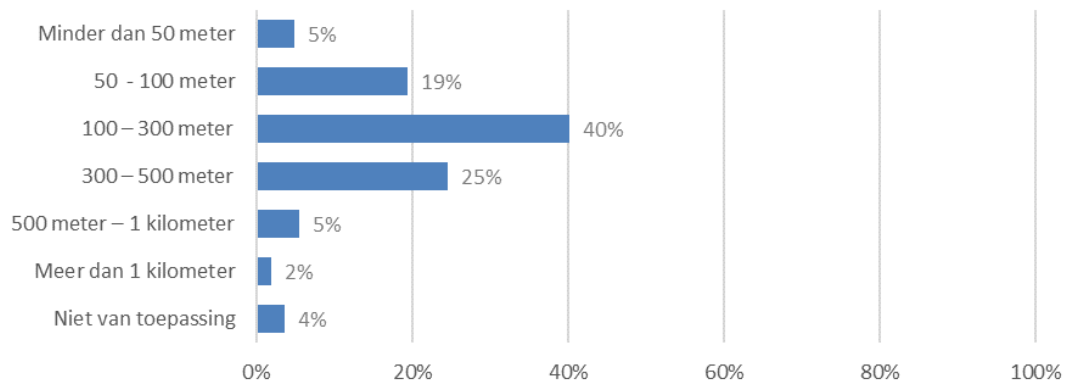
De meest genoemde reden waarom inwoners de deelscooter hebben gebruikt (en niet een ander vervoermiddel) of wel eens willen gebruiken, is om het eens uit te proberen, uit nieuwsgierigheid. Andere vaker genoemde antwoorden zijn vanwege gemak (bijvoorbeeld met parkeren), snelheid en kosten. Duurzaamheid is ook als reden genoemd, maar vooral door hen die de deelscooter nog niet hebben gebruikt.

De gebruikers van de deelscooter hebben deze vooral gebruikt voor vrijetijdsbesteding (70%), en af en toe functioneel om boodschappen te doen (30%) of naar werk of school te gaan (19%). Inwoners die van plan zijn de deelscooter eens te gaan gebruiken, willen dat ook vooral voor vrijetijdsbesteding doen (80%).

Als men de deelscooter niet had kunnen gebruiken, zou men voornamelijk de fiets hebben gebruikt (50%), en in iets mindere mate de auto (27%). Een tiende zou geen vervoermiddel hebben gebruikt.

Een loopafstand van 300 meter is voor een groot deel (40%) van de gebruikers en potentiële gebruikers van de deelscooter de maximale afstand die zij naar een deelscooter willen lopen. Voor 25% is 500 meter ook nog net acceptabel. Gemiddeld genomen ligt de acceptabele loopafstand ongeveer op 250 meter.

Grafiek 9 Als u een deelscooter wilt gebruiken, wat is voor u dan de maximale afstand die u naar een deelscooter wilt lopen? (n=857)



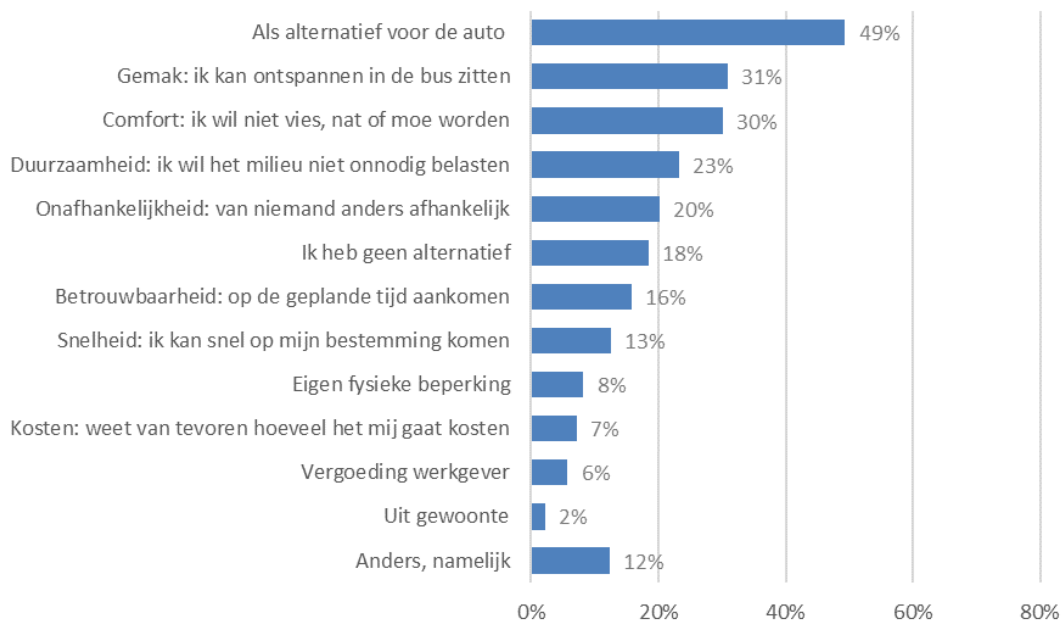
4 Busgebruik

In totaal zegt 46% van de inwoners wel eens gebruik te maken van de bus. Deze inwoners hebben een aantal vragen beantwoord over dit busgebruik. Bij de interpretatie van de uitkomsten dient rekening te worden gehouden met het feit dat het merendeel van de busgebruikers de bus minder dan 1 keer per maand gebruikt (zie hs 2).

4.1 Reden gebruik

De voornaamste reden om de bus te gebruiken, is 'als alternatief voor de auto'. Verder zijn de redenen divers, waarbij gemak, comfort en duurzaamheid het meest worden genoemd.

Grafiek 10 Als u met de bus gaat, wat is voor u dan de reden om de bus als vervoermiddel te kiezen? (n=2299)

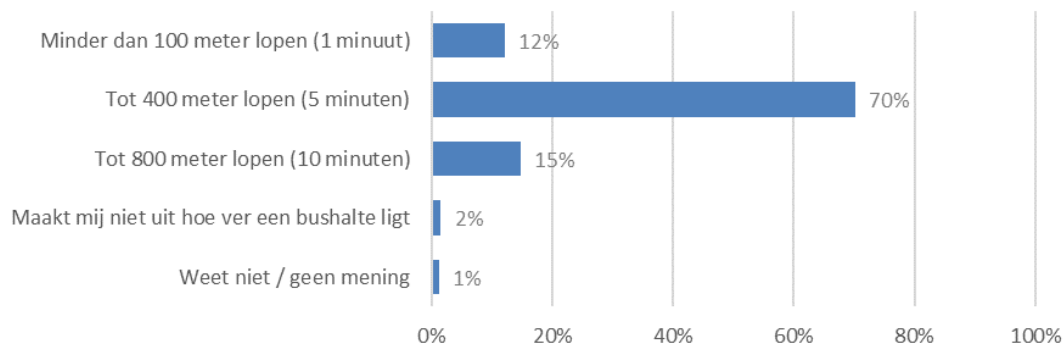


Van de busgebruikers gaat 95% meestal lopend naar de bushalte. De maximale loopafstand naar de bushalte die het merendeel acceptabel vindt, is 400 meter. Voor 12% is deze loopafstand niet acceptabel; deze groep vindt 100 meter de maximaal acceptabele afstand naar de bushalte.

Datum
Titel

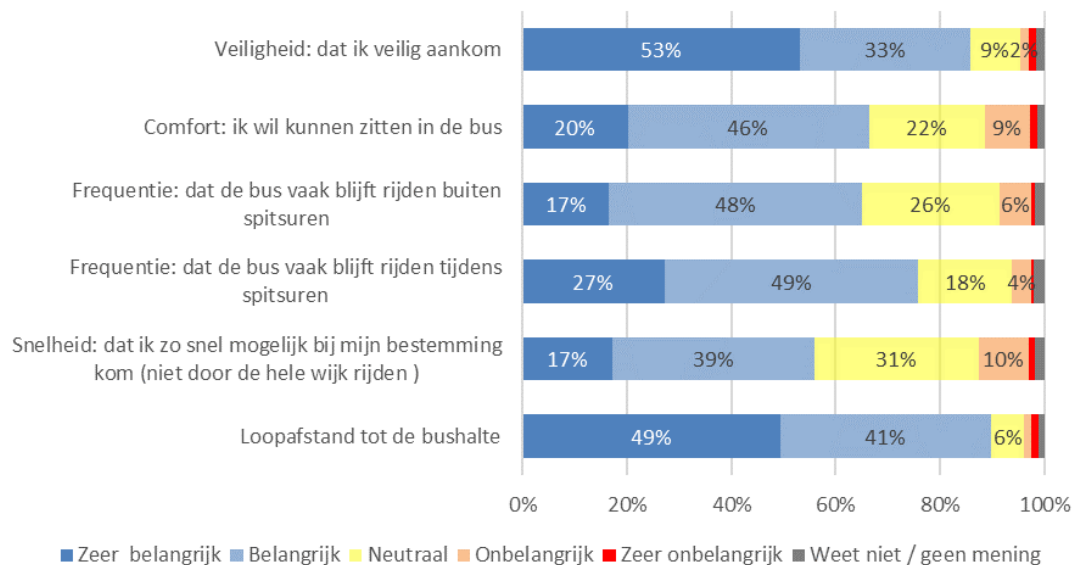
22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

Grafiek 11 Wat is voor u de maximaal acceptabele loopafstand tot een bushalte?(n=2299)



Het busvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Overijssel. De inwoners is met betrekking tot een aantal aspecten gevraagd hoe belangrijk het is dat de provincie daar rekening mee houdt bij eventuele wijzigingen in de busroutes of -tijden. In grafiek 12 is te zien dat de loopafstand tot de bushalte het meest belangrijk wordt gevonden, nauw gevolgd door de veiligheid. Daarnaast vindt men ook de frequentie van het rijden van de bus belangrijk, zowel binnen als buiten de spitsuren, alsmede het comfort. Van de genoemde aspecten vindt men snelheid het minst belangrijk, maar nog altijd vindt meer dan de helft van de inwoners het belangrijk dat de provincie hier rekening mee houdt.

Grafiek 12 Hoe belangrijk vindt u het dat de provincie rekening houdt met onderstaande aspecten bij eventuele wijzigingen in de busroutes of -tijden? (n=2299)

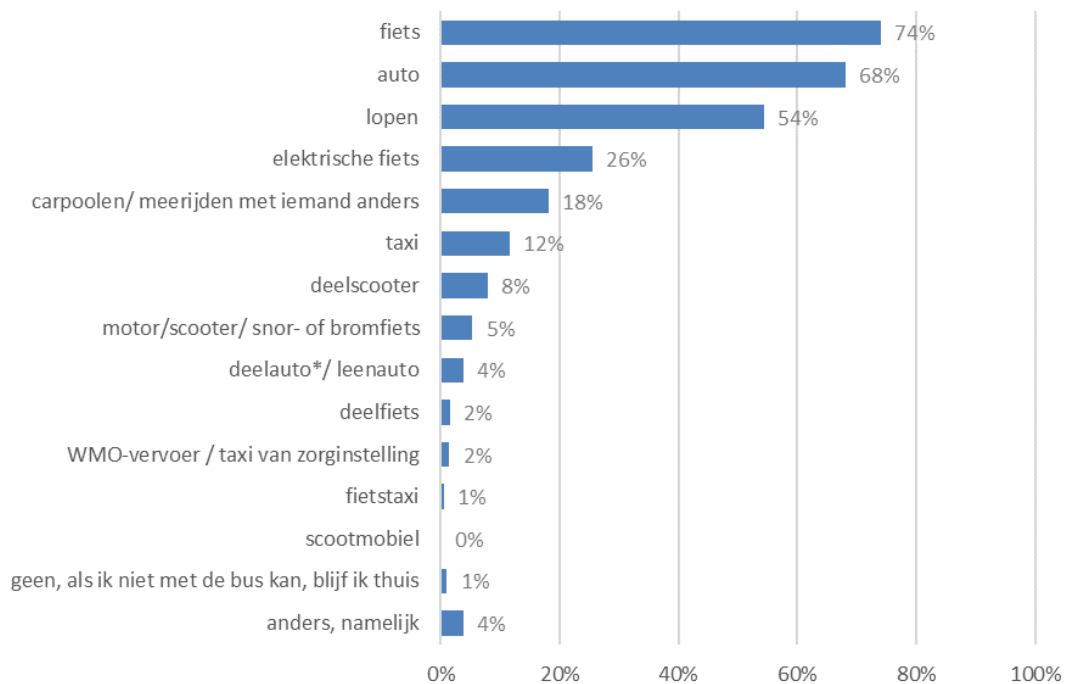


Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

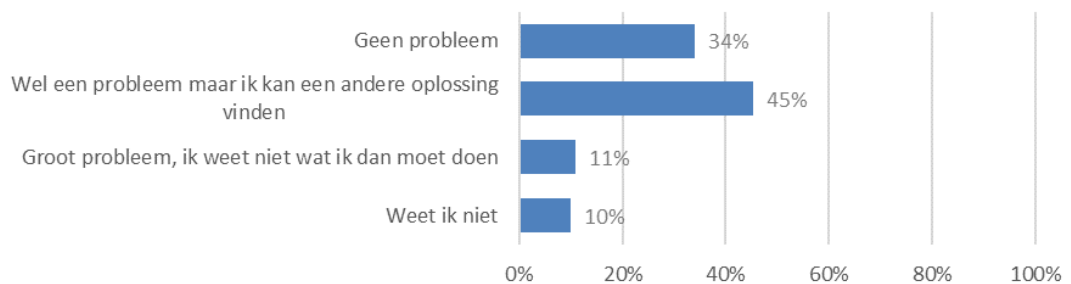
De meeste busgebruikers hebben de fiets en/of de auto als alternatief voor het gebruiken van de bus. Ook ruim de helft vindt dat lopen daar een alternatief voor is. Een kwart van de inwoners heeft een elektrische fiets als alternatief. Een procent van de inwoners zegt geen alternatief te hebben als de bus niet zou rijden.

Grafiek 13 Welke alternatieven hebt u voor het reizen met de bus? (n=2299)



Als de bus een andere route zou rijden of minder frequent zou rijden, zou dit voor iets minder dan de helft van de busgebruikers wel een probleem zijn, maar deze groep kan zelf een andere oplossing vinden. Voor een derde van de busgebruikers zou het geen probleem opleveren. Ongeveer een op de tien busgebruikers geeft aan dat dit voor hen een groot probleem zou zijn, niet weten wat ze dan moeten doen.

Grafiek 14 In welke mate zou u problemen ondervinden als uw bus minder frequent of een andere route gaat rijden? (n=2299)



5 Autogebruik

Van de inwoners geeft 13% aan nooit (als bestuurder) gebruik te maken van de auto. Aan de overige 87% die wel autogebruiker is, zijn een aantal vragen voorgelegd over reden van autogebruik en alternatieven.

5.1 Reden autogebruik

De inwoners noemen diverse redenen waarom zij de auto als vervoermiddel kiezen. De meest genoemde redenen zijn flexibiliteit (74%) en gemak (68%). Ook meer dan de helft van de autogebruikers (56%) noemt snelheid als reden van het gebruik van de auto. Directheid is voor iets minder dan de helft (46%) een argument.

Grafiek 15 Wat is voor u de reden om de auto als vervoermiddel te kiezen? (n=4322)

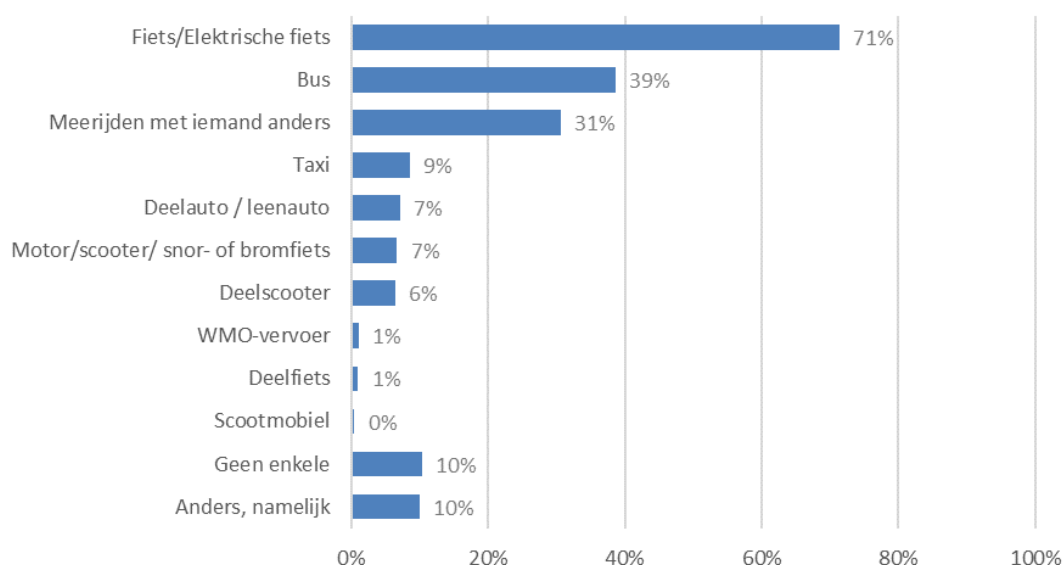


5.2

Alternatieven voor de auto

De meeste autogebruikers (71%) geven aan dat voor hen de fiets een alternatief is voor het gebruik van de auto (zie grafiek 16). Voor 39% is de bus ook een alternatief en voor 31% is dat meerijden met iemand anders. Een tiende van de autogebruikers zegt geen alternatief te hebben voor het reizen met de auto.

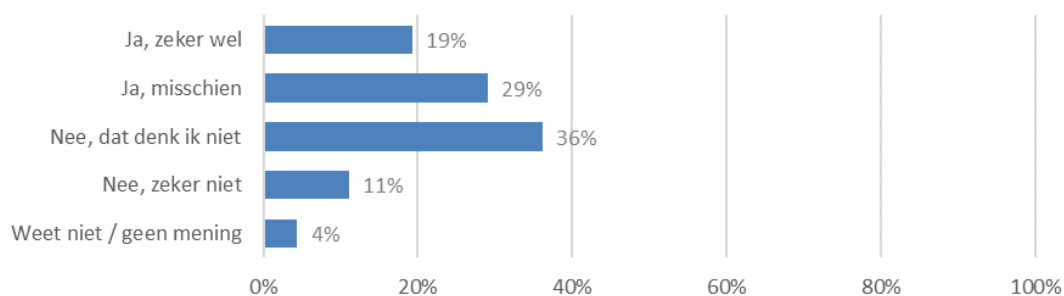
Grafiek 16 Welke alternatieven hebt u voor het reizen met een auto? (n=4322)



Kijkend naar leeftijdsgroepen is te zien dat ouderen (65+) de verschillende vormen van deelmobiliteit ondergemiddeld noemen als alternatief voor de auto: deelauto 3%, deelscooter 1%, deelfiets 0%.

De inwoners antwoorden verdeeld op de vraag of zij bereid zijn (vaker) een alternatief voor de auto te gaan gebruiken (grafiek 17). Bijna de helft van de inwoners (48%) zegt daartoe zeker of misschien bereid te zijn, maar een nagenoeg even grote groep (47%) zegt die bereidheid waarschijnlijk of zeker niet te hebben. Vergeleken met 2015 is de bereidheid niet noemenswaardig veranderd.

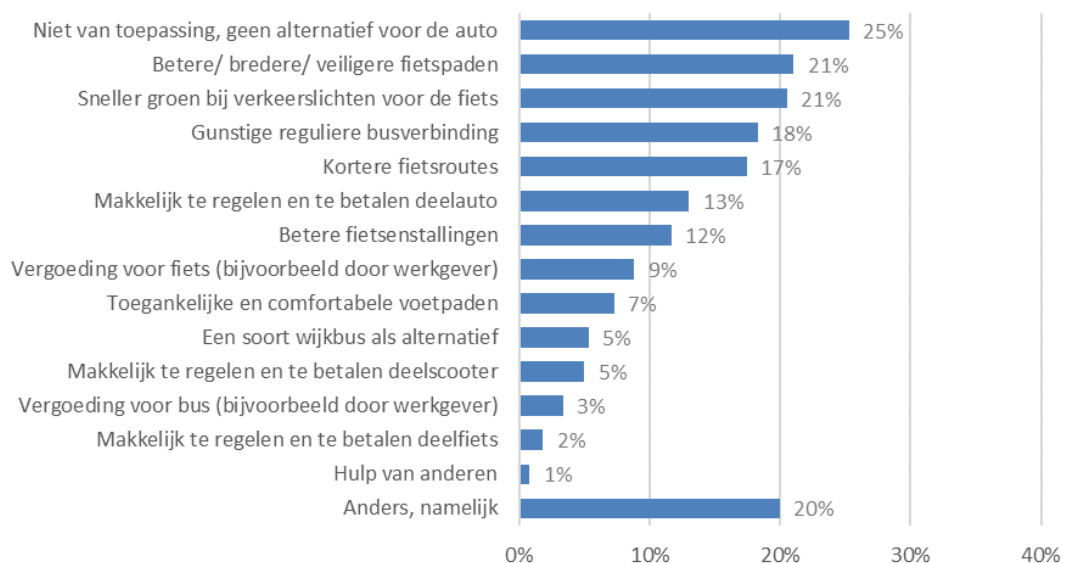
Grafiek 17 Bent u bereid om (vaker) een alternatief voor de auto te gaan gebruiken? (n=4322)



Tussen de verschillende leeftijdsgroepen en de diverse wijken zitten geen aanzienlijke verschillen in bereidheid om (vaker) een alternatief voor de auto te gebruiken.

Op de vraag wat er voor nodig is om vaker een ander vervoermiddel te gebruiken in plaats van de auto, zijn de antwoorden zeer divers, waarbij geen van de antwoorden en bovenuit schiet. De drie meest genoemde antwoorden zijn dat men geen alternatief heeft, bredere en veiligere fietspaden en sneller groen voor de fiets. Met 20% is het aandeel antwoorden dat onder 'anders, namelijk' valt vrij groot. Hier geeft een groot deel van de betreffende inwoners aan de auto al weinig te gebruiken.

Grafiek 18 Wat is er nodig voor u om vaker een ander vervoermiddel in plaats van de auto te gaan gebruiken? (n=4322)



De verschillende wijken beschouwend, is een opvallende 'afwijking' te zien: inwoners van Oldeneel geven sterk bovengemiddeld aan dat betere/bredere/veiligere fietspaden nodig zijn om vaker een ander vervoermiddel te kiezen dan de auto (32% Oldeneel t.o.v. 21% gemiddeld). In het Buitengebied scoort men afwijkend als het gaat om een gunstige busverbinding (30% t.o.v. 18% gemiddeld).

6 Fietsgebruik

Van de inwoners maakt 95% wel eens gebruik van de fiets. Dit hoofdstuk gaat in op redenen van wel of geen gebruik van de fiets onder deze groep en mogelijkheden of bereidheid om het fietsgebruik verder te vergroten.

6.1 Reden gebruik fiets

De redenen waarom inwoners voor de fiets als vervoermiddel kiezen, zijn divers. Gezondheid wordt het meest genoemd als reden om te fietsen (81%), maar ook directheid, flexibiliteit en gemak zijn redenen voor een grote meerderheid van de inwoners om te fietsen. Vergeleken met 2015 is dit niet veranderd.

Grafiek 19 Wat is voor u de reden om de fiets als vervoermiddel te kiezen? (n=4736)

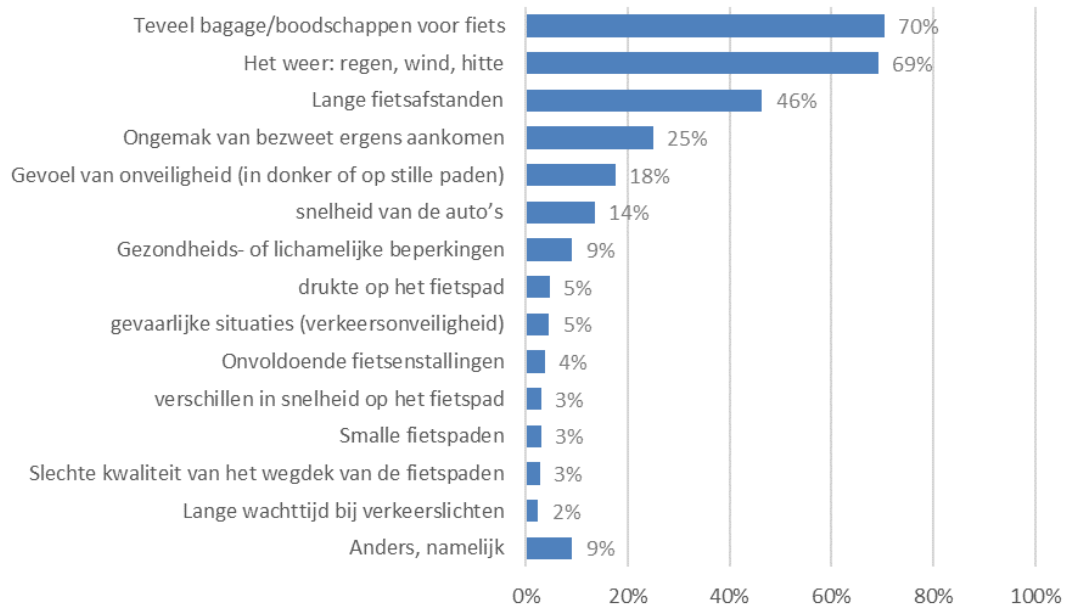


Als inwoners niet met de fiets gaan maar met een ander vervoermiddel, zijn de twee belangrijkste redenen daarvan dat zij teveel bagage/boodschappen hebben voor de fiets, en de weersomstandigheden. Een derde reden die vaak wordt genoemd, betreft lange fietsafstanden.

Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

Grafiek 20 Als u niet met de fiets, maar met een ander vervoermiddel naar uw bestemming gaat, waarom gaat u dan niet met de fiets? (n=4736)



Door een verandering in antwoordcategorieën bij de vraag is geen 1-op-1 vergelijking te maken met 2015, maar wel is te zien dat de meeste genoemde argumenten in 2021 hetzelfde zijn als in 2015.

6.2 Verhoging fietsgebruik

Op de vraag welke maatregelen of aanpassingen kunnen leiden tot vaker fietsen, zegt ruim een derde dat dat voor geen enkele maatregel of aanpassing geldt. Verder zijn de antwoorden uiteenlopend. Sneller groene verkeerslichten, betere/veiligere fietspaden en directe fietsroutes worden van de diverse antwoordopties het meest genoemd.

Grafiek 21 Welke aanpassingen of maatregelen kunnen er toe leiden dat u de fiets vaker gaat gebruiken, eventueel in plaats van de auto of de bus? (n=4736)



Het deel van de inwoners dat zegt dat geen enkele maatregel of aanpassing kan leiden tot vaker fietsen, is in 2021 iets kleiner dan in 2015; 36% ten opzichte van 44%.

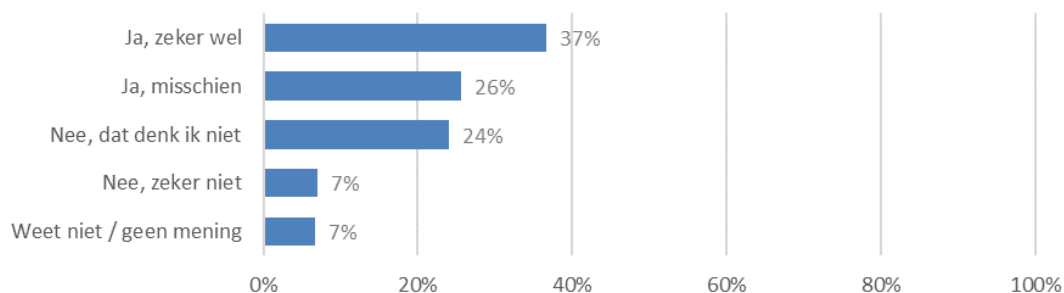
De wijken vergelijkend is de enige opvallende afwijking te zien bij Kamperpoort / Veerallée: 38% van deze inwoners zegt dat sneller, langer en vaker groen bij verkeerslichten ertoe kan leiden dat zij vaker de fiets gebruiken in plaats van de auto of de bus (gemiddeld 25%).

De bereidheid van gebruikers van de fiets om nog vaker te gaan fietsen, als alternatief voor de auto of de bus, lijkt groot. Ruim een derde van de fietsgebruikers zegt daar zeker toe bereid te zijn en ruim een kwart misschien. Iets minder dan een derde is dat zeker of waarschijnlijk niet. Deze uitkomst is min of meer gelijk aan die van 2015.

Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

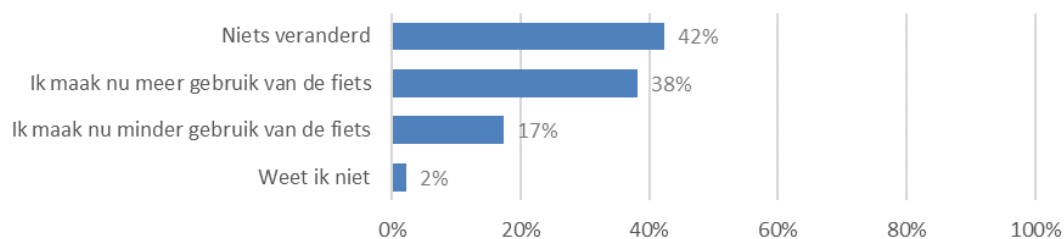
Grafiek 22 Bent u bereid om vaker de fiets te gaan gebruiken als alternatief voor de bus of de auto? (n=4736)



Op wijkniveau is het verschil in bereidheid om zeker of waarschijnlijk vaker de fiets te gebruiken klein; het percentage inwoners loopt van 57% in de Binnenstad tot 69% in Oldeneel.

In Zwolle wordt getracht het gebruik van de fiets te stimuleren. Op de vraag aan de fietsers of er vergeleken met 5 jaar geleden iets is veranderd in fietsgebruik ten opzichte van gemotoriseerd vervoer, geeft 38% aan nu meer gebruik te maken van de fiets. Een iets groter deel (42%) zegt dat hierin niets is veranderd. Ook is er een deel van 17% die zegt juist minder gebruik te maken van de fiets ten opzichte van gemotoriseerd vervoer.

Grafiek 23 Als u een vergelijking maakt met 5 jaar geleden, is er dan iets veranderd in de mate waarin u de fiets gebruikt ten opzichte van het gebruik van gemotoriseerd vervoer (auto, motor, scooter, bus e.d.)? (n=4736)



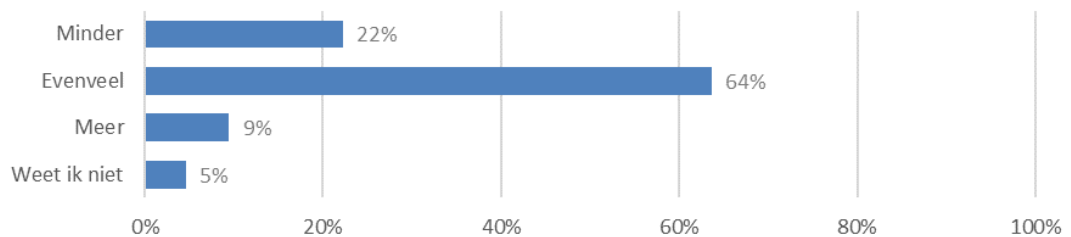
7 Toekomst

Aan het eind van het onderzoek zijn een aantal vragen gesteld die te maken hebben met verwachte verkeersbewegingen in de toekomst en met verwacht gebruik van vervoermiddelen.

7.1 Toekomstige verkeersbewegingen

Eerst is gevraagd of men verwacht zich na corona meer, minder of evenveel in het verkeer te begeven als ervoor. De antwoorden in grafiek 24 laten zien dat het deel dat verwacht zich minder in het verkeer te zullen begeven groter is dan het deel dat verwacht dat dat meer zal zijn. De meeste inwoner verwachten geen verschil.

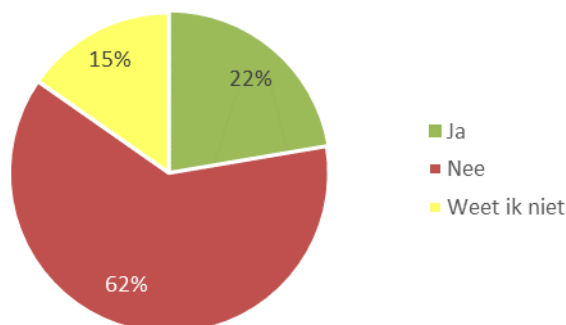
Grafiek 24 Als u kijkt naar uw eigen situatie, verwacht u dan dat u zich NA corona minder, evenveel of meer in het verkeer zult bewegen in vergelijking met VOOR corona? (n=4987)



7.2 Toekomstig gebruik vervoermiddelen

De inwoners is ook gevraagd of zij na corona een verandering in gebruiksintensiteit verwachten van sommige vervoermiddelen ten opzichte van voor corona. Ook hier verwacht het merendeel van de inwoners geen verschil. Het deel dat wel een verandering verwacht is iets groter dan het deel waar dat niet voor geldt.

Grafiek 25 Als u kijkt naar uw eigen situatie, verwacht u dan dat u NA corona bepaalde vervoersmiddelen meer of minder zult gaan gebruiken in vergelijking met VOOR corona, als gevolg van corona? (n=4987)



Natuurlijk is het dan de vraag welke vervoermiddelen de inwoners die na corona een verandering verwachten, juist minder dan wel meer denken te gaan gebruiken ten opzichte van voor corona.

Datum
Titel

22 november 2021
Mobiliteitsonderzoek

Tabel 4 laat zien dat van deze inwoners de helft de fiets verwacht meer te gaan gebruiken; het deel dat de fiets minder gaat gebruiken is aanzienlijk kleiner. Ook de auto verwacht een noemenswaardig deel van deze inwoners meer te gaan gebruiken, weinigen verwachten minder te gaan lopen. Per saldo minder gebruik dan voor corona verwachten deze inwoners met name voor de auto, de trein en de bus.

Tabel 4 Welk vervoersmiddel verwacht u, als gevolg van corona, NA corona meer / minder te gaan gebruiken dan u VOOR corona deed? (n=1113)

	Verwacht: Meer gebruik na corona	Verwacht: Minder gebruik na corona
Fiets / Elektrische fiets	52%	8%
Lopen	29%	1%
Auto	28%	43%
Trein	17%	34%
Bus	9%	20%
Deelauto/ leenauto	3%	2%
Deelscooter	3%	0%
Motor/ Brom-/ snorfiets/ scooter	2%	2%
Taxi	1%	3%
Deelfiets	0%	1%
Geen / niet van toepassing	15%	20%
Anders	1%	1%

Datum	22 november 2021
Titel	Mobiliteitsonderzoek

Bijlage

Kenmerken respondenten (na weging)

Wijk

	n	%
Binnenstad	184	4%
Diezerpoort	450	9%
Wipstrik	246	5%
Assendorp	540	11%
Kamperpoort / Veerallee	163	3%
Westenholte / Spoolde	239	5%
Stadshagen	899	18%
Holtenbroek	379	8%
Aalanden	506	10%
Berkum	192	4%
Schelle	250	5%
Oldeneel	273	5%
Ittersum	294	6%
Geren	264	5%
Buitengebied	108	2%
Totaal	4987	100%

Leeftijd

	n	%
18 - 34 jaar	1508	30%
35 - 49 jaar	1270	25%
50 - 64 jaar	1182	24%
65 jaar of ouder	1027	21%
Totaal	4987	100%

Wat is uw voornaamste dagelijkse bezigheid?

	n	%
Betaald werk	3327	67%
Studie / school	133	3%
Huishouden/ zorg voor kinderen	176	4%
Gepensioneerd / VUT	871	17%
Vrijwilligerswerk	197	4%
Werkzoekend	79	2%
Anders	204	4%
Totaal	4987	100%

Hebt u een WMO-vervoerpas waarmee u gebruik kunt maken van de Regiotaxi?

	n	%
Ja	99	2%
Nee	4879	98%
Totaal	4978	100%

Datum	22 november 2021
Titel	Mobiliteitsonderzoek

Gebruik van hulpmiddelen (n=4978)

	n	%
Nee, geen hulpmiddelen	4786	96%
Ja, een rolstoel	56	1%
Ja, rollator	72	1%
Ja, loopkrukken	34	1%
Anders	94	2%