

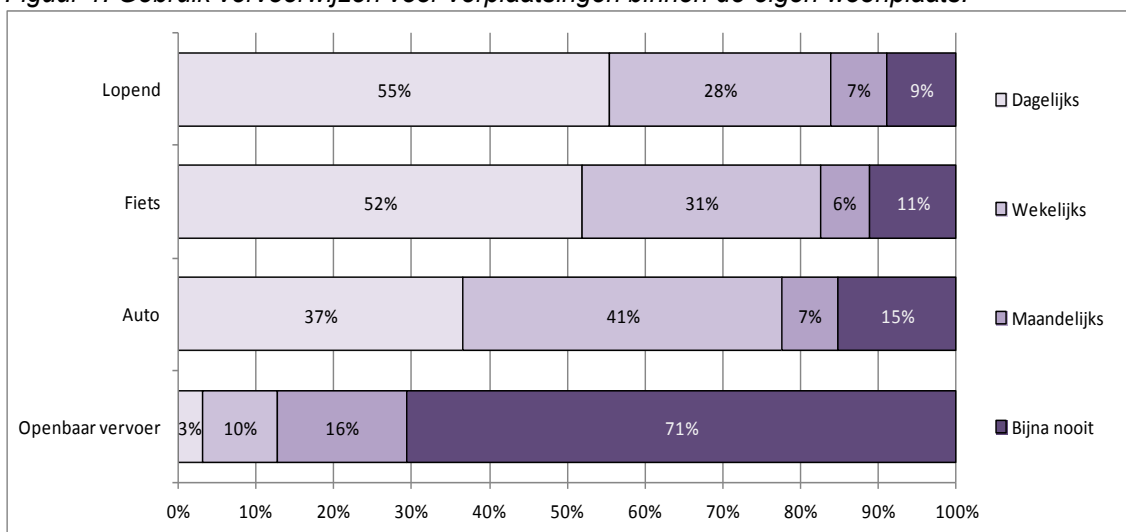
## Bewonersonderzoek 2013 gemeente Deventer – onderdeel bereikbaarheid

Deze notitie gaat in op de uitkomsten van het onderdeel bereikbaarheid in het Bewonersonderzoek Deventer 2013. Het is de eerste keer dat deze vragen over bereikbaarheid in het bewonersonderzoek zijn gesteld. Ruim 1.980 inwoners van 18 jaar en ouder hebben aan het onderzoek deelgenomen. Door het databestand te wegen naar leeftijd, geslacht en gebiedsindeling, is mogelijke onder- of oververtegenwoordiging van de respons tegengegaan. Daarmee is een representatief en betrouwbaar beeld verkregen van alle Deventenaren.

### Algemeen

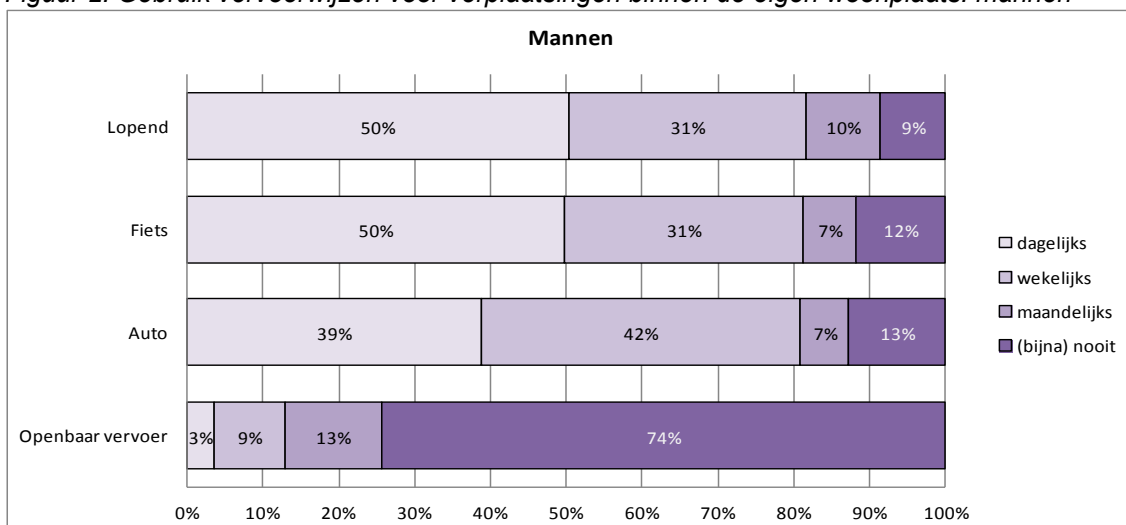
De inwoners van Deventer is gevraagd hoe vaak de vervoerwijzen lopend, fiets, auto en openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats worden gebruikt. De vervoerwijzen lopend en per fiets vinden vooral dagelijks plaats. Het gebruik van de auto vindt in nagenoeg gelijke mate dagelijks en wekelijks plaats. Het openbaar vervoer daarentegen wordt voor verplaatsingen binnen de stad niet erg frequent gebruikt: meer dan 70% geeft aan hier bijna nooit gebruik van te maken.

Figuur 1. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats.

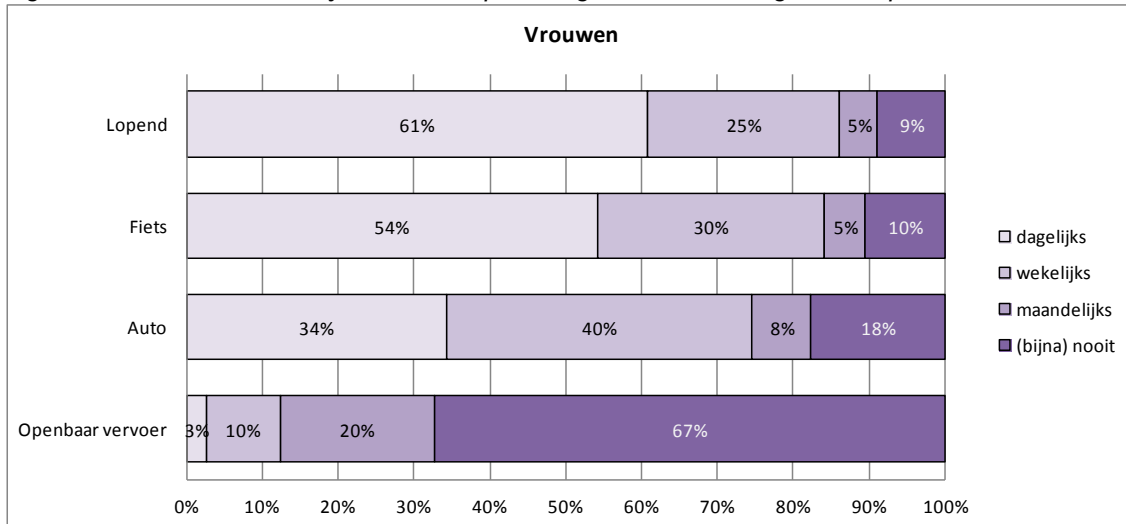


Wanneer de gegevens uitgesplitst worden naar geslacht en leeftijd, dan zien wij bij de vervoerwijzen lopend en fiets dat het dagelijks gebruik bij de vrouwen groter is dan bij de mannen. Bij de mannen is het dagelijks autogebruik iets meer dan bij de vrouwen. Het gebruik van het openbaar vervoer is bij de vrouwen groter dan bij de mannen het geval is. Het aandeel dat nooit van het openbaar vervoer gebruik maakt, is bij de mannen dan ook hoger dan bij de vrouwen (74% versus 67%)

Figuur 2. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: mannen



**Figuur 3. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: vrouwen**



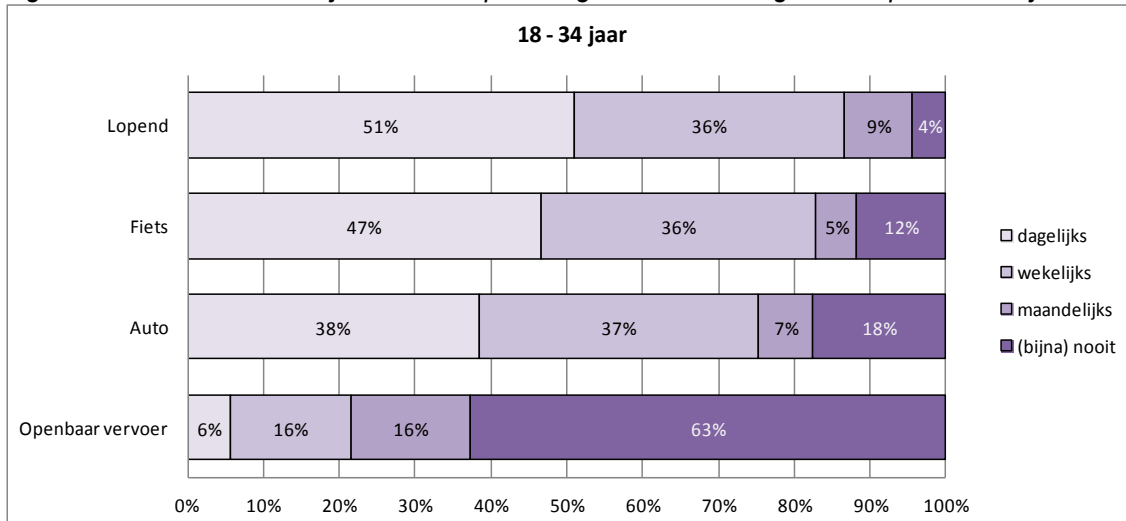
Tussen de verschillende leeftijdscategorieën valt het op dat met het klimmen der jaren het verplaatsingsgedrag te voet een meer dagelijks karakter krijgt. Het aandeel dat nooit (meer) loopt is bij de 65 plussers wel 13% geworden. In de volgende vier afbeeldingen is dat te zien.

Het gebruik van het openbaar vervoer is bij zowel de jongeren (18–34 jaar) als de 65 plussers meer dan bij de andere leeftijdscategorieën. Daarbij is het dagelijks gebruik van het openbaar vervoer bij de jongeren (18–34 jaar) het grootst van alle leeftijdsgroepen.

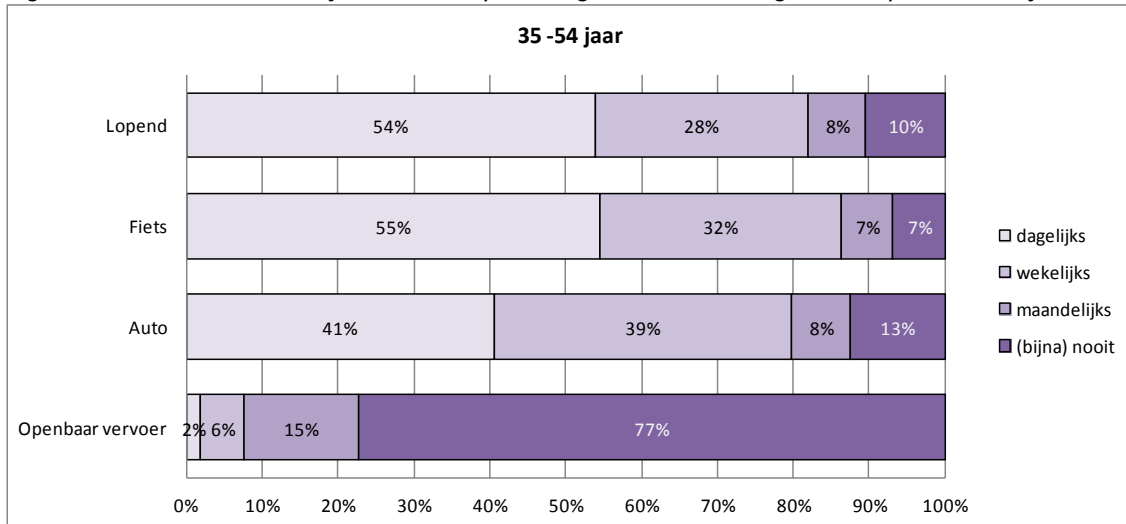
Het autogebruik bij de 65 plussers is veel minder dagelijks dan bij de andere leeftijdscategorieën het geval is. Het autogebruik is bij de groep 35–54 jaar het meest frequent.

Het gebruik van de fiets en met name het dagelijks gebruik daarvan is vanaf de leeftijd van 35 jaar een vast patroon geworden. Wel zien wij bij de 65 plussers een aandeel van bijna 20% dat nooit fietst.

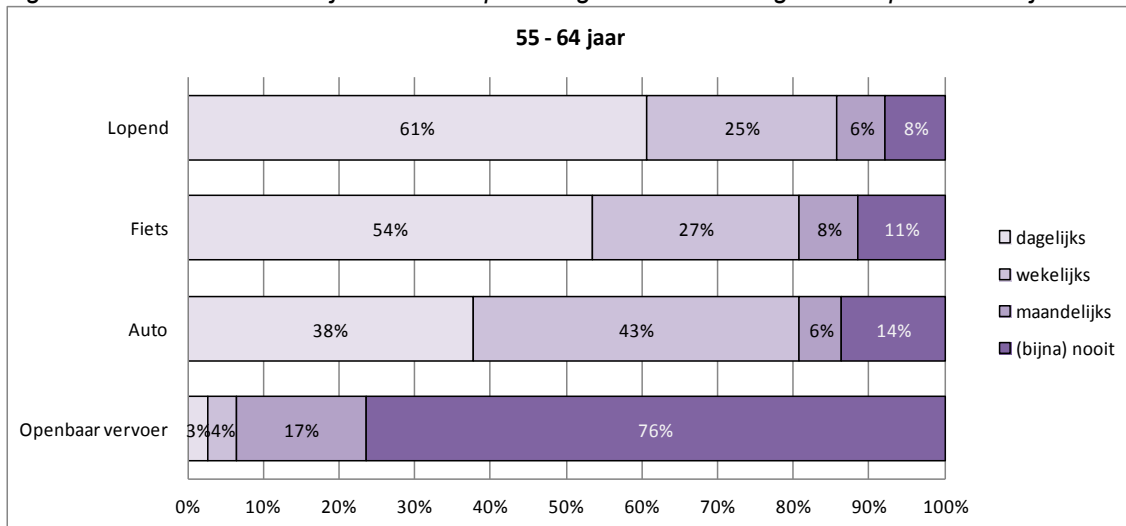
**Figuur 4. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: leeftijd 18 – 34 jaar**



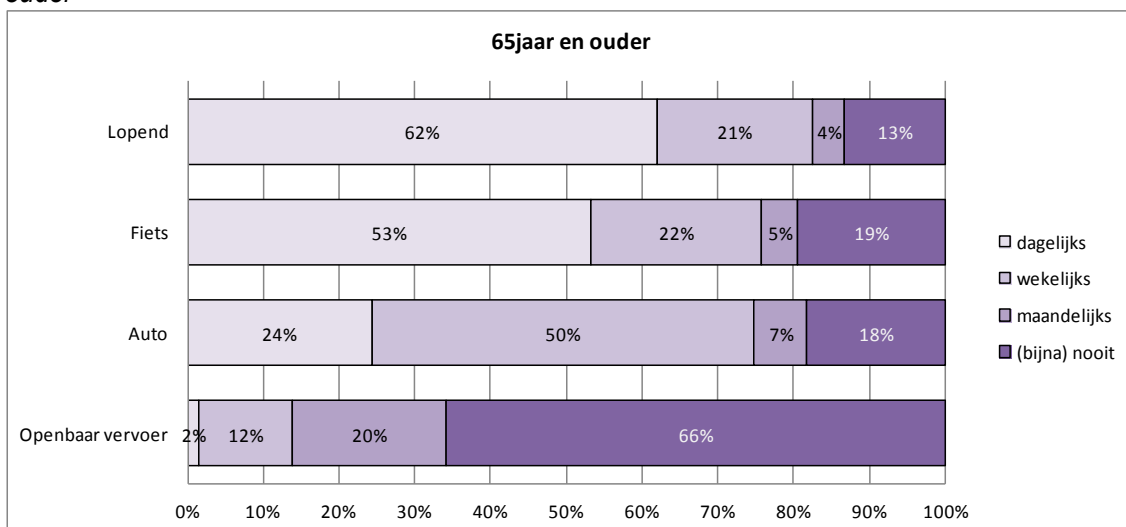
*Figuur 5. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: leeftijd 35 – 54 jaar*



*Figuur 6. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: leeftijd 55 – 64 jaar*



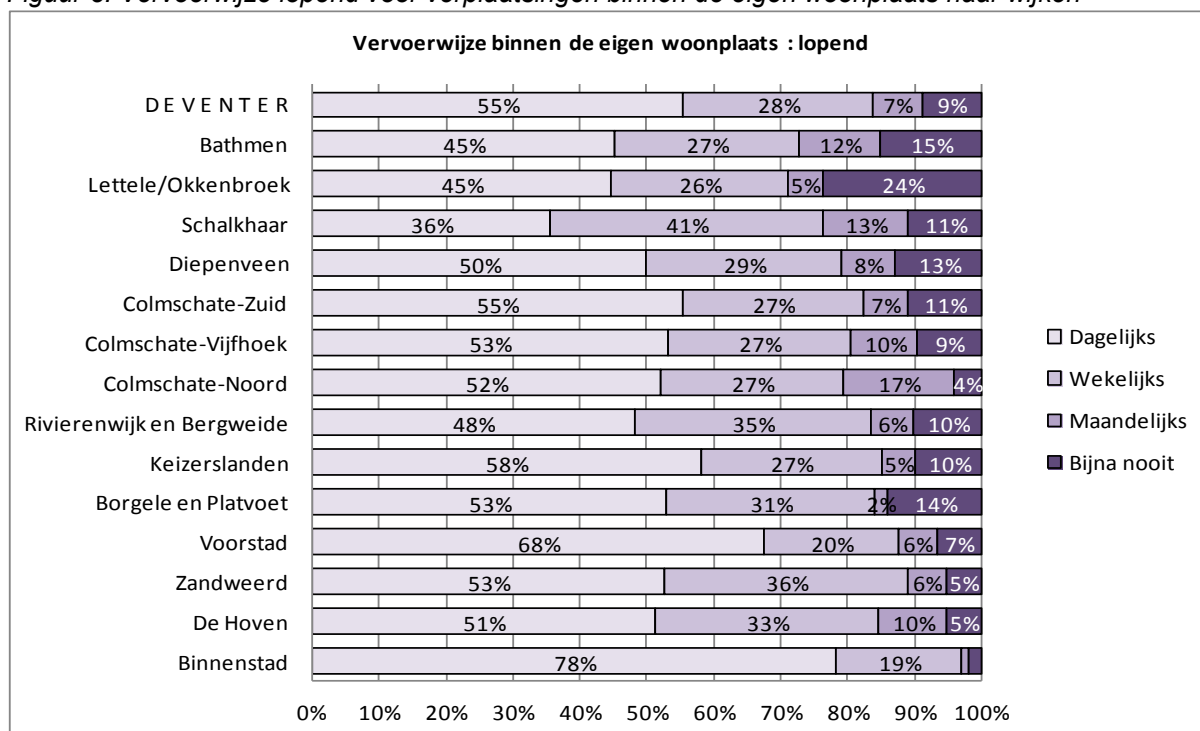
*Figuur 7. Gebruik vervoerwijzen voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats: leeftijd 65 jaar en ouder*



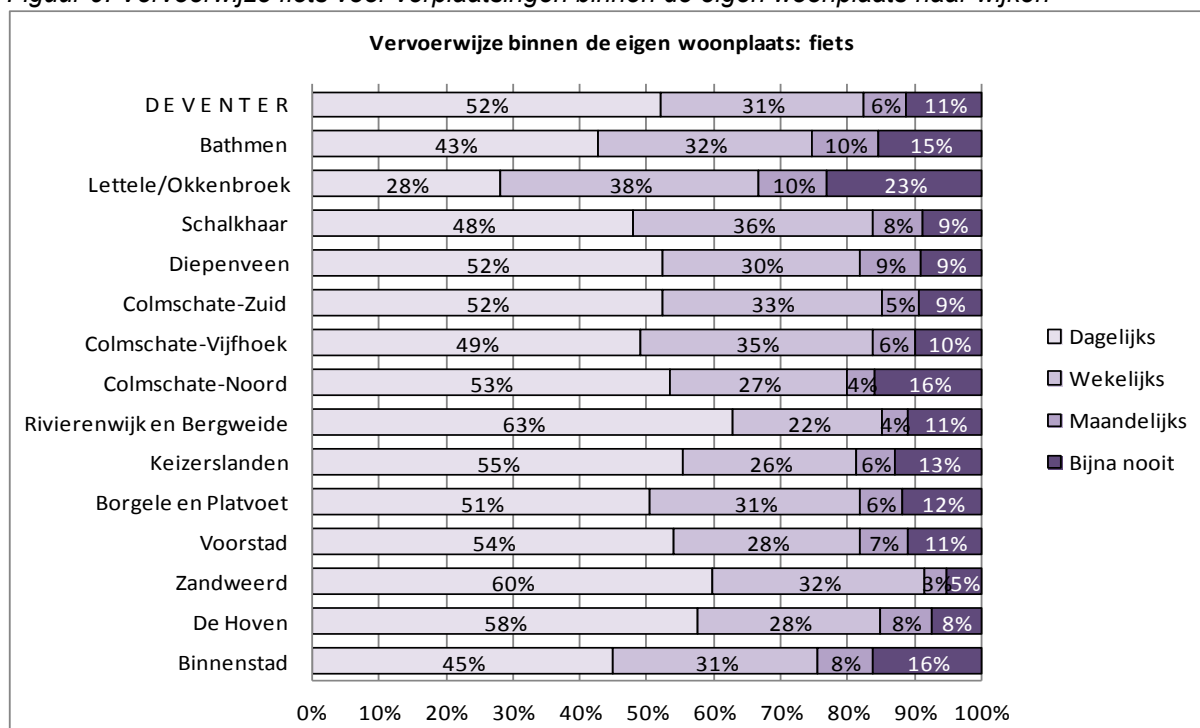
De wijzen van verplaatsingen kunnen ook naar wijk worden uitgesplitst. De volgende grafieken laten per vervoerwijze de uitkomsten zien.

In figuur 8 valt direct het grote aandeel bewoners van de Binnenstad op dat zich dagelijks lopend verplaatst. De aanwezigheid van een groot aantal voorzieningen in de directe omgeving verklaart dat gedrag. Ook in Voorstad is dat aandeel hoog. Het tegenovergestelde geldt voor Schalkhaar. In de wijken in het buitengebied van de gemeente is het dagelijks verplaatsingsgedrag te voet laag. Het aandeel van 24% in Lettele/Okkenbroek dat zich nooit te voet verplaatst, is het hoogst in Deventer.

*Figuur 8. Vervoerwijze lopend voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats naar wijken*



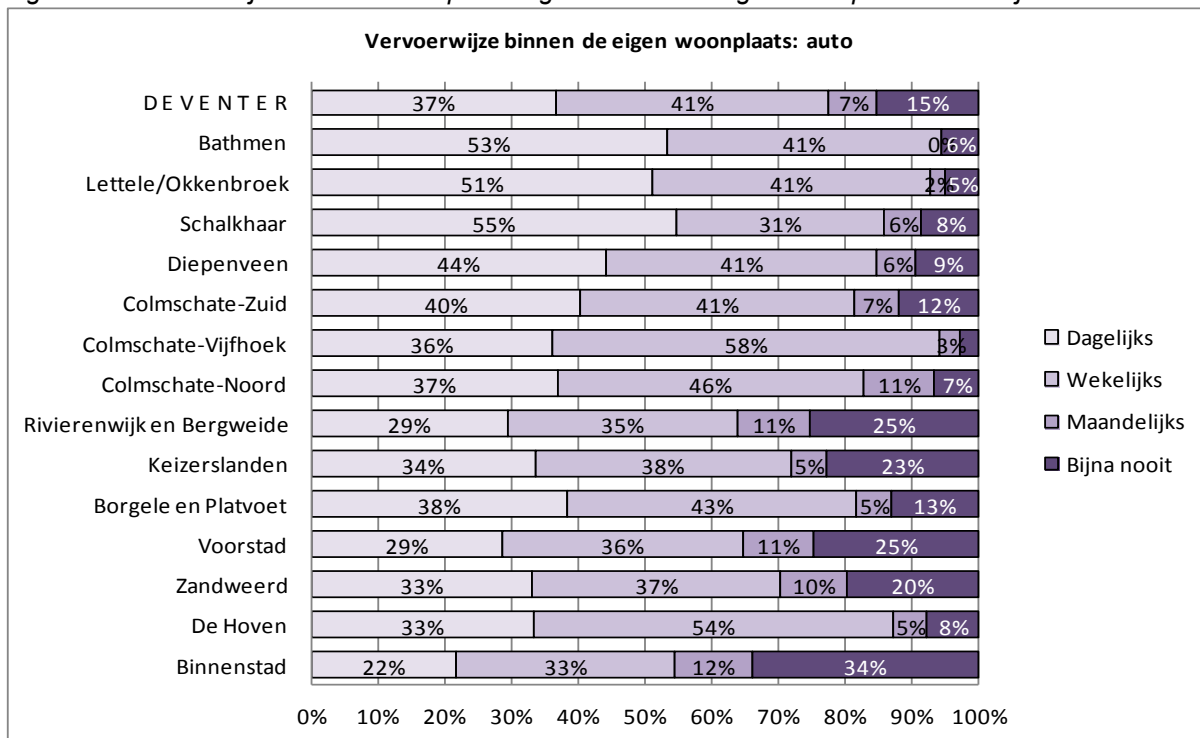
*Figuur 9. Vervoerwijze fiets voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats naar wijken*



Ook het fietsgedrag van de inwoners in Lettele/Okkenbroek valt op door een hoog aandeel dat bijna nooit fietst. Ook Binnenstad en Colmschate-Noord zitten boven het Deventer gemiddelde met het bijna

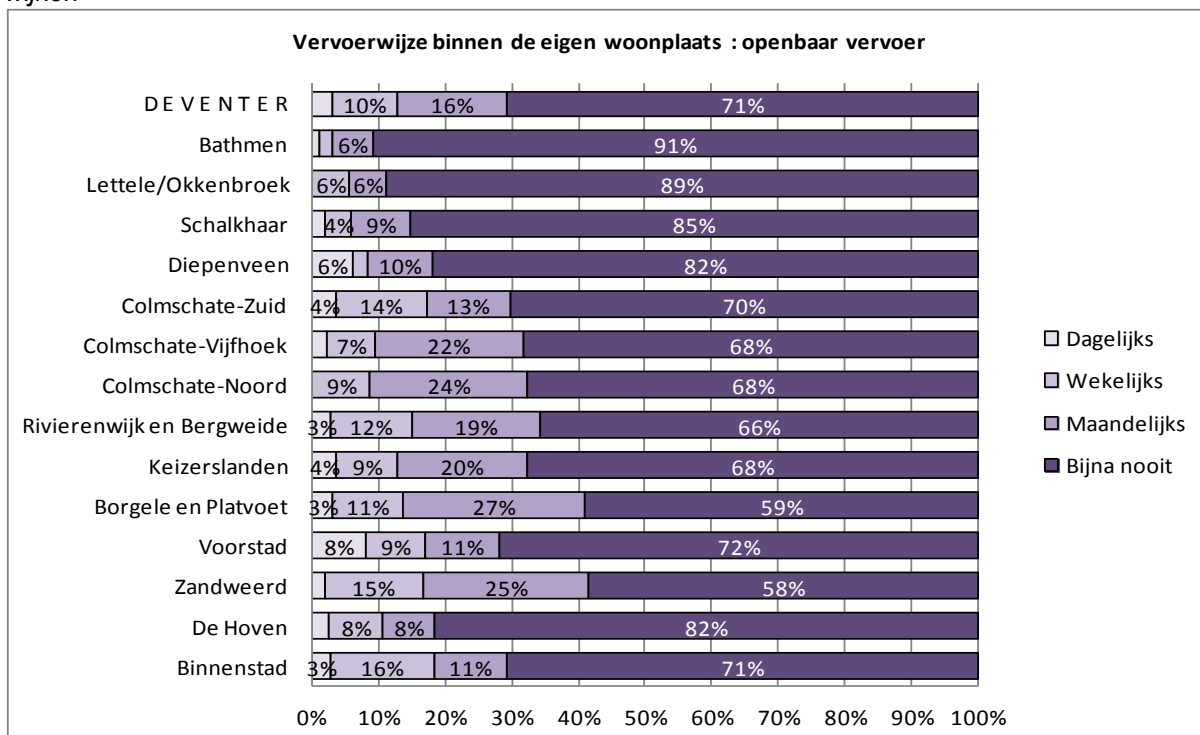
nooit gebruik maken van de fiets voor de verplaatsingen binnen de eigen woonplaats. Het dagelijks gebruik van de fiets levert voor de overige wijken een meer gelijk beeld op.

**Figuur 10. Vervoerwijze auto voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats naar wijken**



Het gebruik van de auto kent een wisselend beeld. Als eerste is het dagelijks autogebruik van de wijken die in het buitengebied van de stad zijn gelegen, een aandeel dat hoger is dan 50%. Het aandeel dat de auto niet of nauwelijks gebruikt, is in de Binnenstad het hoogst gevolgd door Rivierenwijk en Bergweide en Voorstad.

**Figuur 11. Vervoerwijze openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen de eigen woonplaats naar wijken**

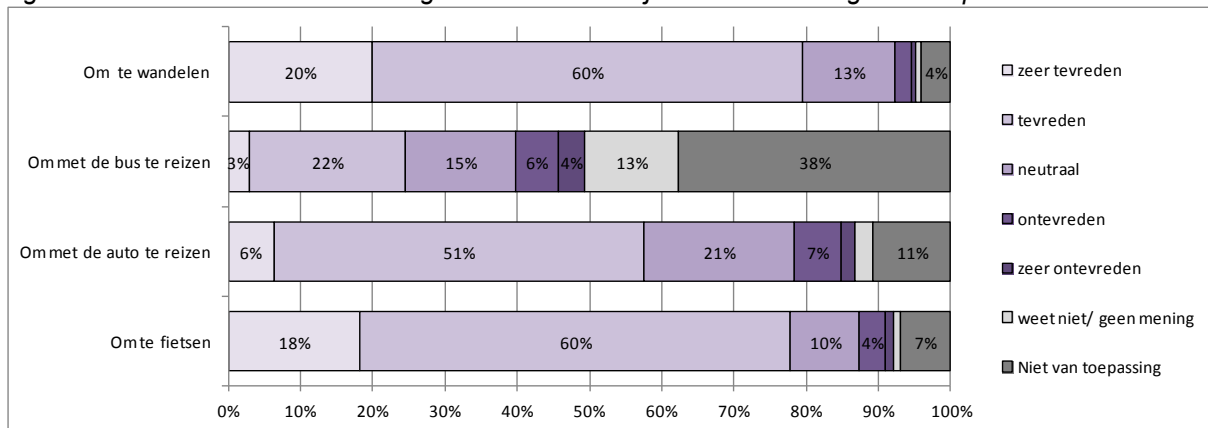


Hiervoor kwam naar voren dat het gebruik van het openbaar vervoer niet groot is. In Zandweerd en Borgele en Platvoet is dit nog het grootst.. Het aandeel in deze wijken dat het openbaar vervoer bijna nooit gebruikt voor verplaatsingen binnen de gemeente, is bijna 60% en dat is het laagst in de gemeente. Het Deventer buitengebied en De Hoven laten de grootste aandelen bewoners zien die bijna nooit van het openbaar vervoer gebruik maken.

Wat betreft de tevredenheid over de voorzieningen voor de diverse vervoerwijzen is gemiddeld 12% van de Deventer inwoners zeer tevreden en 48% tevreden. Ruim 15% geeft aan neutraal in deze te zijn. Verreweg de meerderheid is dus tevreden en nog geen 8% is ontevreden. In totaal 15% geeft aan dat deze vraag niet van toepassing is omdat men (bijna) geen gebruik maakt van een van de genoemde vervoerwijzen. Dat komt vooral voor bij het reizen met de bus. Daar zien wij een hoog percentage (13%) dat geen mening heeft of het niet weet en een percentage van 38% van de Deventer bevolking dat aangeeft dat de vraag op hen niet van toepassing is.

In onderstaande figuur 12 komt naar voren dat de tevredenheid het grootst is bij de voorzieningen voor wandelaars en fietsers. Nadere analyse van de gegevens leert dat vooral de bijna nooit gebruikers van het openbaar vervoer aangeven daar geen mening over te hebben of het niet van toepassing achten of het niet weten. Dat duidt op een zekere onbekendheid met het openbaar vervoer.

*Figuur 12. Tevredenheid voorzieningen voor vervoerwijzen binnen de eigen woonplaats.*



De tevredenheid per wijk verschild uiteraard en deze verschillen zijn het grootst bij het oordeel over voorzieningen voor de vervoerwijze met de bus en het minst voor het wandelen en fietsen. Bij het reizen per auto zijn het de wijken in het Deventer buitengebied die een grotere tevredenheid laten zien dan de meer centraal gelegen wijken. In Voorstad is de ontevredenheid over voorzieningen om met de auto te reizen het grootst. Bewoners in Diepenveen zijn het meest tevreden.

De uitkomsten voor de tevredenheid over voorzieningen voor het reizen met de bus zijn zeer divers. Het meest ontevreden zijn de bewoners in Diepenveen. Het omgekeerde geldt voor Borgele en Platvoet: bijna 50% is daar zeer tevreden tot tevreden. In de Binnenstad en Voorstad is de tevredenheid laag, evenals het aandeel dat in die wijken neutraal antwoordt dan wel geen mening heeft.

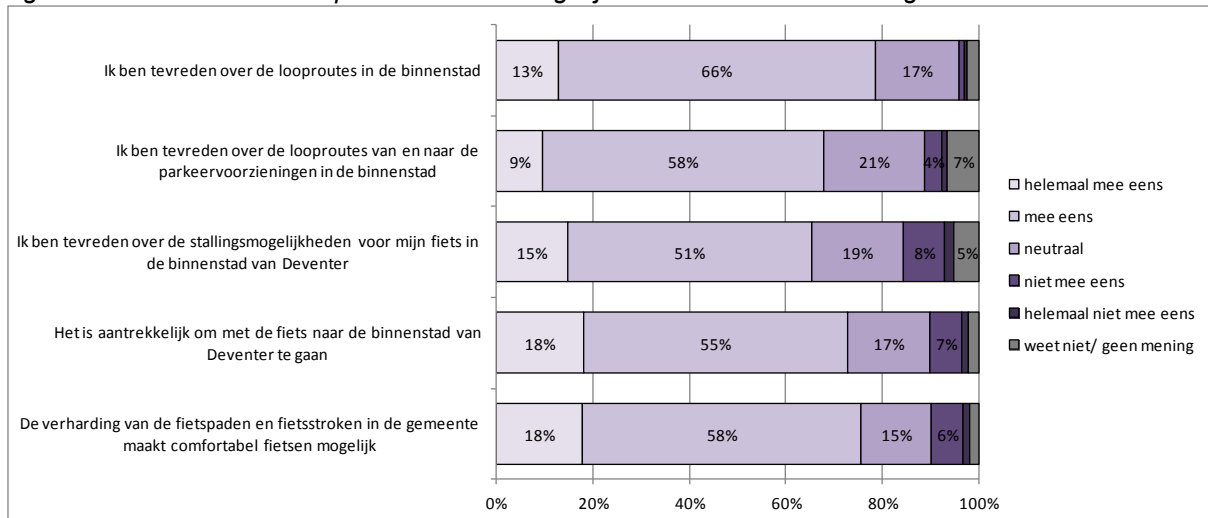
Wandelvoorzieningen in het buitenbied van Deventer, in Colmschate-Zuid, Colmschate-Vijfhoek en Zandweerd, De Hoven en de Binnenstad worden positief gewaardeerd. Het minst (maar toch wel 70% zeer tevreden en tevreden) zijn de uitkomsten in Colmschate-Noord en Rivierenwijk en Bergweide.

Bij het oordeel over voorzieningen voor het fietsen liggen de uitkomsten dicht bij elkaar. Bijna 80% is zeer tevreden/tevreden. In de wijken Keizerslanden en Voorstad is dat iets lager. Colmschate-Vijfhoek lijkt het meest tevreden te zijn over voorzieningen voor het fietsen in de stad.

Naast de vraag naar de tevredenheid met de voorzieningen voor de diverse vervoerwijzen, zijn de respondenten ook vijf stellingen voorgelegd. Uit de gegeven antwoorden blijkt dat het merendeel (ruim 70%) het met een of meerdere stellingen eens is, 6% geeft aan het niet met een of meer stellingen eens te zijn. Omdat de stellingen positief zijn geformuleerd, kan worden vastgesteld dat er grote

tevredenheid heerst over de fietspaden, de fietsstroken, de stallingsmogelijkheden voor fietsers en de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers. Dat geldt ook voor de looproutes in de binnenstad en die naar de parkeervoorzieningen. Over het laatste is het aandeel dat helemaal met de stelling eens is, wat minder.

*Figuur 13. Tevredenheid looproutes en fietsmogelijkheden en fietsvoorzieningen.*



Het beeld voor de wijken loopt niet ver uiteen. In het algemeen geven de bewoners in Lettele/Okkenbroek wat meer aan het niet eens te zijn met stellingen met betrekking tot het fietsen naar de binnenstad en de stallingsmogelijkheden voor de fiets. Over de verharding van de fietspaden en fietsstroken is het oordeel in de wijken vrij unaniem.

Het fietsen naar de binnenstad is voor bewoners van Bathmen en Lettele/Okkenbroek niet altijd aantrekkelijk. Dat geldt echter niet voor Schalkhaar en Diepenveen die ook in het buitengebied van Deventer zijn gelegen. Het afstandsaspect is hierbij van invloed.

Over de stallingmogelijkheden voor de fiets in de binnenstad zijn de aandelen die het niet eens zijn met de stellingen wat groter. Bewoners in Lettele/Okkenbroek, Binnenstad en Colmschate-Noord zijn minder tevreden over de stallingmogelijkheden voor de fiets in de binnenstad. Het meest tevreden zijn de inwoners van Colmschate-Zuid en Borgele en Platvoet.

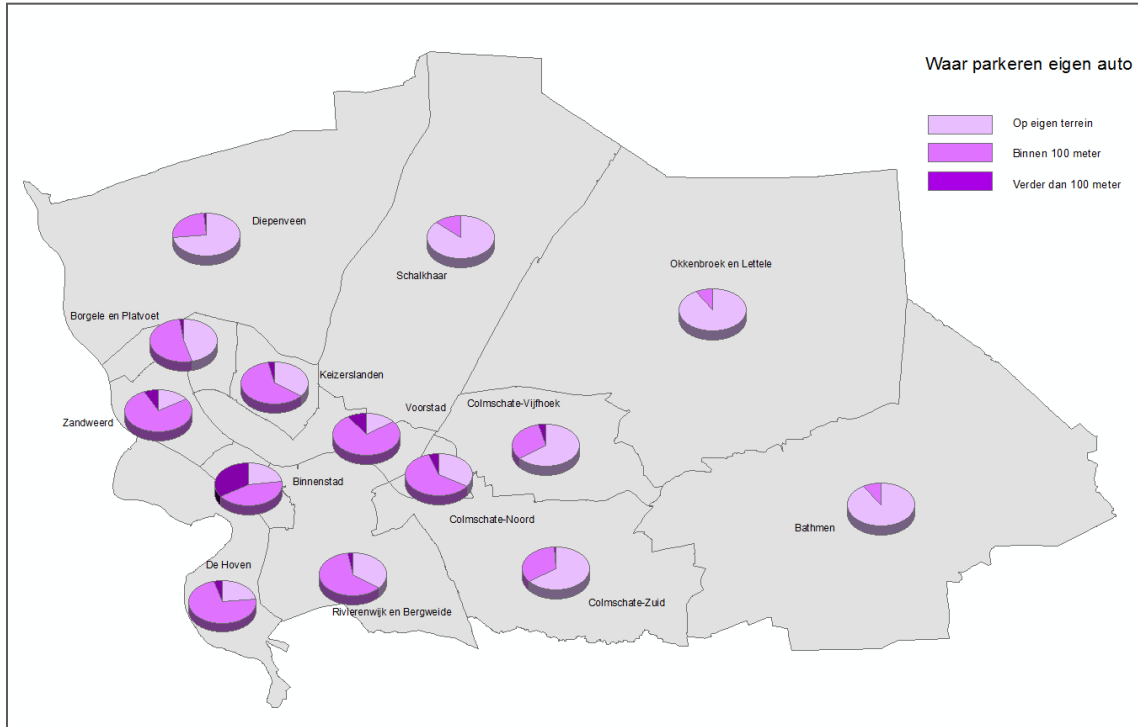
Het beeld over de looproutes van en naar parkeervoorzieningen in de binnenstad is tussen de wijken redelijk gelijk. Het meest tevreden zijn de bewoners van Diepenveen, Borgele en Platvoet en de binnenstad.

Er is ook gevraagd naar de parkeervoorzieningen voor de eigen auto. Bijna de helft (48%) van alle autobezitters in Deventer kan de auto op eigen terrein parkeren. Het aandeel dat de auto kwijt kan binnen 100 meter van het woonhuis is 46%. Het aandeel dat de auto verder dan 100 meter van de woning moet parkeren, is 6%.

Voor de bewoners in de Binnenstad en Voorstad geldt dat de auto wat verder van de woning moet worden geparkeerd. In Schalkhaar, Lettele/Okkenbroek en Bathmen zet het merendeel van de autobezitters hun voertuig op eigen terrein.

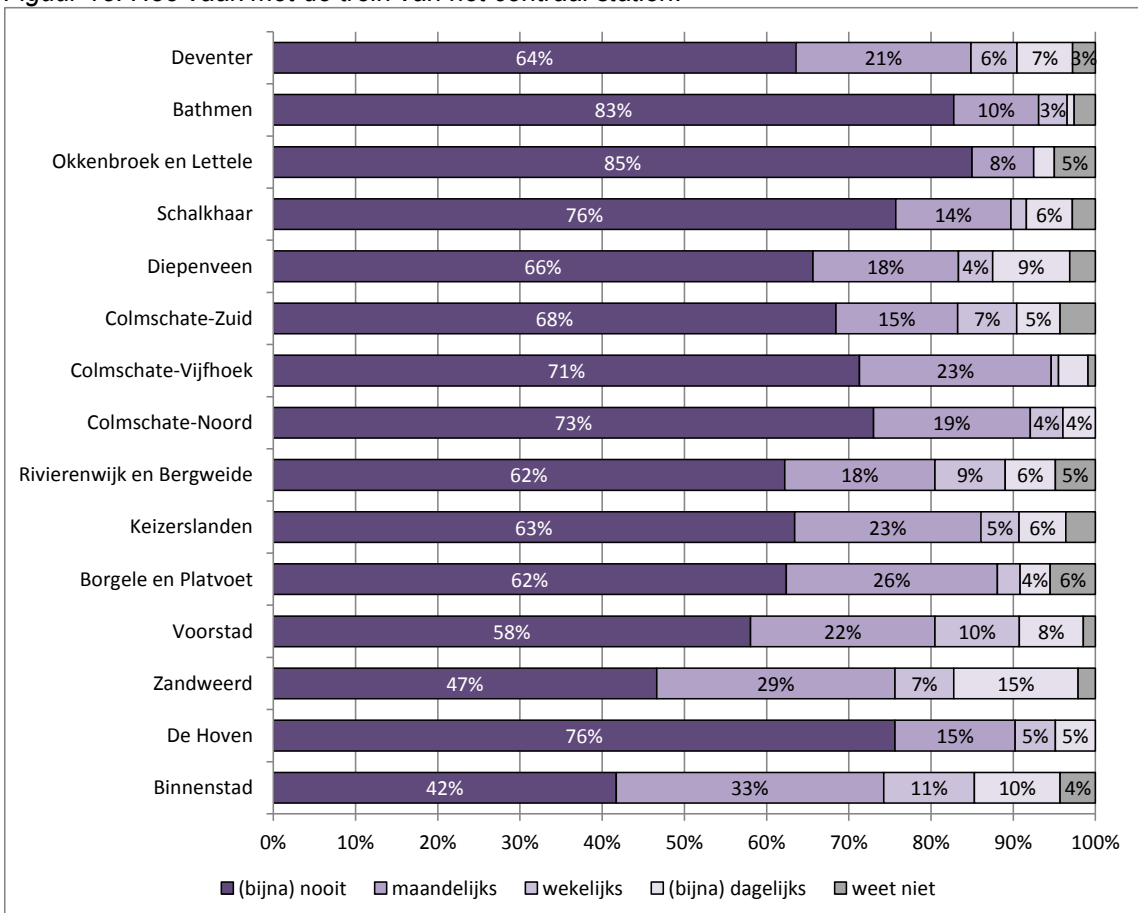
Ook is gekeken naar leeftijd en dan zien wij dat het vooral personen betreft in de leeftijdscategorie 18–34 jaar die hun auto wat verder weg moeten parkeren. Deze groep is veelal woonachtig in de binnenstad.

Figuur 14. Parkeersituatie eigen auto.



Als laatste zijn er enkele vragen gesteld over het treingebruik en hoe men dan naar het Centraal Station gaat. Voor Deventer als geheel geldt dat 64% aangeeft (bijna) nooit met de trein te gaan en 3% geeft/kan daar geen antwoord op geven.

Figuur 15. Hoe vaak met de trein van het centraal station.

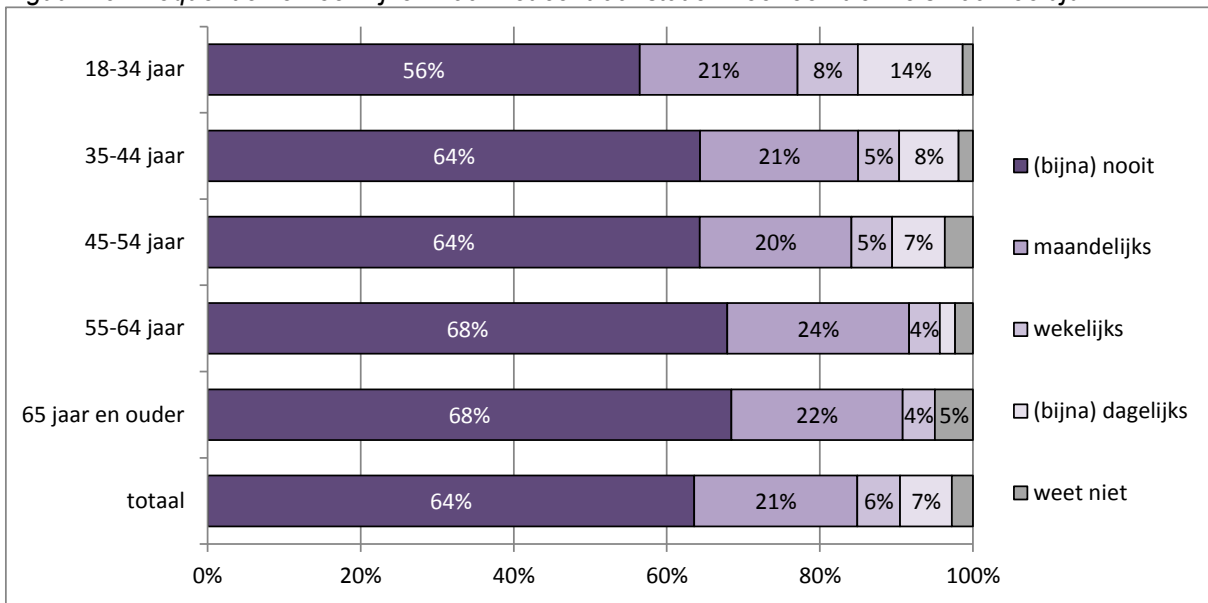




Een dagelijkse gang naar het station voor een treinreis is voor 7% weggelegd, wekelijks geldt dat voor 6% en maandelijks voor 21%. Het beeld per wijk varieert. Meer dan driekwart van de bewoners in De Hoven, Lettele/Okkenbroek en Bathmen geeft aan nooit met de trein te gaan vanaf het centraal station. Bewoners van de Binnenstad, Zandweerd en Voorstad gaan het vaakst met de trein. In Zandweerd is het aandeel dat bijna dagelijks met de trein gaat met 15% het hoogst van alle wijken.

Het zijn vooral de mensen in de leeftijdsgroep 18 – 34 jaar die dagelijks de trein nemen. In onderstaande figuur is dat weergegeven. Mensen ouder dan 55 jaar geven wat meer aan bijna nooit met de trein te gaan. Mochten ze dit wel doen, dan is dat vooral maandelijks.

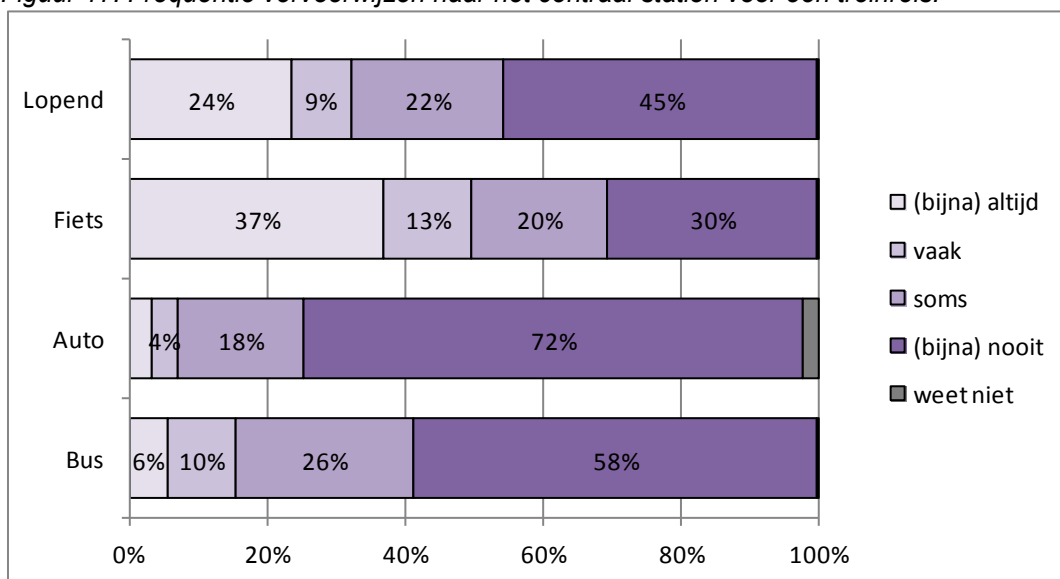
**Figuur 16. Frequentie vervoerwijzen naar het centraal station voor een treinreis naar leeftijd**



Het zijn met name de jongeren in de Binnenstad, Zandweerd, Colmschate-Zuid en Diepenveen die frequent met de trein gaan. In de binnenstad zijn het alle leeftijdsgroepen die relatief frequent de trein gebruiken, In Zandweerd, Borgele en Bathmen is de groep 55 – 64 relatief groot.

Wanneer men naar het centraal station gaat voor een treinreis, dan gaat dat meestal met de fiets en te voet. Ook de bus wordt genoemd, maar de aandelen zijn niet erg groot. Het gebruik van de auto om naar het station te komen is niet erg groot.

**Figuur 17. Frequentie vervoerwijzen naar het centraal station voor een treinreis.**



Bewoners die dicht bij het station wonen (Binnenstad, Voorstad, de Hoven en Zandweerd) gaan relatief vaak te voet naar het station. Bewoners in wijken die verder van het station zijn gelegen, geven (uiteraard) vaker aan niet of nooit te voet te gaan. Bewoners die met de bus naar het centraal station gaan, treffen wij vooral aan in Borgele en Platvoet, Colmschate-Zuid en Keizerslanden. Het fietsgebruik komt bijna overal even veel voor. Een uitzondering zijn Bathmen en Lettele/Okkenbroek en in wat mindere mate de binnenstad en Voorstad. Het gebruik van de auto voor het vervoer naar het station komt het meest voor in Lettele/Okkenbroek en Bathmen.