

# Rotterdammers over het verkeer 2013

Onderzoek **en** Business Intelligence





# **Rotterdamers over het verkeer 2013**

**Resultaten uit de Omnibussenquête 2013**

Projectnr. 13-A-0116

drs. P.A. de Graaf

Onderzoek en Business Intelligence (O&BI)  
Augustus 2013

In opdracht van de Afdeling Verkeer & Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeers-  
marinier en De Verkeersonderneming.

Onderzoek en Business Intelligence (O&BI)  
Blaak 34, 3011 TA Rotterdam  
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam  
Telefoon: (010) 267 15 00  
E-mail: [onderzoek@rotterdam.nl](mailto:onderzoek@rotterdam.nl)  
Internet: <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.  
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

## INHOUDSOPGAVE

<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>13</b>
<b>2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN</b>	<b>15</b>
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	15
2.2 Fietsbezit	18
2.3 Openbaarvervoerabonnement	19
2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen	21
<b>3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN</b>	<b>23</b>
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	23
3.2 Intensieve gebruikers	28
3.3 Gebruik in diverse situaties	29
<b>4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK</b>	<b>33</b>
4.1 Frequenter fietsgebruik	33
4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer	35
4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	39
4.4 'P+R'	43
4.5 Elektrisch vervoer	45
4.6 Milieuoverwegingen	46
<b>5 MENINGEN EN OORDELEN</b>	<b>51</b>
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	51
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	55
5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	57
5.4 Oordeel over verkeershinder	58
<b>6 PARKEREN EN STALLEN</b>	<b>61</b>
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	61
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	67

<b>BIJLAGEN</b>	<b>71</b>
<b>BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2013</b>	<b>73</b>
<b>BIJLAGE II: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT</b>	<b>75</b>
II.1    Geslacht en leeftijd	75
II.2    Etniciteit	76
II.3    Deelgemeente	77
II.4    Conclusie	77
<b>BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST</b>	<b>79</b>
<b>BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE</b>	<b>85</b>
IV.1    Percentages	85
IV.2    Vergelijkingen	86
IV.3    Gemiddelden	87

## **SAMENVATTING**

*De Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeersmarinier en De Verkeersonderneming hebben ook dit jaar in de jaarlijkse gemeentelijke Omnibusenquête, die in februari en maart 2013 is gehouden, weer een groot aantal vragen laten opnemen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en de mening van de Rotterdammers over diverse verkeersonderwerpen in de stad.*

### **Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement**

*Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt drie kwart (74%) een rijbewijs te hebben. 57% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 3% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is relatief laag onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en relatief hoog onder mannen en 25- tot 45-jarigen. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en beschikbaarheid van een auto enerzijds, en opleiding en (huishoudens-)inkomen anderzijds. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men vaker dan elders een rijbewijs.*

*Omgerekend zou volgens de Omnibusenquête 2013 nu 68% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken.*

*Op de langere termijn gezien past de toename van rijbewijs- en autobezit in een licht stijgende trend, al lijken de metingen uit 2011 en 2012 wat aan de lage, en die uit 2013 wat aan de hoge kant. Op de langere termijn valt de "inhaalslag" van vrouwen bij het rijbewijsbezit en van 65-plussers bij het rijbewijs- én autobezit op.*

*Drie kwart van de Rotterdammers heeft een fiets; niet-westerse allochtonen veel minder vaak dan autochtonen. 6% heeft (ook) een elektrische fiets. Van de Rotterdammers zonder fiets zegt ook bijna een kwart niet te kunnen fietsen. 47% heeft zowel een auto als een fiets, en 15% heeft geen van beide. Dat laatste komt bij vrouwen veel vaker voor dan bij mannen, en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Ook hangt zulke zogeheten "vervoersarmoede" sterk samen met het inkomen.*

*Een kwart van de Rotterdammers zegt een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 5% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 13% heeft het abonnement zelf betaald. 63% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen, en de overige 12% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.*

### **Vervoermiddelkeuze**

*Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 37% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve autogebruikers (meestal ten minste vier dagen per week). De helft gebruikt meestal iedere week wel eens het openbaar vervoer (waaronder 19% intensief) en iets méér dan de helft gebruikt meestal iedere week wel eens de fiets (waaronder 31% intensief).*

*De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant, al is het in 2013 (net als het autobezit) historisch gezien wat aan de hoge kant. De flinke toename van het openbaar-*

vervoergebruik van de afgelopen jaren (vooral door het incidentele gebruik!) heeft dit jaar niet verder doorgezet, en het fietsgebruik neemt op de lange termijn gezien langzaam toe.

Op de lange termijn gezien is de toename van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets niet ten koste gegaan van het autogebruik. In die zin is de Rotterdammer er langzaam maar dus steeds mobieler op geworden.

In totaal behoort 75% van de Rotterdammers tot één van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers. De trend bij het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn licht dalend, die bij het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers vlak en die bij het aantal intensieve fietsgebruikers licht stijgend. De trend voor het totaal van deze drie groepen intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaam maar dus iets mobieler op geworden.

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekend. Voor reizen naar de binnenstad van Rotterdam maakt de helft gebruik van het openbaar vervoer, voor uitgaan een derde en naar werk of studie een kwart. Voor bezoek aan het winkelcentrum gaat de helft met de fiets of lopend; voor sportbeoefening geldt dit zelfs voor drie van de vijf.

De verschillen met vorige metingen zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Dit jaar wordt de fiets iets vaker gebruikt, en het openbaar vervoer iets minder vaak. Vorig jaar was dat precies andersom.

Door inwoners van de Rechter Maasoever buiten de ring wordt de auto méér dan gemiddeld gebruikt (behalve naar de binnenstad), en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad). Binnen de ring is het autogebruik juist lager, en het fietsgebruik hoger. Op de Linker Maasoever is de fiets een stuk minder populair, en wordt dus wat vaker de auto of het openbaar vervoer gebruikt.

### **Frequenter fietsgebruik**

Drie van de tien Rotterdammers geven aan, al zo veel mogelijk op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden om niet vaker de fiets te gebruiken vooral de afstand en het weer. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft 18% als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

### **Frequenter gebruik van het openbaar vervoer**

41% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (42%). Verder noemt 25% dat het overstappen te veel tijd kost, en 20% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 27% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (51%).

De redenen om niet vaker met bus, tram en metro te reizen en die om niet vaker met de trein te reizen, komen in sterke mate met elkaar overeen: het openbaar vervoer is te duur, overstappen



*kost te veel tijd, het is niet comfortabel en ze rijden niet wanneer je ze nodig hebt. Daarnaast zijn treinstations vaak te ver weg, en worden bus, tram en metro vaak als niet veilig ervaren.*

### **Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits**

*Net als vorig jaar zegt ruim een kwart (28%) van de Rotterdammers tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken. Van de overige Rotterdammers maakt 43% meestal gebruik van de auto (39% als bestuurder en 5% als passagier), 30% van het openbaar vervoer, 29% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 31% van alle Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 28% als bestuurder), 22% gaat met het openbaar vervoer, 21% met de fiets en 6% anderszins. Deze percentages verschillen niet wezenlijk met die van 2012.*

*Van de Rotterdammers met betaald werk gaat de helft (50% als bestuurder en 4% als passagier) met de auto, een kwart met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer.*

*34% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 15% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 10% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en 7% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan vorig jaar. "Spits-fietsers" overwegen relatief wat minder vaak een andere manier van reizen.*

*Twee derde van de Rotterdammers heeft geen auto en/of rijbewijs, of gebruikt zelden of nooit tijdens de spits de auto. Eén op de elf gebruikt tijdens de spits de auto en wil dat wel veranderen; van hen zegt echter bijna drie kwart dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken en dat te gaan veranderen.*

*Van degenen die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt 36% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 18%, en van de intensieve autogebruikers is dat 27%. Hiervan zegt echter telkens de overgrote meerderheid niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts een paar procent zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.*

### **'P+R'**

*72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit niet te kennen. De helft van de Rotterdammers kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 13% kent het van radio en tv, 11% door vrienden en/of familie, 7% noemt kranten / tijdschriften, 6% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet, en 11% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral vaak eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording en herkenning bij bijvoorbeeld metrostations.*

*In totaal blijkt dat 21% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 51% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 28% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 60%), gevolgd door 'goedkoper' (44%) en 'sneller' (30%).*

*De bekendheid van 'P+R' is de afgelopen jaren niet veranderd; het gebruik lijkt nu heel langzaam toe te nemen. Financiële argumenten lijken daarbij langzaam wat belangrijker te worden.*

*Overigens zij er aan herinnerd dat de enquête slechts Rotterdammers betreft; een belangrijke doelgroep van de 'P+R'-voorzieningen, namelijk de niet-Rotterdammers, is hier niet bevraagd!*

## **Elektrisch vervoer**

2% van de Rotterdammers zegt zelf elektrisch te rijden, 56% weet er wel van, 35% heeft er wel eens van gehoord en 6% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord.

49% vindt het een goede keuze dat de gemeente elektrisch vervoer stimuleert; 7% vindt dat geen goede keuze, en de overige 44% heeft hierover geen mening. Voorstanders vinden het beter voor het milieu; tegenstanders vinden het net zo min goed voor het milieu (of dat het daar niet voor uitmaakt), dat het te duur is en dat je elektrisch vervoer niet aan hoort komen.

31% van de Rotterdammers vindt de aanleg van 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat een goede zaak, bij 16% hangt dat er van af, 7% vindt dat geen goede zaak en de overige 45% heeft hierover geen mening. Voorstanders vinden dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren en dat er dan misschien méér mensen elektrisch gaan rijden, dat dat makkelijk is omdat die voertuigen nu eenmaal opgeladen moeten worden en dat elektrisch rijden goed is voor het milieu; tegenstanders vinden dat er al te weinig parkeerplaatsen zijn of herhalen hier bezwaren tegen elektrisch vervoer in het algemeen. De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende parkeerplaatsen overblijven en dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn. Ook waar ze precies geplaatst gaan worden, wie het gaat betalen, hoe het er uit gaat zien en of het een beetje vandalismebestendig gaat worden zijn voor sommigen criteria.

Rotterdammers die negatief oordelen over het parkeren van de auto bij de woning vinden dit minder vaak een goed idee, en vaker een slecht idee, maar zelfs bij hen overtreffen de voorstanders de tegenstanders.

Bijna de helft (44%) weet niet of men binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets zal rijden, en 41% verwacht dit niet. De overige 15% rijdt al elektrisch (4%), of denkt aan een elektrische fiets (7%), scooter (2%), eigen auto (3%), deelauto (1%) of auto van het werk (1%).

De Rotterdammers die dit niet denken, geven bijna allemaal als argument dat het te duur is. (En een deel: dat ze geen automobilist zijn en/of liever gewoon fietsen.) Ook vinden sommigen zich hier te oud voor.

## **Milieuoverwegingen**

Gevraagd wat men zelf doet om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen, zeggen twee van de drie Rotterdammers die deze vraag van toepassing achten voor korte afstanden meestal of zelfs altijd te fietsen of te lopen, en de meeste anderen zeggen dit 'soms' te doen.

Gebruik van het openbaar vervoer is een minder populaire manier om zelf bij te dragen, al zeggen nog steeds vier van de vijf Rotterdammers die deze vraag van toepassing achten soms, meestal of zelfs altijd het openbaar vervoer te gebruiken.

Geluidsarm en zuinig rijden is een stuk minder populair: van de Rotterdamse automobilisten zegt drie kwart geen auto met stille banden te hebben, en ruim één op de drie zelden of nooit zuinig te rijden in zijn of haar auto ("Het Nieuwe Rijden"). "Deel-auto's" (Greenwheels) en schone (elektrische of hybride) auto's of scooters worden slechts door zeer weinigen gebruikt, en ook car-poolen doet de Rotterdammer niet vaak.

Tot de meeste voorgelegde maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan, zoals méér gebruik maken van de fiets, een zuinige auto kopen / gebruiken, minder gebruik maken van de auto, méér gebruik maken van het openbaar vervoer, zuinige autobanden kopen en méér gebruik

*maken van elektrisch vervoer, zeggen de Rotterdammers (voor zo ver van toepassing) in meerderheid wel bereid te zijn.*

### **Meningen over verkeersonderwerpen**

*Gevraagd naar het oordeel over een vijftiental verkeers- en vervoersonderwerpen is de Rotdammer het meest vaak tevreden over de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer. Het parkeren van de auto in de binnenstad is, net als in vorige jaren, het onderwerp waarover de ontevredenheid het grootst is. Over de doorstroming van de auto in de stad, waarover men vroeger ook altijd in meerderheid negatief was, zijn de verhoudingen nu fifty-fifty. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad en over de veiligheid in en om de metro/treinstations zijn velen negatief.*

*Alle langetermijntrends zijn positief: overal is men méér tevreden over dan tien jaar geleden. Dit geldt vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer, maar ook met de doorstroming van de auto in de stad gaat het de laatste jaren kennelijk beter.*

*Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets bij de woning. Op deze Maasoever buiten de ring is men vaker tevreden over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente en over het parkeren van de auto bij de woning en het stallen van de fiets bij de woning. Op de Linker Maasoever is men vaker negatief over het stallen van de fiets in de binnenstad.*

*Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door de helft van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige die niet een overwegend positieve beoordeling krijgt. Over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' en de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 32% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 39% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 61% positief c.q. tevreden.*

*Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de routes 'Schieweg / Schiekade' en 'Stadhoudersweg / Statenweg' flink verbeterd. Over de overige routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste zes jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009, en een lichte verbetering in 2013.*

*Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is een bescheiden meerderheid positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door vier van de vijf Rotterdammers die daar een mening over hebben als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens een meerderheid slecht met de auto bereikbaar.*

*De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval.*

*Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 24% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 39% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 18% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 17% van het geluid van auto's, en 14% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts bijna de helft tot*

de helft van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en juist wat minder van geparkeerde auto's. Hinder van bromfietsen en scooters was in voorgaande jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel nu niet meer wezenlijk van de andere twee.

De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gestabiliseerd, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte neemt de laatste jaren langzaam af.

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder: Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken, hebben wat vaker veel last van de stank en het geluid van auto's, en Rotterdammers die altijd over een auto beschikken, hebben méér last van (andermans!) geparkeerde auto's.

### **Parkeren en stallen van auto en fiets**

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat, en in 7% van de gevallen is het "wisselend". Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring kunnen het meest op eigen terrein of vlak bij huis op straat worden geparkeerd. In dit stadsdeel hoeft ook het minst vaak verder weg op straat te worden geparkeerd.

Aan het aantal auto's per huishouden liggen de verschillen per stadsdeel overigens niet, want het bezit van méér dan één auto komt juist het meest voor waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maasoever buiten de ring.

85% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 7% in huis, en 77% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (7%) of buiten op een onveilige plaats (8%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze zelfs nog iets vaker binnen stallen, en denken minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van de bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

Langzaamaan vinden wat méér fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel nauwelijks toe.

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 15% van de fietsbezitters zich genooddaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor 5% van de fietsbezitters.

### **Veranderingen en trends**

- Op de lange termijn vertoont het bezit van een rijbewijs en de beschikbaarheid van een auto (dat laatste overigens op persoonsniveau; niet op huishoudensniveau!) een licht stijgende

trend, al lijken de metingen uit 2011 en 2012 wat aan de lage, en die uit 2013 wat aan de hoge kant.

- *In het fietsbezit zijn van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat sprake is van significante ontwikkelingen; laat staan van een trend. Hooguit lijkt het fietsbezit sinds 2005 structureel op een iets hoger niveau te liggen.  
De toename van het bezit van elektrische fietsen in 2013 ten opzichte van 2012 is wél significant.*
- *De trend bij het aantal autogebruikers lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant, al is het in 2013 (net als het autobezit) historisch gezien wat aan de hoge kant. De flinke toename van het aantal openbaarvervoergebruikers van de afgelopen jaren (vooral door het incidentele gebruik!) heeft dit jaar niet verder doorgezet, en het aantal fietsgebruikers neemt op de lange termijn gezien langzaam toe.  
Op de lange termijn gezien is de toename van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets niet ten koste gegaan van het autogebruik. In die zin is de Rotterdammer er langzaam maar steeds mobieler op geworden.*
- *De trend bij het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn licht dalend, die bij het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers vlak en die bij het aantal intensieve fietsgebruikers licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend; ook in die zin is de Rotterdammer er langzaam maar iets mobieler op geworden.*
- *De verschillen in het vervoermiddelengebruik in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen) ten opzichte van vorig jaar zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Alleen wordt dit jaar de fiets iets vaker gebruikt, en het openbaar vervoer iets minder vaak. Vorig jaar was dat precies andersom.*
- *De argumenten om niet (vaker) te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden.*
- *Het vervoermiddelengebruik tijdens der spits verschilt niet wezenlijk met dat vorig jaar, en ook de neiging op een andere manier te gaan reizen tijdens de spits is dit jaar niet anders.*
- *De bekendheid van 'P+R' is de afgelopen jaren niet veranderd; het gebruik lijkt nu heel langzaam toe te nemen.*
- *Alle langetermijntrends bij de voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen zijn positief: overal is men méér tevreden over dan tien jaar geleden. Dit geldt vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer, maar ook met de doorstroming van de auto in de stad gaat het de laatste jaren kennelijk beter.*
- *Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de routes 'Schieweg / Schiekade' en 'Stadhoudersweg / Statenweg' flink verbeterd. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste zes jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009, en een lichte verbetering in 2013.*
- *De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gerestabiliseerd, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte neemt de laatste jaren langzaam af.*
- *Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.*
- *Langzaam maar vinden wat méér fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel nauwelijks toe.*



## 1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS; inmiddels opgegaan in het gemeentelijke dienstencentrum Onderzoek en Business Intelligence) jaarlijks in februari en maart een Omnibussenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. Ook dit jaar hebben de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeersmarinier en De Verkeersonderneming daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst B. (De Omnibussenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in vijf, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft merendeels vragen die al jaren in de Omnibussenquête worden gesteld over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en over de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad. Dit jaar zijn daar ook enkele vragen aan toegevoegd over elektrisch vervoer.

### Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

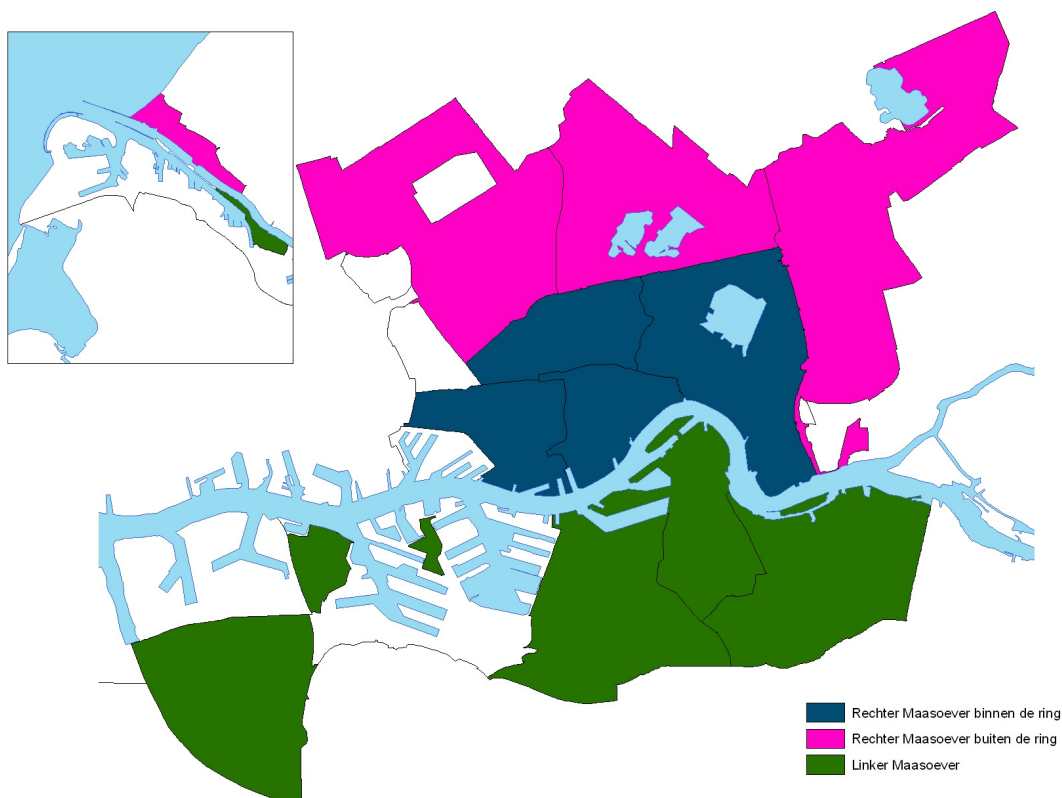
Hoofdstuk 2 gaat over de al jaren gestelde vragen naar het bezit van een rijbewijs, de beschikbaarheid van een auto en het bezit van een fiets en van een openbaarvervoerabonnement. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van vervoermiddelen besproken: de frequentie van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en de vraag welk vervoermiddel doorgaans wordt gebruikt in diverse situaties. Hoofdstuk 4 gaat over stimulering van ander vervoermiddelengebruik: de redenen waarom Rotterdammers niet of niet vaker gebruik maken van de fiets en van het openbaar vervoer, ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits, kennis en gebruik van 'P+R'-mogelijkheden, en elektrisch vervoer. Ook wordt hier kort stilgestaan bij de beantwoording van een aantal vragen over milieu en vervoermiddelengebruik. In hoofdstuk 5 komt het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde, en hoofdstuk 6 gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto en de stallingsmogelijkheden voor de fiets.

Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibussenquête 2013 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage V wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indicatief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

### Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2013 waren dat er 495.003 (van de in totaal 616.319). Eén procent van de 1.225 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.950 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 404 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

In deze rapportage wordt vaak onderscheid gemaakt tussen drie stadsdelen: de Linker Maasoever (het deel van Rotterdam ten zuiden van Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg, waaronder ook de deelgemeente Rozenburg), de Rechter Maasoever *binnen* de ring (het deel van Rotterdam ten noorden van Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg, *binnen* de ring van snelwegen A4, A20, A16 en A15) en de Rechter Maasoever *buiten* de ring (waaronder ook de deelgemeente Hoek van Holland).



En tot slot van deze inleiding: de Omnibusenquête is een *personen*enquête, zodat de hier gepresenteerde uitkomsten tenzij anders vermeld gelden voor *personen*, en niet voor *huishoudens*.



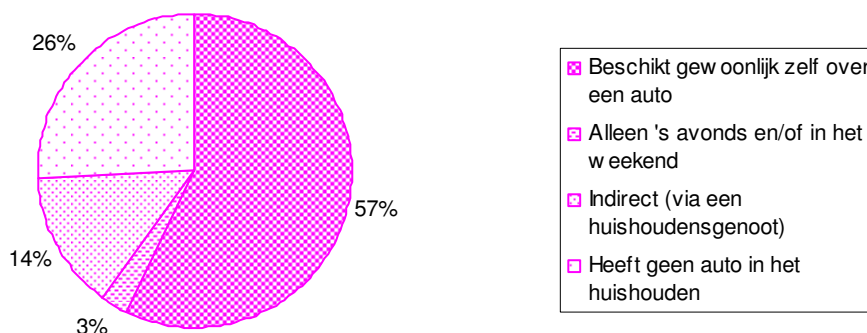
## 2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

### 2.1 Bezit van rijbewijs en auto

#### Rijbewijs en beschikbaarheid auto

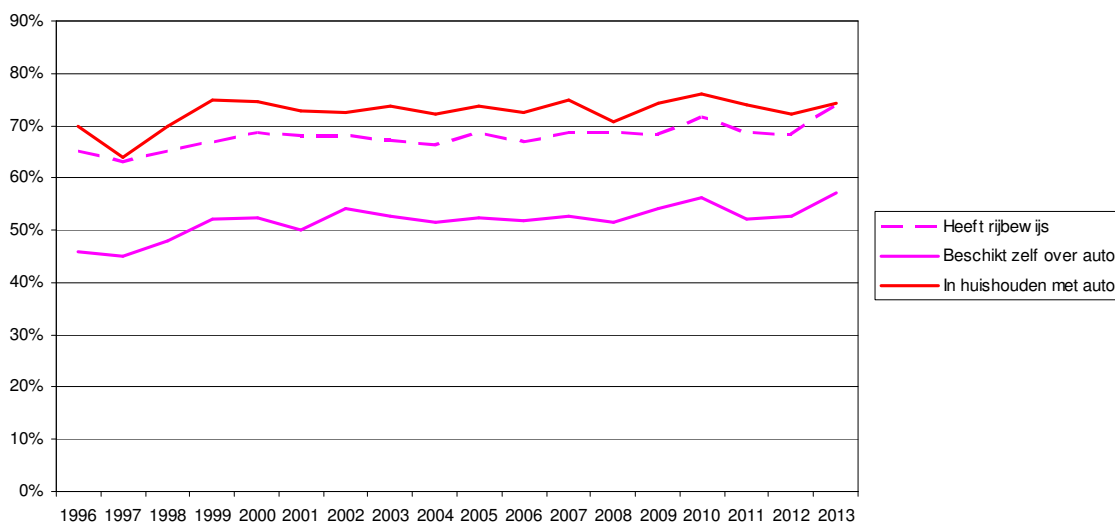
Drie kwart van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (74%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 78% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 4% alleen 's avonds of in het weekeinde, en 18% gewoonlijk zelf níet. In totaal beschikt dus ruim de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs én gewoonlijk ook zelf over een auto (57%), en nog eens 3% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 14% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 74% van de Rotterdammers zegt dat het huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat van alle Rotterdamse *huishoudens* 68% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2013.



Bovengenoemd rijbewijs- en autobezit lijkt nogal af te wijken van dat van de afgelopen paar jaar. Op de langere termijn gezien past de toename van rijbewijs- en autobezit echter wel in een licht stijgende trend, al lijken de metingen uit 2011 en 2012 dan wat aan de lage, en die uit 2013 wat aan de hoge kant.

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2013.



Beschikbaarheid auto	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	67%	69%	69%	68%	72%	69%	68%	<u>74%</u>
Beschikt zelf over een auto <sup>1</sup>	49%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	<u>52%</u>	53%	<u>57%</u>
In een huishouden met een auto	71%	73%	73%	75%	<u>71%</u>	<u>74%</u>	76%	74%	72%	74%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	65%	67%	66%	68%	66%	<u>69%</u>	70%	68%	<u>65%</u>	68%

<sup>1</sup>): Rotterdammers met een rijbewijs, die tevens gewoonlijk zelf over een auto beschikken.

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. Let op: dit is alleen gedaan voor 2006 en verder!

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto onderscheiden naar een aantal persoonskenmerken<sup>1</sup>.

Figuur 2.3: Rijbewijs en beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2013.

Rijbewijs en beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	83%	17%	69%	2%	29%
vrouw	66%	34%	47%	4%	49%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(50%)	(50%)	(19%)	( 6%)	(74%)
25 tot 45 jaar	82%	18%	63%	4%	34%
45 tot 65 jaar	78%	22%	64%	2%	34%
65 tot 85 jaar	66%	34%	56%	1%	43%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	80%	20%	64%	3%	33%
westerse allochtonen	(71%)	(29%)	(55%)	( 2%)	(43%)
niet-westerse allochtonen	62%	38%	42%	2%	56%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoevers binnen ring	72%	28%	51%	3%	45%
Rechter Maasoevers buiten ring	81%	19%	67%	2%	31%
Linker Maasoevers	71%	29%	55%	3%	42%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag (geen startkwalificatie)	58%	42%	42%	3%	55%
Midden	76%	24%	58%	2%	39%
Hoog (HBO / WO)	90%	10%	74%	4%	23%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	56%	44%	30%	3%	67%
Minimum tot modaal	69%	31%	52%	2%	46%
Modaal tot 2 x modaal	84%	16%	70%	2%	28%
Boven 2 x modaal	92%	8%	83%	4%	13%
Totaal	74%	26%	57%	3%	40%

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

<sup>1</sup>): Het onderscheid tussen laag, midden en hoog opgeleiden wordt sinds 2012 op een iets andere manier gemaakt dan in eerdere jaren; zie voor de huidige betekenis de toelichting in de figuur.

Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 45-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men relatief vaker een rijbewijs dan elders in de stad. Ook is er een zeer sterk oplopend verband tussen rijbewijsbezit enerzijds, en opleiding en huishoudensinkomen anderzijds.

De beschikbaarheid van een auto loopt daarmee parallel; de zelfde bevolkingsgroepen die vaker of minder vaak een rijbewijs hebben, kunnen ook vaker of minder vaak over een auto beschikken.

Dit beeld verschilt niet wezenlijk van dat van vorig jaar, zij het dat het rijbewijs en de beschikbaarheid van een auto bij zo ongeveer alle onderscheiden categorieën in 2011 en 2012 wat aan de lage, en in 2013 wat aan de hoge kant lijken. Op de langere termijn valt de "inhaalslag" van vrouwen bij het rijbewijsbezit en van 65-plussers bij het rijbewijs- én autobezit op. Zie figuur 2.3a.

Figuur 2.3a: Rijbewijs en beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2013.

Rijbewijs en beschikbaarheid auto	Rijbewijs:				Beschikbaarheid auto:											
					altijd				's avonds / in het weekend				nooit / geen rijbewijs			
	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2012	2013	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2012	2013	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2012	2013	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2012	2013
<i>Geslacht</i>																
man	80%	80%	78%	83%	66%	65%	62%	69%	3%	3%	2%	2%	31%	32%	36%	29%
vrouw	58%	60%	61%	66%	41%	44%	45%	47%	5%	5%	4%	4%	54%	51%	51%	49%
<i>Leeftijd</i>																
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(50%)	22%	19%	20%	(19%)	6%	7%	5%	( 6%)	72%	74%	75%	(74%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	80%	82%	62%	64%	62%	63%	6%	5%	5%	4%	33%	31%	33%	34%
45 tot 65 jaar	73%	74%	72%	78%	57%	58%	58%	64%	4%	4%	3%	2%	39%	38%	39%	34%
65 tot 85 jaar <sup>1</sup>	52%	54%	59%	66%	44%	45%	49%	56%	0%	0%	0%	1%	56%	55%	51%	43%
85 jaar en ouder <sup>2</sup>	(28%)	(20%)			(23%)	(17%)			( 0%)	( 0%)			(77%)	(83%)		
<i>Etniciteit</i>																
autochtonen	71%	74%	73%	80%	57%	60%	59%	64%	4%	4%	3%	3%	39%	36%	38%	33%
westerse allochtonen	72%	67%	67%	(71%)	55%	51%	48%	(55%)	5%	4%	3%	( 2%)	41%	46%	49%	(43%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	56%	62%	35%	35%	38%	42%	4%	5%	4%	2%	60%	60%	59%	56%
<i>Stadsdeel</i>																
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	71%	72%	45%	48%	47%	51%	5%	4%	4%	3%	50%	48%	48%	45%
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	74%	81%	62%	64%	63%	67%	5%	4%	3%	2%	33%	32%	34%	31%
Linker Maasoever	64%	65%	63%	71%	51%	50%	49%	55%	4%	4%	3%	3%	46%	47%	48%	42%
<i>Opleidingsniveau</i>																
Laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	52%	58%	42%	41%	39%	42%	3%	3%	2%	3%	55%	57%	59%	55%
Midden	75%	75%	73%	76%	57%	57%	54%	58%	5%	6%	4%	2%	37%	37%	42%	39%
Hoog (HBO / WO)	89%	89%	86%	90%	72%	73%	68%	74%	6%	4%	4%	4%	22%	23%	27%	23%
<i>Huishoudensinkomen</i>																
Minima	46%	48%	48%	56%	25%	25%	24%	30%	3%	3%	2%	3%	72%	72%	74%	67%
Minimum tot modaal	62%	62%	66%	69%	45%	47%	52%	52%	3%	3%	1%	2%	52%	50%	47%	46%
Modaal tot 2 x modaal	78%	79%	76%	84%	64%	66%	63%	70%	6%	5%	4%	2%	30%	29%	33%	28%
Boven 2 x modaal	89%	91%	90%	92%	77%	79%	79%	83%	6%	6%	6%	4%	17%	15%	16%	13%
Totaal	68%	69%	69%	74%	52%	53%	52%	57%	4%	4%	3%	3%	43%	43%	44%	40%

<sup>1</sup>): In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.

<sup>2</sup>): In 2002 tot en met 2007 waren ook Rotterdammers van 85 jaar en ouder in de enquête opgenomen.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

## Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, vergelijkbaar met in afgelopen jaren, in 86% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak (6%), van een leasemaatschappij (5%) of van iets anders (3%). Bijna dit gehele wagenpark (93%) is in Rotterdam geregistreerd.

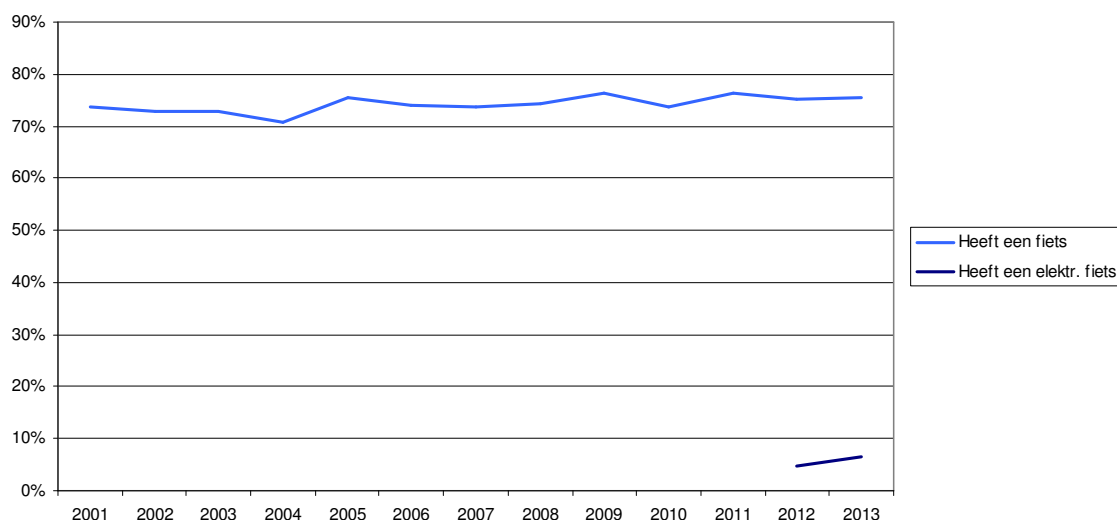
## 2.2 Fietsbezit

Drie kwart van de Rotterdammers (76%) heeft een fiets<sup>2</sup>. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers (83%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor iets meer dan de helft geldt (56%).

6% van de Rotterdammers heeft (ook) een elektrische fiets.

Bij het fietsbezit zijn van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat er sprake is van significante ontwikkelingen. Hooguit lijkt het fietsbezit sinds 2005 structureel op een iets hoger niveau te liggen. De toename van het bezit van elektrische fietsen is wél significant.

Figuur 2.4: Fietsbezit; 2001-2013.



Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	<u>76%</u>	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%
Heeft een elektrische fiets	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5%	<u>6%</u>

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

<sup>2</sup>): Elders in de vragenlijst (zie paragraaf 4.1) heeft bij de vraag waarom men niet vaker fietst bijna een kwart van degenen die *geen* fiets hebben geantwoord niet te kunnen fietsen. Derhalve heeft 76% van de Rotterdammers een fiets, heeft 19% geen fiets terwijl men wel kan fietsen en heeft 6% geen fiets terwijl men ook niet kan fietsen.

Fietsbezit komt meer voor onder autobezitters, en ook het omgekeerde is het geval: mensen die altijd over een auto beschikken, hebben vaker een fiets, en mensen die een fiets hebben, beschikken ook vaker over een auto.

*Figuur 2.5: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2013.*

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Auto én fiets	39%	43%	44%	41%	44%	44%	44%	42%	46%	47%	44%	44%	47%
Wel auto, geen fiets	11%	11%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%	8%	9%	10%
Geen auto, wel fiets	34%	30%	29%	30%	31%	30%	30%	32%	30%	27%	32%	31%	28%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	19%	16%	18%	17%	16%	15%	17%	16%	16%	15%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%	57%
Totaal fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%

47% van de Rotterdammers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 15% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dergelijke zogeheten "vervoersarmoede" komt bij vrouwen veel vaker voor dan bij mannen (bij 19% van de vrouwen en bij 10% van de mannen), en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 31% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 9% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 1% van de Rotterdammers met een huishoudensinkomen van meer dan twee keer modaal heeft geen fiets en evenmin altijd een auto ter beschikking, tegen maar liefst 31% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *buiten* de ring heeft 9% auto noch fiets, op de Rechter Maasoever *binnen* de ring 16% en op de Linker Maasoever 19%. Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, is al jaren ongeveer constant.

## 2.3 Openbaarvervoerabonnement

De vraag naar het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer is sinds 2011 anders geformuleerd, omdat door de forse toename in de afgelopen jaren de indruk bestond dat de OV-chipkaart door sommigen als abonnement wordt gezien. Bij de antwoordmogelijkheden is daarom sindsdien toegevoegd dat men betaalt per rit, met OV-chipkaart op saldo of met losse kaartjes.

25% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt nu een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 5% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 13% heeft het abonnement zelf betaald. 63% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen (met OV-chipkaart op saldo of met losse kaartjes), en de overige 12% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.

In figuur 2.6 is het abonnementenbezit weergegeven zoals dat in de jaren 2004 tot en met 2013 in de Omnibusenquête is gemeten, waarbij ook onderscheid is gemaakt tussen autobezitters en niet-autobezitters.

Figuur 2.6: *Abonnement openbaar vervoer; 2004-2013.*

Abonnement openbaar vervoer?	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autobezitters <sup>1</sup> :										
Ja, via werkgever	6%	7%	7%	7%	6%	5%	6%	4%	4%	5%
Ja, een ov-studentenkaart	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	1%	1%	2%	3% <sup>4</sup>	4%	3%
Ja, privé (zelf betaald)	3%	4%	5%	5%	(12%)	(14%)	(16%)	6%	11%	11%
Nee <sup>3</sup>	92%	89%	88%	88%	(80%)	(79%)	(75%)	86%	81%	82%
Niet-autobezitters:										
Ja, via werkgever	8%	9%	9%	7%	7%	6%	6%	4%	5%	7%
Ja, een ov-studentenkaart	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	13%	14%	13%	17% <sup>4</sup>	12%	12%
Ja, privé (zelf betaald)	19%	19%	19%	16%	(19%)	(26%)	(31%)	16%	21%	15%
Nee <sup>3</sup>	74%	72%	72%	76%	(61%)	(55%)	(50%)	64%	63%	66%
Totaal:										
Ja, via werkgever	7%	8%	8%	7%	7%	6%	6%	4%	5%	5%
Ja, een ov-studentenkaart	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	-- <sup>2</sup>	7%	7%	7%	10% <sup>4</sup>	7%	7%
Ja, privé (zelf betaald)	10%	11%	12%	11%	(15%)	(20%)	(22%)	11%	15%	13%
Nee <sup>3</sup>	83%	81%	81%	83%	(71%)	(68%)	(64%)	76%	73%	75%

<sup>1</sup>): Rotterdammers met een rijbewijs, die tevens gewoonlijk zelf over een auto beschikken.

<sup>2</sup>): De antwoordmogelijkheid 'ja, een ov-studentenkaart' is pas in 2008 toegevoegd.

<sup>3</sup>): De antwoordmogelijkheid 'nee' betreft sinds 2011 Rotterdammers die antwoordden per rit te betalen plus Rotterdammers die zeggen nooit met het openbaar vervoer te reizen.

<sup>4</sup>): De toename van het aantal Rotterdammers dat zegt een ov-studentenkaart te hebben hangt mede samen met een in 2011 wat betere respons van jongeren, maar dit aantal lijkt niettemin in 2011 wat overschat.

N.B.: In 2008 tot en met 2010 leek het abonnementenbezit fors toe te nemen; waarschijnlijk vooral door de introductie van de OV-chipkaart die door sommigen als abonnement werd gezien. Nu de vraagstelling hieraan aangepast is, ligt het aantal zelf betaalde abonnementen weer op het oude niveau. De percentages bij de antwoorden 'Ja, privé' en 'Nee' over deze jaren zijn daarom dubieus, en tussen haakjes geplaatst.

Door de introductie van de OV-chipkaart en de in 2008 en 2011 aangepaste vraagstelling is het moeilijk om conclusies te trekken over de ontwikkeling van het abonnementenbezit volgens de Omnibusenquêtes van de laatste jaren. In de periode 2004-2007 was het abonnementenbezit constant; ook per soort. In de drie jaren daarna leek het abonnementenbezit fors toe te nemen; waarschijnlijk vooral door de introductie van de OV-chipkaart die door sommigen als abonnement werd gezien. Toen de vraagstelling in 2011 hieraan aangepast werd, daalde het aantal zelf betaalde abonnementen weer tot het oude niveau.

Overigens sluiten de verschillende antwoordmogelijkheden bij deze vraag elkaar nu niet meer helemaal uit: het hebben van een abonnement kan immers samengaan met het per rit betalen voor vervoerswijzen of op trajecten waar het abonnement *niet* voor geldt! Het voert echter te ver om hier in de vraagstelling ook allemaal nog rekening mee te houden.

En tenslotte is ook onduidelijk hoe 65-plussers met een OV-chipkaart voor gratis lokaal openbaar vervoer na 9:00 uur 's ochtends deze vraag beantwoord hebben.

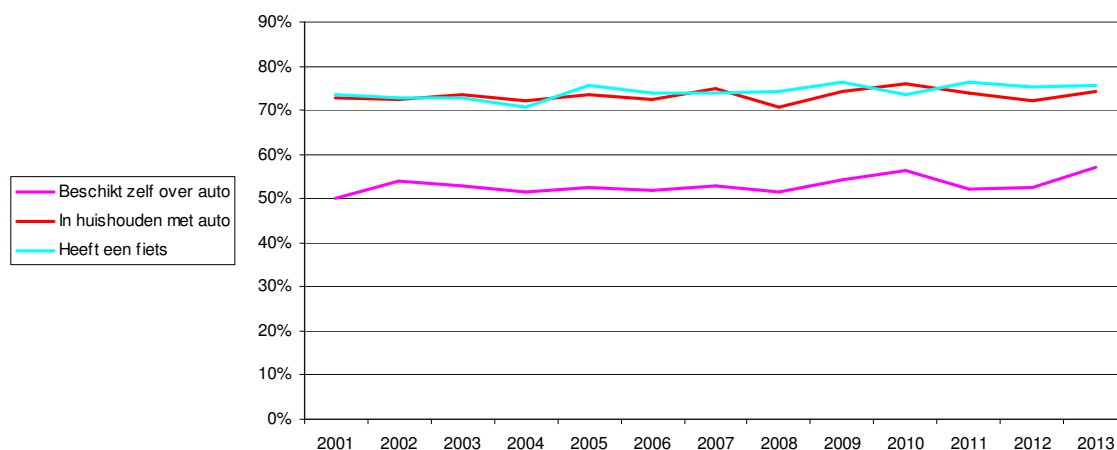
Het bezit van openbaarvervoerabonnementen is onder autobezitters maar half zo groot als onder niet-autobezitters: 18% respectievelijk 34%.

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is het abonnementenbezit overigens veel hoger, namelijk in totaal 64%. Van hen heeft bijna twee derde het abonnement via de werkgever of de studie.

## 2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

In figuur 2.7 is de ontwikkeling in het bezit van vervoermiddelen sinds 2001 herhaald.

Figuur 2.7: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2013.



Bezit vervoermiddelen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Beschikt zelf over een auto <sup>1</sup>	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	<u>52%</u>	53%	<u>57%</u>
In een huishouden met een auto	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%	<u>71%</u>	<u>74%</u>	76%	74%	72%	74%
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	<u>76%</u>	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%

<sup>1</sup>): Rotterdammers met een rijbewijs, die tevens gewoonlijk zelf over een auto beschikken.

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Zoals in de voorgaande paragrafen reeds was aangegeven, is de eigen autobeschikbaarheid op de lange termijn licht stijgend, al lijken de metingen uit 2011 en 2012 wat aan de lage, en die uit 2013 wat aan de hoge kant. Het fietsbezit lijkt sinds 2005 structureel op een iets hoger niveau te liggen.





### 3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

#### 3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

##### Autogebruik

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week. Als ook degenen worden meegeteld die 'bijna nooit' een auto zeggen te gebruiken, komt het totaal aan autogebruikers op 79%; iets méér dan het percentage dat een auto in het huishouden heeft (74%; zie paragraaf 2.1).

Van *alle* Rotterdammers kan 37% gerekend worden tot de zogeheten intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto meestal ten minste vier dagen per week.

*Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2013.*

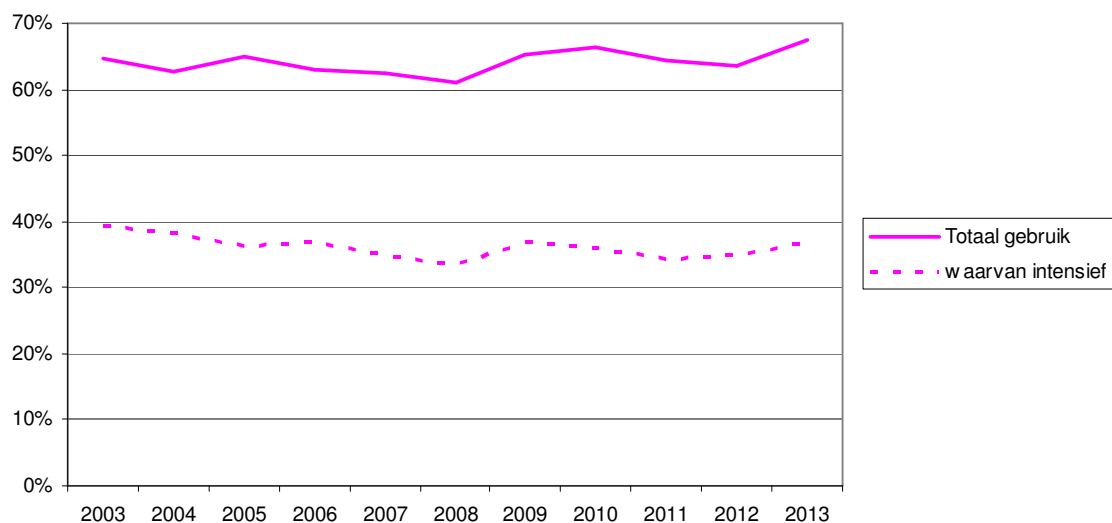
Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	20%	30%	25%	25%
4 of 5 dagen	9%	15%	12%	12%
2 of 3 dagen	18%	19%	18%	18%
1 dag	15%	12%	10%	12%
Totaal autogebruikers	62%	76%	66%	67%
Bijna nooit	14%	8%	12%	11%
Nooit / geen antwoord	24%	17%	22%	21%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Het aantal autogebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 76% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoever is dit 66%, en "rechts binnen de ring" 62%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoever buiten de ring veel vaker voor dan in beide andere stadsdelen: 45%, tegen 38% "links" en 29% "rechts-binnen".

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2013 weergegeven.

Het totale percentage autogebruikers is, zeker op de lange termijn gezien, redelijk constant, al is het in 2013 (net als het *autobezit*) historisch gezien wat aan de hoge kant. Het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn licht dalend, al is ook hier in 2013 een lichte toename te zien. Net als bij het *autobezit* geldt ook hier dat de toekomst (volgende Omnibusenquêtes) zal uitwijzen of hier sprake is van een trendbreuk of van een toevallige uitschieter in de metingen.

**Figuur 3.2:** Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2013.



Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%	24%	25%	25%	25%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%	12%	10%	10%	12%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%	21%	19%	18%	18%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	9%	11%	10%	12%
Totaal autogebr.	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%	64%	64%	67%
Bijna nooit <sup>1</sup>	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%	10%	11%	12%	11%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%	24%	24%	24%	21%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>1</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve autogebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3.7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

## Gebruik van openbaar vervoer

Dan het gebruik van het openbaar vervoer.

**Figuur 3.3:** Openbaarvervoergebruik per stadsdeel; 2013.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	10%	9%	12%	10%
4 of 5 dagen	9%	7%	10%	9%
2 of 3 dagen	17%	14%	12%	15%
1 dag	17%	16%	12%	15%
Totaal o.v.-gebruikers	53%	47%	47%	49%
Bijna nooit	29%	30%	25%	28%
Nooit / geen antwoord	18%	23%	28%	23%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

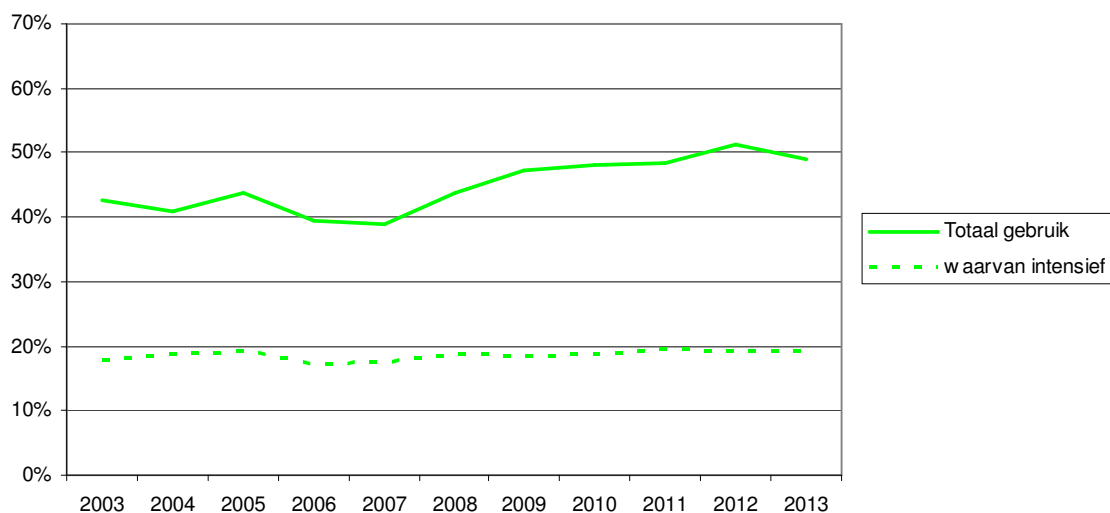
De helft van de Rotterdammers maakt meestal iedere week wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Van deze gebruikers doet twee vijfde dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en bijna een derde meestal twee of drie dagen per week.

Van *alle* Rotterdammers kan 19% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik meestal ten minste vier dagen per week).

Het aantal openbaarvervoergebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring, al lijkt het daar vergeleken met vorig jaar wel wat afgenomen: van 56% naar 53%. Het intensieve gebruik is in dat stadsdeel flink afgenomen: van 24% naar 19%. Daardoor is het intensieve gebruik nu op de Linker Maasoever het grootst: 23%. Op de Rechter Maasoever buiten de ring is 16% intensief gebruiker van het openbaar vervoer.

De flinke toename van het aantal openbaarvervoergebruikers van de afgelopen jaren heeft dit jaar niet verder doorgezet; het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers verandert al jaren nauwelijks. De trendmatige groei van de laatste jaren betrof vooral het incidentele gebruik.

*Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2013.*



Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
(Bijna) elke dag	11%	12%	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	12%	10%
4 of 5 dagen	7%	7%	9%	7%	8%	8%	9%	8%	10%	7%	9%
2 of 3 dagen	14%	12%	14%	13%	11%	14%	16%	16%	17%	17%	15%
1 dag	10%	10%	11%	9%	10%	11%	13%	14%	12%	15%	15%
Totaal o.v.-gebr.	42%	41%	44%	39%	39%	44%	47%	48%	48%	51%	49%
Bijna nooit <sup>1)</sup>	34%	33%	35%	34%	34%	31%	31%	24%	25%	25%	28%
Nooit / geen antw. <sup>2)</sup>	24%	26%	21%	27%	27%	25%	22%	28%	27%	23%	23%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>1)</sup>: Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2)</sup>: Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve openbaarvervoergebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3.7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

## Fietsgebruik

Iets meer dan de helft van de Rotterdammers maakt wekelijks wel eens gebruik van de fiets. Van hen doet meer dan de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en bijna een kwart meestal twee of drie dagen per week.

Van *alle* Rotterdammers kan 31% gerekend worden tot de intensieve fietsers.

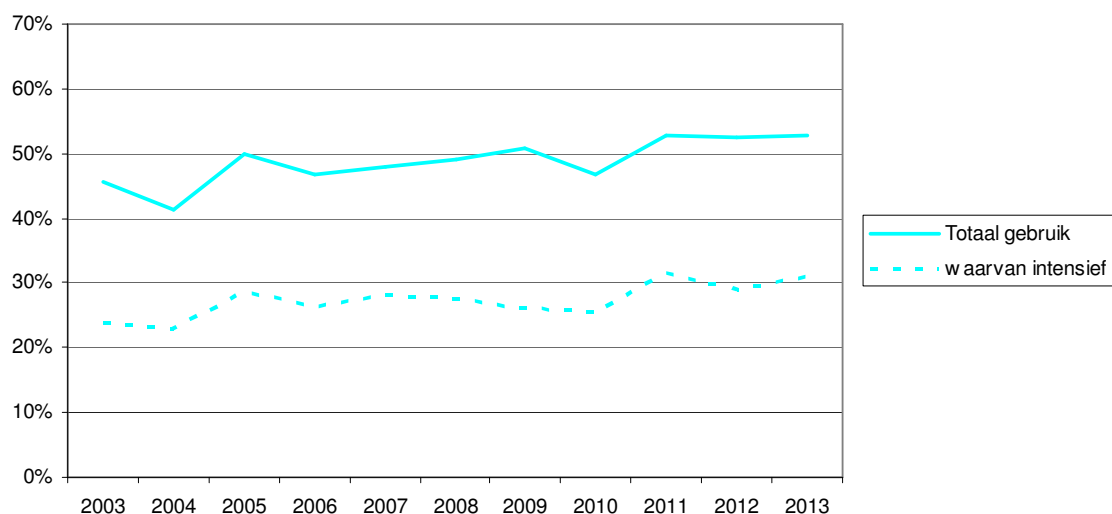
*Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2013.*

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	30%	21%	18%	23%
4 of 5 dagen	9%	9%	8%	8%
2 of 3 dagen	12%	15%	10%	12%
1 dag	7%	13%	9%	10%
Totaal fietsgebruikers	58%	57%	45%	53%
Bijna nooit	13%	18%	19%	16%
Nooit / geen antwoord	29%	25%	37%	31%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Het aantal fietsgebruikers is op de Linker Maasoever minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het aantal intensieve gebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (39%); daar lijkt zowel het totale aantal fietsgebruikers als het aantal intensieve fietsgebruikers ook wat toegenomen. (Zie de rapportage van vorig jaar.) Op de Rechter Maasoever buiten de ring bedraagt het aantal intensieve fietsgebruikers 30%, en op de Linker Maasoever 25%.

Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets neemt op de lange termijn gezien langzaam toe. Ook bij het intensieve fietsgebruik is de trend licht stijgend. Zie figuur 3.6.

*Figuur 3.6: Fietsgebruik; 2003-2013.*



->

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%	19%	23%	22%	23%
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%	7%	8%	7%	8%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%	13%	12%	14%	12%
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%	8%	9%	9%	10%
Totaal fietsgebr.	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%	52%	53%
Bijna nooit <sup>1)</sup>	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%	19%	15%	16%	16%
Nooit / geen antw. <sup>2)</sup>	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%	34%	32%	32%	31%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

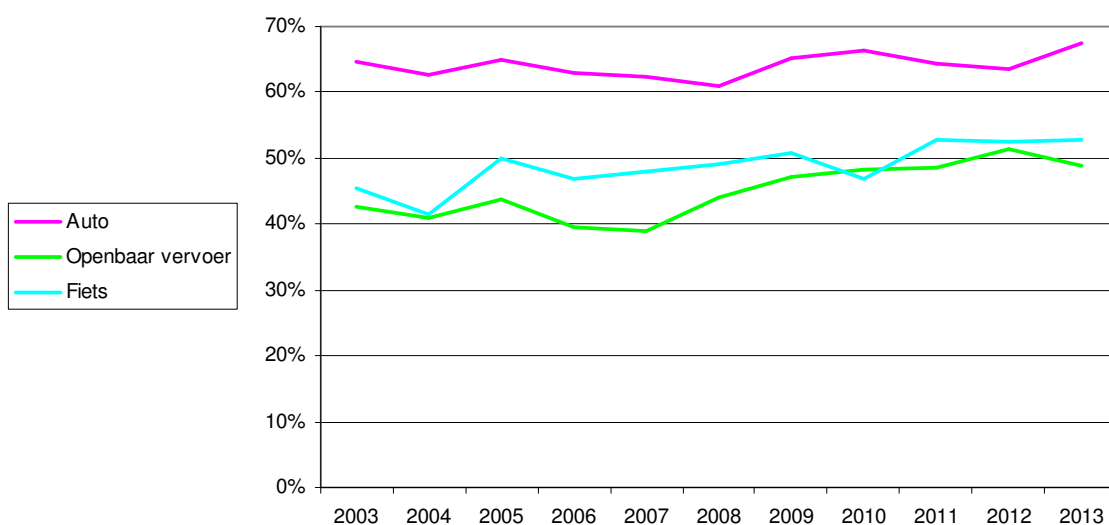
<sup>1)</sup>: Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2)</sup>: Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve fietsgebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3.7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

In figuur 3.7 tenslotte is de ontwikkeling van de omvang van de drie soorten verkeersdeelnemers sinds 2003 in één beeld te zien. 6% van de Rotterdammers zegt trouwens (al dan niet impliciet) zowel auto, openbaar vervoer als fiets (bijna) nooit te gebruiken.

*Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2013.*



Verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autogebruikers	65%	63%	65%	63%	62%	61%	<u>65%</u>	66%	64%	64%	<u>67%</u>
O.v.-gebruikers	42%	41%	44%	<u>39%</u>	39%	<u>44%</u>	47%	48%	48%	51%	49%
Fietsgebruikers	46%	<u>41%</u>	<u>50%</u>	47%	48%	49%	51%	<u>47%</u>	<u>53%</u>	52%	53%

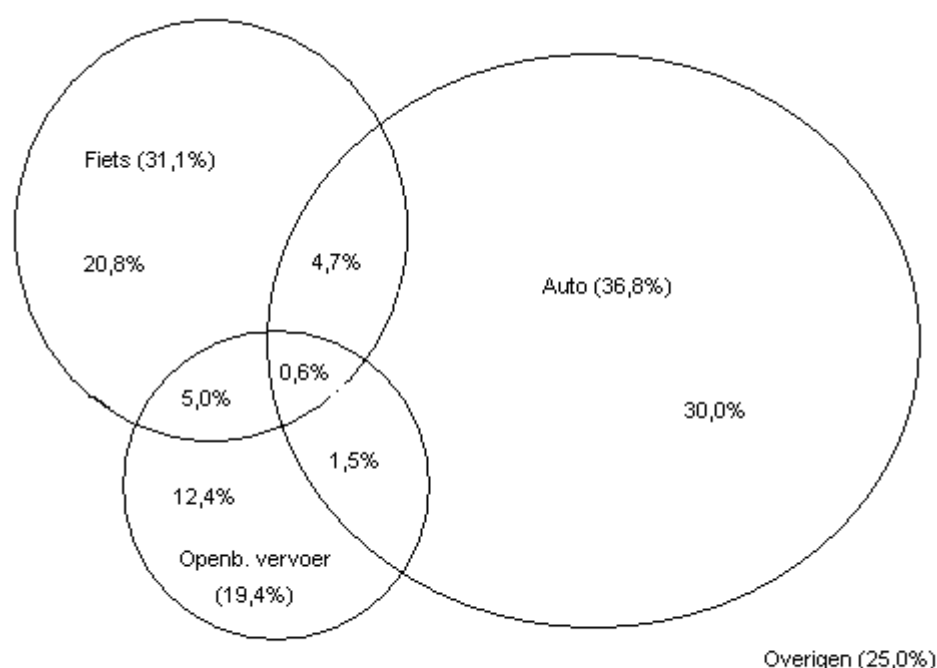
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Op de lange termijn gezien is de toename van het aantal gebruikers van openbaar vervoer en de fiets niet ten koste gegaan van het autogebruik. In die zin is de Rotterdammer er langzaam maar steeds mobieler op geworden.

### 3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 37% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 19% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 31% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets. Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

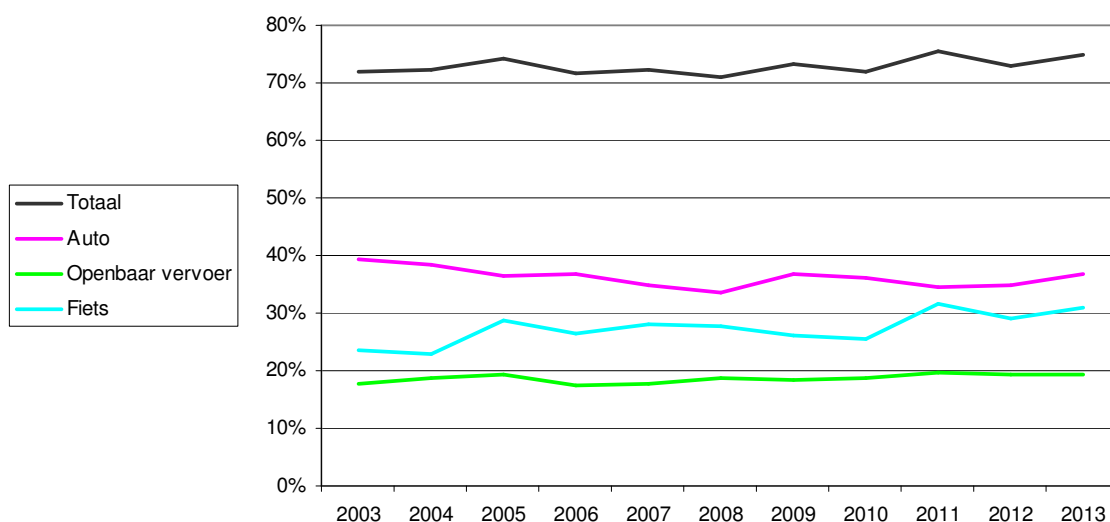
*Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2013.*



In totaal behoort 75% van de Rotterdammers tot één van deze drie groepen intensieve verkeersdeelnemers. (Het totale aantal intensieve verkeersdeelnemers is natuurlijk nóg groter: iemand die bijvoorbeeld twee dagen per week de auto gebruikt, twee dagen per week het openbaar vervoer en twee dagen per week de fiets is immers “in totaal” óók een intensieve verkeersdeelnemer!)

In figuur 3.9 is de ontwikkeling van de omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers sinds 2003 te zien. Zoals eerder al is aangegeven, lijkt de trend bij het intensieve autogebruik op de lange termijn licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik licht stijgend. De trend voor het totaal van deze drie groepen intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaamaan dus iets mobieler op geworden.

Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2013.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%	34%	35%	37%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%	20%	19%	19%
Intensieve fietsgebruikers	24%	23%	<u>29%</u>	26%	28%	28%	26%	25%	<u>32%</u>	29%	31%
Intensieve verkeersdeelnemers	72%	72%	<u>74%</u>	72%	72%	71%	73%	72%	<u>75%</u>	73%	75%

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

### 3.3 Gebruik in diverse situaties

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekend. Dat zijn activiteiten waar de afstand een factor is (veelal buiten Rotterdam) of waar het aspect veiligheid van belang is ('s avonds!).

Bij de overige bestemmingen wordt veel vaker gebruik gemaakt van openbaar vervoer, fiets of andere vervoermiddelen. Voor reizen naar de binnenstad van Rotterdam maakt de helft gebruik van het openbaar vervoer, voor uitgaan een derde en naar werk of studie een kwart.

Voor bezoek aan het winkelcentrum wordt door de helft de fiets of een 'ander vervoermiddel' gebruikt (waarmee waarschijnlijk veelal 'lopend' wordt bedoeld). Voor sportbeoefening geldt dit zelfs voor drie van de vijf.

Figuur 3.10 geeft het vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen). De verschillen met vorige metingen zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Dit jaar wordt de fiets iets vaker gebruikt, en het openbaar vervoer iets minder vaak. Vorig jaar was dat precies andersom.

*Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2013 (horizontale percentering).*

<b>Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...</b>	<b>Auto (bestuurder/ passagier)</b>	<b>Openbaar vervoer</b>	<b>Fiets</b>	<b>Ander vervoermiddel of lopend</b>	<b>Totaal %</b>	<b>Totaal absoluut</b>
als u naar uw werk of studie gaat	45%	26%	25%	4%	100%	802
als u naar een winkelcentrum gaat	29%	21%	30%	21%	100%	1.119
als u vrienden of familie bezoekt	62%	18%	14%	5%	100%	1.111
als u uitgaat	38%	32%	21%	9%	100%	919
als u gaat sporten	30%	10%	42%	18%	100%	716
in het weekend	49%	16%	26%	8%	100%	1.031
door de week overdag	37%	26%	28%	9%	100%	1.063
door de week in de avond	51%	18%	23%	7%	100%	920
naar de binnenstad van Rotterdam	18%	51%	22%	8%	100%	1.058
naar bestemmingen elders in Rotterdam	44%	35%	18%	3%	100%	974
naar bestemmingen buiten Rotterdam	74%	22%	2%	2%	100%	1.070
naar trein of metrostation	10%	35%	21%	33%	100%	904

### **Gebruik per stadsdeel**

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2012 door de kleinere aantallen respondenten soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

Bij Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring (figuur 3.11) is het autogebruik lager, en het fietsgebruik hoger dan bij andere Rotterdammers. Het openbaarvervoergebruik is ongeveer gemiddeld (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad; daarbij wordt het openbaar vervoer juist minder dan gemiddeld gebruikt, en gaat men vooral fietsend en lopend).

*Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2013 (horizontale percentering).*

<b>Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...</b>	<b>Auto (bestuurder/ passagier)</b>	<b>Openbaar vervoer</b>	<b>Fiets</b>	<b>Ander vervoermiddel of lopend</b>	<b>Totaal %</b>	<b>Totaal absoluut</b>
als u naar uw werk of studie gaat	40%	23%	33%	4%	100%	259
als u naar een winkelcentrum gaat	20%	22%	35%	24%	100%	365
als u vrienden of familie bezoekt	54%	20%	19%	7%	100%	364
als u uitgaat	29%	25%	35%	12%	100%	312
als u gaat sporten	21%	10%	45%	24%	100%	238
in het weekend	39%	17%	35%	9%	100%	340
door de week overdag	29%	26%	34%	12%	100%	350
door de week in de avond	39%	18%	33%	9%	100%	314
naar de binnenstad van Rotterdam	13%	40%	32%	16%	100%	357
naar bestemmingen elders in Rotterdam	34%	37%	24%	4%	100%	332
naar bestemmingen buiten Rotterdam	70%	26%	3%	1%	100%	350
naar trein of metrostation	5%	33%	24%	38%	100%	315



Op de Rechter Maasoever *buiten* de ring daarentegen (figuur 3.12) wordt de auto juist in alle situaties méér dan gemiddeld gebruikt (alleen naar de binnenstad is er nauwelijks verschil), en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad).

*Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2013 (horizontale centering).*

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	51%	23%	23%	2%	100%	253
als u naar een winkelcentrum gaat	33%	19%	30%	19%	100%	339
als u vrienden of familie bezoekt	71%	13%	13%	3%	100%	334
als u uitgaat	45%	35%	15%	6%	100%	288
als u gaat sporten	35%	8%	43%	13%	100%	235
in het weekend	58%	10%	25%	7%	100%	310
door de week overdag	44%	20%	28%	8%	100%	325
door de week in de avond	61%	14%	20%	4%	100%	280
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	56%	20%	4%	100%	322
naar bestemmingen elders in Rotterdam	51%	30%	17%	2%	100%	294
naar bestemmingen buiten Rotterdam	80%	16%	1%	3%	100%	329
naar trein of metrostation	14%	30%	23%	32%	100%	277

Op de Linker Maasoever tenslotte (figuur 3.13) wordt over het algemeen iets meer dan gemiddeld de auto gebruikt. Het openbaar vervoer wordt hier over het algemeen vaker gebruikt dan elders in de stad, en de fiets is hier een stuk minder populair.

*Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2013 (horizontale centering).*

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	42%	32%	20%	5%	100%	290
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	21%	25%	20%	100%	408
als u vrienden of familie bezoekt	64%	19%	11%	6%	100%	407
als u uitgaat	42%	35%	14%	9%	100%	316
als u gaat sporten	35%	13%	36%	16%	100%	241
in het weekend	51%	20%	19%	9%	100%	377
door de week overdag	39%	31%	22%	8%	100%	383
door de week in de avond	55%	22%	16%	7%	100%	322
naar de binnenstad van Rotterdam	21%	59%	16%	5%	100%	372
naar bestemmingen elders in Rotterdam	46%	36%	14%	4%	100%	347
naar bestemmingen buiten Rotterdam	74%	23%	2%	2%	100%	384
naar trein of metrostation	12%	41%	17%	30%	100%	310



## 4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK

### 4.1 Frequenter fietsgebruik

Als eerste van een reeks vragen over belemmeringen om vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken is gevraagd waarom men niet vaker de fiets gebruikt. Men mocht hier één of meer redenen aankruisen uit een negental voorgedrukte redenen en/of bij de antwoordmogelijkheid 'anders namelijk ...' een reden in eigen bewoordingen invullen. Voor wie de vraag niet van toepassing vond, bestond de antwoordmogelijkheid 'ik doe al zo veel mogelijk op de fiets'. Zie voor de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 28.

Bijna een derde van de respondenten die niet al alles op de fiets doen maakte van de mogelijkheid gebruik om (ook) een reden in eigen bewoordingen in te vullen. De daarbij genoemde redenen zijn voor onderstaande analyse tevens gecategoriseerd.

Drie van de tien Rotterdammers geven aan, al zo veel mogelijk op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequentier fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen geven als reden vooral de afstand en het weer. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 33% als reden dat het weer niet geschikt is, en eveneens 33% dat de afstanden te groot zijn. 16% vindt het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot, 11% dat fietsen niet snel genoeg gaat, en 10% kán niet fietsen. 9% vindt dat het verkeer niet veilig is, eveneens 9% noemt leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, 7% geeft als reden geen fiets te hebben, eveneens 7% vindt de routes niet comfortabel, 6% vindt fietsen eng, en eveneens 6% vindt dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning. Men mocht hier overigens meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,62.

Figuur 4.1: Redenen om niet vaker te fietsen; 2007-2013.

Redenen om niet vaker te fietsen <sup>1</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ik doe al zo veel mogelijk op de fiets <sup>2</sup>	17%	<u>21%</u>	21%	20%	22%	<u>27%</u> <sup>2</sup>	<u>29%</u>
Meest genoemde redenen <sup>3</sup> :							
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%	32%	32%	33%
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%	30%	32%	33%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	<u>17%</u>	18%	18%	15%	15%	16%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%	9%	<u>13%</u>	11%
kan niet fietsen	7%	7%	7%	8%	7%	7%	10%
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%	9%	11%	9%
(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>

<sup>1</sup>): Betreft de vraag 'Waarom gebruikt u niet vaker de fiets?'. Vóór 2012 was deze vraag geformuleerd als 'Waarom fietst u niet, of waarom fietst u niet vaker?'.

<sup>2</sup>): Vóór 2012 was deze antwoordmogelijkheid geformuleerd als 'Ik doe alles al op de fiets'. Dit zal een belangrijke verklaring zijn voor de stijging van dit percentage in 2012.

<sup>3</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%. Weergegeven zijn alleen de redenen die ooit ten minste 10% "scoorden".

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Bij de redenen om niet vaker te fietsen is er weinig veranderd sinds vorig jaar.

Figuur 4.2 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 7% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Figuur 4.2: Redenen om niet vaker te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2013.

Redenen om niet vaker te fietsen	Doet al zo veel mogelijk op de fiets	Redenen <sup>1</sup>							
		Weer niet geschikt	Afstanden te groot	Risico diefstal etc. bij bestemming	Fietsen niet snel genoeg	Kan niet fietsen	Verkeer niet veilig	Leeftijd, handicap, etc.	Overig
<i>Geslacht</i>									
man	30%	34%	32%	20%	14%	4%	9%	7%	38%
vrouw	29%	32%	33%	13%	8%	14%	9%	10%	39%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(29%)	(41%)	(44%)	(11%)	(15%)	( 7%)	( 6%)	( 4%)	(36%)
25 tot 45 jaar	30%	35%	39%	12%	15%	9%	5%	2%	41%
45 tot 65 jaar	29%	34%	36%	19%	10%	10%	9%	10%	37%
65 tot 85 jaar	(28%)	(24%)	(12%)	(19%)	( 5%)	(12%)	(16%)	(17%)	(39%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	33%	35%	33%	18%	11%	6%	10%	10%	36%
westerse allochtonen	(28%)	(33%)	(36%)	(18%)	( 7%)	( 7%)	(11%)	( 5%)	(41%)
niet-westerse allochtonen	20%	30%	31%	12%	12%	18%	7%	7%	42%
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	36%	34%	28%	15%	13%	13%	10%	6%	43%
R. Maasoever buiten ring	27%	39%	39%	17%	10%	4%	8%	11%	36%
Linker Maasoever	26%	27%	31%	16%	11%	11%	9%	9%	37%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	27%	27%	20%	16%	8%	19%	11%	11%	36%
Midden	23%	29%	36%	17%	14%	6%	10%	8%	42%
Hoog (HBO / WO)	39%	45%	44%	27%	12%	4%	6%	4%	36%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	20%	27%	24%	16%	7%	22%	9%	10%	38%
Minimum tot modaal	33%	(31%)	(25%)	(20%)	(13%)	( 9%)	(13%)	(12%)	(42%)
Modaal tot 2 x modaal	35%	34%	35%	20%	12%	4%	7%	10%	39%
Boven 2 x modaal	34%	(44%)	(53%)	(10%)	(15%)	( 1%)	( 6%)	( 3%)	(31%)
<i>Fietsbezit</i>									
Wel	38%	44%	43%	21%	13%	2%	10%	7%	33%
Niet	1%	11%	12%	6%	6%	25%	8%	12%	50%
<i>Fietsgebruik</i>									
Momenteel wel eens	50%	51%	45%	21%	11%	1%	9%	4%	30%
Momenteel nooit	5%	22%	25%	13%	11%	15%	9%	11%	44%
Intensieve autogebruikers	16%	37%	43%	17%	18%	3%	7%	6%	38%
Intensieve o.v.-gebruikers	15%	(33%)	(29%)	(15%)	( 8%)	(10%)	(13%)	( 5%)	(42%)
Intensieve fietsers	70%	(43%)	(43%)	(19%)	( 4%)	( 3%)	(11%)	( 2%)	(28%)
<b>Totaal</b>	<b>29%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>16%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>9%</b>	<b>9%</b>	<b>39%</b>

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 162%).

Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn het niet hebben van een fiets en redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 7%; zij zijn samen met de voorgedrukte antwoordmogelijkheden 'de routes zijn niet comfortabel' (7%), 'eng om te fietsen' (6%) en 'het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt bij de woning is te groot' (eveneens 6%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen.

Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 28.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft 18% als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

## 4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

Analoog wordt sinds vorig jaar ook gevraagd, waarom men niet vaker met bus, tram of metro reist. 41% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (42%). Verder noemt 25% dat het overstappen te veel tijd kost, 20% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt, 17% dat men bus, tram en metro niet comfortabel vindt, 15% dat bus, tram en metro niet snel genoeg gaan, 14% dat bus, tram en metro niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 13% dat de haltes te ver weg zijn en 10% dat bus, tram en metro niet vaak genoeg rijden. Voorts heeft 9% geen OV-chipkaart, zegt 7% het systeem niet goed genoeg te kennen om er mee te reizen en zegt 1% niet te weten waar de haltes zijn. Dit is ongeveer het zelfde "lijstje" als vorig jaar; de verschillen zijn geen van alle significant.

*Figuur 4.3: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; 2012-2013.*

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	2012	2013
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	38%	41%
Redenen <sup>1</sup> :		
te duur	43%	42%
overstappen kost te veel tijd	27%	25%
voelt zich niet veilig	23%	20%
niet comfortabel	17%	17%
gaan niet snel genoeg	14%	15%
rijden niet wanneer nodig	16%	14%
haltes te ver weg	10%	13%
rijden niet vaak genoeg	11%	10%
heeft geen OV-chipkaart	11%	9%
kent het systeem niet goed genoeg	8%	7%
weet niet waar de haltes zijn	1%	1%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%.

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. In dit geval is dus geen van de verschillen significant.

Op de volgende bladzijde toont figuur 4.4 de belangrijkste (dat wil zeggen: door ten minste 10% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving. Opvallende afwijkingen zijn in deze figuur niet te zien. Overigens was deze vraag, net als vorig jaar, voor 8% van de respondenten kennelijk te moeilijk te beantwoorden: zij hebben bij deze vraag helemaal niets aangekruist.

**Figuur 4.4:** Belangrijkste redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2013.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	Doet al zo veel mogelijk met bus, tram of metro	Belangrijkste redenen <sup>1</sup>							
		Te duur	Overstappen kost te veel tijd	Voelt zich niet veilig	Niet comfortabel	Niet snel genoeg	Rijden niet wanneer nodig	Haltes te ver weg	Niet vaak genoeg
<i>Geslacht</i>									
man	36%	38%	26%	19%	17%	16%	17%	12%	10%
vrouw	46%	45%	25%	21%	17%	14%	11%	13%	11%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(54%)	(54%)	(20%)	(14%)	(20%)	(14%)	(16%)	(12%)	(14%)
25 tot 45 jaar	28%	49%	33%	13%	20%	21%	15%	11%	11%
45 tot 65 jaar	38%	43%	20%	19%	14%	12%	13%	12%	9%
65 tot 85 jaar	64%	( 8%)	(22%)	(46%)	(19%)	( 7%)	(12%)	(19%)	( 9%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	42%	38%	26%	22%	20%	17%	14%	12%	10%
westerse allochtonen	(33%)	(47%)	(23%)	(16%)	(17%)	(16%)	(13%)	(16%)	(13%)
niet-westerse allochtonen	44%	(51%)	(26%)	(14%)	(11%)	( 8%)	(15%)	(13%)	(10%)
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	43%	47%	26%	13%	16%	17%	13%	14%	13%
R. Maasoever buiten ring	35%	36%	25%	23%	18%	14%	13%	12%	10%
Linker Maasoever	45%	43%	25%	22%	18%	14%	15%	12%	8%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	50%	(42%)	(14%)	(30%)	(13%)	( 5%)	( 6%)	( 9%)	( 7%)
Midden	39%	46%	26%	21%	18%	13%	16%	12%	10%
Hoog (HBO / WO)	35%	37%	34%	11%	20%	24%	17%	15%	13%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	49%	(57%)	(12%)	(25%)	(13%)	( 7%)	( 8%)	(10%)	( 7%)
Minimum tot modaal	46%	(40%)	(24%)	(26%)	(13%)	(10%)	(11%)	(14%)	( 8%)
Modaal tot 2 x modaal	40%	(45%)	(27%)	(18%)	(17%)	(19%)	(17%)	(10%)	(16%)
Boven 2 x modaal	28%	(28%)	(37%)	(13%)	(24%)	(21%)	(18%)	(17%)	( 8%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Ten minste één dag per week	64%	51%	21%	14%	9%	12%	12%	12%	14%
Bijna nooit / nooit	17% <sup>2</sup>	37%	27%	22%	22%	16%	14%	13%	9%
Intensieve autogebruikers	20%	38%	31%	19%	23%	18%	17%	15%	10%
Intensieve o.v.-gebruikers	76%	(39%)	(20%)	(14%)	(11%)	(13%)	(21%)	(18%)	(16%)
Intensieve fietsers	37%	47%	23%	14%	17%	16%	11%	12%	11%
<b>Totaal</b>	<b>41%</b>	<b>42%</b>	<b>25%</b>	<b>20%</b>	<b>17%</b>	<b>15%</b>	<b>14%</b>	<b>13%</b>	<b>10%</b>

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 174%).

Redenen die niet door ten minste 10% van de respondenten waren aangekruist zijn niet in de tabel opgenomen.

<sup>2</sup>): Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 29. Het betreft hier 93 respondenten die de vragenlijst schijnbaar niet consequent hebben ingevuld - tenzij ze inderdaad bedoelen dat 'bijna nooit' of 'nooit' al 'zo veel mogelijk' is...

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 25% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (52%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 19% dat het overstappen te veel tijd kost, eveneens 19% dat het station te ver weg is, 13% dat de treinen niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 11% dat men het systeem niet goed genoeg kent om er mee te reizen en 10% dat men de trein niet comfortabel vindt. Voorts voelt 8% zich in de trein niet veilig, heeft eveneens 8% geen OV-chipkaart, vindt 7% dat de trein niet snel genoeg gaat en vindt 6% dat de treinen niet vaak genoeg rijden.

Ook dit is ongeveer het zelfde "lijstje" als vorig jaar.

*Figuur 4.5: Redenen om niet vaker met de trein te reizen; 2012-2013.*

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	2012	2013
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	27%	25%
Redenen <sup>1</sup> :		
te duur	51%	52%
overstappen kost te veel tijd	18%	19%
station te ver weg	16%	19%
rijden niet wanneer nodig	14%	13%
kent het systeem niet goed genoeg	15%	11%
niet comfortabel	13%	10%
voelt zich niet veilig	8%	8%
heeft geen OV-chipkaart	9%	8%
gaan niet snel genoeg	9%	7%
rijden niet vaak genoeg	5%	6%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met de trein te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%.

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Figuur 4.6 toont weer de belangrijkste (dat wil zeggen: door ten minste 8% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving. Ook hier zijn geen opvallende afwijkingen te zien.

Overigens is deze vraag voor nóg meer respondenten dan bij de vorige kennelijk te moeilijk te beantwoorden: nu heeft zelfs, net als vorig jaar, 15% helemaal niets aangekruist.

Figuur 4.6: Belangrijkste redenen om niet vaker met de trein te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2013.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	Doet al zo veel mogelijk met de trein	Belangrijkste redenen <sup>1</sup>							
		Te duur	Overstappen kost te veel tijd	Station te ver weg	Rijden niet wanneer nodig	Kent het systeem niet goed genoeg	Niet comfortabel	Voelt zich niet veilig	Heeft geen OV-chipkaart
<i>Geslacht</i>									
man	22%	51%	19%	19%	14%	11%	10%	8%	10%
vrouw	27%	54%	20%	20%	12%	10%	10%	8%	6%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(38%)	(52%)	(15%)	(32%)	(17%)	(12%)	( 6%)	( 3%)	( 3%)
25 tot 45 jaar	21%	57%	25%	23%	13%	4%	13%	6%	4%
45 tot 65 jaar	23%	50%	19%	16%	14%	11%	11%	8%	12%
65 tot 85 jaar	26%	(50%)	(13%)	(15%)	( 8%)	(23%)	( 6%)	(14%)	( 6%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	25%	49%	21%	18%	13%	11%	11%	9%	9%
westerse allochtonen	(24%)	(62%)	(16%)	(23%)	(13%)	( 9%)	(10%)	( 1%)	( 5%)
niet-westerse allochtonen	24%	57%	17%	21%	12%	11%	9%	8%	7%
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	29%	59%	17%	15%	14%	11%	10%	6%	8%
R. Maasoever buiten ring	21%	49%	24%	19%	11%	10%	10%	8%	8%
Linker Maasoever	24%	51%	17%	23%	14%	12%	11%	9%	8%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	21%	55%	8%	11%	7%	20%	6%	11%	12%
Midden	20%	55%	19%	22%	13%	10%	10%	8%	6%
Hoog (HBO / WO)	32%	47%	31%	24%	17%	3%	14%	5%	5%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	27%	(66%)	(12%)	(13%)	(10%)	(14%)	( 6%)	(11%)	( 9%)
Minimum tot modaal	24%	(51%)	(17%)	(18%)	(13%)	(18%)	( 6%)	(13%)	( 9%)
Modaal tot 2 x modaal	24%	56%	18%	19%	14%	9%	11%	5%	8%
Boven 2 x modaal	25%	(36%)	(33%)	(28%)	(17%)	( 3%)	(15%)	( 4%)	( 5%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Ten minste één dag per week	38%	61%	17%	18%	11%	9%	7%	4%	3%
Bijna nooit / nooit	10% <sup>2</sup>	47%	21%	21%	14%	12%	12%	11%	11%
Intensieve autogebruikers	12%	48%	26%	21%	16%	9%	13%	8%	10%
Intensieve o.v.-gebruikers	44%	(56%)	(21%)	(23%)	(13%)	( 9%)	( 8%)	( 4%)	( 3%)
Intensieve fietsers	33%	56%	20%	16%	11%	9%	11%	4%	7%
<b>Totaal</b>	<b>25%</b>	<b>52%</b>	<b>19%</b>	<b>19%</b>	<b>13%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>8%</b>	<b>8%</b>

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met de trein te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 154%).

Redenen die niet door ten minste 8% van de respondenten waren aangekruist zijn niet in de tabel opgenomen.

<sup>2</sup>): Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 30. Het betreft hier 53 respondenten die de vragenlijst schijnbaar niet consequent hebben ingevuld - tenzij ze inderdaad bedoelen dat 'bijna nooit' of 'nooi' al 'zo veel mogelijk' is...

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.



De redenen om niet vaker met bus, tram en metro te reizen en die om niet vaker met de trein te reizen, komen in sterke mate met elkaar overeen, zoals in figuur 4.7 is te zien: het openbaar vervoer is te duur, overstappen kost te veel tijd, het is niet comfortabel en ze rijden niet wanneer je ze nodig hebt. Daarnaast zijn treinstations vaak te ver weg, en worden bus, tram en metro vaak als niet veilig ervaren.

*Figuur 4.7: Redenen om niet vaker met het openbaar vervoer te reizen; 2013.*

Redenen om er niet vaker mee te reizen	Bus, tram en metro	Trein
Te duur	42%	52%
Overstappen kost te veel tijd	25%	19%
Haltes resp. station te ver weg	13%	19%
Voelt zich niet veilig	20%	8%
Niet comfortabel	17%	10%
Rijden niet wanneer nodig	14%	13%
Gaan niet snel genoeg	15%	7%
Kent het systeem niet goed genoeg	7%	11%
Heeft geen OV-chipkaart	9%	8%
Rijden niet vaak genoeg	10%	6%
Weet niet waar de haltes zijn	1%	
<b>Totaal</b>	<b>174%</b>	<b>154%</b>

### 4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Ook wordt sinds vorig jaar een aantal vragen gesteld over ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits. Allereerst wordt gevraagd, van welk vervoermiddel men meestal gebruik maakt tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur). Net als vorig jaar zegt ruim een kwart (28%) van de Rotterdammers tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken of dat dit niet van toepassing is. Van de overige Rotterdammers maakt 43% meestal gebruik van de auto (39% als bestuurder en 5% als passagier), 30% van het openbaar vervoer, 29% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 31% van alle Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 28% als bestuurder), 22% gaat met het openbaar vervoer, 21% met de fiets en 6% anderszins. Deze percentages verschillen niet wezenlijk met die van 2012.

*Figuur 4.8: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012-2013.*

Vervoermiddel tijdens de spits	2012		2013	
Nooit / niet van toepassing	28%		28%	
Vervoermiddel <sup>1</sup> :				
auto, als bestuurder	27%	37%	28%	39%
auto, als passagier	4%	5%	3%	5%
openbaar vervoer	24%	33%	22%	30%
fiets	20%	27%	21%	29%
ander vervoermiddel / lopend	7%	10%	6%	8%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen respectievelijk van *alle* Rotterdammers. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages in beide gevallen op tot meer dan 100%.

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Zoals in figuur 4.9 is te zien, gaat van de Rotterdammers met betaald werk de helft (50% als bestuurder en 4% als passagier) met de auto, een kwart met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer. Op de Rechter Maasoever buiten de ring gebruikt de reiziger tijdens de spits het meest de auto, en het minst het openbaar vervoer; op de Linker Maasoever wordt de fiets het minst gebruikt. Opvallend is voorts dat toch nog één op de zeven tijdens de spits reizende bezitters van een abonnement op het openbaar vervoer dan meestal met de auto reist.

Figuur 4.9: Vervoermiddel tijdens de spits; 2013.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel <sup>1</sup>				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel / lopend
<i>Sociaal-economische positie</i>						
betaald werk	8%	50%	4%	24%	27%	4%
scholier / student	( 4%)	( 2%)	( 2%)	(67%)	(27%)	( 2%)
huish. / uitkering / pensioen	55%	(24%)	( 5%)	(36%)	(36%)	(16%)
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoever binnen ring	23%	31%	5%	29%	36%	9%
R. Maasoever buiten ring	30%	48%	4%	26%	28%	4%
Linker Maasoever	29%	39%	5%	35%	24%	10%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
Altijd	25%	63%	3%	17%	24%	4%
Niet altijd / nooit	31%	3%	8%	49%	37%	13%
<i>Fietsbezit</i>						
Wel	23%	39%	3%	27%	36%	5%
Niet	43%	37%	12%	41%	1%	18%
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>						
Wel	23%	10%	4%	67%	23%	7%
Niet	26%	49%	5%	17%	31%	8%
Intensieve autogebruikers	19%	85%	7%	7%	7%	3%
Intensieve o.v.-gebruikers	16%	2%	3%	90%	14%	4%
Intensieve fietsers	21%	12%	1%	21%	74%	3%
Totaal	28%	39%	5%	30%	29%	8%
Totaal <sup>2</sup>	28%	28%	3%	22%	21%	6%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen. De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 111%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

<sup>2</sup>): *Alle* Rotterdammers. Ook deze percentages tellen op tot méér dan 100% (namelijk tot 108%) omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

## Alternatieven

34% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 15% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 10% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en 7% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan vorig jaar.

**Figuur 4.10:** Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits<sup>1</sup>; 2013 (horizontale percentering).

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>					
auto, als bestuurder	16%	13%	7%	8%	62%
auto, als passagier	(15%)	(12%)	(10%)	(10%)	(61%)
openbaar vervoer	17%	11%	4%	8%	64%
fiets	12%	8%	2%	4%	74%
ander vervoermiddel / lopend	(11%)	( 6%)	( 8%)	(15%)	(65%)
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	18%	10%	5%	4%	68%
scholier / student	(24%)	(10%)	( 8%)	( 4%)	(53%)
huish. / uitkering / pensioen	( 9%)	(11%)	( 2%)	(16%)	(63%)
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoever binnen ring	15%	9%	5%	7%	67%
R. Maasoever buiten ring	17%	10%	4%	6%	67%
Linker Maasoever	14%	11%	6%	8%	65%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
Altijd	16%	12%	6%	7%	65%
Niet altijd / nooit	15%	7%	3%	7%	70%
<i>Fietsbezit</i>					
Wel	17%	11%	5%	6%	66%
Niet	( 9%)	( 8%)	( 4%)	(10%)	(70%)
<i>Bezit abonnement openb. verv.</i>					
Wel	16%	10%	3%	7%	66%
Niet	15%	10%	6%	7%	67%
Intensieve autogebruikers	17%	14%	8%	7%	61%
Intensieve o.v.-gebruikers	(17%)	( 8%)	( 5%)	( 5%)	(67%)
Intensieve fietsers	13%	9%	2%	4%	74%
<b>Totaal</b>	<b>15%</b>	<b>10%</b>	<b>5%</b>	<b>7%</b>	<b>66%</b>
Idem 2012	15%	9%	5%	7%	69%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen.

N.B. 1:De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 104%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

N.B. 2:Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

N.B. 3:Percentages in de totaal-rij die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

De in figuur 4.10 onderscheiden soorten reizigers verschillen wat dit betreft niet wezenlijk van elkaar, al overwegen “spits-fietsers” relatief wat minder vaak een andere manier van reizen.

Tenslotte is alle respondenten een aantal uitspraken voorgelegd over autogebruik voor ritten tijdens de spits en plannen om autogebruik tijdens de spits te verminderen, met de vraag welke van toepassing is. (Zie voor de precieze formuleringen Bijlage III, vraag 33.) Twee derde gaf daarbij aan, geen auto en/of rijbewijs te hebben, of zelden of nooit tijdens de spits de auto te gebruiken; zie de eerste twee kolommen van figuur 4.11. Eén op de elf gebruikt tijdens de spits

meestal de auto en wil dat wel veranderen (vierde, vijfde en zesde kolom); van hen zegt echter bijna drie kwart dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken en dat te gaan veranderen.

In figuur 4.11 is de beantwoording van deze vraag weer uitgesplitst naar een aantal soorten reizigers, waarbij overigens de beantwoording van een enkeling niet erg consequent lijkt.

Figuur 4.11: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits<sup>1</sup>; 2013 (horizontale percentering).

Veranderingsgezindheid autogebruik	Geen auto en/of geen rijbewijs	Gebruikt auto zelden of nooit tijdens de spits	Zo weinig mogelijk; gaat niet veranderen	Meestal; gaat veranderen	Meestal; gaat veranderen; weet niet hoe en wanneer	Meestal; gaat veranderen; nu niet mogelijk	Meestal; gaat niet veranderen
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>							
nooit / niet van toepassing	41%	54%	7%	0%	0%	0%	1%
auto, als bestuurder	0%	13%	13%	3%	6%	26%	42%
auto, als passagier	(33%)	(21%)	(19%)	( 2%)	( 2%)	( 2%)	(19%)
openbaar vervoer	48%	38%	15%	0%	0%	1%	1%
fiets	38%	44%	17%	1%	0%	3%	1%
ander vervoermiddel / lopend	(50%)	(30%)	(13%)	( 2%)	( 5%)	( 2%)	( 0%)
<i>Sociaal-economische positie</i>							
betaald werk	17%	31%	13%	2%	3%	14%	23%
scholier / student	(53%)	(35%)	(12%)	( 0%)	( 0%)	( 0%)	( 0%)
huish. / uitkering / pensioen	41%	45%	11%	0%	1%	2%	2%
<i>Stadsdeel</i>							
R. Maasoever binnen ring	36%	33%	10%	0%	3%	9%	10%
R. Maasoever buiten ring	25%	38%	14%	2%	1%	7%	15%
Linker Maasoever	33%	36%	11%	1%	2%	8%	12%
<i>Beschikbaarheid auto</i>							
Altijd	0%	48%	18%	2%	3%	13%	21%
Niet altijd / nooit	76%	19%	3%	0%	0%	1%	1%
<i>Fietsbezit</i>							
Wel	26%	37%	14%	1%	2%	9%	14%
Niet	51%	31%	3%	2%	3%	4%	9%
<i>Bezit abonnement openb. verv.</i>							
Wel	42%	42%	13%	0%	1%	2%	4%
Niet	28%	33%	11%	1%	2%	10%	16%
Intensieve autogebruikers	4%	29%	12%	2%	5%	20%	31%
Intensieve o.v.-gebruikers	51%	35%	13%	0%	1%	0%	1%
Intensieve fietsers	34%	45%	16%	0%	1%	4%	3%
Totaal	<u>32%</u>	<u>36%</u>	12%	1%	2%	8%	12%
Totaal 2012	37%	32%	12%	1%	2%	7%	12%

<sup>1</sup>): Als percentage van alle Rotterdammers.

Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 33.

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 103%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

N.B. 2: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

N.B. 3: Percentages in de totaal-rij die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Van de Rotterdammers die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt 36% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 18%, en van de intensieve autogebruikers is dat 27%. Hiervan zegt echter telkens de overgrote meerderheid niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts een paar procent zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen. Rotterdammers die nu tijdens de spits meestal het openbaar vervoer, de fiets of een ander vervoermiddel gebruiken zijn zelden van plan dit te veranderen.

#### 4.4 'P+R'

Sinds 2009 worden ook vragen gesteld over het begrip 'P+R': of men dit begrip kent (en zo ja: waardoor), en of men er wel eens gebruik van maakt (en zo ja: wat daarvoor de belangrijkste reden is). Zie voor de precieze formulering van de vragen Bijlage III, vraag 24 en 25.

72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit *niet* te kennen. De helft van de Rotterdammers (47%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 13% kent het van radio en tv, 11% door vrienden en/of familie, 7% noemt kranten / tijdschriften, 6% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet, en 11% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral vaak eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording en herkansing bij bijvoorbeeld metrostations. (Deze percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.12: Kennis van het begrip 'P+R'; 2013 (horizontale centering).

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijdschriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs-gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	28%	13%	12%	6%	6%	43%	12%
Rechter Maasoever buiten ring	23%	11%	10%	8%	5%	53%	14%
Linker Maasoever	32%	14%	10%	8%	6%	45%	7%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	16%	16%	9%	7%	7%	56%	13%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(30%)	(10%)	(14%)	(10%)	( 6%)	(51%)	( 8%)
Geen rijbewijs	51%	9%	13%	5%	2%	25%	6%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	21%	15%	8%	6%	6%	52%	14%
Niet intensief / niet	32%	12%	12%	8%	5%	43%	9%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	31%	13%	12%	6%	7%	43%	12%
Niet intensief / niet	27%	13%	10%	7%	5%	48%	10%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	18%	17%	9%	7%	5%	54%	15%
Openbaar vervoer	27%	13%	14%	6%	8%	46%	10%
Ander vervoermiddel / lopend	26%	11%	13%	8%	8%	49%	11%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	38%	11%	10%	7%	4%	39%	7%
Totaal	28%	13%	11%	7%	6%	47%	11%

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

'P+R' is het meest bekend op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar 77% dit begrip kent. Voorts is dit begrip bij autobezitters en (intensieve) -gebruikers bekender dan bij anderen. Van de Rotterdammers die geen rijbewijs hebben, kent de helft dit begrip niet; van de autobezitters en van hen die meestal met de auto naar werk of studie gaan kennen vijf van de zes het.

Vervolgens is gevraagd, of men wel eens gebruik maakt van 'P+R', en wat daarvoor de belangrijkste reden is. Als reden mocht men kiezen tussen 'goedkoper', 'makkelijker' en 'sneller'; men mocht meerdere antwoorden aankruisen.

In totaal blijkt dat 21% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 51% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 28% 'P+R' niet kent.

*Figuur 4.13: Gebruik 'P+R'; 2013 (horizontale percentering).*

Gebruik 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	16%	56%	28%
Rechter Maasoever buiten ring	28%	49%	23%
Linker Maasoever	21%	48%	32%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	28%	56%	16%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(17%)	(53%)	(30%)
Geen rijbewijs	10%	39%	51%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	28%	52%	21%
Niet intensief / niet	18%	51%	32%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	20%	50%	31%
Niet intensief / niet	22%	51%	27%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	29%	53%	18%
Openbaar vervoer	23%	51%	27%
Ander vervoermiddel / lopend	23%	52%	26%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	14%	49%	38%
<b>Totaal</b>	<b>21%</b>	<b>51%</b>	<b>28%</b>

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

'P+R'-gebruikers vinden we het meest op de Rechter Maasoever buiten de ring (28%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruikt ruim een kwart wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan. Deze conclusie kon in vorige jaren ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het makkelijker is (genoemd door 60% van de gebruikers), gevolgd door goedkoper (44%) en sneller (30%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

De bekendheid van 'P+R' is de afgelopen jaren niet veranderd; het gebruik lijkt nu heel langzaam toe te nemen. Financiële argumenten lijken daarbij langzaam aan wat belangrijker te worden.

*Figuur 4.14: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2013.*

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	2009	2010	2011	2012	2013
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	18%	19%	21%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	53%	54%	54%	54%	51%
Subtotaal: Kent het begrip 'P+R'	71%	72%	72%	73%	72%
Kent het begrip niet	29%	28%	28%	27%	28%
<i>Belangrijkste argument gebruikers:</i>					
Makkelijker	68%	72%	<u>64%</u>	68%	60%
Goedkoper	32%	36%	40%	39%	44%
Sneller	34%	31%	35%	<u>24%</u>	30%

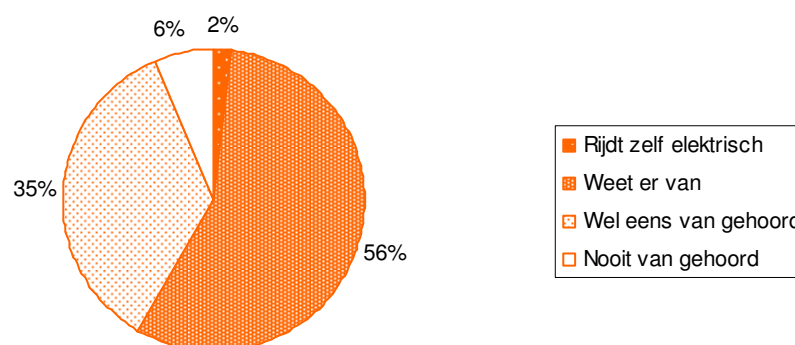
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. De schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête (2013: 259) zelden significant.

Overigens zij er aan herinnerd dat de enquête slechts Rotterdammers betreft; een belangrijke doelgroep van de 'P+R'-voorzieningen, namelijk de niet-Rotterdammers, is hier niet bevraagd!

## 4.5 Elektrisch vervoer

Nieuw dit jaar is een aantal vragen over elektrisch vervoer. Allereerst is gevraagd, in welke mate men bekend is met elektrisch vervoer. 2% zegt zelf elektrisch te rijden, 56% weet er wel van, 35% heeft er wel eens van gehoord en 6% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord.

*Figuur 4.15: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013.*



De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. 49% van de Rotterdammers vindt dat een goede keuze, 7% vindt dat *geen* goede keuze, en de overige 44% heeft hierover geen mening. De voorstanders geven daarbij desgevraagd in eigen bewoordingen bijna allemaal als argument

dat het beter is voor het milieu; soms ook gespecificeerd met woorden als 'schonere lucht', 'uitstoot', 'geluid' en 'stank'. Een paar respondenten noemen het ook goedkoper, een paar noemen het juist duurder, en één respondent wijst op het belang voor fietsers (minder uitlaatgassen!). De tegenstanders noemen vooral als argument dat elektrisch vervoer net zo min goed is voor het milieu (extra stroom nodig!) of daar niet voor uitmaakt, dat het te duur is en dat je elektrisch verkeer niet aan hoort komen. Sommige respondenten noemen hier ook dat er te weinig oplaadpunten zijn.

Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat. 31% van de Rotterdammers vindt deze aanleg een goede zaak, bij 16% hangt dat er van af, 7% vindt dat *geen* goede zaak en de overige 45% heeft hierover geen mening. De voorstanders geven daarbij vooral als argument dat dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren en dat er dan misschien méér mensen elektrisch gaan rijden, dat dat makkelijk is omdat die voertuigen nu eenmaal opgeladen moeten worden en dat elektrisch rijden goed is voor het milieu. De tegenstanders noemen vooral als argument dat er al te weinig parkeerplaatsen zijn of herhalen hier bezwaren tegen elektrisch vervoer in het algemeen. De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende parkeerplaatsen overblijven en dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn. Ook waar ze precies geplaatst gaan worden, wie het gaat betalen, hoe het er uit gaat zien en of het een beetje vandalismebestendig gaat worden zijn voor sommigen criteria.

Rotterdammers die negatief oordelen over het parkeren van de auto bij de woning (zie paragraaf 5.1) vinden dit minder vaak een goed idee, en vaker een slecht idee, maar zelfs bij hen overtreffen de voorstanders de tegenstanders.

En tenslotte is ook gevraagd, of men denkt binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets te gaan rijden. Bijna de helft (44%) zegt dit niet te weten, en 41% verwacht dit niet. De overige 15% rijdt al elektrisch (4%), of denkt aan een elektrische fiets (7%), scooter (2%), eigen auto (3%), deelauto (1%) of auto van het werk (1%).

De Rotterdammers die dit niet denken, geven bijna allemaal als argument dat het te duur is. (En een deel: dat ze geen automobilist zijn en/of liever gewoon fietsen.) Ook vinden sommigen zich hier te oud voor.

## **4.6 Milieuoverwegingen**

In een andere vragenlijst van de Omnibusenquête zijn ook vragen opgenomen over wat men zelf doet of bereid is te doen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen, en welke maatregelen men zelf bereid is te nemen om te helpen om de klimaatverandering tegen te gaan. Deze vragen maken onderdeel uit van vragenblokken over de bescherming van het milieu en het klimaat, waarover dezer dagen eveneens een uitgebreide rapportage verschijnt (*Rotterdammers over milieu en duurzaamheid 2013*). In deze paragraaf zal kort worden weergegeven hoe deze vragen zijn beantwoord voor zo ver zij verkeer en vervoer betreffen. Voor een uitgebreidere en meer volledige bespreking van de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar *Rotterdammers over milieu en duurzaamheid 2013*.



## Verbetering van de luchtkwaliteit en terugdringing van de geluidsoverlast

Wat doet men zelf om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen? Over een zevental mogelijkheden om hieraan zelf een bijdrage te leveren is gevraagd of men dat wel eens doet. Omdat het hier allemaal mogelijkheden betrof die verband houden met auto-gebruik, mochten Rotterdammers die geen auto gebruiken deze vraag overslaan. Zoals eerder in deze rapportage bleek, beschikt bijna de helft van de Rotterdammers niet zelf over een auto, en is bij een kwart geen auto in het huishouden aanwezig.

*Figuur 4.16: Wat men zelf doet om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast terug te dringen<sup>1</sup>; 2013.*

Gedrag	Ja, meestal of altijd	Soms	Nee, zelden of nooit	Geen antwoord	Totaal
Ik gebruik voor korte afstanden de fiets of ik ga lopen.	48%	17%	5%	31%	100%
	69%	24%	7%		100%
Ik gebruik het openbaar vervoer.	26%	28%	14%	32%	100%
	38%	41%	21%		100%
Ik heb een auto met stille banden.	10%	4%	38%	48%	100%
	19%	7%	73%		100%
Ik rijd zuinig in mijn auto. ("Het Nieuwe Rijden".)	25%	11%	20%	43%	100%
	45%	19%	36%		100%
Ik gebruik een "deel-auto" (Greenwheels).	1%	1%	49%	49%	100%
	2%	2%	96%		100%
Ik rijd met een schone (elektrische of hybride) auto of scooter.	2%	1%	49%	48%	100%
	5%	2%	93%		100%
Ik carpool.	2%	6%	44%	48%	100%
	3%	12%	84%		100%

<sup>1</sup>): Rotterdammers die geen auto gebruiken, mochten deze vraag overslaan. Daarom is in deze tabel bij iedere actie zowel een percentering inclusief als een percentering exclusief 'geen antwoord' gepresenteerd.

De helft van de Rotterdammers zegt voor korte afstanden meestal of zelfs altijd de fiets te nemen, 17% zegt dat soms te doen, en 5% zegt dat zelden of nooit te doen. Bijna een derde heeft deze vraag echter niet beantwoord; waarschijnlijk vooral omdat ze deze vraag zo niet van toepassing vonden. Als zij niet mee worden geteld, zou de conclusie moeten zijn dat ruim twee van de drie Rotterdammers voor korte afstanden meestal of zelfs altijd zegt te fietsen of te lopen, en nog eens een kwart dit soms zegt te doen. De vraag bij deze positief klinkende uitkomst is natuurlijk, tot wanneer deze respondenten een afstand "kort" vinden.

Gebruik van het openbaar vervoer is een minder populaire manier om zelf bij te dragen, al zeggen nog steeds vier van de vijf Rotterdammers die de vraag hebben beantwoord soms, meestal of zelfs altijd het openbaar vervoer te gebruiken.

Geluidsarm en zuinig rijden is een stuk minder populair: van degenen die hierop een antwoord hebben gegeven zegt drie kwart geen auto met stille banden te hebben, en ruim één op de drie zelden of nooit zuinig te rijden in zijn of haar auto ("Het Nieuwe Rijden"). "Deel-auto's" (Greenwheels) en schone (elektrische of hybride) auto's of scooters worden slechts door zeer weinigen gebruikt, en ook carpoolen doet de Rotterdammer niet vaak.

## Maatregelen om te helpen om de klimaatverandering tegen te gaan

Voorts is bij de “milieuvragen” ook gevraagd naar de bereidheid om zelf een aantal maatregelen te nemen om de klimaatverandering tegen te gaan. Voor zo ver deze maatregelen betrekking hebben op verkeer en vervoer, is de beweerde bereidheid ertoe weergegeven in figuur 4.17.

*Figuur 4.17: Bereidheid om zelf maatregelen te nemen om te helpen de klimaatverandering tegen te gaan; 2011-2013.*

Maatregelen	2011	2012	2013
Méér gebruik maken van de fiets:			
ja	73%	72%	77%
nee	14%	13%	12%
weet niet / niet van toepassing	13%	14%	11%
Een zuinige auto kopen / gebruiken:			
ja	58%	61%	62%
nee	16%	12%	15%
weet niet / niet van toepassing	26%	27%	23%
Minder gebruik maken van de auto:			
ja	55%	55%	61%
nee	23%	20%	20%
weet niet / niet van toepassing	22%	25%	19%
Méér gebruik maken van het openbaar vervoer:			
ja	63%	61%	69%
nee	24%	25%	23%
weet niet / niet van toepassing	13%	15%	8%
Zuinige autobanden kopen:			
ja	44%	46%	47%
nee	19%	18%	20%
weet niet / niet van toepassing	37%	36%	33%
Méér gebruik maken van elektrisch vervoer:			
ja	44%	44%	41%
nee	26%	26%	29%
weet niet / niet van toepassing	30%	29%	30%
Minder reizen met het vliegtuig:			
ja	32%	33%	35%
nee	36%	35%	38%
weet niet / niet van toepassing	31%	32%	27%

N.B.: De voorgelegde maatregelen zijn in deze tabel opgenomen in volgorde van de verhouding tussen 'ja' en 'nee' in 2013. In deze figuur is alleen de beantwoording van voorgelegde maatregelen gepresenteerd voor zo ver zij betrekking hadden op verkeer en vervoer; voor de beantwoording van de volledige lijst met voorgelegde maatregelen zij verwezen naar de publicatie *Rotterdamers over milieu en duurzaamheid 2013*.

Tot de meeste maatregelen (en dat geldt ook voor de niet-verkeersgerelateerde maatregelen!) zeggen de Rotterdamers in meerderheid wel bereid te zijn; alleen minder reizen met het vliegtuig zien méér mensen niet dan wel zitten. Tot alle andere maatregelen zeggen veel meer Rotterdamers wel dan niet bereid te zijn. De soms hoge percentages 'weet niet / niet van toepassing' zullen veelal samenhangen met toepasselijkheid; zoals het niet in het bezit zijn van een auto. Sinds de vorige meting zijn vooral minder gebruik maken van de auto en méér gebruik maken van het openbaar vervoer en de fiets populairder geworden. Het méér gebruik maken van elektrisch vervoer wekt dit jaar juist minder enthousiasme op.

Van veel van deze maatregelen kan men zich overigens afvragen, waarom mensen die 'ja' zeggen dat dan niet nú al doen; sterker nog: als ze daar inderdaad toe bereid zijn, zouden ze het al gedaan kunnen hebben, en zouden ze nu 'nee' moeten zeggen! Het is dan ook de vraag, in hoeverre hier door respondenten is aangegeven tot welke toekomstige gedragsveranderingen men bereid is, dan wel welke maatregelen men reeds heeft getroffen.



## 5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2012 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2013 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. Sinds vorig jaar is daaraan ook een aantal vragen toegevoegd over de bereikbaarheid met de auto (paragraaf 5.3).

### 5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad is, net als in vorige jaren, het onderwerp waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over: in totaal is 63% hierover ontevreden. Over de doorstroming van de auto in de stad, waarover men vroeger ook altijd in meerderheid negatief was, zijn de verhoudingen nu fifty-fifty: in totaal is 50% hierover ontevreden. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 46%) en over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 39%) zijn velen negatief. Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 90% respectievelijk 82%) en het comfort van het openbaar vervoer (81%).

*Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2013.*

Hoe denkt u over ...	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	8%	42%	48%	2%	100%	857	30%
het comfort van het fietsen in de stad	5%	22%	62%	11%	100%	818	33%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	4%	31%	61%	4%	100%	926	24%
het stallen van de fiets in de binnenstad	10%	36%	48%	6%	100%	768	37%
het parkeren van de auto in de binnenstad	24%	39%	34%	2%	100%	774	37%
de doorstroming van de bus	3%	14%	74%	8%	100%	609	50%
de doorstroming van de tram	2%	8%	73%	17%	100%	749	39%
comfort van het openbaar vervoer	2%	17%	75%	6%	100%	957	22%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6%	22%	66%	7%	100%	937	24%
de veiligheid in bus/tram/metro	5%	24%	64%	6%	100%	931	24%
de veiligheid in en om metro/treinstations	8%	32%	56%	5%	100%	902	26%
de verkeersveiligheid in de straat	6%	24%	58%	12%	100%	1.053	14%
het stallen van de fiets bij de woning	11%	21%	47%	21%	100%	870	29%
het parkeren van de auto bij de woning	11%	18%	53%	19%	100%	890	27%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	3%	25%	64%	8%	100%	1.032	16%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 14% tot 50% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van de bus het meest.

In de volgende figuur is deze beoordeling in een verkorte vorm weergegeven. Met het oog op de leesbaarheid en vergelijkbaarheid zijn hiervoor de percentages 'zeer negatief' en 'negatief' samengenomen; hetzelfde is gedaan voor de positieve reacties. Ook is een "rapportcijfer" geconstrueerd met het oog op de onderlinge vergelijkbaarheid in de rest van de rapportage en met andere jaren: zeer negatief = 3, negatief = 5, positief = 7 en zeer positief = 9. Bij 25% zeer negatief, 25% negatief, 25% positief en 25% zeer positief zou dat een rapportcijfer van een 6 opleveren; in tegenstelling tot bij traditionele rapportcijfers ligt het neutrale punt dus niet bij een 5,5, maar bij een 6.

*Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2013.*

Hoe denkt u over ...	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	50%	50%	5,9
het comfort van het fietsen in de stad	28%	72%	6,6
de verkeersveiligheid in de binnenstad	35%	65%	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	46%	54%	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	63%	37%	5,3
de doorstroming van de bus	18%	82%	6,7
de doorstroming van de tram	10%	90%	7,1
comfort van het openbaar vervoer	19%	81%	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	28%	72%	6,5
de veiligheid in bus/tram/metro	30%	70%	6,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	39%	61%	6,1
de verkeersveiligheid in de straat	30%	70%	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	32%	68%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	28%	72%	6,6
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	29%	71%	6,5

Twee jaar geleden bleek de Rotterdammer een stuk tevredener dan het jaar daarvóór: bij negen van de vijftien onderwerpen was het rapportcijfer toen significant gestegen. Vorig jaar en dit jaar is sprake van stabilisatie: bijna alle rapportcijfers zijn praktisch onveranderd. Dit jaar zijn alleen de bovenste twee rapportcijfers significant gestegen.

Over een langere periode bezien zijn echter alle ontwikkelingen positief: overal is men méér tevreden over dan tien jaar geleden. Dit geldt vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer, maar ook met de doorstroming van de auto in de stad gaat het de laatste jaren kennelijk beter.

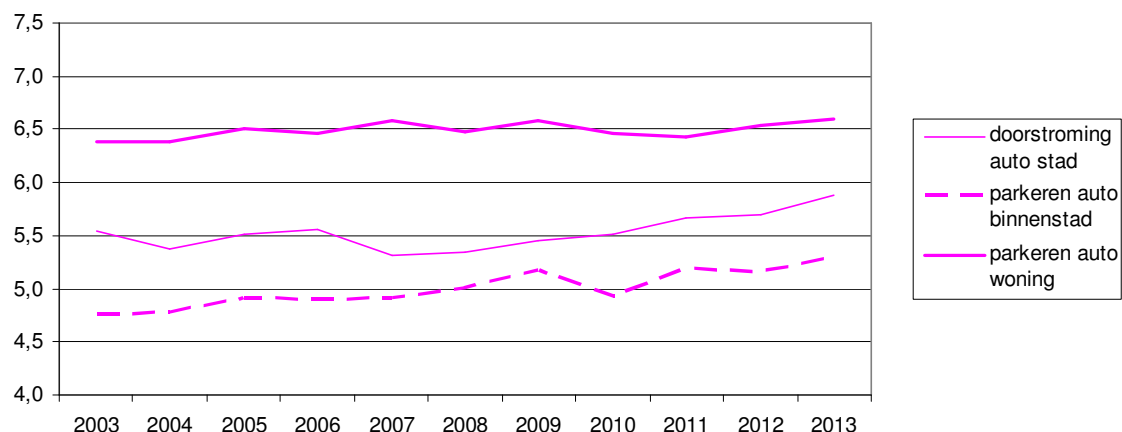
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2013.

Hoe denkt u over ...	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	<u>5,4</u>	<u>5,5</u>	5,6	<u>5,3</u>	5,4	5,5	5,5	<u>5,7</u>	5,7	<u>5,9</u>
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,3</u>	6,3	6,4	6,4	<u>6,6</u>
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	<u>6,1</u>	6,1	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	6,3	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,5	<u>5,7</u>	<u>5,9</u>	<u>5,6</u>	<u>5,8</u>	5,8	5,7	<u>6,0</u>	6,0	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	4,8	<u>4,9</u>	4,9	4,9	5,0	<u>5,2</u>	<u>4,9</u>	<u>5,2</u>	5,2	5,3
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	6,7	6,8	---	---	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	---	---	6,5	<u>6,4</u>	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,7	6,7	6,7
de doorstroming van de tram	---	---	---	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	<u>7,1</u>	7,1	7,1
comfort van het openbaar vervoer	6,3	<u>6,4</u>	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	<u>6,7</u>	6,7	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	5,8	<u>6,0</u>	6,1	<u>6,0</u>	5,9	<u>6,2</u>	<u>6,3</u>	6,3	6,3	6,4	6,5
de veiligheid in bus/tram/metro	5,3	<u>5,7</u>	<u>6,1</u>	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,0</u>	6,0	6,0	<u>6,2</u>	6,4	6,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	4,9	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	<u>5,8</u>	5,7	<u>5,6</u>	5,6	5,7	<u>5,9</u>	<u>6,1</u>	6,1
de verkeersveiligheid in de straat	6,4	6,4	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	<u>6,8</u>	<u>6,6</u>	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,4	<u>6,5</u>	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,4	6,5	6,5	6,6	6,5	6,6	6,5	6,4	6,5	6,6
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	---	---	6,4	6,4	6,3	6,3	6,4	6,4	<u>6,6</u>	6,5	6,5

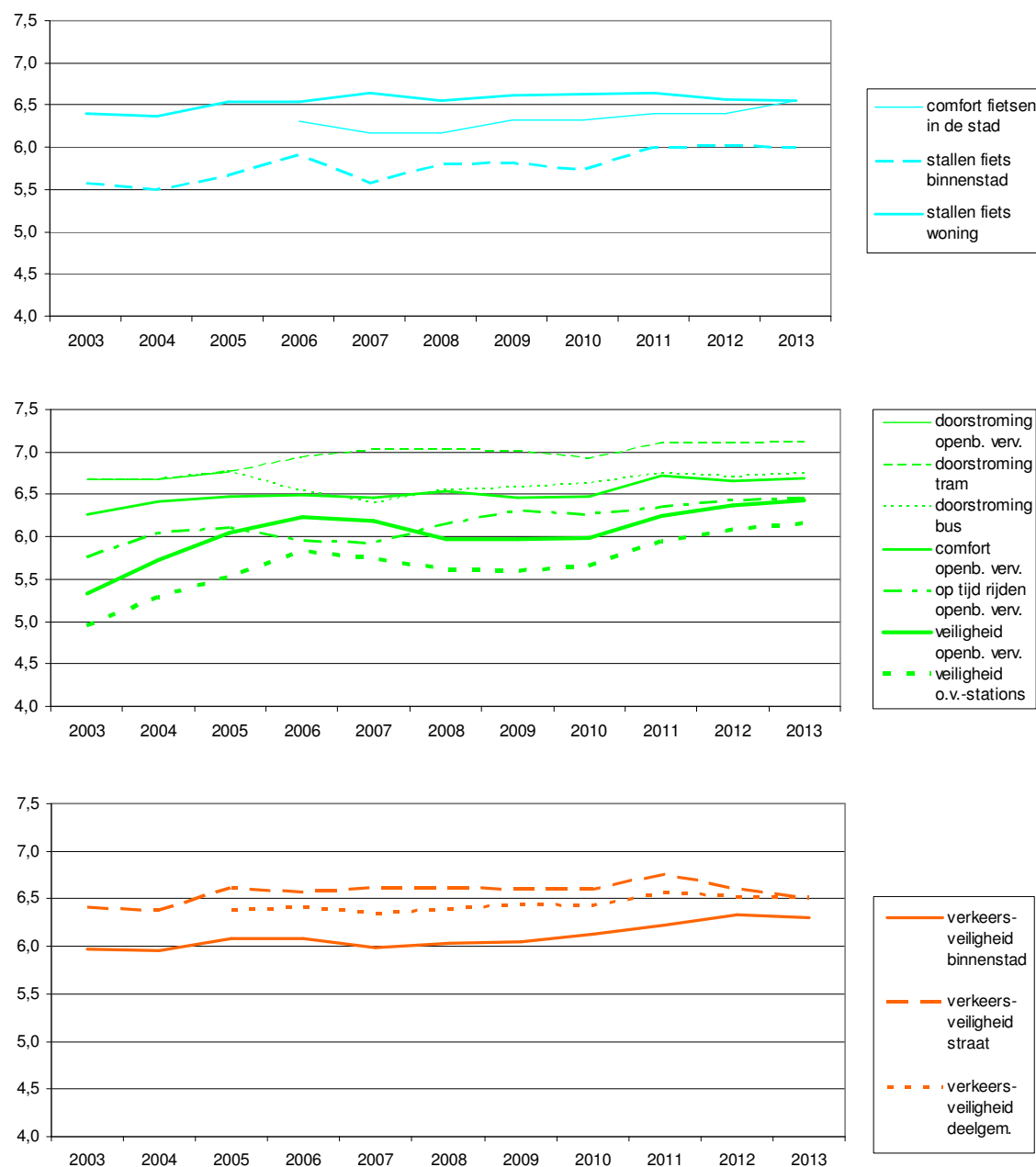
N.B.: "Rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

In figuur 5.4 is de ontwikkeling van het oordeel van de Rotterdammers over de diverse verkeers- en vervoersonderwerpen nog eens grafisch weergegeven voor achtereenvolgens de onderwerpen met betrekking tot de auto, de onderwerpen met betrekking tot de fiets, de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer en de onderwerpen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Zoals gezegd zijn alle langetermijntrends positief.

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2013.



->



## Oordelen naar stadsdeel

Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets bij de woning. Op deze Maasoever *buiten* de ring is men vaker tevreden over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente en over het parkeren van de auto bij de woning en het stallen van de fiets bij de woning. Op de Linker Maasoever is vaker negatief over het stallen van de fiets in de binnenstad.

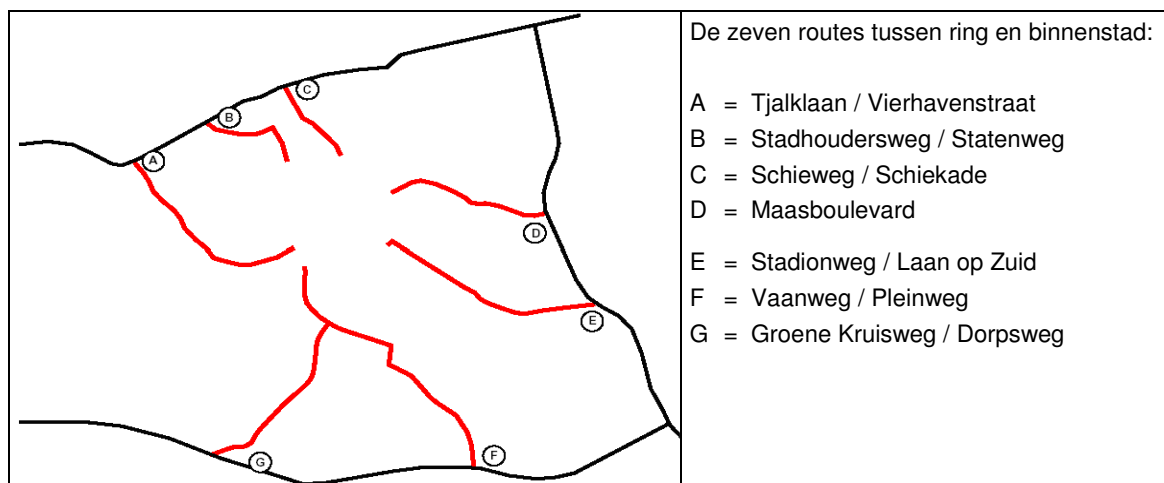


Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2013.

Hoe denkt u over ...	Cijfer RMO binnen ring	Cijfer RMO buiten ring	Cijfer LMO	Cijfer Rotterdam
de doorstroming van de auto in de stad	6,0	5,9	5,8	5,9
het comfort van het fietsen in de stad	6,6	6,5	6,5	6,6
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,3	6,2	6,4	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	6,1	6,1	5,8	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	5,6	5,2	5,2	5,3
de doorstroming van de bus	6,8	6,7	6,7	6,7
de doorstroming van de tram	7,1	7,1	7,1	7,1
comfort van het openbaar vervoer	6,8	6,7	6,7	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,5	6,5	6,4	6,5
de veiligheid in bus/tram/metro	6,6	6,3	6,4	6,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	6,3	6,1	6,1	6,1
de verkeersveiligheid in de straat	6,4	6,6	6,5	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	6,3	6,9	6,5	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	6,5	6,8	6,5	6,6
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	6,5	6,7	6,4	6,5

## 5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad.



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 11% heeft de vraag hierover niet beant-

woord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 21% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar bijna overal geeft de helft of meer aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel hebben gegeven. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 is gedaan.

*Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2013.*

Hoe denkt u over de doorstroming over ...	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tjalklaan / Vierhavenstraat:									
(zeer) negatief / ontevreden	43%	40%	<u>52%</u>	<u>37%</u>	<u>47%</u>	46%	42%	<u>32%</u>	32%
(zeer) positief / tevreden	57%	60%	<u>48%</u>	<u>63%</u>	<u>53%</u>	54%	58%	<u>68%</u>	68%
cijfer	6,0	6,1	<u>5,7</u>	<u>6,2</u>	<u>5,9</u>	5,8	6,0	<u>6,3</u>	6,3
Stadhoudersweg / Statenweg:									
(zeer) negatief / ontevreden	61%	64%	66%	<u>48%</u>	<u>61%</u>	<u>48%</u>	50%	51%	<u>43%</u>
(zeer) positief / tevreden	39%	36%	34%	<u>52%</u>	<u>39%</u>	<u>52%</u>	50%	49%	<u>57%</u>
cijfer	5,3	5,2	5,2	<u>5,8</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	5,8	5,7	<u>5,9</u>
Schieweg / Schiekade:									
(zeer) negatief / ontevreden	62%	60%	<u>68%</u>	<u>58%</u>	<u>65%</u>	<u>59%</u>	57%	57%	<u>50%</u>
(zeer) positief / tevreden	38%	40%	<u>32%</u>	<u>42%</u>	<u>35%</u>	<u>41%</u>	43%	43%	<u>50%</u>
cijfer	5,3	5,4	<u>5,1</u>	<u>5,5</u>	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	5,5	5,5	<u>5,8</u>
Maasboulevard:									
(zeer) negatief / ontevreden	34%	34%	<u>40%</u>	37%	39%	<u>33%</u>	33%	<u>38%</u>	34%
(zeer) positief / tevreden	66%	66%	<u>60%</u>	63%	61%	<u>67%</u>	67%	<u>62%</u>	66%
cijfer	6,2	6,2	<u>6,0</u>	<u>6,1</u>	6,1	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,1</u>	6,2
Stadionweg / Laan op Zuid:									
(zeer) negatief / ontevreden	29%	28%	29%	31%	32%	33%	30%	32%	32%
(zeer) positief / tevreden	71%	72%	71%	69%	68%	67%	70%	68%	68%
cijfer	6,3	6,4	6,3	6,3	6,3	6,2	6,3	6,3	6,3
Vaanweg / Pleinweg:									
(zeer) negatief / ontevreden	42%	41%	<u>48%</u>	<u>42%</u>	48%	<u>42%</u>	42%	40%	41%
(zeer) positief / tevreden	58%	59%	<u>52%</u>	<u>58%</u>	52%	<u>58%</u>	58%	60%	59%
cijfer	6,0	6,0	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	5,9	6,0	6,0	6,0	6,0
Groene Kruisweg / Dorpsweg:									
(zeer) negatief / ontevreden	36%	38%	<u>47%</u>	<u>40%</u>	41%	37%	32%	<u>39%</u>	40%
(zeer) positief / tevreden	64%	62%	<u>53%</u>	<u>60%</u>	59%	63%	68%	<u>61%</u>	60%
cijfer	6,1	6,1	<u>5,9</u>	<u>6,1</u>	6,0	6,2	6,3	<u>6,1</u>	6,1
Totaal:									
(zeer) negatief / ontevreden	44%	43%	<u>50%</u>	<u>42%</u>	<u>47%</u>	<u>42%</u>	41%	42%	<u>39%</u>
(zeer) positief / tevreden	56%	57%	<u>50%</u>	<u>58%</u>	<u>53%</u>	<u>58%</u>	59%	58%	<u>61%</u>
cijfer	5,9	5,9	<u>5,7</u>	<u>6,0</u>	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	6,0	6,0	<u>6,1</u>

N.B.: Percentages en "rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door de helft van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige die niet een overwegend positieve beoordeling krijgt. Over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' en de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 32% negatief of ontevreden over de door-

stroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 39% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 61% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de routes 'Schieweg / Schiekade' en 'Stadhoudersweg / Statenweg' flink verbeterd. Over de overige routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste zes jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009, en een lichte verbetering in 2013.

De parallelle ontwikkeling van de waardering voor Stadhoudersweg / Statenweg en Schieweg / Schiekade hoeft overigens niet te verwonderen: deze routes gedragen zich als "communicerende vaten": vrij veel verkeer kan een keuze maken tussen deze twee routes.

### 5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

Nieuw sinds vorig jaar is een aantal vragen over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad op verschillende momenten. Figuur 5.7 laat zien hoe deze vragen beantwoord zijn.

*Figuur 5.7: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2013.*

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	9%	33%	55%	3%	100%	864	29%
idem tijdens grote evenementen	35%	45%	19%	1%	100%	781	36%
rest van de stad tijdens grote evenementen	16%	40%	41%	2%	100%	782	36%
van de eigen straat in het algemeen	3%	9%	68%	20%	100%	971	21%
idem aan het eind van de middag	4%	17%	64%	15%	100%	919	25%
idem in het weekend	4%	12%	65%	20%	100%	919	25%
binnen Rotterdam in het algemeen	4%	24%	69%	4%	100%	878	28%

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is een bescheiden meerderheid positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door vier van de vijf Rotterdammers die daar een mening over hebben als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens een meerderheid slecht met de auto bereikbaar.

De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval.

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 21% tot 36% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de eigen straat in het algemeen komt dit het minst vaak voor; over de situatie tijdens grote evenementen het meest.

In de volgende figuur is deze beoordeling op een zelfde manier als in paragraaf 5.1 in een verkorte vorm weergegeven: de percentages 'zeer negatief' en 'negatief' zijn samengenomen, het

zelfde is gedaan voor de positieve reacties, en er is ook weer een “rapportcijfer” geconstrueerd. Ook is in deze figuur te zien dat deze uitkomsten niet verschillen met die uit 2012.

*Figuur 5.8: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad; 2012-2013.*

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012			2013		
	% positief	% negatief	Cijfer	% positief	% negatief	Cijfer
van de binnenstad in het algemeen	55%	45%	6,0	58%	42%	6,0
idem tijdens grote evenementen	20%	80%	4,6	20%	80%	4,7
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	59%	5,5	43%	57%	5,6
van de eigen straat in het algemeen	88%	12%	7,1	88%	12%	7,1
idem aan het eind van de middag	79%	21%	6,8	79%	21%	6,8
idem in het weekend	85%	15%	7,0	84%	16%	7,0
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	32%	6,4	72%	28%	6,4

## 5.4 Oordeel over verkeershinder

In figuur 5.9 is weergegeven, in hoeverre de Rotterdammers hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel. Daarbij is ook een op de percentages gebaseerd “rapportcijfer” toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 en 5.6 was gedaan: een cijfer tussen 0 ('veel hinder') en 10 ('geen hinder'). Enigszins arbitrair is daarbij 'een beetje hinder' als '5' beschouwd.

*Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2013.*

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	17%	13%	13%	14%
een beetje hinder	39%	41%	40%	40%
geen hinder	44%	47%	48%	46%
cijfer	6,3	6,7	6,7	6,6
Geluid van auto's:				
veel hinder	20%	13%	17%	17%
een beetje hinder	40%	45%	36%	40%
geen hinder	41%	42%	47%	43%
cijfer	6,1	6,5	6,5	6,3
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	13%	20%	20%	18%
een beetje hinder	34%	33%	30%	32%
geen hinder	53%	47%	50%	50%
cijfer	7,0	6,3	6,5	6,6
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	26%	22%	25%	24%
een beetje hinder	36%	40%	34%	37%
geen hinder	38%	37%	41%	39%
cijfer	5,6	5,7	5,8	5,7

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 24% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 39% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 37% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 18% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 17% van het geluid van auto's, en 14% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts bijna de helft tot de helft van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en juist wat mínder van geparkeerde auto's. Hinder van bromfietsen en scooters was in voorgaande jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel nu niet meer wezenlijk van de andere twee.

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder: Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken, hebben wat vaker veel last van de stank en het geluid van auto's, en Rotterdammers die altijd over een auto beschikken, hebben méér last van (andermans!) geparkeerde auto's. Zie figuur 5.10.

*Figuur 5.10: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2013.*

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wel rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	12%	(17%)	20%	14%
een beetje hinder	38%	(40%)	45%	40%
geen hinder	51%	(43%)	35%	46%
cijfer	7,0	(6,3)	5,8	6,6
Geluid van auto's:				
veel hinder	15%	(20%)	19%	17%
een beetje hinder	38%	(40%)	46%	40%
geen hinder	47%	(40%)	35%	43%
cijfer	6,6	(6,0)	5,8	6,3
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	19%	(18%)	13%	18%
een beetje hinder	33%	(24%)	34%	32%
geen hinder	47%	(58%)	53%	50%
cijfer	6,4	(7,0)	7,0	6,6

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

In figuur 5.11 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2013 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. (De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even sterk in de belangstelling stond.) Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gestabiliseerd, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte neemt de laatste jaren langzaam af.

Van fietsers en van bussen en trams, zo bleek in eerdere jaren, heeft slechts een enkeling last; daarom wordt de vraag naar deze vorm van hinder al sinds 2006 niet meer gesteld.

Figuur 5.11: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2013.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Stank van auto's:</b>											
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%	14%	16%	14%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%	37%	36%	40%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%	49%	47%	46%
cijfer	6,4	<u>6,7</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	6,5	6,7	6,5	6,6
<b>Geluid van auto's:</b>											
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%	15%	19%	17%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%	40%	36%	40%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%	45%	46%	43%
cijfer	6,1	6,2	<u>5,6</u>	<u>6,3</u>	<u>5,9</u>	6,0	6,0	6,3	6,5	6,4	6,3
<b>Geparkeerde auto's:</b>											
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%	20%	19%	18%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%	33%	34%	32%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%	47%	47%	50%
cijfer	5,7	5,9	6,1	6,3	6,1	6,0	6,1	6,1	6,4	6,4	6,6
<b>Bromfietsen / scooters:</b>											
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%	22%	24%	24%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%	40%	37%	37%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%	38%	39%	39%
cijfer	4,9	<u>4,5</u>	4,7	5,0	5,0	5,0	<u>5,4</u>	5,5	5,8	5,7	5,7
<b>Fietzers:</b>											
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	9,1	<u>8,9</u>	9,1	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>Bussen en trams:</b>											
veel hinder	3%	3%	4%	---	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	15%	15%	14%	---	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	82%	82%	83%	---	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	8,9	8,9	9,0	---	---	---	---	---	---	---	---

N.B.: "Rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

## 6 PARKEREN EN STALLEN

Al sinds vele jaren wordt in de Omnibussenquête gevraagd naar de parkeerplaats voor de auto('s) en de stallingsmogelijkheden voor de fiets. Ook wordt bij de meningen en oordelen over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer tevens een aantal aspecten van parkeren en stallen aan de orde gesteld. In dit hoofdstuk wordt wat uitgebreider stilgestaan bij gedrag, mogelijkheden en oordelen met betrekking tot het parkeren van de auto en het stallen van de fiets.

### 6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

#### Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor die "eerste" auto 's nachts voor veruit de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (dit jaar: 57%). 19% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport of oprit) en 14% laat de auto wat verder weg op straat staan. Zoals in figuur 6.1 is te zien, lijkt het de laatste jaren lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1996-2013.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts <sup>1</sup>	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	13%	13%	16%	16%	16%	17%	19%
Vlak bij huis op straat	71%	67%	67%	67%	66%	62%	64%	61%	56%	57%
Verder weg op straat	10%	12%	11%	13%	14%	12%	13%	13%	14%	14%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	2%
Wisselend	6%	6%	6%	6%	6%	9%	6%	9%	9%	8%
Percentage met een auto in het huishouden	71%	73%	73%	75%	71%	74%	76%	74%	72%	74%

<sup>1</sup>): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2013 parkeert 19% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Het is echter zuiverder, om niet te tellen hoeveel *personen* hun auto's waar parkeren, maar hierbij *de auto's* te tellen. In figuur 6.1, die aangeeft waar ondervraagde *personen* de ("eerste") auto van het huishouden parkeren, is een auto van een tweepersoonshuishouden immers twee keer zo zwaar meegeteld als een auto van een eenpersoonshuishouden. Daarom is in de figuren 6.2 weergegeven hoeveel eerste, tweede en derde Rotterdamse auto's doorgaans waar geparkeerd worden, en in figuur 6.3 waar *alle* Rotterdamse auto's geparkeerd worden.

*Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1996-2013.*

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts <sup>1</sup>	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	12%	13%	13%	12%	15%	14%	15%	17%	19%
Vlak bij huis op straat	71%	67%	67%	66%	67%	59%	64%	60%	57%	55%
Verder weg op straat	10%	12%	12%	14%	14%	13%	14%	12%	15%	15%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	3%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	10%	6%	10%	9%	8%
Percentage huishoudens met een auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2013 wordt 19% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 55% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat, en bij 8% is het wisselend. Ook vanuit deze optiek lijkt het de laatste jaren lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 14% van de Rotterdamse huishoudens.

Tweede auto's worden in 62% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen erf en in 13% van de gevallen wat verder weg op straat.

De schommelingen in figuur 6.2b worden mede veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2013: 209), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. Zeker de cijfers over 2008, gebaseerd op om niet geheel duidelijke redenen wat lage aantallen, zijn dan ook slechts indicatief. Niettemin lijkt ook hier de zelfde trend zichtbaar.

*Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1996-2013.*

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts <sup>1</sup>	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eigen garage, tuin, carport, ...	14%	13%	18%	15%	(10%)	18%	12%	16%	16%	19%
Vlak bij huis op straat	65%	59%	64%	57%	(64%)	59%	62%	57%	55%	62%
Verder weg op straat	14%	17%	11%	21%	(20%)	15%	19%	18%	20%	13%
Elders in een garagegebouw	2%	3%	2%	2%	( 3%)	2%	1%	1%	2%	2%
Wisselend	5%	7%	5%	6%	( 4%)	6%	7%	8%	8%	4%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	11%	13%	13%	14%	11%	13%	16%	14%	13%	14%

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2013 wordt 19% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Eén procent van de Rotterdamse huishoudens bezit zelfs een derde auto. De vraag waar die geparkeerd wordt, is derhalve door zó weinig respondenten beantwoord, dat uit hun antwoorden geen conclusies kunnen worden getrokken.



Voor alle auto's tezamen levert dit het volgende beeld.

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat en in 7% van de gevallen is het "wisselend". En het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen. Zie figuur 6.3.

*Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2013.*

<b>Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts<sup>1</sup></b>	<b>1996 t/m 2000</b>	<b>2001 t/m 2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	14%	12%	16%	14%	16%	17%	19%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	66%	64%	66%	59%	63%	59%	56%	56%
Verder weg op straat	11%	13%	12%	15%	15%	13%	15%	13%	15%	15%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	3%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	9%	6%	10%	9%	7%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2013 wordt 19% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

### **Parkeerplekken naar stadsdeel**

In figuur 6.4 is aangegeven waar de Rotterdamse auto's van bewoners van de verschillende stadsdelen geparkeerd worden.

Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring kunnen het meest op eigen terrein of vlak bij huis op straat worden geparkeerd. In dit stadsdeel hoeft ook het minst vaak verder weg op straat te worden geparkeerd.

*Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2013.*

<b>Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts<sup>1</sup></b>	<b>RMO binnen de ring</b>	<b>RMO buiten de ring</b>	<b>LMO</b>	<b>Totaal</b>
Eigen garage, tuin, carport, ...	19%	21%	17%	19%
Vlak bij huis op straat	51%	61%	54%	56%
Verder weg op straat	16%	11%	18%	15%
Elders in een garagegebouw	5%	1%	3%	3%
Wisselend	8%	6%	7%	7%

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 19% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Veel voorkomend bezit van meer dan één auto per huishouden zou het theoretisch lastiger moeten maken om auto's dicht bij huis te kunnen parkeren. Figuur 6.5 laat echter zien, dat het bezit van méér dan één auto juist het meest voorkomt in het stadsdeel waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maasoever buiten de ring.

*Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2013.*

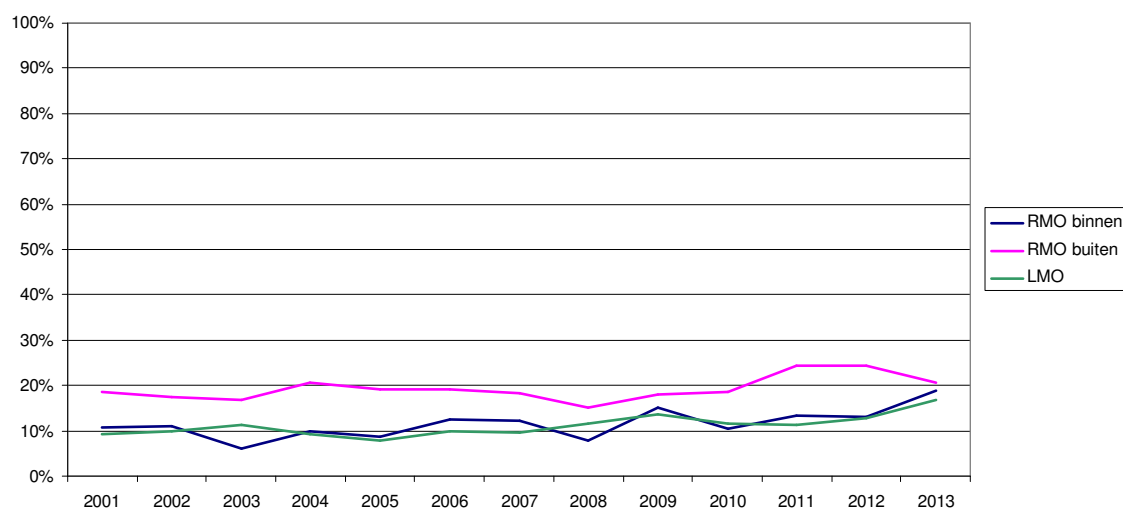
Aantal auto's <sup>1</sup>	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	39%	25%	31%	32%
1 auto	52%	56%	55%	54%
2 auto's	8%	18%	12%	13%
3 of meer auto's	1%	1%	2%	1%

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 32% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

Op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar het autobezit sowieso al groter was dan elders, komt het bezit van méér dan één auto ook het meest voor: 19% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 9% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 14% (Linker Maasoever).

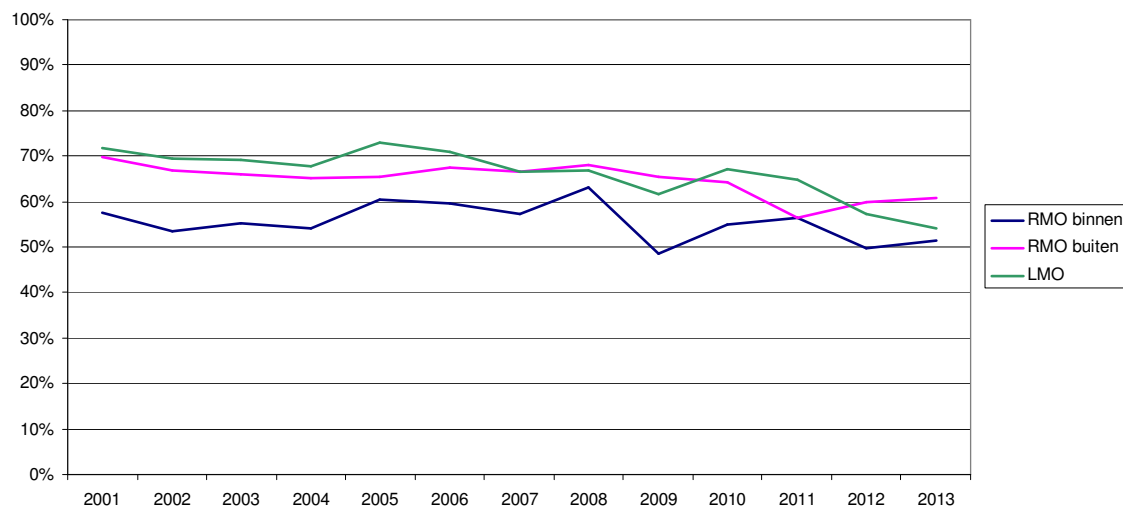
In de figuren 6.6a, 6.6b en 6.6c is aangegeven hoe de parkeermogelijkheden zich sinds 2001 in de verschillende stadsdelen hebben ontwikkeld. Door de relatief kleine aantallen respondenten per stadsdeel zijn de onnauwkeurigheidsmarges ieder jaar relatief groot, en is sprake van relatief grote fluctuaties van jaar op jaar. Daarom kan ook niet worden gezegd dat van veel trends, of verschillende trends in verschillende stadsdelen, sprake is.

*Figuur 6.6a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein; 2001-2013.*



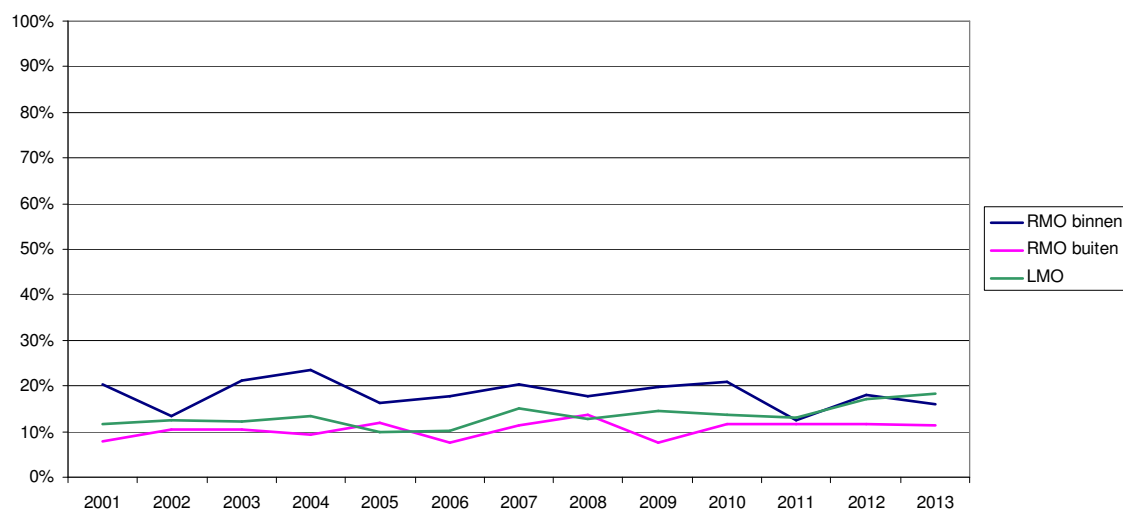
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 21% van alle auto's van de Rechter Maasoever binnen de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

**Figuur 6.6b:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2013.



<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 61% van alle auto's van de Rechter Maas-oever buiten de ring (paarse lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

**Figuur 6.6c:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2013.



<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 18% van alle auto's van de Linker Maas-oever (groene lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

De enige conclusies die, gezien de eerdergenoemde relativeringen, lijken te mogen worden getrokken:

- Op de Rechter Maasoever buiten de ring kon men in het verleden vaker dan elders op eigen terrein parkeren, maar dit jaar is het verschil met de andere stadsdelen nog maar klein.

- Op de lange termijn gezien komt het in alle drie de stadsdelen langzaamaan wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd; deels omdat wat meer op eigen terrein geparkeerd wordt.

### Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een "rapportcijfer" 5,3 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,6. Dat zijn geen wezenlijk andere cijfers dan die uit de vorige meting; op de lange termijn gezien lijkt de waardering voor het kunnen parkeren van de auto in de binnenstad iets toe te nemen. In figuur 6.7 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2013.



In figuur 6.8 is het oordeel over het parkeren bij de woning uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.8: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2013.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	30%	24%	31%	28%
Percentage positief	70%	76%	69%	72%
Gemiddeld cijfer	6,5	6,8	6,5	6,6

Zoals in figuur 5.5 ook al bleek, is het oordeel "rechts buiten de ring" het meest positief.

Er is geen verband tussen de ontwikkeling in de parkeermogelijkheden voor auto's (langzaamaan iets lastiger om vlak bij huis op straat te parkeren) en die in de tevredenheid over het parkeren van de auto bij de woning (op de lange termijn gezien onveranderd). Bij beide ontwikkelingen zijn de verschillen ook heel klein.

## 6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

### Stalling in of bij de woning

85% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 7% in huis, en 77% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (7%) of buiten op een *on*veilige plaats (8%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze zelfs nog iets vaker binnen stallen dan Rotterdammers die *wel* een fiets hebben, en denken minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben<sup>3</sup>. Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2013.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	11%	6%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	63%	86%	83%	77%
Buiten op een veilige plaats	11%	3%	6%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	15%	5%	5%	8%
Niet-fietsbezitters <sup>1</sup> :				
Binnen in huis	( 11%)	( 8%)	( 9%)	9%
In schuur, berging, kelder of garage	(75%)	(84%)	(79%)	79%
Buiten op een veilige plaats	( 7%)	( 8%)	( 9%)	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	( 7%)	( 0%)	( 3%)	4%
Totaal:				
Binnen in huis	11%	6%	6%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	66%	86%	82%	78%
Buiten op een veilige plaats	10%	4%	7%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	13%	4%	5%	7%
Percentage fietsbezitters	75%	83%	70%	76%

<sup>1</sup>): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 15% van de fietsbezitters zich genooddaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor 5% van de fietsbezitters.

Langzaamaan vinden wat méér fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel nauwelijks toe. Zie figuur 6.10.

<sup>3</sup>): In tegenstelling tot wat wellicht verwacht wordt, is het fietsbezit onder Rotterdammers die er geen veilige plek voor hebben zelfs groter dan onder Rotterdammers die een fiets wél veilig stallen, en dat verschil is zelfs (ondanks het kleine aantal Rotterdammers die een fiets alleen maar op een onveilige plek zeggen te kunnen stallen) statistisch significant.

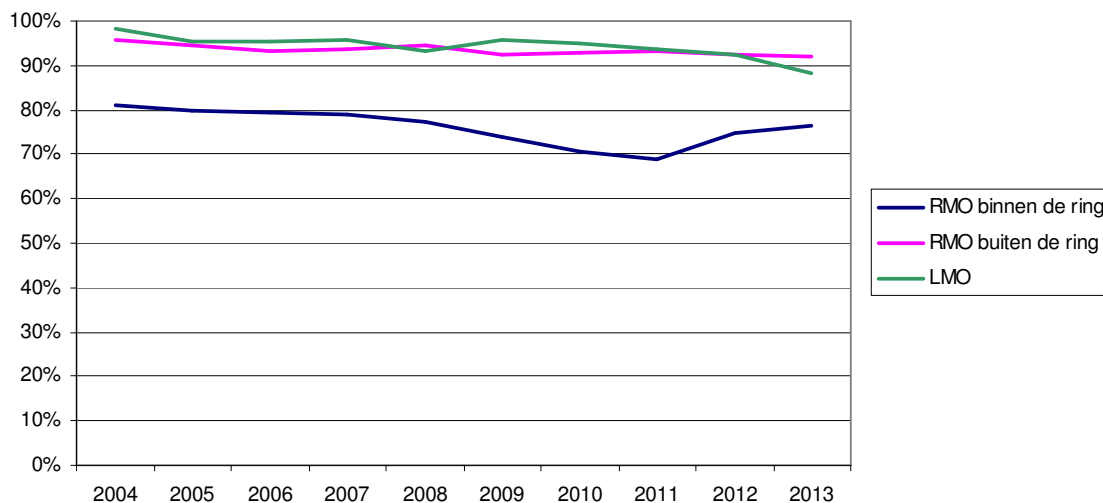
Figuur 6.10: Stallingsplaats fiets; 2004-2013.

Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Fietsbezitters:</b>										
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%	7%	8%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	77%	79%	77%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%	11%	8%	8%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>										
Binnen in huis	}94%	}90%	}89%	10%	11%	12%	9%	9%	7%	9%
In schuur, berging, kelder of garage				80%	76%	79%	79%	82%	80%	79%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%	8%	11%	7%	9%	5%	8%	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%	3%	2%	3%	3%	3%	4%	4%
<b>Totaal:</b>										
Binnen in huis	}93%	}91%	}90%	9%	10%	9%	7%	7%	8%	8%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	78%	79%	78%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%	5%	6%	5%	6%	5%	6%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	5%	5%	6%	7%	9%	7%	7%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%

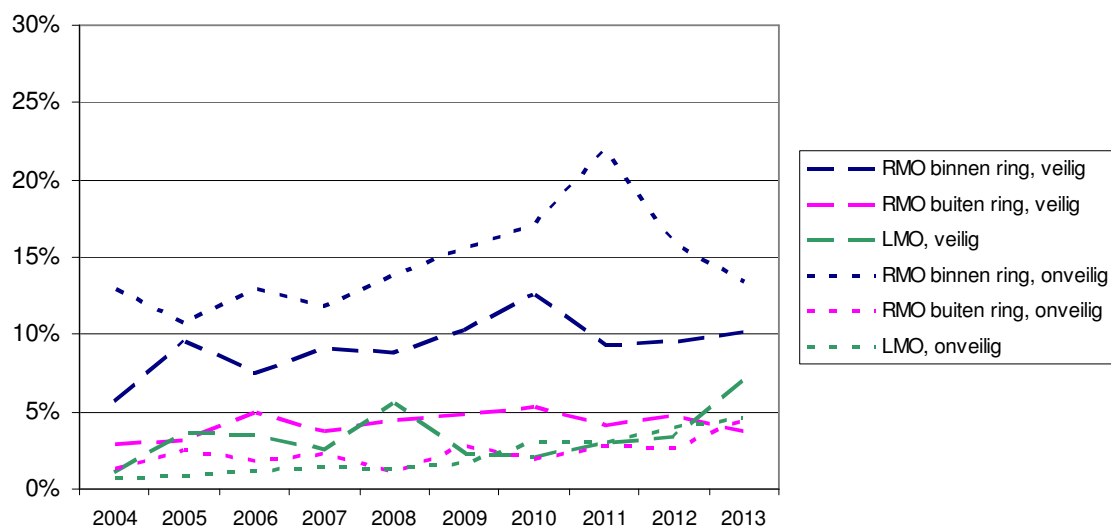
<sup>1</sup>): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

In de figuren 6.11a en -b is voor de drie stadsdelen weergegeven hoe de stallingsmogelijkheid voor de fiets zich sinds 2004 heeft ontwikkeld (voor fietsbezitters en niet-fietsbezitters tezamen). De afname van het aantal Rotterdammers die hun fiets binnen stallen of zouden stallen en de toename van het aantal Rotterdammers die hun fiets buiten op een onveilige plek stallen of zouden stallen kwam de laatste jaren vrijwel geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring, doch daar lijkt de laatste twee jaar sprake van een verbetering - zowel binnen als buiten op straat.

Figuur 6.11a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen; 2004-2013.



*Figuur 6.11b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten; 2004-2013.*



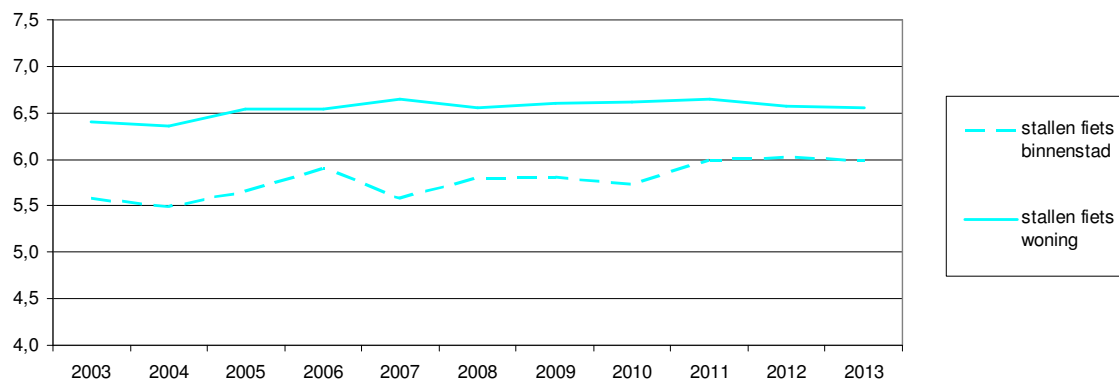
N.B.: Figuur 6.11b is om redenen van duidelijkheid niet op de zelfde schaal vormgegeven als figuur 6.11a.

### Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een “rapportcijfer” 6,0 waarden, en die bij de woning met een 6,6. In beide gevallen is dat het zelfde cijfer als de afgelopen twee jaar.

De waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad varieerde vroeger nog wel eens, maar de laatste drie jaar is men tevredener dan ooit. Over het stallen van de fiets bij de woning denkt men al jaren het zelfde, zoals te zien is in figuur 6.12.

*Figuur 6.12: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2013.*



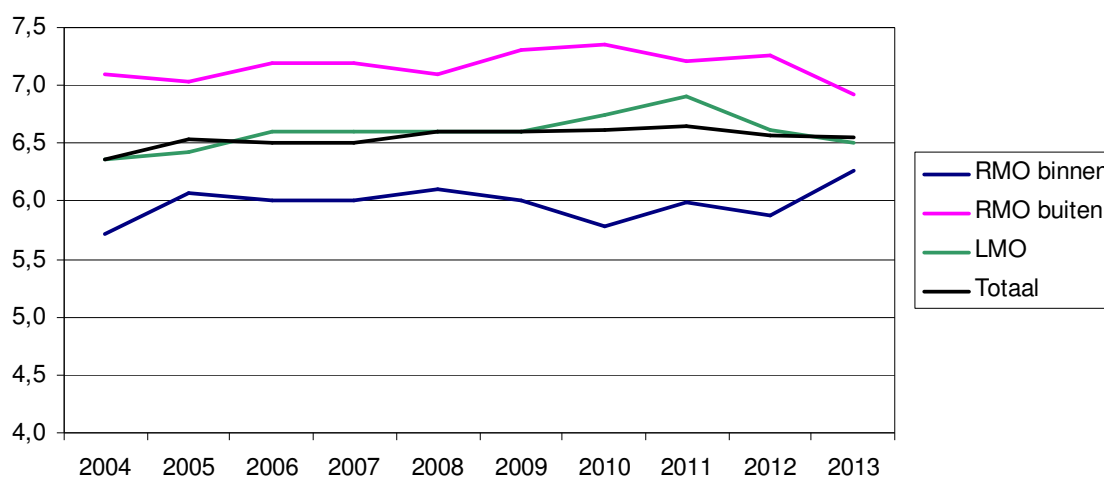
In figuur 6.13 is tenslotte dat oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.13: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2013.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	38%	22%	35%	32%
Percentage positief	62%	78%	65%	68%
Gemiddeld cijfer	6,3	6,9	6,5	6,6

Het meest negatief zijn weer de bewoners van de Rechter Maasoever *binnen* de ring, en het meest positief weer de bewoners van de Rechter Maasoever *buiten* de ring, maar het verschil is veel minder groot dan in eerdere jaren: binnen de ring is men dit jaar een stuk positiever, en buiten de ring een stuk negatiever (figuur 6.14). Voor het totaalbeeld (over de hele stad) heffen deze verbetering en deze verslechtering elkaar precies op.

Figuur 6.14: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2004-2013.



Er is overigens geen verband te zien tussen de ontwikkeling in de stallingsmogelijkheden voor fietsen (langzaamaan vaker alleen maar buiten op een onveilige plek) en die in de tevredenheid over de stallingsmogelijkheden van de fiets bij de woning (al jaren het zelfde). Zelfs op de Rechter Maasoever binnen de ring is zo'n verband niet te zien.



# BIJLAGEN



## BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2013

Aan de Omnibusenquête 2013 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B-, C-, D- én E-lijst, ieder vraag 7), over de economische crisis (B-lijst, vraag 42 tot en met 46) en over het imago van de stad (D-lijst, vraag 8 en 9);
2. de Afdeling Schoon van het Cluster Stadsbeheer met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (A-lijst, vraag 8 tot en met 10), over wat men zelf doet om de stad schoon te houden (B-lijst, vraag 51 tot en met 58) en over afvalinzameling en de dienstverlening van Roteb (E-lijst, vraag 8 tot en met 13);
3. de Afdeling Publiekszaken van het Cluster Dienstverlening met vragen over de website [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl) (A-lijst, vraag 11 tot en met 18), over manieren van contact met de gemeente (A-lijst, vraag 59 en 60), over het centrale telefoonnummer van de gemeente (C-lijst, vraag 12 tot en met 20), over contacten met de Stadswinkels en de deelgemeenten (C-lijst, vraag 28 tot en met 33), over klachten over of voor de gemeente (D-lijst, vraag 10 tot en met 22) en over 'sociale media' (E-lijst, vraag 50 tot en met 54);
4. de Afdeling Beleid van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de *VraagWijzers* (A-lijst, vraag 19 tot en met 22);
5. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over de Bibliotheek Rotterdam (A-lijst, vraag 23 en 24);
6. de Afdeling Wonen van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over de verkoop van huurwoningen (A-lijst, vraag 25 tot en met 30);
7. het Programmabureau van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over de binnenstad van Rotterdam (A-lijst, vraag 31 tot en met 39);
8. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over de bescherming van het milieu (A-lijst, vraag 40 tot en met 47), over milieu en leefbaarheid (C-lijst, vraag 21 tot en met 27) en over het klimaat (C-lijst, vraag 36 tot en met 44);
9. het RIVM met vragen over geluid en stilte (A-lijst, vraag 48 tot en met 52);
10. het Havenbedrijf Rotterdam met vragen over de Rotterdamse haven (A-lijst, vraag 53 tot en met 56);
11. de gemeentelijke Ombudsman met vragen over de gemeentelijke Ombudsman (A-lijst, vraag 57 en 58; B-lijst, vraag 13 en 14);
12. de Afdeling Heel van het Cluster Stadsbeheer met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11) en over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden (D-lijst, vraag 23 tot en met 25);
13. de GGD Rotterdam-Rijnmond met een vraag over drugs en alcohol (B-lijst, vraag 12), een vraag over de 'Zichtbare Schakels' (B-lijst, vraag 47) en vragen over gezondheidszorg en zwangerschap (B-lijst, vraag 59 tot en met 61);
14. de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen (B-lijst, vraag 15 tot en met 37) en over elektrisch vervoer (B-lijst, vraag 38 tot en met 41);
15. de Afdeling Beleid van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (B-lijst, vraag 48 en 49);
16. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over de Stadskrant (C-lijst, vraag 8 tot en met 11);
17. de Afdeling Communicatie van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het Waterloket van de gemeente Rotterdam (C-lijst, vraag 34 en 35);

18. de Afdeling Beleid van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over vrouwen in topfuncties (C-lijst, vraag 52; D-lijst, vraag 39), over omgangsvormen (C-lijst, vraag 53; D-lijst, vraag 40), over het belang van werk en een eigen inkomen (C-lijst, vraag 54; D-lijst, vraag 41) en over opvattingen over de zorg voor kinderen en het hebben van werk (C-lijst, vraag 55; D-lijst, vraag 42);
19. de Afdeling Ruimtelijke Ordening van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over de gemeentelijke dienstverlening bij een initiatief (C-lijst, vraag 45 tot en met 51), over voedsel (D-lijst, vraag 26 tot en met 31), over stadslandbouw (D-lijst, vraag 32 tot en met 38) en over groen- en recreatiegebieden in en rond de stad (E-lijst, vraag 29 tot en met 49);
20. RADAR met vragen over discriminatie (D-lijst, vraag 43 tot en met 53); en
21. de Afdeling Economie van het Cluster Stadsontwikkeling en de Afdeling Toezicht en handhaving van het Cluster Stadsbeheer met vragen over markten in Rotterdam (E-lijst, vraag 14 tot en met 26).

(En de vragen over sport (Vragenlijst B, vraag 50) en over het gebruik van internet (Vragenlijst E, vraag 27 en 28) waren voor eigen rekening.)

## BIJLAGE II: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vijf vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, enzovoorts, en sommige op meerdere lijsten. De respons bedroeg voor de A-lijst 36% (1.290 respondenten), voor de B-lijst 34% (1.225 respondenten), voor de C-lijst 33% (1.174 respondenten), voor de D-lijst eveneens 33% (1.202 respondenten) en voor de E-lijst 36% (1.280 respondenten); in totaal dus 34%. Daarmee is de respons iets lager dan die van vorig jaar.

De respons voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer (in de B-lijst) bedroeg dus 34%; 2%-punt lager dan die voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer vorig jaar.

Bij deze responspercentages moet worden bedacht, dat ieder formulier dat om welke reden dan ook niet ingevuld is geretourneerd tot de non-respons is gerekend; dus ook formulieren voor mensen die inmiddels niet meer bereikbaar zijn door bijvoorbeeld verhuizing of overlijden. Veel onderzoeksbureaus tellen zulke mislukte contacten niet mee bij de bepaling van het responspercentage. Al met al is een respons zoals hierboven weergegeven nog steeds niet slecht voor schriftelijke enquêtes in een stad als Rotterdam; het CBS kampt bijvoorbeeld bij haar landelijke enquêtes in de grote steden met een slechtere en selectievere respons, en overal kampen markt- en opinieonderzoeksbureaus met een dalende responsbereidheid!

Op zich is de *representativiteit* ook belangrijker dan de *omvang* van de respons, die natuurlijk nog altijd groot genoeg is om uitspraken te kunnen doen.

In deze Bijlage wordt aan de hand van een aantal algemene persoonskenmerken de representativiteit van de uiteindelijke netto steekproef (de respons) besproken. Daartoe worden kenmerken van de respondenten vergeleken met die van de totale Rotterdamse bevolking van 16 tot 85 jaar.

### II.1 Geslacht en leeftijd

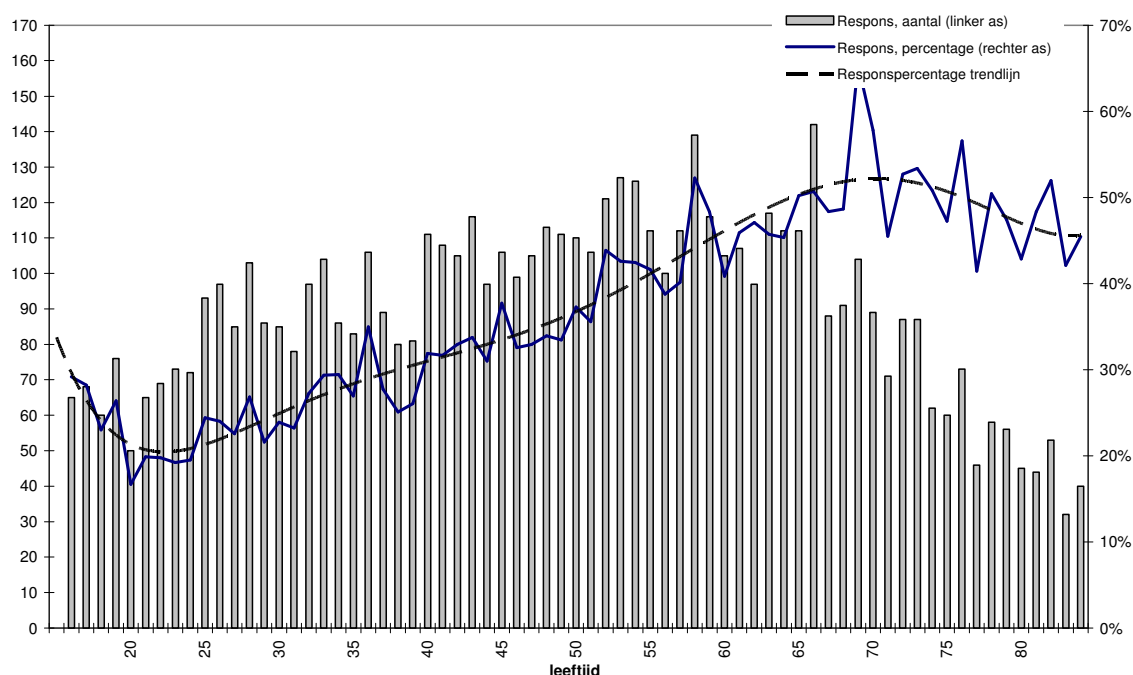
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2013. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

*Figuur II.1: Verdeling van de respondenten in de laatste vier enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar geslacht en naar leeftijd.*

Geslacht en leeftijd	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	Rotterdam op 1-1-'13
Geslacht: Man	45%	44%	45%	45%	49%
Vrouw	55%	56%	55%	55%	51%
Respons	1.295	1.263	1.304	1.225	495.003
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	11%	13%	12%	9%	16%
25 tot 45 jaar	32%	32%	31%	31%	38%
45 tot 65 jaar	34%	34%	35%	37%	30%
65 tot 85 jaar	22%	21%	23%	23%	16%
Respons	1.296	1.263	1.303	1.225	495.003

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (22% in de categorie tot 25 jaar), en vervolgens oploopt tot ruim 50% bij de 65- tot 75-jarigen. (Eerdere ervaring heeft geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.) Zie figuur II.2.

*Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2013 naar leeftijd.*



## II.2 Etniciteit

Figuur II.3 geeft de verdeling van de respondenten en van de Rotterdamse bevolking van 16 tot 85 jaar naar etniciteit.

*Figuur II.3: Verdeling van de respondenten in de laatste vier enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar etniciteit.*

Etniciteit	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	Rotterdam op 1-1-'13
Surinamers	7%	6%	7%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	3%	3%	3%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	5%	6%	6%	7%
Marokkanen	4%	4%	4%	4%	6%
Overig niet-westers	4%	5%	5%	5%	8%
Niet-westers	25%	24%	26%	26%	35%
Nederlanders	67%	67%	66%	64%	53%
Overig EU	4%	5%	5%	6%	7%
Overig westers	4%	4%	3%	4%	5%
Respons	1.296	1.263	1.305	1.216	495.003

Autochtonen (“Nederlanders”) zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn vergelijkbaar met die in vorige jaren.

## II.3 Deelgemeente

Figuur II.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is uitstekend, en vergelijkbaar met die in voorgaande jaren.

*Figuur II.4: Verdeling van de respondenten in de laatste vier enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar deelgemeente.*

Deelgemeente	D-lijst enquête 2010	D-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	Rotterdam op 1-1-'13
Rotterdam Centrum	5%	5%	6%	6%	5%
Delfshaven	10%	11%	10%	11%	12%
Overschie	3%	2%	2%	2%	3%
Noord	9%	10%	7%	8%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	7%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	7%	8%	8%	7%	9%
Feijenoord	10%	11%	11%	11%	12%
IJsselmonde	11%	11%	10%	9%	9%
Pernis	0%	1%	1%	1%	1%
Prins Alexander	17%	14%	17%	18%	15%
Charlois	10%	9%	10%	9%	10%
Hoogvliet	8%	5%	6%	5%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	---	2%	3%	2%	2%
Respons	1.279	1.241	1.280	1.216	495.003

## II.4 Conclusie

Net als in eerdere jaren en in andere enquêtes, zijn sommige bevolkingsgroepen, en met name mannen, Rotterdammers onder de 45 jaar en allochtonen, ondervertegenwoordigd in deze Omnibusenquête. Niettemin is de respons nog altijd acceptabel; kwantitatief zowel als kwalitatief.

De ondervertegenwoordiging van allochtone groeperingen is vergelijkbaar met die van vorig jaar. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen. Dit verschil wordt, ook al traditiegetrouw, voor een deel veroorzaakt doordat kennelijk méér mannen de vragenlijst door een vrouwelijke huisgenoot laten invullen dan andersom<sup>1</sup>.

Deze relatieve tevredenheid over de representativiteit naar controleerbare kenmerken neemt niet weg, dat natuurlijk nog steeds wel een zekere selectiviteit in de respons van de Omnibusenquête bestaat. Dit selectieve karakter van de respons lijkt met name ook terug te vinden in het traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te lage aandeel respondenten dat zegt een minimuminkomen te hebben, en het al even traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te hoge aandeel respondenten dat zegt een boven-modaal huishoudensinkomen te hebben (ook onder allochtonen): gevreesd moet worden dat daarmee toch een wat te rooskleurig beeld wordt gesuggereerd.

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan een aantal verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent ver-

<sup>1</sup>): Van de 6.171 respondenten in de totale Omnibusenquête 2013 hadden er 472 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 408 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

huizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze door het GBA (de Bevolkingsadministratie) geacht worden te wonen. Dit impliceert in een aantal opzichten ook een selectiviteit. Daarnaast valt niet te vermijden, dat - ondanks de moeite die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren - dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen. En tenslotte moet ook gevreesd worden, dat de grote stad een aantal inwoners heeft die steeds minder ontvankelijk zijn voor vormen van maatschappelijke participatie zoals het deelnemen aan een gemeentelijke enquête. In dat opzicht is wellicht ook een vergelijking te trekken met de selectieve opkomst bij verkiezingen.

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de Nederlanders iets vindt, en 25% van de allochtonen, hiervoor in Vragenlijst B van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 41% zal worden gemeten, terwijl dit 38% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de enquête (zie Bijlage IV), en is ook niet significant. (Bovendien is het in zo'n geval wellicht interessanter te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt...)



## BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen in Vragenlijst B van de Omnibusenquête 2013, die als volgt waren geformuleerd.

***De volgende vragen gaan over het bezit en gebruik van vervoermiddelen.***

**15. Heeft u een autorijbewijs?**

- ☐ ja  
☐ nee => Ga door naar vraag 19

**16. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?**

- ☐ ja, altijd  
☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend  
☐ nee => Ga door naar vraag 19

**17. De auto waarover u beschikt is ...**

- ☐ een auto op naam van u zelf  
☐ een auto op naam van een huisgenoot  
☐ een auto op naam van de zaak  
☐ een auto op naam van een leasemaatschappij  
☐ overig

**18. Staat het kenteken van deze auto geregistreerd op een Rotterdams adres?**

- ☐ ja  
☐ nee

**19. Indien uw huishouden over één of meer auto's beschikt: waar wordt deze auto (of auto's) 's nachts geparkeerd? Is er geen auto in het huishouden, kruis dan het vakje achter "geen auto in het huishouden" aan.**

	eerste auto	tweede auto	derde auto
• eigen garage, tuin, carport, oprit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• voor de deur, vlak bij huis op straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• verder weg op straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• elders in een garagegebouw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• wisselend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• weet niet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• geen auto in het huishouden	<input type="checkbox"/>		

**20. Heeft u een fiets?**

- ☐ ja  
☐ nee

**21. Heeft u een elektrische fiets?**

- ☐ ja  
☐ nee

**22. Waar stalt u thuis uw fiets? En als u geen fiets heeft: waar zou u uw fiets stallen als u een fiets had?**

- ☐ binnen in huis  
☐ in schuur, berging, kelder of garage  
☐ buiten op een veilige plaats  
☐ buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat

**23. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?**

- ☐ nee, ik betaal per rit, met ov-chipkaart op saldo of met losse kaartjes  
☐ ja, ik heb een ov-studentenkaart  
☐ ja, ik heb een abonnement via mijn werkgever  
☐ ja, ik heb een abonnement dat ik zelf heb betaald  
☐ ik reis nooit met het openbaar vervoer

**24. Kent u het begrip 'P+R' ('park and ride' / 'parkeer en reis')?  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ja, van radio en tv  
☐ ja, via vrienden en/of familie  
☐ ja, via kranten / tijdschriften  
☐ ja, via internet  
☐ ja, wel eens langsgereden  
☐ ja, anders, namelijk  
☐ nee

**25. Als u wel eens gebruik maakt van 'P+R': wat is daarvoor de belangrijkste reden?  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik maak nooit gebruik van een 'P+R'-terrein  
☐ goedkoper  
☐ makkelijker  
☐ sneller

**26. Hoeveel dagen per week maakt u meestal gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets?**

	(bijna) elke dag	4 of 5 dagen	2 of 3 dagen	1 dag	bijna nooit	nooit
a auto (bestuurder of passagier)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**27. Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...**

	auto (bestuurder of passagier)	openbaar vervoer	fiets	ander vervoer- middel of lopend	nooit / niet van toepassing
a als u naar uw werk of studie gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b als u naar een winkelcentrum gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c als u vrienden of familie bezoekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d als u uitgaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e als u gaat sporten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f in het weekend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g door de week overdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h door de week in de avond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i naar de binnenstad van Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j naar Rotterdam (niet de binnenstad)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k naar bestemmingen <u>buiten</u> Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l naar trein of metrostation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**28. Waarom gebruikt u niet vaker de fiets?  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk op de fiets
- ☐ ik kan niet fietsen
- ☐ de afstanden zijn te groot
- ☐ het weer is niet geschikt
- ☐ de routes zijn niet comfortabel
- ☐ fietsen gaat niet snel genoeg
- ☐ het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt bij de woning is te groot
- ☐ het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt op de bestemming is te groot
- ☐ ik vind het verkeer niet veilig
- ☐ ik vind het eng om te fietsen
- ☐ anders, namelijk

**29. Waarom reist u niet vaker met bus, tram of metro?  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk met bus, tram en metro
- ☐ de haltes zijn te ver weg
- ☐ bus, tram en metro zijn te duur
- ☐ ik heb geen OV-chipkaart
- ☐ ik weet niet waar de haltes zijn
- ☐ bus, tram en metro rijden niet vaak genoeg
- ☐ bus, tram en metro rijden niet wanneer ik ze nodig heb
- ☐ ik vind bus, tram en metro niet comfortabel
- ☐ ik ken het systeem niet goed genoeg om er mee te reizen
- ☐ bus, tram en metro gaan niet snel genoeg
- ☐ het overstappen kost mij te veel tijd
- ☐ ik voel mij in bus, tram en metro niet veilig

**30. Waarom reist u niet vaker met de trein?  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk met de trein
- ☐ het station is te ver weg
- ☐ de trein is te duur
- ☐ ik heb geen OV-chipkaart
- ☐ de treinen rijden niet vaak genoeg
- ☐ de treinen rijden niet wanneer ik ze nodig heb
- ☐ ik vind de trein niet comfortabel
- ☐ ik ken het systeem niet goed genoeg om er mee te reizen
- ☐ de trein gaat niet snel genoeg
- ☐ het overstappen kost mij te veel tijd
- ☐ ik voel mij in de trein niet veilig

**31. Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur)?**

- ☐ nooit / niet van toepassing
- ☐ auto, als bestuurder
- ☐ auto, als passagier
- ☐ openbaar vervoer
- ☐ fiets
- ☐ ander vervoermiddel of lopend

**32. Denkt u er wel eens over om op een andere manier te reizen tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur)?**

- ☐ ik overweeg wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken
- ☐ ik overweeg wel eens om voor of na de spits te reizen
- ☐ ik overweeg wel eens een andere route
- ☐ ik overweeg wel eens om thuis te blijven
- ☐ nee

**33. De volgende vraag gaat over autogebruik voor ritten tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur), en over plannen om autogebruik tijdens de spits te verminderen. Welke van de volgende uitspraken is op u van toepassing?**

- ☐ Ik heb geen auto en/of geen rijbewijs.
- ☐ Ik gebruik zelden of nooit tijdens de spits de auto.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits zo weinig mogelijk de auto, en ga dat niet veranderen.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, maar ga dat veranderen.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, maar wil dat veranderen. Ik weet alleen nog niet hoe en wanneer.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, en wil dat wel veranderen. Maar dat is op dit moment niet mogelijk.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, en ga dat niet veranderen.

**34. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?**

	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden	geen mening
a. doorstroming van de auto in de stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. doorstroming van de bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. doorstroming van de tram	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. verkeersveiligheid in uw straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. verkeersveiligheid in uw deelgemeente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. verkeersveiligheid in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. comfort van het fietsen in de stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. stallen fiets bij uw woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. stallen fiets in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. parkeren van uw auto bij uw woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. parkeren van uw auto in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. veiligheid in de bus/tram/metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m. veiligheid in en om metro/treinstations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n. comfort van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o. het op tijd rijden van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**35. Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...**

	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden	geen mening
a. van de binnenstad in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. van de binnenstad tijdens grote evenementen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. van de <u>rest van de stad</u> tijdens grote evenementen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. van uw eigen straat in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. van uw eigen straat als u aan het eind van de middag naar huis gaat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. van uw eigen straat als u in het weekend naar huis gaat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. binnen Rotterdam in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**36. Hoe denkt u over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad?**

	weet ik niet / ken ik niet	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden
a. Tjalklaan / Vierhavenstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Stadhoudersweg / Statenweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Schieweg / Schiekade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Maasboulevard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Stadionweg / Laan op Zuid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Vaanweg / Pleinweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Groene Kruisweg / Dorpsweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**37. Heeft u in Rotterdam hinder van ...**

	veel hinde	een beetje hinder	geen hinder	geen mening
a. stank van auto's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. geluid van auto's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. geparkeerde auto's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. bromfietsen/scooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

***De volgende vragen gaan over elektrisch vervoer.***

**38. De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. Bent u bekend met elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, scooters en bussen?**

- ☐ ja, ik rijd zelf elektrisch
- ☐ nee, maar ik weet er van
- ☐ nee, maar ik heb er wel eens van gehoord
- ☐ nee; daar heb ik nog nooit van gehoord

**39. Wat vindt u van de keuze van de gemeente om elektrisch vervoer te stimuleren?**

- ☐ ik vind het een goede keuze, omdat
- ☐ ik vind het geen goede keuze, omdat
- ☐ geen mening


**40. Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat.**

**Wat vindt u van de aanleg van oplaadpunten met gereserveerde parkeervakken voor elektrische auto's op straat?**

- ☐ goed, omdat
- ☐ dat hangt er van af:
- ☐ niet goed, omdat
- ☐ geen mening


**41. Denkt u dat u binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets gaat rijden? (Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik rijd al elektrisch
- ☐ ja, een elektrische auto via mijn werk
- ☐ ja, een elektrische auto van mijzelf
- ☐ ja, een elektrische deelauto
- ☐ ja, een elektrische scooter
- ☐ ja, een elektrische fiets
- ☐ nee, omdat

--

- ☐ weet niet

## BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

### IV.1 Percentages

In de tabellen in dit rapport staan de uitkomsten meestal in percentagevorm weergegeven. Dit is gedaan omdat percentages in populaties van verschillende grootte (bijvoorbeeld: de steekproef versus heel Rotterdam) onderling gemakkelijker te vergelijken zijn dan aantallen.

Metingen via een steekproef leveren een schatting van de werkelijkheid. Het toevalskarakter van de steekproef heeft als consequentie, dat schatting en werkelijke waarde ten gevolge van het toeval kunnen afwijken. (Daarnaast zijn ook afwijkingen mogelijk ten gevolge van andere zaken dan het toeval, zoals onder- en oververtegenwoordigingen van bepaalde categorieën respondenten, bijvoorbeeld door selectieve non-respons.) Deze mogelijke afwijkingen ten gevolge van het toeval kunnen worden uitgedrukt in statistische betrouwbaarheidsmarges. Gangbaar hierbij is een uitdrukking in 95%-betrouwbaarheidsmarges.

De 95%-betrouwbaarheidsmarge bij een steekproefpercentage en een steekproefgrootte geeft aan, hoe groot de afwijking van de geschatte waarde met de werkelijke waarde zou kunnen zijn ten gevolge van het toeval. De betekenis van zo'n marge is, dat, indien de steekproef en de meting vele malen zouden worden herhaald, en steeds een 95%-betrouwbaarheidsmarge zou worden bepaald, de werkelijke waarde zich in 95 van de 100 gevallen binnen de betrouwbaarheidsmarge zal bevinden.

Een betrouwbaarheidsmarge (dus: de onnauwkeurigheid) is kleiner naarmate de steekproef groter is, maar verschilt ook met het gemeten percentage: percentages van rond de 50% hebben de grootste onnauwkeurigheid, en hoe verder het percentage van de 50% af zit, hoe kleiner de onnauwkeurigheid<sup>1</sup>. Dit betekent in het bijzonder ook, dat bij heel kleine percentages die zijn veroorzaakt door één of twee respondenten nog sprake kan zijn van een toevalstreffer, maar dat dit niet kan worden gezegd als het wat meer respondenten betreft.

De volgende tabel geeft voor in steekproeven of delen daarvan gemeten percentages de betrouwbaarheidsmarges voor een meting van 50% (dus voor het ongunstigste geval), en ter illustratie ook voor een meting van 10- of 90%.

*Figuur IV.1: De 95%-betrouwbaarheidsmarges van gemeten percentages.*

Bij een (deel-)steekproefomvang van:	is 10% eigenlijk:	is 50% eigenlijk:	is 90% eigenlijk:
50	10% ± 8%	50% ± 14%	90% ± 8%
100	10% ± 6%	50% ± 10%	90% ± 6%
150	10% ± 5%	50% ± 8%	90% ± 5%
200	10% ± 4%	50% ± 7%	90% ± 4%
250	10% ± 4%	50% ± 6%	90% ± 4%
500	10% ± 3%	50% ± 4%	90% ± 3%
1.225 (volledige Omnibusenquête B)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%

Voorbeeld: als in een steekproef(-deel) van 500 ondervraagden 50% een bepaald antwoord geeft, moet dit gelezen worden als 50% ± 4%, ofwel 46- à 54 procent. Bij kleinere of grotere gemeten percentages wordt deze marge kleiner.

<sup>1</sup>): Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:

$$\text{absolute 95\%-betrouwbaarheidsmarge bij } p\% = 1,96 \times \sqrt{p(100-p)} / \sqrt{(n-1)},$$

waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.

Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de Omnibusenquête 2013 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.224} = 2,8\%$ . Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.224} = 0,6\%$ .

Bij alleen de 555 mannen in de B-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{554} = 4,5\%$ , en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{554} = 0,8\%$ .

## IV.2 Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten  $\chi^2$ -toets ('chi-kwadraattoets'). In het algemeen kan gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar toegenomen als het vorig jaar volgens de Omnibussenquête 50% was en dit jaar 53%. Een stijging van 10- naar 13% daarentegen is wél significant.

In onderstaande tabel zijn de marges aangegeven waarbinnen verschillen niet significant zijn in drie gevallen: bij vergelijking van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 750 respondenten en van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.250 respondenten (een ongeveer volledige respons op een Vragenlijst van de Omnibussenquête). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere marges: van de uitkomsten van een  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven<sup>6</sup>.

*Figuur IV.2: De 95%-betrouwbaarheidsmarges voor het verschil tussen twee gemeten percentages in drie gevallen.*

Bij een (deel-)steekproefomvang van in beide gevallen:	250 respondenten	750 respondenten	1.250 respondenten (volledige respons)
verschilt 10% <i>niet</i> significant van	5,4% t/m 15,8%	7,2% t/m 13,2%	7,8% t/m 12,4%
verschilt 20% <i>niet</i> significant van	13,5% t/m 27,4%	16,2% t/m 24,1%	17,0% t/m 23,2%
verschilt 30% <i>niet</i> significant van	22,3% t/m 38,3%	25,5% t/m 34,7%	26,5% t/m 33,6%
verschilt 40% <i>niet</i> significant van	31,6% t/m 48,7%	35,1% t/m 45,0%	36,2% t/m 43,8%
verschilt 50% <i>niet</i> significant van	41,3% t/m 58,7%	45,0% t/m 55,0%	46,1% t/m 53,9%
verschilt 60% <i>niet</i> significant van	51,3% t/m 68,4%	55,0% t/m 64,9%	56,2% t/m 63,8%
verschilt 70% <i>niet</i> significant van	61,7% t/m 77,7%	65,3% t/m 74,5%	66,4% t/m 73,5%
verschilt 80% <i>niet</i> significant van	72,6% t/m 86,5%	75,9% t/m 83,8%	76,8% t/m 83,0%
verschilt 90% <i>niet</i> significant van	84,2% t/m 94,6%	86,8% t/m 92,8%	87,6% t/m 92,2%

Voorbeeld: (links halverwege:) als voor een deelgroep van 250 respondenten een percentage 50% wordt gemeten, dan verschillen andere groepen van zo'n grootte significant van die deelgroep als daarvoor minder dan 41,3% of méér dan 58,7% is gemeten. Bij kleinere of grotere gemeten percentages wordt deze marge kleiner.

Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden altijd weer andere marges: van de uitkomsten van een  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven.

In het algemeen moge de boodschap zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van slechts

<sup>6</sup>): Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang  $n_1$  worden aangegeven met  $n_{11}, \dots, n_{1k}$ , en die in een andere steekproef van omvang  $n_2$  met  $n_{21}, \dots, n_{2k}$ , dan dienen we de twee steekproeven tezamen te beschouwen, en bedragen de gemiddelde verwachtingen per steekproef

$$e_{1i} = p_i \times n_1$$

respectievelijk

$$e_{2i} = p_i \times n_2,$$

waarbij de percentages  $p_i = (n_{1i} + n_{2i}) / (n_1 + n_2)$  de procentuele verdeling in de gezamenlijke steekproef weergeven.

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

$$\chi^2 = \sum \{(\text{gemeten aantal} - \text{verwachte aantal})^2 / (\text{verwachte aantal})\}$$

bepalen door voor iedere groep de bijdrage  $\{(\text{gemeten aantal} - \text{verwachte aantal})^2 / (\text{verwachte aantal})\}$  te berekenen:

$$\chi^2 = \sum \{(n_{1i} - e_{1i})^2 / e_{1i}\} + \sum \{(n_{2i} - e_{2i})^2 / e_{2i}\}.$$

Deze  $\chi^2$  dient met  $(k-1)$  vrijheidsgraden te worden getoetst aan de hand van significantiegrenzen. (Doorgaans: voor een betrouwbaarheid van 95%.) Er is een significant verschil als  $\chi^2$  groter is dan zo'n significantiegrens.



enkele %-punten niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

### IV.3 Gemiddelden

Ook om te bepalen of het verschil tussen twee gemeten gemiddelden (bijvoorbeeld het verschil tussen twee rapportcijfers) significant is of slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproeven, kan een t-toets worden verricht. Hoewel ook hier het precieze resultaat van geval tot geval verschilt, en met name ook afhangt van de gemeten waarden en de spreiding rond de gemiddelden, geldt in de praktijk in het algemeen, dat verschillen in rapportcijfers van 0,2 en hoger significant zijn<sup>7</sup>. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

---

<sup>7</sup>): Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met  $m_1$  respectievelijk  $m_2$ , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met  $s_1$  respectievelijk  $s_2$  en de steekproefomvang met  $n_1$  respectievelijk  $n_2$ , dan is het verschil  $(m_2 - m_1)$  met 95% zekerheid significant als

$$t = |m_2 - m_1| / (s \sqrt{1/n_1 + 1/n_2}) > 1,96$$

waarbij

$$s^2 = ((n_1 - 1)s_1^2 + (n_2 - 1)s_2^2) / (n_1 + n_2 - 2).$$

Als we eenvoudshalve mogen veronderstellen dat beide steekproefomvang even groot zijn (zeg:  $n_1 = n_2 = n$ ), dan is deze toetsingsformule te vereenvoudigen tot

$$t = |m_2 - m_1| \times \sqrt{n} / \sqrt{(s_1^2 + s_2^2)} > 1,96.$$

