rotterdam.nl/onderzoek

Gemeente Rotterdam

Rotterdammers over het verkeer 2015

Resultaten uit de Omnibusenquête 2015

Onderzoek en Business Intelligence



Rotterdammers over het verkeer 2015

Resultaten uit de Omnibusenquête 2015

Projectnr. 4091-d

drs. P.A. de Graaf

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)
November 2015

In opdracht van de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeersmarinier en De Verkeersonderneming.

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)
Wilhelminakade 179, 3072 AP Rotterdam
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam
Telefoon: (010) 267 15 00
E-mail: onderzoek@rotterdam.nl
Internet: http://www.rotterdam.nl/onderzoek

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

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING **5**

1 INLEIDING **15**

2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN **17**

2.1 Bezit van rijbewijs en auto 17

2.2 Fietsbezit 20

2.3 OV-chipkaartbezit 22

2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen 23

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN **25**

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets 25

3.2 Intensieve gebruikers 30

3.3 Gebruik in diverse situaties 32

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK **37**

4.1 Frequenter fietsgebruik 37

4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer 40

4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits 46

4.4 ‘P+R’ 54

4.5 Elektrisch vervoer 57

4.6 Milieuoverwegingen 59

5 MENINGEN EN OORDELEN **61**

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen 61

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad 65

5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto 67

5.4 Oordeel over verkeershinder 68

6 PARKEREN EN STALLEN **73**

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto 73

6.2 Parkeren in het centrum 79

6.3 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren 79

6.4 Stallingsmogelijkheden voor de fiets 82

BIJLAGEN **87**

BIJLAGE II: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT **89**

II.1 Geslacht en leeftijd 89

II.2 Etniciteit 90

II.3 Gebied 91

II.4 Conclusie 91

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST **93**

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE **101**

IV.1 Percentages 101

IV.2 Vergelijkingen 102

IV.3 Gemiddelden 103

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 2015 is gehouden, weer een groot aantal vragen laten opnemen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en meningen over diverse verkeersonderwerpen in de stad.

Rijbewijs, auto, fiets en OV-chipkaartbezit

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt bijna drie kwart (71%) een rijbewijs te hebben. 55% 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 65-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 2015 ongeveer 66% van de Rotterdamse huishoudens *over een auto beschikken.*
Op de lange termijn gezien is sprake van een licht stijgende trend in het persoonlijke rijbewijs- en autobezit, en valt de "inhaalslag" van vrouwen en van 65-plussers bij het rijbewijs- en autobezit op. Op huishoudensniveau lijkt het autobezit echter niet te veranderen.

Ruim drie kwart van de Rotterdammers heeft een fiets. Niet-westerse allochtonen hebben veel minder vaak een fiets dan autochtonen. Het fietsbezit is het hoogst op de Rechter Maasoever buiten de ring, en is hoger naarmate opleidingsniveau en/of het huishoudensinkomen hoger is.
Van de Rotterdammers zonder fiets zegt één op de vijf niet te kúnnen fietsen. Op de lange termijn gezien lijkt het fietsbezit in Rotterdam heel licht te stijgen, al is dit jaar een zo bezien relatief laag percentage gemeten.
7% heeft (ook) een elektrische fiets. Het bezit van elektrische fietsen neemt slechts in bescheiden mate toe.

Bijna de helft van de Rotterdammers heeft zowel een auto als een fiets. Anderzijds heeft 16% 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.
Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, leek de laatste jaren heel langzaam iets af te nemen, maar is nu weer iets toegenomen.

85% van de Rotterdammers bezit een OV-chipkaart; onder alle bevolkingsgroepen is het ov-chipkaartbezit hoog. Ook van de autobezitters heeft 81% een ov-chipkaart.

Vervoermiddelkeuze

Bijna twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 33% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve auto-

gebruikers (meestal ten minste vier dagen per week). De helft gebruikt meestal iedere week wel eens het openbaar vervoer (waaronder 18% intensief) en bijna zes van de tien Rotterdammers gebruiken meestal iedere week wel eens de fiets (waaronder 34% intensief).
Het totale percentage autogebruikers leek de laatste jaren licht te stijgen, maar is dit jaar weer gedaald. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de afgelopen acht jaar flink toegenomen (vooral door het incidentele gebruik!), doch de laatste jaren is het niet meer veranderd. Ook het aantal fietsgebruikers neemt op de lange termijn gezien 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 langzaamaan dus steeds mobieler op geworden.
In totaal behoort 74% van de Rotterdammers tot één van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers. Het aantal intensieve autogebruikers lijkt inmiddels wat af te nemen, het aantal intensieve gebruikers van het openbaar vervoer verandert nauwelijks en het aantal intensieve fietsgebruikers neemt toe. De trend voor het totaal van de intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien heel licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaamaan 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. 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.
Door inwoners van de Rechter Maasoever buiten de ring wordt de auto méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve 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.*

Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie licht af, dat van de fiets toe en dat van het openbaar vervoer heel licht af.

Frequenter fietsgebruik

Steeds meer Rotterdammers (inmiddels één op de drie) 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 het weer en de afstand. Ouderen noemen ook vaak redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps, en veel niet-westerse allochtonen geven als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.
Deze toename van het fietsgebruik is in lijn met de resultaten van tellingen.

Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

Inmiddels zegt 46% al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (41%). Verder noemt 24% dat het overstappen te veel

tijd kost. De prijs blijft met afstand de belangrijkste reden om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; de afstand tot de haltes wordt langzaamaan wat meer, en de veiligheid steeds minder vaak genoemd.
Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 28% 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, en daarnaast kost overstappen te veel tijd en zijn de opstapplaatsen te ver weg. Ook worden bus, tram en metro vaak als niet comfortabel en niet snel genoeg ervaren, en rijden ze niet wanneer ze nodig zijn en niet snel genoeg.

Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

27% van de Rotterdammers zegt tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken of dat dit niet van toepassing is. Van de overigen maakt 38% meestal gebruik van de auto (34% als bestuurder en 4% als passagier), 32% van het openbaar vervoer, 33% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 30% van alle *Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 25% als bestuurder), 23% gaat met het openbaar vervoer, 24% met de fiets en 5% anderszins.*
Het gebruik van de fiets in de spits ligt de laatste twee jaar iets hoger dan voorheen. De auto lijkt iets minder populair geworden.
Van de Rotterdammers met betaald werk ging de afgelopen jaren de helft (48% als bestuurder en 3% als passagier) met de auto, drie tiende met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer.

33% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 14% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 11% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 4% overweegt wel eens een andere route en 6% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan in de vorige drie jaar. "Spits-automobilisten" overwegen relatief iets vaker een andere manier van reizen, en spitsreizigers die niet werken of studeren overwegen dit iets minder vaak.

Bijna één op de drie Rotterdammers gebruikt tijdens de spits meestal de auto; de rest heeft geen auto en/of rijbewijs, of gebruikt zelden of nooit tijdens de spits de auto. Eén op de tien Rotterdammers gebruikt tijdens de spits de auto en wil dat wel veranderen; van hen zegt echter een ruime meerderheid 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 35% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 17%, en van de intensieve autogebruikers is dat 26%. 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.

'P+R'

77% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 23% erkent dit niet *te kennen. Bijna de helft van de Rotterdammers (43%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 16% kent het van radio en tv, 15% door vrienden en/of familie, 11% noemt kranten / tijdschriften, 8% 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 veel mindere mate ook bebording).*
In totaal blijkt dat 21% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 56% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 23% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'goedkoper' (genoemd door 56%), gevolgd door 'makkelijker' (54%) en 'sneller' (22%).
De bekendheid van 'P+R' was vorig jaar toegenomen, en is nu ongeveer gestabiliseerd. Het gebruik lijkt op de langere termijn gezien heel langzaam wat toe te nemen. Financiële argumenten lijken daarbij de laatste paar jaar belangrijker te worden (ten koste van het gemak).
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!

Volgens de beantwoording van een volgende vraag zou echter slechts 2% van de Rotterdammers P+R-gebruiker zijn (exclusief 'bijna nooit'), waarvan 1% intensief gebruiker (gebruik meestal tenminste vier dagen per week). 54% zegt hier 'nooit', en 29% heeft hier geen antwoord gegeven. Van degenen die bij de voorgaande vraag nog zeiden wel eens gebruiker te zijn heeft 63% hier 'bijna nooit' aangekruist, heeft 10% 'nooit' aangekruist en heeft 15% geen antwoord gegeven. Onduidelijk is waarom bij deze vraag zo weinig P+R-gebruikers gemeten zijn.

Elektrisch vervoer

Op de vraag naar de bekendheid van elektrisch vervoer (zoals elektrische auto's, scooters en fietsen) zegt 7% van de Rotterdammers zelf elektrisch te rijden. 62% weet er wel van, 25% heeft er wel eens van gehoord en 7% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord.
57% vindt het een goede keuze dat de gemeente elektrisch vervoer stimuleert; 9% vindt dat geen goede keuze, en de overige 35% heeft hierover geen mening; een vergelijkbaar oordeel als in de voorgaande twee jaar. De voorstanders vinden het beter voor het milieu (luchtkwaliteit!); tegenstanders zijn vooral sceptisch. Ook wordt wel genoemd dat je elektrisch vervoer niet aan hoort komen.

36% van de Rotterdammers vindt de aanleg van 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat een goede zaak, bij 19% hangt dat er van af, 9% vindt dat geen goede zaak en de overige 36% heeft hierover geen mening. De afgelopen jaren hebben steeds meer Rotterdammers hier een mening over gekregen, en langzaamaan neemt het aantal voorstanders wat toe. De voorstanders geven daarbij vooral als argument dat dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren en dat dat nodig / handig is. De tegenstanders noemen vooral als argument dat dit ten koste gaat van "gewone" parkeerplekken. De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende gewone parkeerplaatsen overblijven, en dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn. Wat dat betreft wordt hier ook wel al veel geklaagd.

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.

Ruim één op de drie (35%) weet niet of men binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets zal rijden, en de helft (49%) verwacht dit niet. De overige 16% rijdt al elektrisch (5%), of denkt aan een elektrische fiets (7%), scooter (1%), eigen auto (3%), auto van het werk (3%) of deelauto (1%). Het aantal Rotterdammers dat denkt binnen twee jaar zelf elektrisch te gaan rijden neemt eerder af dan toe.
De Rotterdammers die dit niet denken, geven vooral als argument dat het te duur is, maar ook wel dat ze (nog) geen nieuwe auto of fiets nodig hebben, liever gewoon fietsen en/of het niet nodig vinden. Ook vinden sommigen zich hier te oud voor.

Milieuoverwegingen

Tot maatregelen om mee te helpen om het milieu te verbeteren zoals méér gebruik maken van de fiets, minder gebruik maken van de auto, een kleinere / zuinige auto kopen / gebruiken, méér gebruik maken van het openbaar vervoer 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 Rotterdammer 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 de laatste paar jaar fifty-fifty. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad zijn velen negatief.

Alle langetermijntrends zijn positief: overal is men méér tevreden over dan zo'n 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, en over de verkeersveiligheid in de eigen straat, waarover volgens het meerjarenplan Rotterdam Verkeersveilig *de tevredenheid moet toenemen van 70% in 2014 tot 80% in 2018, is inmiddels 73% positief.*

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, en ook zijn zij wat vaker negatief over het parkeren van de auto bij de woning. Op deze Maasoever buiten de ring is men veel vaker tevreden over het stallen van de fiets bij de woning, en ook vaker over het parkeren van de auto bij de woning en over de verkeersveiligheid in eigen straat en wijk. Op de Linker Maasoever is men wat minder tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid in de eigen straat.

De doorstroming tussen ring en binnenstad

Over vijf van de zes routes tussen ring en binnenstad hebben de Rotterdammers die er een oordeel over hebben een overwegend positief oordeel. Alleen over de doorstroming op de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door de helft negatief (doch wel geleidelijk iets positiever) geoordeeld. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daarover is slechts 30% negatief. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 62% positief over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 38% negatief.

Over bijna alle voorgelegde routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar; alleen over de route 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' is men dit jaar een stuk tevredener. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste jaren heel langzaam wat positiever geworden.

Bereikbaarheid met de auto

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is ruim twee derde van de Rotterdammers die daar een mening over hebben positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door drie kwart als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens de helft slecht met de auto bereikbaar.
De eigen straat is in het algemeen volgens negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens ruim drie kwart het geval, en in het weekend zijn bijna negen van de tien hier tevreden over.
En in het algemeen is driekwart positief over de bereikbaarheid met de auto binnen Rotterdam.

De afgelopen drie jaar is de tevredenheid over de bereikbaarheid met de auto heel licht toegenomen; vooral in 2015.

Verkeershinder

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 26% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 40% hier géén hinder van ondervindt. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 16% heeft veel hinder van de stank van auto's, geparkeerde auto's, 15% van geparkeerde auto's, en 14% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch maar 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 méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden. Hinder van bromfietsen en scooters was in eerdere jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel de laatste drie jaar niet meer zo veel 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. De hinder van geparkeerde auto's neemt steeds verder af. De hinder van bromfietsen en scooters tenslotte lijkt de laatste jaren gestabiliseerd.

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.

Parkeren van de auto

Rotterdamse auto's worden in 55% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 20% van de gevallen op eigen terrein, in 16% 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; ook al nemen de mogelijkheden op eigen terrein toe.
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 zowel het autobezit in het algemeen als 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.

58% van de Rotterdammers zegt nooit met de auto naar het centrum te gaan. De overigen parkeren meestal in een parkeergarage (52%), op straat, zo dicht mogelijk bij de bestemming (23%), op straat waar er plaats is (15%) of op een P+R-terrein (al noemt men dat niet altijd zo; 11%).
Gevraagd naar de reden, noemt 41% gemak, 36% de behoefte altijd zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren, 25% niet te veel te willen betalen voor het parkeren, 20% dat er meestal geen andere mogelijkheden zijn, en 16% veiligheid.

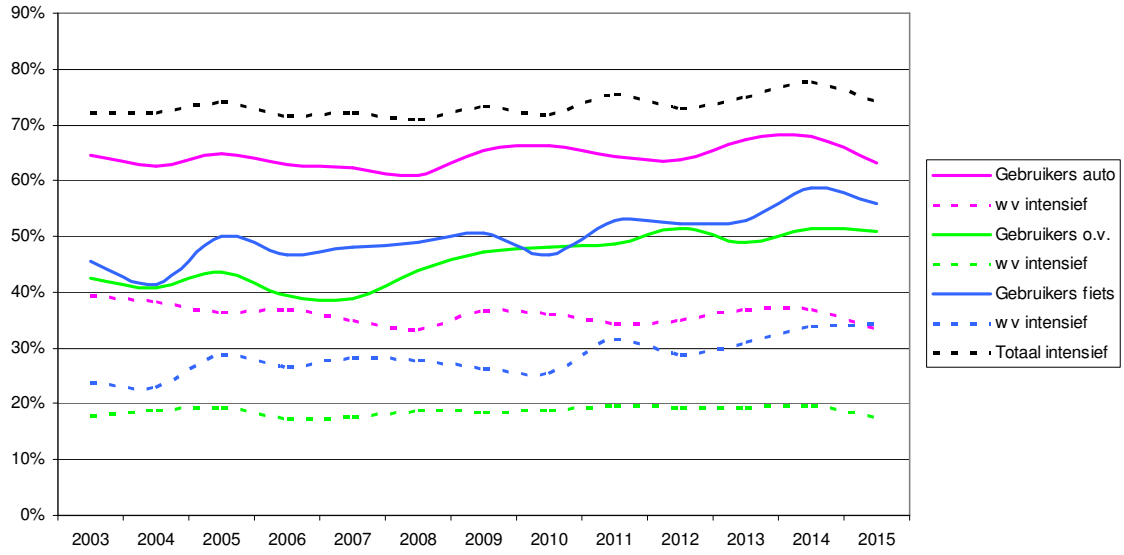
Eén op de vijf Rotterdammers vindt de mogelijkheden om de auto bij de eigen woning te parkeren onvoldoende, en 17% vindt het gemak daarbij onvoldoende. Een kwart vindt de mogelijkheden net voldoende, en iets meer dan de helft (54%) is écht tevreden ('ruim voldoende' of zelfs 'goed').
Het gemak wordt door 23% net voldoende gevonden, zodat 59% hierover écht tevreden is.
Over het parkeren in de binnenstad, waarover vier van de tien Rotterdammers geen mening hebben, is men wat minder tevreden: 29% vindt de mogelijkheden onvoldoende, en 34% het gemak. Echt tevreden is dan ook maar 36% over de mogelijkheden en 33% over het gemak.
Autobezitters zijn minder vaak ontevreden dan Rotterdammers die niet gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken.

37% van de Rotterdammers die hier een mening over hebben (en waar dit van toepassing is) vindt de prijs van het parkeren van de auto bij de eigen woning veel te hoog, en nog eens 25% vindt de prijs iets te hoog. De rest vindt die prijs precies goed (35%) of te laag (2%).
Over de prijs van het parkeren in de binnenstad is men in veel sterkere mate ontevreden: 77% van de Rotterdammers met een mening hierover vindt die veel te hoog, en nog eens 19% iets te hoog. Slechts 4% vindt die prijs precies goed, en 1% vindt 'm te laag.
Over de prijs bij de eigen woning zijn de autobezitters tevredener dan de niet-autobezitters; over de prijs in de binnenstad verschillen zij niet significant van mening. De parkeerwijze maakt wat dit betreft niet uit: van degenen die wel eens met de auto naar de binnenstad gaan vindt ongeacht de parkeerwijze ruwweg drie kwart de prijs te hoog.

Stallen van de fiets

81% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 7% in huis, en 74% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (9%) of buiten op een onveilige *plaats (eveneens 9%). Rotterdammers die* geen *fiets hebben, zouden,* als *ze een fiets hadden, deze zelfs nog vaker binnen stallen, en denken veel 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 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, is geen toename in dat aandeel te zien.
Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 23% van de fietsbezitters zich genoodzaakt 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 3% 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.*
- *Het fietsbezit lijkt op de lange termijn heel licht te stijgen. Het bezit van elektrische fietsen neemt slechts in bescheiden mate toe.*
- *Het percentage autogebruikers leek de laatste jaren licht te stijgen, maar is dit jaar weer gedaald. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de afgelopen acht jaar flink toegenomen (vooral door het incidentele gebruik!), doch de laatste jaren is het niet meer veranderd. Ook het aantal fietsgebruikers neemt op de lange termijn gezien 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 langzaamaan dus steeds mobieler op geworden.

- *Het aantal* intensieve *autogebruikers lijkt inmiddels wat af te nemen, het aantal intensieve gebruikers van het openbaar vervoer verandert nauwelijks en het aantal intensieve fietsgebruikers neemt toe. De trend voor het totaal van de intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien heel licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaamaan dus iets mobieler op geworden.*
- *De verschillen in het vervoermiddelengebruik in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen) ten opzichte van vorige metingen zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. In een aantal situaties is de lichte toename van het gebruik van openbaar vervoer en fiets terug te zien; met name bij het reizen naar werk of studie.*
  Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie licht af, dat van de fiets toe en dat van het openbaar vervoer heel licht af.
- *De argumenten om niet (vaker) te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden. Wel geven steeds meer Rotterdammers aan, al zo veel mogelijk op de fiets en/of met bus, tram en metro te doen.*
- *Het gebruik van de fiets in de spits ligt de laatste twee jaar iets hoger dan voorheen. De auto lijkt iets minder populair geworden. Alternatieven worden niet vaker of minder vaak overwogen dan in de vorige drie jaar.*
- *De bekendheid van 'P+R' was vorig jaar toegenomen, en is nu ongeveer gestabiliseerd. Het gebruik lijkt op de langere termijn gezien heel langzaam wat toe te nemen.*
- *Het gebruik van elektrisch vervoer is dit jaar verder toegenomen.*
- *Alle langetermijntrends bij de voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen zijn positief: overal is men méér tevreden over dan zo'n 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.*
- *Het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad is de laatste jaren heel langzaam wat positiever geworden.*
- *De afgelopen drie jaar is de tevredenheid over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad heel licht toegenomen.*
- *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. De hinder van geparkeerde auto's neemt steeds verder af. De hinder van bromfietsen en scooters lijkt de laatste jaren gestabiliseerd.*
- *Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen; ook al nemen de mogelijkheden op eigen terrein toe.*
- *Langzaamaan vinden 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, is geen toename in dat aandeel te zien. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.*

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen van de gemeente Rotterdam voert het gemeentelijk dienstencentrum Onderzoek en Business Intelligence jaarlijks in februari en maart een Omnibusenquête 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 Omnibusenquête 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 Omnibusenquête 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.

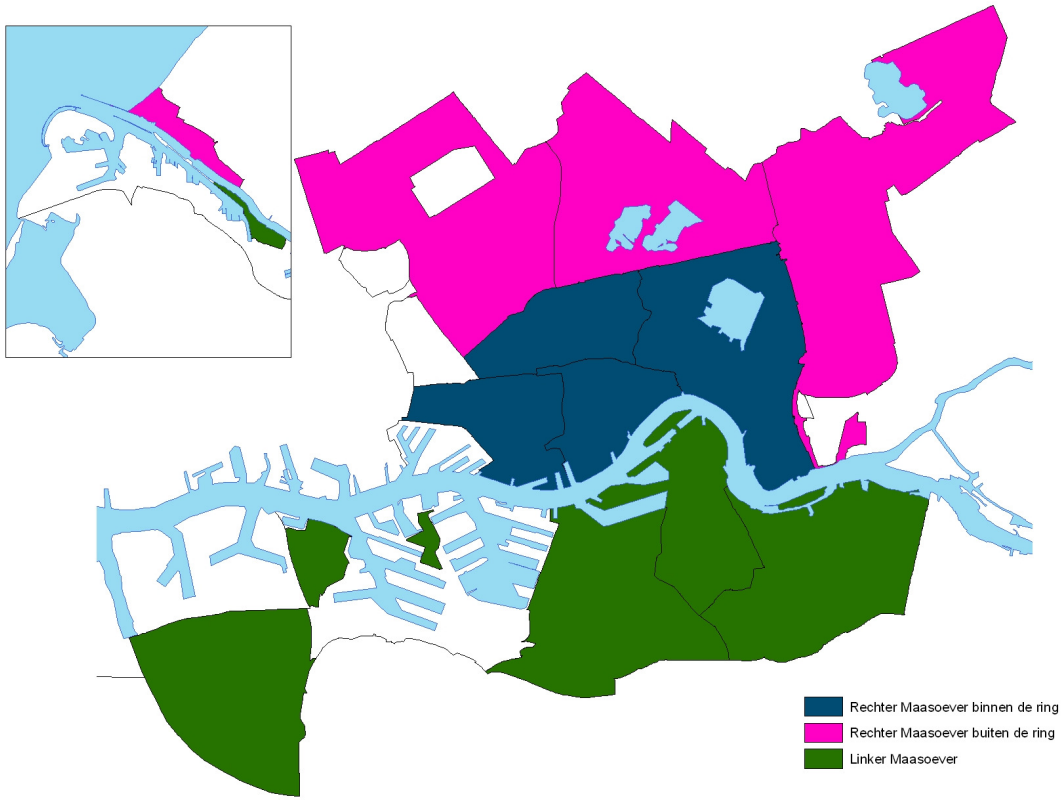
Opbouw van deze rapportage

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 van de werkgever. 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 te nemen maatregelen om mee te helpen het milieu te verbeteren 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 drie bijlagen. In Bijlage I worden respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage II zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage III 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 2015 waren dat er 501.493 (van

de in totaal 623.967). Eén procent van de 1.092 respondenten in deze rapportage staat dus voor 5.015 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 459 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 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 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*.

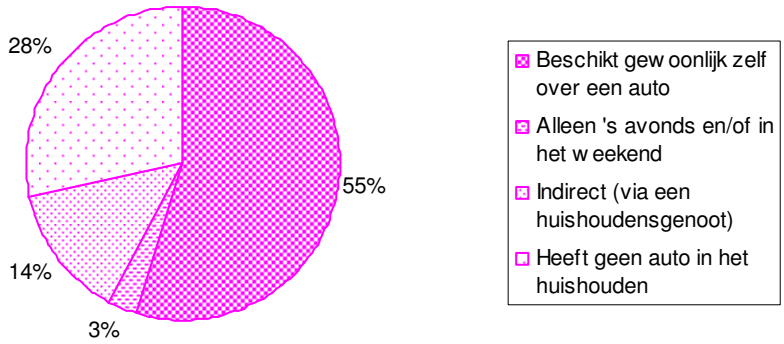
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

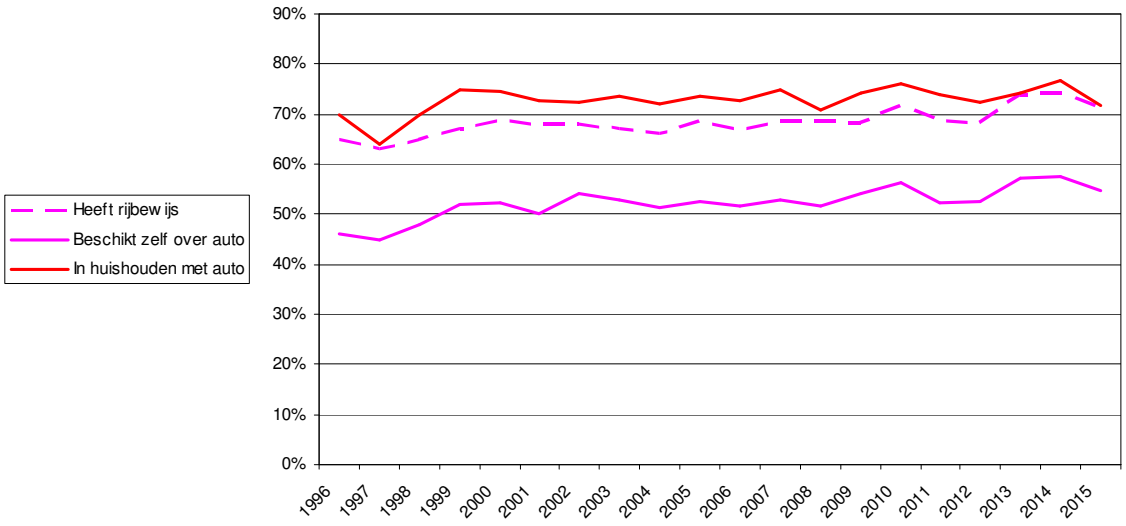
Bijna drie kwart van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (71%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 77% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 4% alleen 's avonds of in het weekeinde, en 19% gewoonlijk zelf níet. In totaal beschikt dus ruim de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs én gewoonlijk ook zelf over een auto (55%), 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 72% van de Rotterdammers zegt dat het huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat van alle Rotterdamse *huishoudens* ongeveer 66% over een auto beschikt.
6% van de Rotterdammers heeft een rijbewijs en een auto in het huishouden, maar beschikt daar gewoonlijk *niet* altijd zelf over.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2015.



Op de lange termijn gezien is sprake van een licht stijgende trend in het persoonlijke rijbewijs- en autobezit; op huishoudensniveau lijkt het autobezit echter niet te veranderen.

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2015.



->

Beschikbaarheid auto	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	67%	69%	69%	68%	72%	69%	68%	74%	74%	71%
Beschikt zelf over een auto[1]	49%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%	57%	57%	55%
In een huishouden met een auto	71%	73%	73%	75%	71%	74%	76%	74%	72%	74%	77%	72%
Percentage *huishoudens* dat over een auto beschikt	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%	71%	66%

[1]): 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.

Figuur 2.3: Rijbewijsbezit naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2015.

Rijbewijsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2014	2015
Geslacht				
man	80%	80%	81%	81%
vrouw	58%	60%	63%	64%
Leeftijd				
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(50%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	81%	81%
45 tot 65 jaar	73%	74%	76%	78%
65 tot 85 jaar[1]	52%	54%	62%	59%
85 jaar en ouder[2]	(28%)	(20%)		
Etniciteit				
autochtonen	71%	74%	76%	78%
westerse allochtonen	72%	67%	70%	(74%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	58%	51%
Stadsdeel				
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	72%	72%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	74%	75%	(76%)
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	77%	74%
Linker Maasoever	64%	65%	67%	69%
Opleidingsniveau				
Laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	55%	50%
Midden	75%	75%	74%	74%
Hoog (HBO / WO)	89%	89%	89%	90%
Huishoudensinkomen				
Minima	46%	48%	52%	50%
Minimum tot modaal	62%	62%	69%	67%
Modaal tot 2 x modaal	78%	79%	79%	81%
Boven 2 x modaal	89%	91%	91%	96%
Totaal	68%	69%	71%	71%

[1]): In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.
[2]): 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.

Figuur 2.4: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2015.

Beschikbaarheid auto	Beschikbaarheid auto: altijd				's avonds / in het weekend				nooit / geen rijbewijs			
	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2014	2015	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2014	2015	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2014	2015
Geslacht												
man	66%	65%	66%	65%	3%	3%	2%	2%	31%	32%	32%	33%
vrouw	41%	44%	46%	46%	5%	5%	4%	4%	54%	51%	50%	50%
Leeftijd												
16 tot 25 jaar	22%	19%	19%	(16%)	6%	7%	6%	(7%)	72%	74%	75%	(77%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	63%	61%	6%	5%	5%	5%	33%	31%	32%	34%
45 tot 65 jaar	57%	58%	62%	62%	4%	4%	3%	3%	39%	38%	35%	36%
65 tot 85 jaar[1]	44%	45%	52%	52%	0%	0%	1%	0%	56%	55%	48%	47%
85 jaar en ouder[2]	(23%)	(17%)			(0%)	(0%)			(77%)	(83%)		
Etniciteit												
autochtonen	57%	60%	62%	62%	4%	4%	3%	3%	39%	36%	35%	35%
westerse allochtonen	55%	51%	52%	(55%)	5%	4%	3%	(7%)	41%	46%	45%	(38%)
niet-westerse allochtonen	35%	35%	39%	32%	4%	5%	2%	2%	60%	60%	58%	66%
Stadsdeel												
Rechter Maasoever binnen ring	45%	48%	49%	46%	5%	4%	4%	5%	50%	48%	47%	48%
waarvan Rotterdam Centrum	45%	52%	49%	(54%)	4%	6%	3%	(5%)	51%	43%	48%	(41%)
Rechter Maasoever buiten ring	62%	64%	66%	63%	5%	4%	3%	3%	33%	32%	31%	33%
Linker Maasoever	51%	50%	52%	55%	4%	4%	3%	1%	46%	47%	46%	44%
Opleidingsniveau												
Laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	41%	37%	3%	3%	2%	2%	55%	57%	57%	61%
Midden	57%	57%	55%	55%	5%	6%	3%	1%	37%	37%	42%	44%
Hoog (HBO / WO)	72%	73%	72%	71%	6%	4%	4%	7%	22%	23%	24%	22%
Huishoudensinkomen												
Minima	25%	25%	27%	24%	3%	3%	3%	1%	72%	72%	71%	74%
Minimum tot modaal	45%	47%	52%	(51%)	3%	3%	2%	(2%)	52%	50%	46%	47%
Modaal tot 2 x modaal	64%	66%	66%	70%	6%	5%	3%	3%	30%	29%	30%	27%
Boven 2 x modaal	77%	79%	81%	80%	6%	6%	5%	7%	17%	15%	14%	13%
Totaal	52%	53%	55%	55%	4%	4%	3%	3%	43%	43%	42%	42%

[1]): In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.
[2]): 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.

Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 65-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men relatief vaak een rijbewijs. 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.
De trend dat jongeren geen auto meer aanschaffen is door de geringe aantallen jonge respondenten moeilijk waarneembaar, maar geldt al langer; zelfs EU-breed (en zeker in de grote steden), zoals bleek uit een dit jaar verschenen studie van het International Transport Forum (ITF).
Op de langere termijn valt de “inhaalslag” van vrouwen en van 65-plussers bij het rijbewijs- en autobezit op.

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 (5%), van een leasemaatschappij (5%) of van iets anders (4%). Bijna dit gehele wagenpark (94%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Drie kwart van de Rotterdammers (76%) heeft een fiets. Elders in de vragenlijst (zie paragraaf 4.1) heeft bij de vraag waarom men niet vaker fietst 21% van degenen die *geen* fiets hebben geantwoord niet te kunnen fietsen. Derhalve heeft 76% een fiets, heeft 18% geen fiets terwijl men wel kan fietsen en heeft 5% geen fiets terwijl men ook niet kán fietsen.
In figuur 2.5 is het fietsbezit onderscheiden naar persoonskenmerken.

Figuur 2.5: Fietsbezit naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2015.

Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2014	2015
Geslacht				
man	76%	78%	78%	77%
vrouw	70%	72%	75%	75%
Leeftijd				
16 tot 25 jaar	69%	75%	78%	(86%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	80%	82%
45 tot 65 jaar	76%	78%	80%	80%
65 tot 85 jaar[1]	63%	64%	65%	58%
85 jaar en ouder[2]	(23%)	(22%)		
Etniciteit				
autochtonen	81%	83%	85%	82%
westerse allochtonen	76%	77%	76%	(81%)
niet-westerse allochtonen	46%	51%	55%	54%
Stadsdeel				
Rechter Maasoever binnen ring	67%	71%	76%	73%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	79%	(73%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	84%	84%	83%
Linker Maasoever	71%	70%	71%	71%
Opleidingsniveau				
Laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	63%	59%
Midden	80%	78%	78%	77%
Hoog (HBO / WO)	88%	90%	91%	91%
Huishoudensinkomen				
Minima	55%	57%	60%	63%
Minimum tot modaal	69%	69%	72%	69%
Modaal tot 2 x modaal	81%	84%	84%	84%
Boven 2 x modaal	88%	90%	94%	90%
Totaal	73%	74%	76%	76%

[1]): In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.
[2]): In 2002 tot en met 2007 waren ook Rotterdammers van 85 jaar en ouder in de enquête opgenomen.

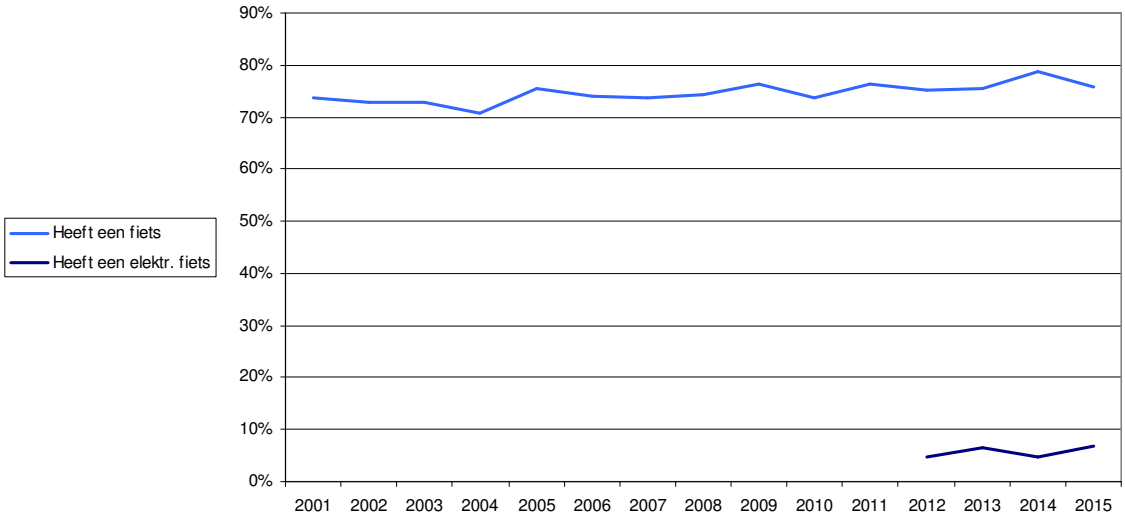
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor iets meer dan de helft geldt. Hun fietsbezit lijkt op de lange termijn langzaamaan echter wel wat toe te nemen. Voorts is het fietsbezit het hoogst op de Rechter Maasoever buiten de ring, en is het hoger naarmate het opleidingsniveau en/of het huishoudensinkomen hoger is.

7% van de Rotterdammers heeft (ook) een elektrische fiets. De bezitters van een elektrische fiets in de afgelopen vier jaren zijn iets vaker vrouw (60%), en een stuk ouder dan de gemiddelde Rotterdammer: 2% is jonger dan 25 jaar, 8% 25 tot 45 jaar, 47% 45 tot 65 jaar en 44% 65 jaar of ouder.

Op de langere termijn gezien lijkt het fietsbezit in Rotterdam heel licht te stijgen, al is dit jaar een zo bezien relatief laag percentage gemeten. Het bezit van elektrische fietsen neemt slechts in bescheiden mate toe.

Figuur 2.6: Fietsbezit; 2001-2015.



Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%	79%	76%
Heeft een elektrische fiets	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5%	6%	5%	7%

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.

Auto én fiets

Fietsbezit komt meer voor onder autobezitters, en ook het omgekeerde is het geval: Rotterdammers die altijd over een auto beschikken, hebben vaker een fiets, en Rotterdammers die een fiets hebben, beschikken ook vaker over een auto.
Bijna de helft van de Rotterdammers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van “eigen vervoer”. 16% 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 20% van de vrouwen en bij 12% van de mannen), en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 34% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 11% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Figuur 2.7: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2015.

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Auto én fiets	39%	43%	44%	41%	44%	44%	44%	42%	46%	47%	44%	44%	47%	50%	46%
Wel auto, geen fiets	11%	11%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%	8%	9%	10%	8%	8%
Geen auto, wel fiets	34%	30%	29%	30%	31%	30%	30%	32%	30%	27%	32%	31%	28%	29%	29%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	19%	16%	18%	17%	16%	15%	17%	16%	16%	15%	14%	16%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%	57%	57%	55%
Totaal fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%	79%	76%

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 verschillen: op de Rechter Maasoever *buiten* de ring heeft 12% auto noch fiets, en op de Rechter Maasoever *binnen* de ring en op de Linker Maasoever 18%.
Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, leek de laatste jaren heel langzaam iets af te nemen, maar is nu weer iets toegenomen.

2.3 OV-chipkaartbezit

85% van de Rotterdammers bezit een OV-chipkaart.

Figuur 2.8: OV-chipkaartbezit naar een aantal persoonskenmerken; 2015.

OV-chipkaartbezit			
Geslacht		*Stadsdeel*	
man	81%	Rechter Maasoever binnen ring	90%
vrouw	88%	waarvan Rotterdam Centrum	(95%)
Leeftijd		Rechter Maasoever buiten ring	84%
16 tot 25 jaar	(98%)	Linker Maasoever	81%
25 tot 45 jaar	87%	*Opleidingsniveau*	
45 tot 65 jaar	79%	Laag (geen startkwalificatie)	81%
65 tot 85 jaar	89%	Midden	84%
Etniciteit		Hoog (HBO / WO)	90%
autochtonen	86%	*Huishoudensinkomen*	
westerse allochtonen	(86%)	Minima	85%
niet-westerse allochtonen	82%	Minimum tot modaal	83%
		Modaal tot 2 x modaal	87%
		Boven 2 x modaal	86%
Totaal			85%

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

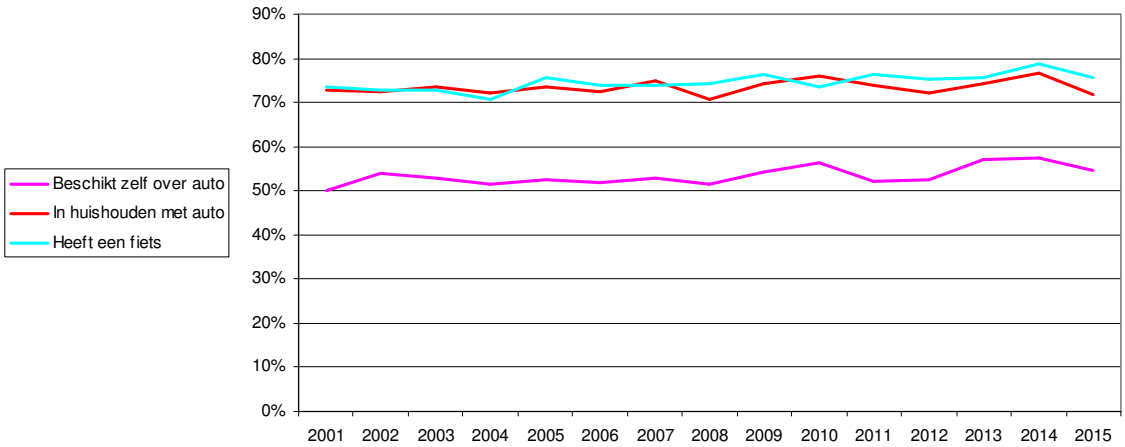
Zoals in figuur 2.8 is te zien, is het ov-chipkaartbezit onder alle bevolkingsgroepen hoog. Ook van de autobezitters heeft overigens 81% een ov-chipkaart (niet-autobezitters: 91%).

Door een veranderde vraagstelling is dit percentage niet vergelijkbaar met percentages over eerdere jaren.

2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

In figuur 2.9 is de ontwikkeling in het bezit van vervoermiddelen sinds 2001 herhaald.

Figuur 2.9: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2015.



Bezit vervoermiddelen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beschikt zelf over een auto[1]	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%	57%	57%	55%
In een huish. met een auto	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%	71%	74%	76%	74%	72%	74%	77%	72%
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%	79%	76%

[1]): 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, evenals het fietsbezit, al is daarvoor dit jaar een zo bezien relatief laag percentage gemeten.

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Bijna 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 75%; iets méér dan het percentage dat een auto in het huishouden heeft (72%; zie paragraaf 2.1).
Van *alle* Rotterdammers kan 33% gerekend worden tot de zogeheten intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto meestal ten minste vier dagen per week.

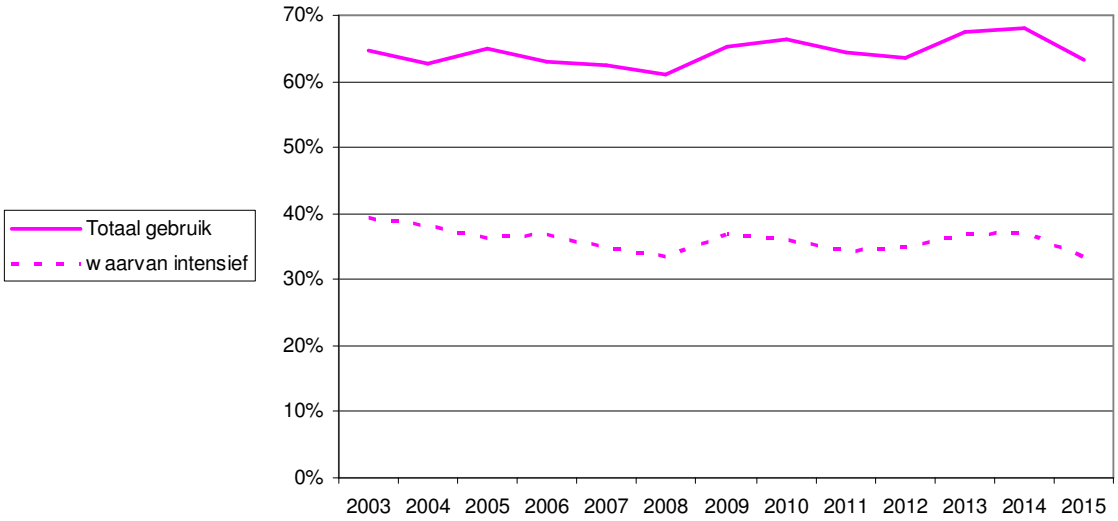
Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2015.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	15%	26%	28%	23%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%
2 of 3 dagen	16%	22%	16%	18%
1 dag	14%	11%	10%	12%
Totaal autogebruikers	56%	69%	65%	63%
Bijna nooit	18%	9%	8%	11%
Nooit / geen antwoord	26%	22%	27%	25%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Het aantal autogebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 69% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoever is dit 65%, en "rechts binnen de ring" 56%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoever buiten de ring veel vaker voor dan in beide andere stadsdelen: 36%, tegen 39% "links" en 26% "rechtsbinnen".

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2014 weergegeven.
Het totale percentage autogebruikers leek de laatste jaren licht te stijgen, maar is dit jaar weer gedaald. Het aantal intensieve autogebruikers lijkt inmiddels ook wat af te nemen.

Figuur 3.2: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2015.



Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%	24%	25%	25%	25%	25%	23%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%	12%	10%	10%	12%	12%	10%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%	21%	19%	18%	18%	19%	18%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	9%	11%	10%	12%	12%	12%
Totaal autogebr.	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%	64%	64%	67%	68%	63%
waarvan intensief	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%	34%	35%	37%	37%	33%
Bijna nooit[1]	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%	10%	11%	12%	11%	11%	11%
Nooit / geen antw.[2]	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%	24%	24%	24%	21%	22%	25%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

[1]): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.
[2]): 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; 2015.

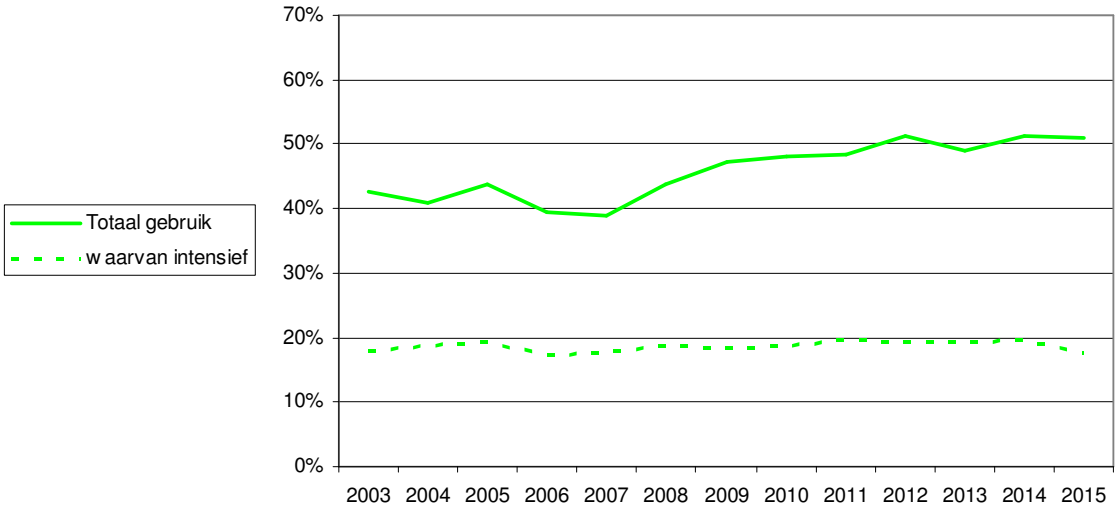
Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	13%	7%	12%	11%
4 of 5 dagen	10%	6%	6%	7%
2 of 3 dagen	22%	16%	14%	17%
1 dag	17%	16%	15%	16%
Totaal o.v.-gebruikers	62%	45%	47%	51%
Bijna nooit	26%	31%	28%	28%
Nooit / geen antwoord	13%	24%	25%	21%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

De helft van de Rotterdammers maakt meestal iedere week wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Van deze gebruikers doet één op de drie dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en doet eveneens één op de drie dat meestal twee of drie dagen per week.
Van *alle* Rotterdammers kan 18% 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: 62%. Ook het intensieve gebruik is in dat stadsdeel het grootst: 23%. Op de Linker Maasoever is 18%, en op de Rechter Maasoever buiten de ring is 12% intensief gebruiker van het openbaar vervoer.

De afgelopen acht jaar is het aantal openbaarvervoergebruikers flink toegenomen, doch de laatste jaren is het niet meer veranderd. Het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers is echter nauwelijks veranderd: de trendmatige groei betrof vooral het incidentele gebruik.

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2015.



Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
(Bijna) elke dag	11%	12%	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	12%	10%	12%	11%
4 of 5 dagen	7%	7%	9%	7%	8%	8%	9%	8%	10%	7%	9%	8%	7%
2 of 3 dagen	14%	12%	14%	13%	11%	14%	16%	16%	17%	17%	15%	15%	17%
1 dag	10%	10%	11%	9%	10%	11%	13%	14%	12%	15%	15%	16%	16%
Totaal o.v.-gebr.	42%	41%	44%	39%	39%	44%	47%	48%	48%	51%	49%	51%	51%
waarvan intensief	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%	20%	19%	19%	20%	18%
Bijna nooit[1]	34%	33%	35%	34%	34%	31%	31%	24%	25%	25%	28%	28%	28%
Nooit / geen antw.[2]	24%	26%	21%	27%	27%	25%	22%	28%	27%	23%	23%	20%	21%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

[1]): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.
[2]): 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

Bijna zes van de tien Rotterdammers maken wekelijks wel eens gebruik van de fiets. Van hen doet meer dan de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en een kwart meestal twee of drie dagen per week.
Van *alle* Rotterdammers kan 34% gerekend worden tot de intensieve fietsers.

Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2015.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	34%	25%	17%	25%
4 of 5 dagen	9%	11%	8%	9%
2 of 3 dagen	11%	15%	16%	14%
1 dag	7%	6%	9%	8%
Totaal fietsgebruikers	61%	57%	49%	56%
Bijna nooit	10%	16%	15%	14%
Nooit / geen antwoord	29%	27%	36%	31%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

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 (43%); daar neemt zowel het totale aantal fietsgebruikers als het aantal intensieve fietsgebruikers steeds verder toe. Op de Rechter Maasoever buiten de ring bedraagt het aantal intensieve fietsgebruikers 36%, en op de Linker Maasoever 25%.

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

Figuur 3.6: Fietsgebruik; 2003-2015.



->

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%	19%	23%	22%	23%	26%	25%

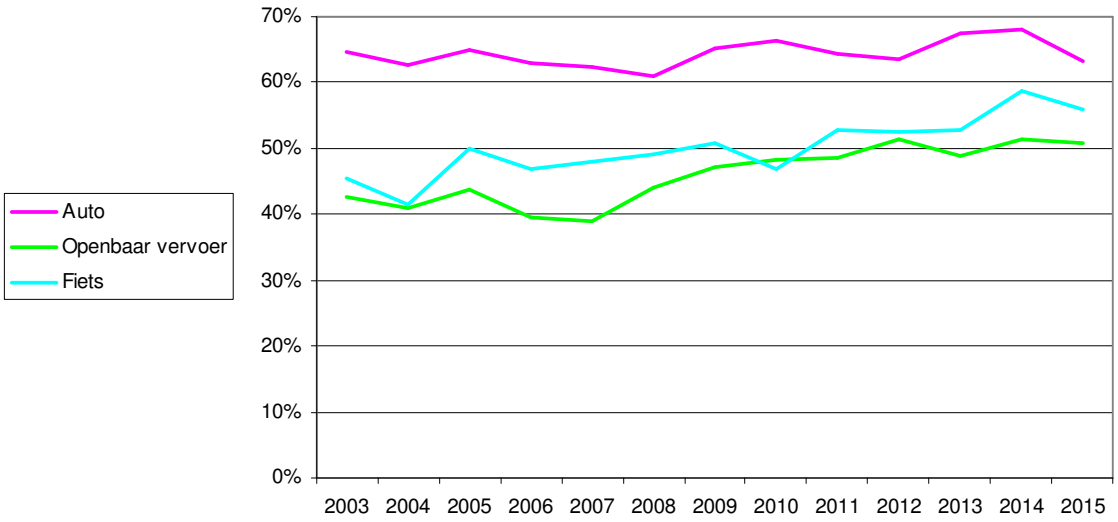
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%	7%	8%	7%	8%	8%	9%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%	13%	12%	14%	12%	16%	14$
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%	8%	9%	9%	10%	9%	8%
Totaal fietsgebr.	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%	52%	53%	59%	56%
waarvan intensief	24%	23%	29%	26%	28%	28%	26%	25%	32%	29%	31%	34%	34%
Bijna nooit[1]	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%	19%	15%	16%	16%	15%	14%
Nooit / geen antw.[2]	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%	34%	32%	32%	31%	26%	31%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

[1]): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.
[2]): 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. 7% 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; 2003-2015.



Verkeersdeelnemers	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Autogebruikers	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%	64%	64%	67%	68%	63%
O.v.-gebruikers	42%	41%	44%	39%	39%	44%	47%	48%	48%	51%	49%	51%	51%
Fietsgebruikers	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%	52%	53%	59%	56%

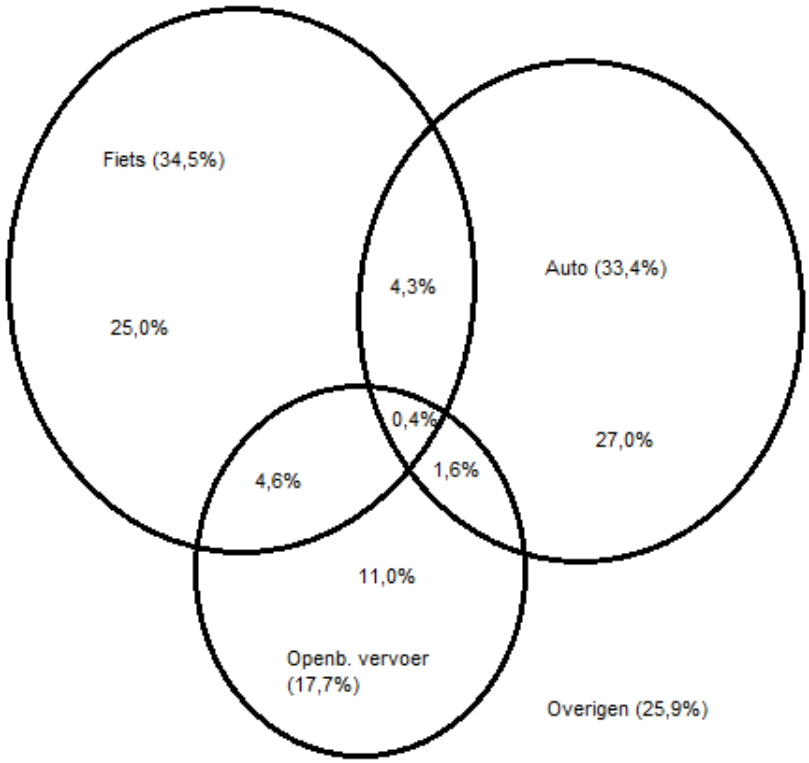
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

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 langzaamaan dus steeds mobieler op geworden.

3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 33% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 18% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 34% 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 helemáál op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

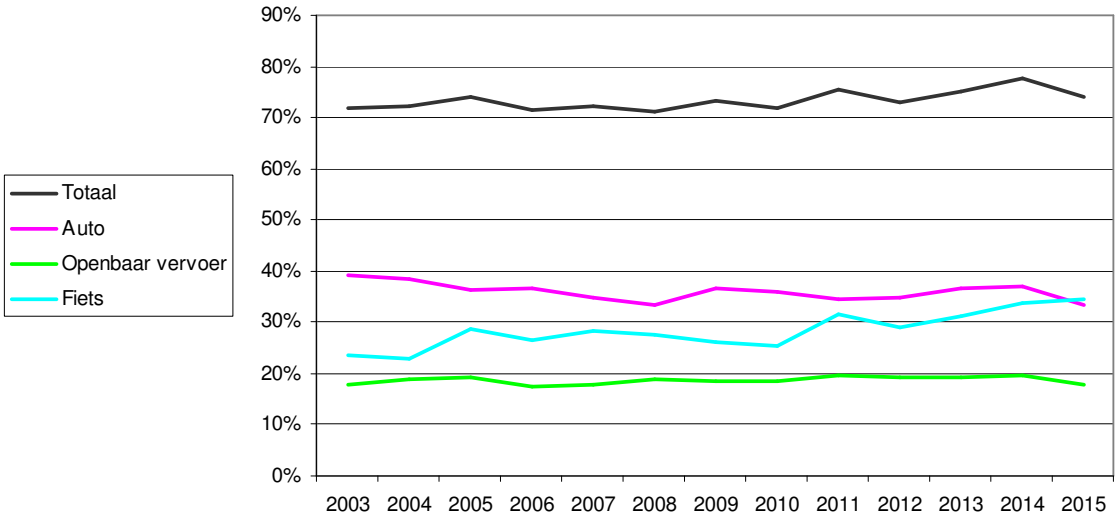
Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2015.



In totaal behoort 74% 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 dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik stijgend. De trend voor het totaal van de intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien heel licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaamaan dus iets mobieler op geworden.
Dit is in lijn met de resultaten van tellingen (autogebruik daalt of blijft gelijk, openbaarvervoergebruik blijft gelijk en fietsgebruik stijgt).

Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2015.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%	34%	35%	37%	37%	33%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%	20%	19%	19%	20%	18%
Intensieve fietsgebruikers	24%	23%	29%	26%	28%	28%	26%	25%	32%	29%	31%	34%	34%
Intensieve verkeersdeelnemers	72%	72%	74%	72%	72%	71%	73%	72%	75%	73%	75%	78%	74%

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 3.10 laat vervolgens de omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers zien per gebied, waarbij de jaren 2011 tot en met 2015 samen zijn genomen.

Figuur 3.10: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers per gebied; 2011 tot en met 2015.

Intensieve verkeers-deelnemers	Auto-gebruikers	waarvan intensief	O.v.-gebruikers	waarvan intensief	Fiets-gebruikers	waarvan intensief	Totaal	Aantal respond.
Rotterdam Centrum	56%	27%	58%	23%	57%	36%	75%	309
Delfshaven	58%	26%	58%	26%	50%	34%	76%	627
Overschie	(76%)	(49%)	(32%)	(11%)	(53%)	(27%)	(77%)	147
Noord	57%	26%	56%	20%	70%	47%	78%	501
Hillegersberg-Schiebroek	75%	40%	47%	14%	66%	39%	80%	466
Kralingen-Crooswijk	66%	32%	56%	21%	66%	40%	78%	468
Feijenoord	58%	30%	54%	26%	44%	24%	71%	615
IJsselmonde	66%	41%	50%	19%	54%	24%	72%	545
Pernis	(75%)	(37%)	(34%)	(10%)	(63%)	(36%)	(75%)	49
Prins Alexander	72%	41%	50%	15%	53%	29%	75%	1.020
Charlois	60%	35%	51%	25%	45%	23%	74%	559
Hoogvliet	71%	42%	38%	11%	49%	25%	71%	324
Hoek van Holland	(85%)	(48%)	(28%)	(9%)	(68%)	(43%)	(82%)	109
Rozenburg	(77%)	(52%)	(24%)	(5%)	(66%)	(40%)	(81%)	127
Rotterdam	65%	35%	50%	19%	54%	32%	75%	5.955

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

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. Dat zijn activiteiten waar de afstand een factor is (veelal buiten Rotterdam) of waar het veiligheidsaspect 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 ruim drie van de vijf.

Figuur 3.11 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.

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2015 (horizontale percentering).

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	43%	25%	29%	3%	100%	652
als u naar een winkelcentrum gaat	25%	25%	36%	14%	100%	909
als u vrienden of familie bezoekt	61%	20%	14%	4%	100%	902
als u uitgaat	33%	31%	28%	8%	100%	760
als u gaat sporten	29%	8%	46%	17%	100%	597
in het weekend	46%	18%	29%	7%	100%	843
door de week overdag	33%	25%	35%	8%	100%	861
door de week in de avond	50%	17%	27%	7%	100%	775
naar de binnenstad van Rotterdam	16%	48%	27%	9%	100%	862
naar bestemmingen elders in Rotterdam	47%	32%	19%	3%	100%	791
naar bestemmingen buiten Rotterdam	74%	22%	2%	1%	100%	885
naar trein of metrostation	9%	30%	25%	35%	100%	775

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2014 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 3.12) 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 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2015 (horizontale percentering).

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	32%	26%	39%	3%	100%	250
als u naar een winkelcentrum gaat	13%	26%	44%	18%	100%	309
als u vrienden of familie bezoekt	47%	30%	18%	5%	100%	312
als u uitgaat	13%	25%	49%	13%	100%	274
als u gaat sporten	16%	9%	53%	22%	100%	216
in het weekend	30%	21%	39%	10%	100%	294
door de week overdag	21%	28%	42%	9%	100%	304
door de week in de avond	26%	22%	43%	10%	100%	277
naar de binnenstad van Rotterdam	6%	31%	44%	19%	100%	303
naar bestemmingen elders in Rotterdam	32%	38%	27%	3%	100%	279
naar bestemmingen buiten Rotterdam	62%	35%	3%	1%	100%	307
naar trein of metrostation	1%	25%	31%	43%	100%	285

Op de Rechter Maasoever *buiten* de ring daarentegen (figuur 3.13) wordt de auto juist in alle situaties méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve naar de binnenstad).

Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2015 (horizontale percentering).

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	46%	21%	32%	0%	100%	182
als u naar een winkelcentrum gaat	31%	17%	41%	11%	100%	286
als u vrienden of familie bezoekt	75%	10%	12%	3%	100%	277
als u uitgaat	46%	28%	21%	6%	100%	239
als u gaat sporten	42%	5%	45%	8%	100%	189
in het weekend	60%	12%	25%	4%	100%	256
door de week overdag	42%	19%	33%	6%	100%	264
door de week in de avond	65%	10%	22%	4%	100%	236
naar de binnenstad van Rotterdam	21%	51%	24%	4%	100%	265
naar bestemmingen elders in Rotterdam	59%	21%	17%	4%	100%	245
naar bestemmingen buiten Rotterdam	83%	14%	1%	1%	100%	275
naar trein of metrostation	15%	24%	31%	30%	100%	226

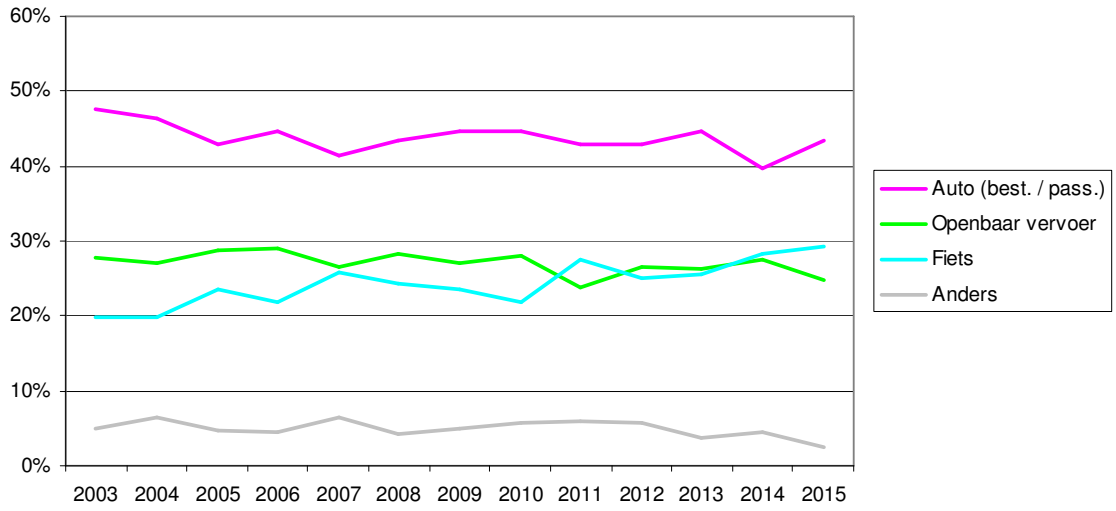
Op de Linker Maasoever tenslotte (figuur 3.14) wordt over het algemeen iets meer dan elders in de stad de auto en het openbaar vervoer gebruikt, en is de fiets een stuk minder populair.

Figuur 3.14: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2015 (horizontale percentering).

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	53%	26%	17%	4%	100%	217
als u naar een winkelcentrum gaat	31%	31%	24%	14%	100%	308
als u vrienden of familie bezoekt	64%	19%	13%	5%	100%	307
als u uitgaat	42%	42%	12%	4%	100%	241
als u gaat sporten	30%	11%	38%	21%	100%	188
in het weekend	51%	21%	23%	6%	100%	287
door de week overdag	38%	25%	29%	8%	100%	287
door de week in de avond	62%	17%	15%	7%	100%	257
naar de binnenstad van Rotterdam	23%	62%	12%	3%	100%	288
naar bestemmingen elders in Rotterdam	51%	35%	12%	2%	100%	261
naar bestemmingen buiten Rotterdam	78%	18%	1%	2%	100%	298
naar trein of metrostation	13%	42%	15%	31%	100%	257

Gebruik naar werk of studie

Figuur 3.15: Vervoermiddelengebruik naar werk of studie (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2003-2015.



Gebruikt meestal naar werk of studie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Auto (bestuurder / passagier)	48%	46%	43%	45%	41%	43%	45%	45%	43%	43%	45%	40%	43%
Openbaar vervoer	28%	27%	29%	29%	26%	28%	27%	28%	24%	26%	26%	28%	25%
Fiets	20%	20%	24%	22%	26%	24%	23%	22%	28%	25%	25%	28%	29%
Ander vervoermiddel / lopend	5%	7%	5%	5%	6%	4%	5%	6%	6%	6%	4%	5%	3%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**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 figuur 3.15 tenslotte is weergegeven hoe het vervoermiddelengebruik naar werk of studie zich sinds 2003 heeft ontwikkeld.
Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie licht af, dat van de fiets toe en dat van het openbaar vervoer heel licht af.

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 II, vraag 28.
Bijna één op de drie 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.

Steeds meer Rotterdammers (inmiddels één op de drie) 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 geven als reden vooral het weer en de afstand. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 30% als reden dat het weer niet geschikt is, en 27% dat de afstanden te groot zijn. 15% vindt het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot, 12% dat het verkeer niet veilig is, en 10% dat fietsen niet snel genoeg gaat. Andere redenen worden door minder dan 10% genoemd: 9% noemt leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, eveneens 9% vindt het eng om te fietsen, en 8% kán niet fietsen. 6% houdt niet van fietsen (geen zin, te lui), en eveneens 6% vindt de routes niet comfortabel, heeft geen fiets, of vindt dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning.
Men mocht hier meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,56.

Figuur 4.1: Redenen om niet vaker te fietsen; 2007-2015.

Redenen om niet vaker te fietsen[1]	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ik doe al zo veel mogelijk op de fiets[2]	17%	21%	21%	20%	22%	27%[2]	29%	32%	33%
Meest genoemde redenen[3]:									
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%	32%	32%	33%	31%	30%
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%	30%	32%	33%	31%	27%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	17%	18%	18%	15%	15%	16%	19%	15%
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%	9%	11%	9%	9%	12%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%	9%	13%	11%	12%	10%
kan niet fietsen	7%	7%	7%	8%	7%	7%	10%	6%	8%
(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]	(…)[3]

[1]): 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?'.
[2]): Vóór 2012 was deze antwoordmogelijkheid geformuleerd als 'Ik doe alles al op de fiets'. Dit zal mede een verklaring zijn voor de stijging van dit percentage in 2012.
[3]): 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"; in de laatste kolom staat dus *niet* de top-6 van 2015. (Wél de top-5!)

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 wederom weinig veranderd sinds vorig jaar.

Figuur 4.2 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 8% 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; 2015.

Redenen om niet vaker te fietsen	**Doet al zo veel mogelijk op de fiets**	**Redenen[1]**							
		Weer niet geschikt	**Afstanden te groot**	**Risico diefstal etc. bij bestemm.**	**Verkeer niet veilig**	**Fietsen niet snel genoeg**	**Leeftijd, handicap, etc.**	**Eng om te fietsen**	**Overig**
Geslacht									
man	35%	30%	27%	18%	8%	10%	9%	6%	43%
vrouw	31%	30%	27%	13%	15%	10%	9%	10%	42%
Leeftijd									
16 tot 25 jaar	(28%)	(46%)	(36%)	(18%)	(13%)	(25%)	(0%)	(5%)	(41%)
25 tot 45 jaar	37%	(37%)	(37%)	(11%)	(12%)	(11%)	(2%)	(6%)	(46%)
45 tot 65 jaar	36%	27%	30%	20%	9%	8%	8%	9%	44%
65 tot 85 jaar	24%	(20%)	(10%)	(11%)	(16%)	(5%)	(21%)	(13%)	(39%)
Etniciteit									
autochtonen	35%	30%	27%	17%	11%	9%	11%	7%	40%
westerse allochtonen	(34%)	(46%)	(33%)	(18%)	(9%)	(9%)	(4%)	(7%)	(32%)
niet-westerse allochtonen	22%	(25%)	(25%)	(8%)	(16%	(11%)	(5%)	(13%)	(54%)
Stadsdeel									
R. Maasoever binnen ring	41%	28%	18%	13%	18%	10%	3%	13%	54%
R. Maasoever buiten ring	31%	35%	32%	15%	9%	13%	10%	5%	36%
Linker Maasoever	26%	27%	29%	17%	10%	8%	12%	8%	40%
Opleidingsniveau									
Laag (geen startkwalificatie)	30%	20%	19%	11%	12%	7%	14%	11%	49%
Midden	28%	29%	28%	19%	15%	9%	8%	10%	38%
Hoog (HBO / WO)	40%	41%	35%	15%	10%	13%	5%	5%	43%
Huishoudensinkomen									
Minima	30%	(22%)	(22%)	(15%)	(14%)	(11%)	(8%)	(11%)	(52%)
Minimum tot modaal	29%	(24%)	(22%)	(13%)	(14%)	(4%)	(16%)	(11%)	(43%)
Modaal tot 2 x modaal	35%	(33%)	(29%)	(18%)	(12%)	(13%)	(9%)	(7%)	(40%)
Boven 2 x modaal	28%	(43%)	(40%)	(13%)	(6%)	(13%)	(4%)	(3%)	(36%)
Fietsbezit									
Wel	42%	41%	37%	18%	11%	13%	5%	5%	34%
Niet	1%	8%	9%	9%	15%	4%	16%	16%	60%
Fietsgebruik									
Momenteel wel eens	55%	50%	39%	21%	9%	11%	4%	2%	32%
Momenteel nooit	3%	18%	20%	11%	14%	9%	12%	13%	49%
Intensieve autogebruikers	17%	37%	36%	16%	10%	14%	9%	5%	36%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	(29%)	(24%)	(13%)	(14%)	(12%)	(5%)	(12%)	(54%)
Intensieve fietsers	73%	(54%)	(44%)	(19%)	(11%)	(11%)	(4%)	(3%)	(22%)
Totaal	33%	30%	27%	15%	12%	10%	9%	9%	43%

[1]): 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 156%).
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 8%; zij zijn samen met de voorgedrukte antwoordmogelijkheden ‘ik kan niet fietsen’ (8%), ‘de routes zijn niet comfortabel’ (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 II, vraag 28.

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

Bij veel bevolkingsgroepen zijn de percentages in figuur 4.2 gebaseerd op een zodanig klein aantal waarnemingen dat zij slechts indicatief zijn. Daarom is voor een robuuster beeld in figuur 4.2a de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen vijf jaar samen genomen.

Figuur 4.2a: Redenen om niet vaker te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2011-2015.

Redenen om niet vaker te fietsen	**Doet al zo veel mogelijk op de fiets**	**Redenen[1]**							
		Weer niet geschikt	**Afstanden te groot**	**Risico diefstal etc. bij bestemm.**	**Fietsen niet snel genoeg**	**Verkeer niet veilig**	**Leeftijd, handicap, etc.**	**Kan niet fietsen**	**Overig**
Geslacht									
man	29%	32%	31%	18%	13%	9%	8%	3%	41%
vrouw	28%	32%	31%	14%	10%	11%	9%	11%	39%
Leeftijd									
16 tot 25 jaar	27%	43%	41%	13%	18%	9%	1%	3%	40%
25 tot 45 jaar	30%	36%	39%	14%	15%	8%	2%	7%	42%
45 tot 65 jaar	31%	29%	33%	19%	10%	9%	9%	8%	40%
65 tot 85 jaar	24%	24%	12%	16%	4%	14%	21%	9%	38%
Etniciteit									
autochtonen	33%	32%	32%	18%	10%	9%	11%	4%	39%
westerse allochtonen	28%	39%	34%	18%	12%	12%	8%	5%	41%
niet-westerse allochtonen	17%	27%	28%	10%	13%	11%	5%	17%	42%
Stadsdeel									
R. Maasoever binnen ring	35%	32%	27%	14%	11%	12%	5%	10%	44%
R. Maasoever buiten ring	28%	36%	36%	17%	12%	8%	10%	4%	37%
Linker Maasoever	24%	28%	30%	16%	10%	10%	10%	8%	39%
Opleidingsniveau									
Laag (geen startkwalificatie)	24%	23%	21%	14%	7%	12%	13%	13%	39%
Midden	27%	32%	33%	16%	13%	11%	7%	5%	42%
Hoog (HBO / WO)	36%	42%	42%	19%	14%	7%	5%	2%	39%
Huishoudensinkomen									
Minima	25%	24%	22%	13%	10%	11%	9%	18%	41%
Minimum tot modaal	26%	29%	26%	17%	8%	12%	14%	6%	42%
Modaal tot 2 x modaal	32%	34%	35%	20%	11%	10%	9%	3%	39%
Boven 2 x modaal	33%	41%	45%	14%	17%	6%	3%	1%	36%
Fietsbezit									
Wel	37%	42%	40%	20%	13%	10%	5%	1%	35%
Niet	1%	10%	11%	7%	6%	10%	16%	21%	51%
Fietsgebruik									
Momenteel wel eens	49%	48%	43%	21%	11%	8%	4%	1%	33%
Momenteel nooit	3%	21%	23%	13%	11%	11%	12%	12%	45%
Intensieve autogebruikers	13%	36%	41%	17%	16%	8%	6%	3%	38%
Intensieve o.v.-gebruikers	20%	34%	28%	16%	10%	14%	5%	8%	45%
Intensieve fietsers	70%	44%	45%	21%	7%	9%	4%	1%	30%
Totaal	29%	32%	31%	16%	11%	10%	9%	8%	40%

[1]): 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 159%).
Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn 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 7,5%; zij zijn samen met de voorgedrukte antwoordmogelijkheden ‘ik vind het eng om te fietsen’ (7%), ‘het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt bij de woning is te groot’ (eveneens 7%) en ‘de routes zijn niet comfortabel’ (eveneens 7%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen.

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. Van de niet-westerse allochtonen geeft een groot deel (in 2015 21%; in de afgelopen vijf jaar gemiddeld 17%) 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 2012 ook gevraagd, waarom men niet vaker met bus, tram of metro reist. 46% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (41%). Verder noemt 24% dat het overstappen te veel tijd kost, 18% dat men bus, tram en metro niet comfortabel vindt, 16% dat bus, tram en metro niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 15% dat bus, tram en metro niet snel genoeg gaan, eveneens 15% dat de haltes te ver weg zijn en 13% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt. Voorts vindt 11% dat bus, tram en metro niet vaak genoeg rijden, heeft eveneens 11% geen OV-chipkaart, zegt 7% het systeem niet goed genoeg te kennen om er mee te reizen en zegt 2% niet te weten waar de haltes zijn.
Het aantal Rotterdammers dat zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen is weer verder toegenomen. De prijs blijft met afstand de belangrijkste reden om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; de afstand tot de haltes wordt langzaamaan wat meer, en de veiligheid steeds minder vaak genoemd.

Figuur 4.3: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; 2012-2015.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	38%	41%	41%	46%
Redenen[1]:				
te duur	43%	42%	41%	41%
overstappen kost te veel tijd	27%	25%	30%	24%
niet comfortabel	17%	17%	17%	18%
rijden niet wanneer nodig	16%	14%	14%	16%
gaan niet snel genoeg	14%	15%	18%	15%
haltes te ver weg	10%	13%	13%	15%
voelt zich niet veilig	23%	20%	18%	13%
heeft geen OV-chipkaart	11%	9%	10%	11%
rijden niet vaak genoeg	11%	10%	11%	11%
kent het systeem niet goed genoeg	8%	7%	9%	7%
weet niet waar de haltes zijn	1%	1%	2%	2%

[1]): 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.

Op de volgende bladzijde toont figuur 4.4 de antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving.

Figuur 4.4: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2015.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	Doet al zo veel mogelijk met bus, tram of metro	Redenen[1]										
		Te duur	Over-stappen kost te veel tijd	Niet comfor-tabel	Rijden niet wanneer nodig	Niet snel genoeg	Haltes te ver weg	Voelt zich niet veilig	Heeft geen OV-chip-kaart	Rijden niet vaak genoeg	Kent het systeem niet goed genoeg	Weet niet waar de haltes zijn
Geslacht												
man	45%	39%	23%	20%	17%	16%	14%	13%	13%	12%	10%	2%
vrouw	47%	43%	25%	16%	16%	14%	15%	13%	9%	10%	6%	2%
Leeftijd												
16 tot 25 jaar	(57%)	(47%)	(23%)	(23%)	(32%)	(19%)	(12%)	(7%)	(5%)	(21%)	(5%)	(2%)
25 tot 45 jaar	33%	(44%)	(29%)	(18%)	(14%)	(22%)	(16%)	(10%)	(11%)	(12%)	(4%)	(2%)
45 tot 65 jaar	39%	48%	24%	17%	15%	10%	10%	13%	12%	10%	9%	2%
65 tot 85 jaar	71%	(7%)	(10%)	(17%)	(16%)	(6%)	(26%)	(28%)	(12%)	(4%)	(14%)	(4%)
Etniciteit												
autochtonen	44%	36%	23%	21%	15%	17%	17%	13%	11%	11%	8%	2%
westerse allochtonen	(51%)	(43%)	(23%)	(14%)	(25%)	(17%)	(15%)	(14%)	(10%)	(8%)	(8%)	(0%)
niet-westerse allochtonen	50%	(57%)	(29%)	(8%)	(15%)	(8%)	(8%)	(13%)	(13%)	(11%)	(4%)	(4%)
Stadsdeel												
R. Maasoever binnen ring	49%	(42%)	(27%)	(15%)	(18%)	(18%)	(10%)	(9%)	(9%)	(11%)	(5%)	(3%)
R. Maasoever buiten ring	42%	(35%)	(20%)	(19%)	(15%)	(16%)	(17%)	(15%)	(12%)	(11%)	(9%)	(2%)
Linker Maasoever	47%	(45%)	(26%)	(19%)	(15%)	(11%)	(17%)	(15%)	(12%)	(11%)	(7%)	(2%)
Opleidingsniveau												
Laag (geen startkwalificatie)	52%	(47%)	(17%)	(10%)	(10%)	(3%)	(7%)	(19%)	(14%)	(7%)	(14%)	(5%)
Midden	48%	(39%)	(28%)	(22%)	(17%)	(14%)	(17%)	(12%)	(12%)	(13%)	(6%)	(2%)
Hoog (HBO / WO)	40%	39%	26%	20%	19%	24%	18%	9%	7%	11%	4%	1%
Huishoudensinkomen												
Minima	53%	(58%)	(23%)	(10%)	(17%)	(10%)	(6%)	(12%)	(10%)	(9%)	(6%)	(3%)
Minimum tot modaal	48%	(46%)	(20%)	(19%)	(15%)	(10%)	(11%)	(13%)	(16%)	(13%)	(11%)	(2%)
Modaal tot 2 x modaal	46%	(38%)	(29%)	(18%)	(13%)	(17%)	(20%)	(12%)	(9%)	(11%)	(7%)	(1%)
Boven 2 x modaal	36%	(26%)	(25%)	(24%)	(19%)	(22%)	(19%)	(12%)	(9%)	(10%)	(4%)	(2%)
Gebruik openbaar vervoer												
Ten minste één dag per week	69%	(40%)	(24%)	(12%)	(18%)	(15%)	(16%)	(8%)	(2%)	(16%)	(0%)	(1%)
Bijna nooit / nooit	22%[2]	42%	24%	20%	15%	15%	14%	16%	15%	9%	11%	3%
Intensieve autogebruikers	27%	36%	30%	21%	19%	17%	18%	15%	14%	14%	11%	2%
Intensieve o.v.-gebruikers	79%	(25%)	(34%)	(10%)	(29%)	(18%)	(17%)	(7%)	(3%)	(29%)	(0%)	(3%)
Intensieve fietsers	38%	48%	20%	18%	15%	17%	11%	6%	7%	9%	7%	1%
Totaal	46%	41%	24%	18%	16%	15%	15%	13%	11%	11%	7%	2%

[1]): 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 173%).
Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage II, vraag 29.

[2]): Het betreft hier 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.

Ook in figuur 4.4 zijn bij veel bevolkingsgroepen de percentages gebaseerd op een zodanig klein aantal waarnemingen dat zij slechts indicatief zijn. Daarom is voor een robuuster beeld in fi-

guur 4.4a de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen jaren samen genomen.

Figuur 4.4a: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2012-2015.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	Doet al zo veel mogelijk met bus, tram of metro	Redenen[1]										
		Te duur	Over-stappen kost te veel tijd	Voelt zich niet veilig	Niet comfor-tabel	Niet snel genoeg	Rijden niet wanneer nodig	Haltes te ver weg	Rijden niet vaak genoeg	Heeft geen OV-chip-kaart	Kent het systeem niet goed genoeg	Weet niet waar de haltes zijn
Geslacht												
man	39%	39%	27%	16%	19%	17%	17%	11%	11%	13%	10%	1%
vrouw	44%	44%	26%	21%	16%	14%	13%	13%	10%	8%	6%	2%
Leeftijd												
16 tot 25 jaar	51%	50%	32%	10%	17%	20%	22%	11%	17%	5%	4%	1%
25 tot 45 jaar	30%	47%	31%	13%	21%	21%	15%	12%	11%	9%	5%	1%
45 tot 65 jaar	36%	45%	25%	19%	15%	13%	15%	11%	11%	14%	9%	1%
65 tot 85 jaar	65%	9%	17%	37%	16%	5%	11%	21%	6%	8%	16%	2%
Etniciteit												
autochtonen	40%	37%	26%	21%	20%	18%	16%	14%	11%	10%	8%	1%
westerse allochtonen	42%	45%	26%	16%	15%	19%	16%	12%	12%	10%	10%	2%
niet-westerse allochtonen	47%	55%	29%	12%	11%	8%	13%	9%	10%	11%	6%	2%
Stadsdeel												
R. Maasoever binnen ring	43%	44%	28%	12%	16%	18%	15%	10%	10%	8%	8%	2%
R. Maasoever buiten ring	37%	37%	27%	20%	20%	17%	16%	14%	11%	10%	9%	1%
Linker Maasoever	44%	44%	26%	22%	16%	12%	14%	13%	11%	12%	7%	1%
Opleidingsniveau												
Laag (geen startkwalificatie)	48%	45%	17%	26%	11%	5%	9%	9%	8%	14%	13%	2%
Midden	42%	43%	27%	20%	18%	13%	16%	12%	11%	10%	8%	1%
Hoog (HBO / WO)	35%	38%	34%	12%	21%	26%	18%	15%	13%	7%	4%	1%
Huishoudensinkomen												
Minima	48%	57%	18%	20%	9%	8%	2%	8%	8%	12%	9%	2%
Minimum tot modaal	44%	43%	25%	20%	14%	11%	13%	10%	10%	14%	10%	1%
Modaal tot 2 x modaal	40%	43%	30%	17%	19%	18%	16%	14%	13%	9%	8%	1%
Boven 2 x modaal	32%	26%	33%	16%	26%	24%	19%	16%	11%	8%	5%	2%
Gebruik openbaar vervoer												
Ten minste één dag per week	18%	46%	27%	14%	10%	15%	16%	13%	15%	2%	2%	0%
Bijna nooit / nooit	63%[2]	39%	27%	21%	21%	16%	15%	12%	8%	14%	11%	2%
Intensieve autogebruikers	21%	36%	33%	19%	24%	18%	18%	14%	11%	13%	10%	2%
Intensieve o.v.-gebruikers	76%	39%	27%	13%	10%	16%	24%	13%	23%	3%	2%	1%
Intensieve fietsers	37%	48%	24%	13%	15%	17%	13%	11%	11%	6%	6%	1%
Totaal	42%	42%	27%	18%	17%	16%	15%	12%	11%	10%	8%	1%

[1]): 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 177%).

[2]): Het betreft hier 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.

Behalve de bejaarden en de mensen met de allerhoogste inkomens noemen alle bevolkingsgroepen de kosten het meest als argument. Bejaarden en laag opgeleiden noemen vaker dan anderen dat ze het systeem niet goed genoeg kennen; daarnaast noemen bejaarden ook vaak dat ze zich niet veilig voelen in bus, tram of metro, en dat de haltes te ver weg zijn. Intensieve autogebruikers vinden bus, tram en metro wat minder vaak te duur en wat vaker niet comfortabel, maar verschillen verder niet zo veel van de overige Rotterdammers. Intensieve o.v.-gebruikers noemen vaker dat bus, tram en metro niet rijden wanneer ze nodig zijn en niet vaak genoeg rijden, en overstappen te veel tijd kost.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 28% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (51%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 19% dat het station te ver weg is, 16% dat het overstappen te veel tijd kost, 10% dat de treinen niet rijden wanneer men ze nodig heeft, eveneens 10% dat men de trein niet comfortabel vindt, eveneens 10% dat de trein niet snel genoeg gaat, 9% dat men het systeem niet goed genoeg kent om er mee te reizen en eveneens 9% dat men geen OV-chipkaart heeft. Voorts voelt 6% zich in de trein niet veilig en vindt 5% dat de treinen niet vaak genoeg rijden.
Ook dit is ongeveer het zelfde “lijstje” als in vorige jaren. Hooguit kan worden opgemerkt dat het niet goed genoeg kennen van het systeem (de OV-chipkaart?) langzaamaan wat minder vaak genoemd wordt.

Figuur 4.5: Redenen om niet vaker met de trein te reizen; 2012-2015.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	27%	25%	26%	28%
Redenen[1]:				
te duur	51%	52%	53%	51%
station te ver weg	16%	19%	20%	19%
overstappen kost te veel tijd	18%	19%	17%	16%
rijden niet wanneer nodig	14%	13%	11%	10%
niet comfortabel	13%	10%	9%	10%
gaan niet snel genoeg	9%	7%	8%	10%
kent het systeem niet goed genoeg	15%	11%	9%	9%
heeft geen OV-chipkaart	9%	8%	8%	9%
voelt zich niet veilig	8%	8%	7%	6%
rijden niet vaak genoeg	5%	6%	4%	5%

[1]): 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. In dit geval is dus geen van de verschillen significant.

Figuur 4.6 toont weer de antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving.
Overigens is deze vraag voor veel respondenten kennelijk te moeilijk te beantwoorden: 11% heeft helemaal niets aangekruist.

Figuur 4.6: Redenen om niet vaker met de trein te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2015.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	Doet al zo veel mogelijk met de trein	Redenen[1]									
		Te duur	Station te ver weg	Overstappen kost te veel tijd	Rijden niet wanneer nodig	Niet comfortabel	Niet snel genoeg	Kent het systeem niet goed genoeg	Heeft geen OV-chipkaart	Voelt zich niet veilig	Rijden niet vaak genoeg
Geslacht											
man	29%	51%	20%	16%	11%	10%	11%	8%	10%	5%	6%
vrouw	28%	52%	18%	16%	9%	10%	8%	10%	8%	7%	5%
Leeftijd											
16 tot 25 jaar	(39%)	(52%)	(25%)	(11%)	(22%)	(9%)	(8%)	(10%)	(5%)	(4%)	(10%)
25 tot 45 jaar	26%	57%	18%	18%	9%	12%	14%	2%	8%	5%	6%
45 tot 65 jaar	26%	52%	20%	20%	11%	9%	10%	7%	10%	5%	5%
65 tot 85 jaar	(31%)	(41%)	(16%)	(7%)	(6%)	(7%)	(2%)	(24%)	(10%)	(11%)	(1%)
Etniciteit											
autochtonen	27%	46%	21%	16%	10%	11%	12%	11%	9%	7%	5%
westerse allochtonen	(36%)	(60%)	(13%)	(15%)	(15%)	(13%)	(6%)	(4%)	(9%)	(5%)	(3%)
niet-westerse allochtonen	28%	(62%)	(17%)	(14%)	(9%)	(5%)	(3%)	(6%)	(9%)	(4%)	(5%)
Stadsdeel											
R. Maasoever binnen ring	42%	(50%)	(10%)	(18%)	(8%)	(13%)	(9%)	(7%)	(9%)	(6%)	(7%)
R. Maasoever buiten ring	24%	54%	19%	18%	10%	8%	12%	11%	10%	7%	5%
Linker Maasoever	20%	49%	26%	12%	13%	8%	8%	9%	8%	5%	4%
Opleidingsniveau											
Laag (geen startkwalificatie)	20%	51%	15%	11%	7%	6%	2%	17%	12%	7%	3%
Midden	28%	51%	21%	16%	11%	11%	8%	10%	9%	7%	7%
Hoog (HBO / WO)	35%	54%	22%	20%	12%	12%	20%	2%	5%	3%	5%
Huishoudensinkomen											
Minima	29%	(60%)	(18%)	(10%)	(9%)	(7%)	(3%)	(8%)	(9%)	(6%)	(5%)
Minimum tot modaal	(27%)	(55%)	(14%)	(11%)	(9%)	(8%)	(5%)	(14%)	(12%)	(8%)	(3%)
Modaal tot 2 x modaal	27%	(50%)	(19%)	(12%)	(9%)	(12%)	(11%)	(11%)	(8%)	(5%)	(4%)
Boven 2 x modaal	29%	(41%)	(22%)	(30%)	(15%)	(13%)	(22%)	(2%)	(6%)	(5%)	(9%)
Gebruik openbaar vervoer											
Ten minste één dag per week	41%	55%	14%	11%	11%	7%	8%	9%	3%	5%	5%
Bijna nooit / nooit	14%[2]	49%	23%	19%	10%	12%	11%	9%	14%	7%	5%
Intensieve autogebruikers	18%	46%	23%	22%	13%	13%	15%	9%	12%	7%	8%
Intensieve o.v.-gebruikers	(46%)	(53%)	(16%)	(10%)	(17%)	(7%)	(6%)	(6%)	(4%)	(3%)	(4%)
Intensieve fietsers	34%	60%	19%	11%	7%	9%	8%	7%	7%	2%	5%
Totaal	28%	51%	19%	16%	10%	10%	10%	9%	9%	6%	5%

[1]): 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 145%).
Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage II, vraag 30.

[2]): Het betreft hier 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.

Ook in figuur 4.6 zijn bij veel bevolkingsgroepen de percentages gebaseerd op een zodanig klein aantal waarnemingen dat zij slechts indicatief zijn. Daarom is voor een robuuster beeld in figuur 4.6a de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen jaren samen genomen.

Figuur 4.6a: Redenen om niet vaker met de trein te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2012-2015.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	Doet al zo veel mogelijk met de trein	Redenen[1]									
		Te duur	Station te ver weg	Overstappen kost te veel tijd	Rijden niet wanneer nodig	Kent het systeem niet goed genoeg	Niet comfortabel	Heeft geen OV-chipkaart	Niet snel genoeg	Voelt zich niet veilig	Rijden niet vaak genoeg
Geslacht											
man	26%	51%	18%	19%	15%	10%	11%	10%	10%	6%	6%
vrouw	27%	53%	19%	17%	10%	11%	10%	7%	7%	8%	4%
Leeftijd											
16 tot 25 jaar	41%	52%	22%	16%	16%	12%	8%	5%	7%	4%	11%
25 tot 45 jaar	23%	57%	20%	21%	12%	4%	14%	6%	12%	5%	6%
45 tot 65 jaar	24%	51%	18%	20%	13%	11%	10%	11%	8%	8%	5%
65 tot 85 jaar	30%	45%	16%	9%	8%	22%	7%	10%	3%	12%	2%
Etniciteit											
autochtonen	26%	48%	20%	19%	13%	11%	11%	9%	10%	8%	5%
westerse allochtonen	31%	58%	16%	18%	12%	10%	9%	9%	8%	4%	5%
niet-westerse allochtonen	25%	59%	17%	14%	10%	11%	8%	8%	4%	6%	5%
Stadsdeel											
R. Maasoever binnen ring	34%	55%	12%	19%	11%	10%	12%	8%	8%	6%	7%
R. Maasoever buiten ring	23%	51%	17%	21%	13%	11%	10%	9%	11%	8%	5%
Linker Maasoever	22%	50%	25%	14%	12%	11%	9%	9%	6%	8%	4%
Opleidingsniveau											
Laag (geen startkwalificatie)	19%	53%	14%	10%	8%	19%	7%	12%	2%	10%	3%
Midden	27%	53%	20%	16%	12%	11%	10%	7%	6%	8%	6%
Hoog (HBO / WO)	33%	50%	22%	27%	16%	3%	13%	5%	17%	3%	7%
Huishoudensinkomen											
Minima	27%	61%	14%	11%	8%	13%	5%	11%	3%	10%	4%
Minimum tot modaal	26%	55%	16%	15%	10%	15%	8%	11%	5%	8%	5%
Modaal tot 2 x modaal	26%	53%	19%	17%	12%	10%	12%	8%	10%	6%	5%
Boven 2 x modaal	27%	38%	24%	28%	18%	5%	15%	5%	16%	5%	8%
Gebruik openbaar vervoer											
Ten minste één dag per week	41%	58%	15%	15%	11%	10%	7%	3%	7%	5%	6%
Bijna nooit / nooit	11%[2]	47%	21%	20%	13%	11%	13%	13%	9%	9%	5%
Intensieve autogebruikers	13%	45%	22%	25%	16%	9%	14%	10%	12%	8%	6%
Intensieve o.v.-gebruikers	49%	56%	16%	13%	15%	9%	8%	4%	5%	4%	6%
Intensieve fietsers	34%	60%	17%	15%	10%	7%	9%	6%	8%	4%	5%
Totaal	27%	52%	19%	18%	12%	11%	10%	9%	8%	7%	5%

[1]): 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 151%).

[2]): Het betreft hier 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.

De kosten worden door alle bevolkingsgroepen veruit het meest genoemd. Daarnaast noemen bejaarden ook hier weer vaak dat ze het systeem niet goed genoeg kennen en dat ze zich in de trein niet veilig voelen. Ook voor de trein kennen laag opgeleiden het systeem vaker niet goed

genoeg. Comfort en snelheid worden vaker genoemd naarmate men hoger opgeleid is en/of een hoger inkomen heeft. Intensieve autogebruikers vinden de trein iets minder vaak te duur, maar hebben relatief wat vaker problemen met comfort, overstaptijden en snelheid. De bezwaren van de intensieve o.v.-gebruikers verschillen niet zo veel van die van de overige Rotterdammers.

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, en daarnaast kost overstappen te veel tijd en zijn de opstapplaatsen te ver weg. Ook worden bus, tram en metro vaak als niet comfortabel en niet snel genoeg ervaren, en rijden ze niet wanneer ze nodig zijn en niet snel genoeg.

Figuur 4.7: Redenen om niet vaker met het openbaar vervoer te reizen; 2015.

Redenen om er niet vaker mee te reizen	Bus, tram en metro	Trein
Te duur	41%	51%
Overstappen kost te veel tijd	24%	16%
Haltes resp. station te ver weg	15%	19%
Niet comfortabel	18%	10%
Rijden niet wanneer nodig	16%	10%
Gaan niet snel genoeg	15%	10%
Heeft geen OV-chipkaart	11%	9%
Voelt zich niet veilig	13%	6%
Kent het systeem niet goed genoeg	7%	9%
Rijden niet vaak genoeg	11%	5%
Weet niet waar de haltes zijn	2%	
Totaal	**173%**	**145%**

4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Ook wordt sinds 2012 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). Vorig jaar zouden wat minder Rotterdammers tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel hebben gemaakt (of zou dit niet van toepassing zijn geweest), maar dit jaar ligt dat percentage weer op het oude niveau: 27%. Van de overigen maakt 38% meestal gebruik van de auto (34% als bestuurder en 4% als passagier), 32% van het openbaar vervoer, 33% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 30% van *alle* Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 25% als bestuurder), 23% gaat met het openbaar vervoer, 24% met de fiets en 5% anderszins.
Het gebruik van de fiets in de spits ligt de laatste twee jaar iets hoger dan voorheen. De auto lijkt iets minder populair geworden.

Figuur 4.8: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012-2015.

Vervoermiddel tijdens de spits[1]	2012		2013		2014		2015		2012-2015	
Nooit / niet van toepassing	28%		28%		22%		27%		26%	
Vervoermiddel[1]:										
auto, als bestuurder	27%	37%	28%	39%	28%	35%	25%	34%	27%	36%
auto, als passagier	4%	5%	3%	5%	2%	3%	3%	4%	3%	4%
openbaar vervoer	24%	33%	22%	30%	25%	32%	23%	32%	23%	31%
fiets	20%	27%	21%	29%	25%	33%	24%	33%	23%	31%
ander vervoermiddel / lopend	7%	10%	6%	8%	6%	8%	5%	8%	6%	8%

[1]): 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.

In figuur 4.9 is de beantwoording van deze vraag uitgesplitst naar een aantal soorten Rotterdammers c.q. reizigers.

Figuur 4.9: Vervoermiddel tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken; 2015.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel[1]				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel / lopend
Sociaal-economische positie						
betaald werk	11%	46%	3%	24%	33%	3%
scholier / student	(5%)	(10%)	(4%)	(57%)	(38%)	(2%)
huish. / uitkering / pensioen	47%	20%	5%	41%	32%	15%
Stadsdeel						
R. Maasoever binnen ring	19%	26%	3%	34%	37%	10%
R. Maasoever buiten ring	33%	40%	3%	27%	37%	3%
Linker Maasoever	30%	39%	6%	32%	25%	9%
Beschikbaarheid auto						
Altijd	25%	60%	2%	14%	29%	4%
Niet altijd / nooit	30%	1%	6%	54%	38%	13%
Fietsbezit						
Wel	23%	35%	3%	27%	41%	5%
Niet	40%	(33%)	(9%)	(49%)	(1%)	(17%)
Bezit OV-chipkaart						
Wel	27%	29%	4%	37%	34%	7%
Niet	(30%)	(67%)	(6%)	(2%)	(22%)	(11%)
Intensieve autogebruikers	21%	83%	5%	9%	7%	2%
Intensieve o.v.-gebruikers	(12%)	(4%)	(2%)	(89%)	(12%)	(6%)
Intensieve fietsers	20%	10%	3%	23%	74%	4%
Totaal	27%	34%	4%	32%	33%	8%
Totaal, *alle* Rotterdammers[2]	27%	25%	3%	23%	24%	5%

[1]): 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: 110%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

[2]): *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.

Wat robuustere cijfers staan in figuur 4.9a, waarin de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen jaren is samengenomen.

Figuur 4.9a: Vervoermiddel tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken; 2012-2015.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel[1]				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoer-middel / lopend
Sociaal-economische positie						
betaald werk	9%	48%	3%	24%	30%	5%
scholier / student	4%	5%	1%	65%	31%	4%
huish. / uitkering / pensioen	48%	23%	6%	39%	32%	15%
Stadsdeel						
R. Maasoever binnen ring	19%	28%	3%	33%	37%	10%
R. Maasoever buiten ring	28%	44%	3%	26%	32%	5%
Linker Maasoever	30%	38%	5%	35%	23%	10%
Beschikbaarheid auto						
Altijd	24%	62%	3%	15%	26%	5%
Niet altijd / nooit	28%	2%	6%	53%	37%	13%
Fietsbezit						
Wel	23%	37%	3%	27%	38%	6%
Niet	38%	(33%)	(9%)	(48%)	(1%)	(18%)
Bezit OV-chipkaart[2]						
Wel	27%	29%	4%	37%	34%	7%
Niet	(30%)	(67%)	(6%)	(2%)	(22%)	(11%)
Intensieve autogebruikers	19%	83%	6%	9%	8%	3%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	3%	2%	89%	13%	5%
Intensieve fietsers	21%	10%	2%	23%	75%	4%
Totaal	26%	36%	4%	31%	31%	8%
Totaal, *alle* Rotterdammers[3]	26%	27%	3%	23%	23%	6%

[1]): 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.
[2]): Betreft alleen 2015; eerder is hier niet naar gevraagd.
[3]): *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.

Van de Rotterdammers met betaald werk ging de afgelopen jaren de helft (48% als bestuurder en 3% als passagier) met de auto, drie tiende met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer. Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt de reiziger tijdens de spits het minst de auto; op de Linker Maasoever wordt de fiets het minst gebruikt.

Alternatieven

33% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 14% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 11% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 4% overweegt wel eens een andere route en 6% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan in de vorige drie jaar.

Figuur 4.10: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits[1]; 2012-2015.

Overweegt wel eens andere manier van reizen	2012	2013	2014	2015	2012-2015
Ander vervoermiddel	15%	15%	13%	14%	14
Voor of na de spits	9%	10%	12%	11%	10
Andere route	5%	5%	5%	4%	5
Thuisblijven	7%	7%	5%	6%	6
Nee	69%	66%	69%	67%	68

[1]): 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%, omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.
N.B. 2: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.

In figuur 4.11 is de beantwoording van deze vraag uitgesplitst naar een aantal soorten reizigers.

Figuur 4.11: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken[1]; 2015 (horizontale percentering).

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
Vervoermiddel tijdens de spits					
auto, als bestuurder	17%	15%	8%	5%	59%
auto, als passagier	(7%)	(8%)	(12%)	(4%)	(78%)
openbaar vervoer	15%	12%	1%	7%	65%
fiets	11%	7%	3%	4%	77%
ander vervoermiddel / lopend	(4%)	(11%)	(0%)	(15%)	(71%)
Sociaal-economische positie					
betaald werk	16%	10%	5%	5%	67%
scholier / student	(16%)	(9%)	(4%)	(4%)	(67%)
huish. / uitkering / pensioen	10%	13%	4%	7%	68%
Stadsdeel					
R. Maasoever binnen ring	16%	9%	3%	6%	67%
R. Maasoever buiten ring	14%	13%	5%	5%	66%
Linker Maasoever	12%	12%	5%	6%	67%
Beschikbaarheid auto					
Altijd	14%	14%	6%	6%	63%
Niet altijd / nooit	14%	8%	2%	5%	72%
Fietsbezit					
Wel	16%	11%	4%	5%	66%
Niet	(8%)	(11%)	(6%)	(7%)	(72%)
Bezit OV-chipkaart					
Wel	16%	11%	3%	6%	66%
Niet	(3%)	(13%)	(11%)	(6%)	(71%)
Intensieve autogebruikers	16%	13%	8%	5%	61%
Intensieve o.v.-gebruikers	(19%)	(8%)	(1%)	(6%)	(66%)
Intensieve fietsers	15%	7%	3%	3%	74%
Totaal	14%	11%	4%	6%	67%

[1]): 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: 102%), 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.

Wat robuustere cijfers staan in figuur 4.11a, waarin de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen jaren is samengenomen.

Figuur 4.11a: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken[1]; 2012-2015 (horizontale percentering).

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
Vervoermiddel tijdens de spits					
auto, als bestuurder	17%	14%	8%	7%	60%
auto, als passagier	(15%)	(9%)	(9%)	(7%)	(66%)
openbaar vervoer	14%	10%	3%	6%	68%
fiets	13%	8%	2%	5%	75%
ander vervoermiddel / lopend	7%	8%	4%	12%	72%
Sociaal-economische positie					
betaald werk	16%	9%	5%	5%	68%
scholier / student	16%	8%	5%	3%	69%
huish. / uitkering / pensioen	10%	13%	4%	9%	67%
Stadsdeel					
R. Maasoever binnen ring	15%	10%	4%	6%	68%
R. Maasoever buiten ring	16%	11%	5%	6%	67%
Linker Maasoever	12%	10%	5%	6%	68%
Beschikbaarheid auto					
Altijd	15%	13%	6%	7%	64%
Niet altijd / nooit	12%	7%	3%	5%	73%
Fietsbezit					
Wel	16%	11%	4%	6%	67%
Niet	9%	9%	6%	8%	72%
Bezit OV-chipkaart[2]					
Wel	16%	11%	3%	6%	66%
Niet	(3%)	(13%)	(11%)	(6%)	(71%)
Intensieve autogebruikers	16%	13%	8%	7%	62%
Intensieve o.v.-gebruikers	15%	8%	3%	5%	69%
Intensieve fietsers	13%	8%	3%	4%	74%
Totaal	14%	10%	5%	6%	68%

[1]): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen.
[2]): Betreft alleen 2015; eerder is hier niet naar gevraagd.

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.

De onderscheiden soorten reizigers verschillen wat dit betreft niet wezenlijk van elkaar, al overwegen spits-automobilisten relatief iets vaker een andere manier van reizen, en overwegen spitsreizigers die niet werken of studeren dit iets minder vaak.

Plannen om het autogebruik tijdens de spits te verminderen

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. De precieze formuleringen van deze uitspraken luiden:
- 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.

Ruim twee derde geeft aan, geen auto en/of rijbewijs te hebben, of zelden of nooit tijdens de spits de auto te gebruiken; zie de eerste twee regels van figuur 4.12. Eén op de tien gebruikt tijdens de spits meestal de auto en wil dat wel veranderen (vierde, vijfde en zesde regel); van hen zegt echter een ruime meerderheid dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken en dat te gaan veranderen.

Figuur 4.12: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits[1]; 2012-2015.

Veranderingsgezindheid autogebruik	2012	2013	2014	2015	2012-2015
Geen auto en/of geen rijbewijs	37%	32%	31%	35%	34%
Gebruikt auto zelden of nooit tijdens de spits	32%	36%	34%	35%	34%
Zo weinig mogelijk; gaat niet veranderen	12%	12%	13%	12%	12%
Meestal; gaat veranderen	1%	1%	1%	1%	1%
Meestal; gaat veranderen; weet niet hoe en wanneer	2%	2%	2%	2%	2%
Meestal; gaat veranderen; nu niet mogelijk	7%	8%	7%	7%	7%
Meestal; gaat niet veranderen	12%	12%	14%	11%	12%

[1]): Als percentage van alle Rotterdammers.

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100%, 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 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 figuur 4.13 is de beantwoording van deze vraag ook weer uitgesplitst naar een aantal soorten Rotterdammers.

Figuur 4.13: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken[1]; 2015 (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
Vervoermiddel tijdens de spits							
nooit / niet van toepassing	42%	51%	8%	0%	0%	0%	0%
auto, als bestuurder	1%	12%	15%	2%	8%	24%	40%
auto, als passagier	(28%)	(24%)	(21%)	(0%)	(0%)	(11%)	(22%)
openbaar vervoer	58%	28%	13%	0%	0%	2%	0%
fiets	39%	47%	15%	0%	0%	1%	1%
ander vervoermiddel / lopend	(64%)	(32%)	(6%)	(0%)	(0%)	(0%)	(2%)
Sociaal-economische positie							
betaald werk	20%	32%	14%	1%	3%	12%	20%
scholier / student	(61%)	(26%)	(5%)	(0%)	(0%)	(5%)	(2%)
huish. / uitkering / pensioen	49%	39%	10%	0%	1%	1%	2%
Stadsdeel							
R. Maasoever binnen ring	41%	34%	8%	1%	3%	6%	9%
R. Maasoever buiten ring	29%	38%	14%	0%	3%	9%	11%
Linker Maasoever	36%	33%	13%	1%	1%	6%	12%
Beschikbaarheid auto							
Altijd	0%	50%	18%	1%	4%	11%	19%
Niet altijd / nooit	79%	16%	4%	0%	0%	1%	1%
Fietsbezit							
Wel	29%	38%	13%	1%	3%	8%	12%
Niet	57%	23%	7%	0%	1%	4%	9%
Bezit OV-chipkaart							
Wel	37%	35%	12%	1%	2%	6%	9%
Niet	(22%)	(35%)	(12%)	(1%)	(1%)	(10%)	(22%)
Intensieve autogebruikers	4%	29%	15%	1%	6%	18%	30%
Intensieve o.v.-gebruikers	61%	27%	11%	0%	1%	1%	1%
Intensieve fietsers	38%	45%	14%	1%	0%	4%	2%
Totaal	35%	35%	12%	1%	2%	7%	11%

[1]): Als percentage van alle Rotterdammers.

N.B. 1:De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 102%), 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.

Wat robuustere cijfers staan in figuur 4.13a, waarin de beantwoording uit de Omnibusenquêtes van de afgelopen jaren is samengenomen.

Figuur 4.13a: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits naar een aantal persoonskenmerken[1]; 2012-2015 (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
Vervoermiddel tijdens de spits							
nooit / niet van toepassing	40%	53%	8%	0%	0%	0%	1%
auto, als bestuurder	1%	12%	13%	3%	7%	25%	43%
auto, als passagier	(33%)	(22%)	(16%)	(1%)	(4%)	(7%)	(21%)
openbaar vervoer	56%	31%	13%	0%	0%	1%	1%
fiets	39%	43%	17%	0%	0%	1%	1%
ander vervoermiddel / lopend	57%	31%	9%	0%	1%	2%	3%
Sociaal-economische positie							
betaald werk	19%	31%	14%	1%	3%	13%	22%
scholier / student	56%	34%	7%	0%	0%	3%	2%
huish. / uitkering / pensioen	46%	40%	11%	0%	1%	2%	3%
Stadsdeel							
R. Maasoever binnen ring	39%	31%	12%	1%	3%	7%	10%
R. Maasoever buiten ring	26%	37%	14%	1%	2%	8%	16%
Linker Maasoever	36%	35%	10%	1%	2%	7%	12%
Beschikbaarheid auto							
Altijd	0%	48%	18%	1%	3%	12%	21%
Niet altijd / nooit	78%	16%	4%	0%	0%	1%	1%
Fietsbezit							
Wel	28%	37%	14%	1%	2%	8%	13%
Niet	54%	26%	6%	1%	2%	4%	10%
Bezit OV-chipkaart[2]							
Wel	37%	35%	12%	1%	2%	6%	9%
Niet	(22%)	(35%)	(12%)	(1%)	(1%)	(10%)	(22%)
Intensieve autogebruikers	5%	27%	14%	2%	5%	19%	32%
Intensieve o.v.-gebruikers	58%	30%	11%	0%	1%	1%	1%
Intensieve fietsers	38%	43%	15%	0%	1%	3%	2%
Totaal	34%	34%	12%	1%	2%	7%	12%

[1]): Als percentage van alle Rotterdammers.
[2]): Betreft alleen 2015; eerder is hier niet naar gevraagd.

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.

Van de Rotterdammers die nu tijdens de spits meestal een auto besturen, zegt 35% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 17%, en van de intensieve autogebruikers is dat 26%. 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 II, vraag 24 en 25.
77% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 23% erkent dit *niet* te kennen. Bijna de helft van de Rotterdammers (43%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 16% kent het van radio en tv, 15% door vrienden en/of familie, 11% noemt kranten / tijdschriften, 8% 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 veel mindere mate ook bebording. (Deze percentages tellen op tot méér dan 77%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.14: Kennis van het begrip 'P+R'; 2015 (horizontale percentering).

Kent u het begrip 'P+R'?	**Nee**	**Ja, van radio en tv**	**Ja, via vrienden en/of familie**	**Ja, via kranten / tijd-schriften**	**Ja, via internet**	**Ja, wel eens langs-gereden**	**Ja, anders**
Stadsdeel							
Rechter Maasoever binnen ring	27%	13%	15%	9%	7%	44%	12%
Rechter Maasoever buiten ring	18%	17%	16%	13%	7%	46%	12%
Linker Maasoever	26%	17%	13%	10%	9%	41%	10%
Autobezit							
Beschikt altijd over auto	12%	17%	15%	12%	10%	53%	14%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(19%)	(16%)	(16%)	(11%)	(11%)	(46%)	(12%)
Geen rijbewijs	49%	13%	14%	8%	4%	23%	5%
Autogebruik							
Intensief (min. 4 dagen / week)	16%	15%	15%	10%	10%	50%	14%
Niet intensief / niet	27%	16%	15%	11%	7%	40%	10%
Openbaarvervoergebruik							
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	19%	16%	10%	9%	38%	13%
Niet intensief / niet	23%	15%	14%	11%	8%	45%	11%
Vervoermiddel naar werk of studie							
Auto (bestuurder of passagier)	16%	14%	15%	9%	12%	53%	14%
Openbaar vervoer	(24%)	(20%)	(17%)	(12%)	(11%)	(35%)	(13%)
Ander vervoermiddel / lopend	22%	12%	17%	12%	6%	48%	14%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	29%	17%	13%	11%	6%	38%	8%
Totaal	23%	16%	15%	11%	8%	43%	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 82% 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 kennen bijna negen van de tien 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', 56% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 23% 'P+R' niet kent.

Figuur 4.15: Gebruik 'P+R'; 2014 (horizontale percentering).

Gebruik 'P+R'	**Gebruikt wel eens**	**Kent, maar nog nooit gebruikt**	**Kent niet**
Stadsdeel			
Rechter Maasoever binnen ring	18%	55%	27%
Rechter Maasoever buiten ring	26%	57%	18%
Linker Maasoever	19%	56%	25%
Autobezit			
Beschikt altijd over auto	29%	59%	12%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(19%)	(62%)	(19%)
Geen rijbewijs	6%	46%	48%
Autogebruik			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	30%	53%	16%
Niet intensief / niet	16%	57%	27%
Openbaarvervoergebruik			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	17%	58%	25%
Niet intensief / niet	22%	55%	23%
Vervoermiddel naar werk of studie			
Auto (als bestuurder of passagier)	30%	54%	16%
Openbaar vervoer	(23%)	(54%)	(24%)
Ander vervoermiddel / lopend	22%	56%	22%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	14%	57%	28%
Totaal	21%	56%	23%

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 (26%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruiken drie van de tien 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 conclusies konden in vorige jaren ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het goedkoper is (genoemd door 56% van de gebruikers), gevolgd door makkelijker (54%) en sneller (22%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

De bekendheid van 'P+R' was vorig jaar toegenomen, en is nu ongeveer gestabiliseerd. Het gebruik lijkt op de langere termijn gezien heel langzaam wat toe te nemen. Financiële argumenten lijken daarbij de laatste paar jaar belangrijker te worden (ten koste van het gemak).

Figuur 4.16: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2015.

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	18%	19%	21%	23%	21%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	53%	54%	54%	54%	51%	56%	56%
Subtotaal: Kent het begrip 'P+R'	71%	72%	72%	73%	72%	79%	77%
Kent het begrip niet	29%	28%	28%	27%	28%	21%	23%
Belangrijkste argument gebruikers:							
Makkelijker	68%	72%	64%	68%	60%	60%	54%
Goedkoper	32%	36%	40%	39%	44%	58%	56%
Sneller	34%	31%	35%	24%	30%	22%	22%

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 (2015: 223) zelden significant.

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

Voorts is nu ook in vraag 26 (die over de gebruiksfrequentie van auto, openbaar vervoer en fiets; zie paragraaf 3.1) gevraagd naar de frequentie van het P+R-gebruik: hoeveel dagen per week men er meestal gebruik van maakt.

Figuur 4.17: P+R-gebruik per stadsdeel; 2015.

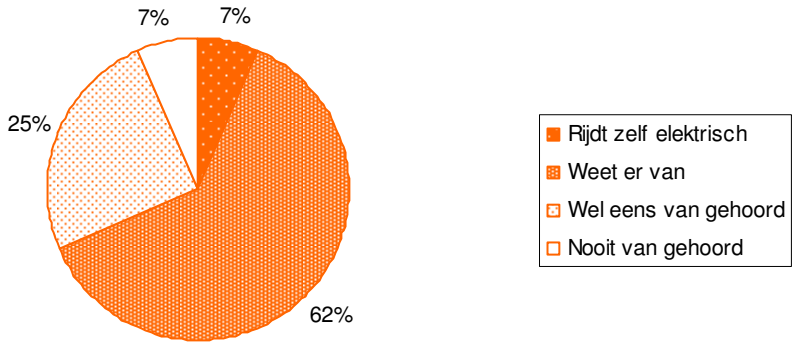
Gebruik per week	**RMO binnen de ring**	**RMO buiten de ring**	**LMO**	**Totaal R'dam**
(Bijna) elke dag	0%	0%	0%	0%
4 of 5 dagen	0%	0%	0%	0%
2 of 3 dagen	0%	1%	1%	1%
1 dag	1%	2%	2%	1%
Totaal P+R-gebruikers	1%	4%	3%	2%
Bijna nooit	14%	18%	12%	15%
Nooit / geen antwoord	85%	78%	85%	83%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Volgens de beantwoording van deze vraag zou slechts 2% van de Rotterdammers P+R-gebruiker zijn (exclusief 'bijna nooit'), waarvan 1% intensief gebruiker (gebruik meestal tenminste vier dagen per week). 54% zegt hier 'nooit', en 29% heeft hier geen antwoord gegeven. Van degenen die bij de voorgaande vraag nog zeiden wel eens gebruiker te zijn heeft 63% hier 'bijna nooit' aangekruist, heeft 10% 'nooit' aangekruist en heeft 15% geen antwoord gegeven. Onduidelijk is waarom bij deze vraag zo weinig P+R-gebruikers gemeten zijn.

4.5 Elektrisch vervoer

Sinds enkele jaren wordt in de Omnibusenquête ook een aantal vragen gesteld over elektrisch vervoer. Allereerst is gevraagd, in welke mate men bekend is met elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, scooters en fietsen. 7% zegt zelf elektrisch te rijden, 62% weet er wel van, 25% heeft er wel eens van gehoord en 7% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord. Daarmee is het gebruik verder toegenomen; de verdere bekendheid is echter weer afgenomen tot het niveau van 2013. Dat laatste komt wellicht mede doordat hier nu geen bussen meer als voorbeeld zijn genoemd. Omdat dat in deze context een verwarrend soort vervoer is, is deze toevoeging dit jaar weggelaten.

Figuur 4.18: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013-2015.



Bekendheid met elektrisch vervoer	2013	2014	2015
Rijdt zelf elektrisch	2%	5%	7%
Weet er van	56%	65%	62%
Wel eens van gehoord	35%	27%	25%
Nooit van gehoord	6%	4%	7%

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 gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. 57% van de Rotterdammers vindt dat een goede keuze, 9% vindt dat *geen* goede keuze, en de overige 35% heeft hierover geen mening; een vergelijkbaar oordeel als in de voorgaande twee jaar.

Figuur 4.19: Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer; 2013-2015.

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013	2014	2015
Goede keuze	49%	53%	57%
Geen goede keuze	7%	7%	9%
Geen mening	44%	39%	35%

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 voorstanders geven daarbij desgevraagd in eigen bewoordingen bijna allemaal als argument dat het beter is voor het milieu, waarbij wie dat specificeert vooral de luchtkwaliteit (vervuiling en stank) bedoelt; 'geluid' wordt weinig genoemd. Bijna niemand noemt dat het goedkoper zou zijn. De tegenstanders zijn vooral vaak sceptisch (modieuze onzin; duur; niet bewezen dat het schoner is, en de elektriciteit is niet duurzaam opgewekt; laat de markt zijn werk doen; stimuleer liever het openbaar vervoer). Ook wordt wel genoemd dat je elektrisch verkeer niet aan hoort komen.

Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat. 36% van de Rotterdammers vindt deze aanleg een goede zaak, bij 19% hangt dat er van af, 9% vindt dat *geen* goede zaak en de overige 36% heeft hierover geen mening. De afgelopen jaren hebben steeds meer Rotterdammers hier een mening over gekregen, en langzaamaan neemt het aantal voorstanders wat toe. (Over twee jaar gemeten is de toename van het aantal Rotterdammers dat het een goed idee vindt zowel als de toename van het aantal Rotterdammers dat het er van af vindt hangen wél significant.)

Figuur 4.20: Aanleg 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken; 2013-2015.

Aanleg 'oplaadpunten'	**2013**	**2014**	**2015**
Goed	31%	35%	36%
Dat hangt er van af	16%	17%	19%
Niet goed	7%	9%	9%
Geen mening	45%	39%	36%

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 voorstanders geven daarbij vooral als argument dat dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren en dat dat nodig / handig is. De tegenstanders noemen vooral als argument dat dit ten koste gaat van "gewone" parkeerplekken. De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende gewone parkeerplaatsen overblijven, en dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn. Wat dat betreft wordt hier ook wel al veel geklaagd.

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. Ruim één op de drie (35%) zegt dit niet te weten, en de helft (49%) verwacht dit niet. De overige 16% rijdt al elektrisch (5%), of denkt aan een elektrische fiets (7%), scooter (1%), eigen auto (3%), auto van het werk (3%) of deelauto (1%). Het aantal Rotterdammers dat denkt binnen twee jaar zelf elektrisch te gaan rijden neemt eerder af dan toe.

Figuur 4.21: Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets; 2013-2015.

Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets	2013	2014	2015
Rijdt al elektrisch	4%	3%	5%
Ja, een elektrische fiets	7%	9%	7%
Ja, een elektrische scooter	2%	2%	1%
Ja, een elektrische eigen auto	3%	3%	3%
Ja, een elektrische auto via het werk	1%	2%	3%
Ja, een elektrische deelauto	1%	1%	1%
Subtotaal 'ja' plus 'al'	15%	17%	16%
Nee	41%	47%	49%
Weet niet	44%	35%	35%

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 Rotterdammers die dit niet denken, geven vooral als argument dat het te duur is, maar ook wel dat ze (nog) geen nieuwe auto of fiets nodig hebben, liever gewoon fietsen en/of het niet nodig vinden. Ook vinden sommigen zich hier te oud voor.

4.6 Milieuoverwegingen

In een andere vragenlijst van de Omnibusenquête zijn ook vragen opgenomen over welke maatregelen men zelf bereid is te nemen om mee te helpen om het milieu te verbeteren. Deze vragen maken onderdeel uit van een vragenblok over milieu en duurzaamheid die waren opgenomen in opdracht van de DCMR Milieudienst Rijnmond. In deze paragraaf zal kort worden weergegeven hoe deze vragen zijn beantwoord voor zo ver zij verkeer en vervoer betreffen.

Maatregelen om te helpen om het milieu te verbeteren

In het vragenblok over milieu en duurzaamheid is, net als in de vier voorgaande jaren, gevraagd naar de bereidheid om zelf een aantal maatregelen te nemen om het milieu te verbeteren. (Al zijn ze in die voorgaande jaren geïntroduceerd als maatregelen waarmee men ook zelf de klimaatverandering tegen kon gaan.) Voor zo ver deze maatregelen betrekking hebben op verkeer en vervoer, is de beweerde bereidheid ertoe weergegeven in figuur 4.22.
Tot alle voorgelegde maatregelen (ook de niet-verkeersgerelateerde maatregelen!) zeggen de Rotterdammers in meerderheid wel bereid te zijn; overal zeggen twee tot zeven keer zo veel Rotterdammers wel als niet er toe 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 is het minder gebruik maken van de auto wat populairder geworden. Het kopen of gebruiken van een kleinere / zuinig auto wekt dit jaar juist minder enthousiasme op.

Figuur 4.22: Bereidheid om zelf maatregelen te nemen om mee te helpen om het milieu te verbeteren[1]; 2011-2015.

Maatregelen	2011	2012	2013	2014	2015
Méér gebruik maken van de fiets:					
ja	73%	72%	77%	77%	79%
nee	14%	13%	12%	11%	11%
weet niet / niet van toepassing	13%	14%	11%	12%	10%
Minder gebruik maken van de auto:					
ja	55%	55%	61%	58%	62%
nee	23%	20%	20%	20%	16%
weet niet / niet van toepassing	22%	25%	19%	22%	22%
Een kleinere / zuinige auto kopen / gebruiken:					
ja	58%	61%	62%	60%	57%
nee	16%	12%	15%	14%	16%
weet niet / niet van toepassing	26%	27%	23%	26%	27%
Méér gebruik maken van het openbaar vervoer:					
ja	63%	61%	69%	66%	71%
nee	24%	25%	23%	26%	22%
weet niet / niet van toepassing	13%	15%	8%	7%	7%
Méér gebruik maken van elektrisch vervoer:					
ja	44%	44%	41%	45%	50%
nee	26%	26%	29%	27%	27%
weet niet / niet van toepassing	30%	29%	30%	28%	24%

[1]): In 2011 tot en met 2014 zijn deze maatregelen geïntroduceerd als maatregelen waarmee men ook zelf *de klimaatverandering tegen kon gaan*.

N.B.: De voorgelegde maatregelen zijn in deze tabel opgenomen in volgorde van de verhouding tussen 'ja' en 'nee' in 2015. In deze figuur is alleen de beantwoording van voorgelegde maatregelen gepresenteerd voor zo ver zij betrekking hadden op verkeer en vervoer.

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 2014 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2015 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. Sinds 2012 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 59% hierover ontevreden. Over de doorstroming van de auto in de stad, waarover men vroeger ook altijd in meerderheid negatief was, zijn de verhoudingen de laatste paar jaar fifty-fifty: in totaal is dit jaar 47% hierover ontevreden. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 45%) zijn velen negatief.
Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 93% respectievelijk 85%) en het comfort van het openbaar vervoer (86%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2015.

Hoe denkt u over ...	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	8%	39%	50%	3%	100%	734	33%
het comfort van het fietsen in de stad	5%	27%	58%	10%	100%	781	29%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	4%	31%	60%	5%	100%	828	25%
het stallen van de fiets in de binnenstad	9%	35%	49%	6%	100%	701	36%
het parkeren van de auto in de binnenstad	20%	39%	38%	4%	100%	644	41%
de doorstroming van de bus	1%	14%	76%	10%	100%	584	47%
de doorstroming van de tram	0%	6%	71%	22%	100%	694	37%
comfort van het openbaar vervoer	2%	12%	75%	11%	100%	872	21%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	3%	19%	68%	10%	100%	852	23%
de veiligheid in bus/tram/metro	2%	17%	69%	12%	100%	833	24%
de veiligheid in en om metro/treinstations	4%	26%	61%	9%	100%	823	25%
de verkeersveiligheid in de straat	6%	21%	54%	19%	100%	963	12%
het stallen van de fiets bij de woning	9%	20%	44%	27%	100%	804	27%
het parkeren van de auto bij de woning	9%	17%	46%	27%	100%	806	26%
de verkeersveiligheid in de wijk	5%	24%	56%	15%	100%	946	14%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, is 9% zeer negatief / zeer ontevreden over de doorstroming van de auto in de stad, 42% negatief / ontevreden, enzovoorts. In totaal hadden 734 respondenten een mening; de overige 28% niet.

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 12% tot 47% 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; 2015.

Hoe denkt u over ...	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	47%	53%	6,0
het comfort van het fietsen in de stad	32%	68%	6,5
de verkeersveiligheid in de binnenstad	34%	66%	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	45%	55%	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	59%	41%	5,5
de doorstroming van de bus	15%	85%	6,9
de doorstroming van de tram	7%	93%	7,3
comfort van het openbaar vervoer	14%	86%	6,9
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	22%	78%	6,7
de veiligheid in bus/tram/metro	19%	81%	6,8
de veiligheid in en om metro/treinstations	30%	70%	6,5
de verkeersveiligheid in de straat	27%	73%	6,7
het stallen van de fiets bij de woning	29%	71%	6,8
het parkeren van de auto bij de woning	26%	74%	6,8
de verkeersveiligheid in de wijk	29%	71%	6,6

De Rotterdammer is dit jaar wederom een stuk tevredener dan het voorgaande jaar: bij zeven van de vijftien onderwerpen is het rapportcijfer significant gestegen. Daaronder bevindt zich ook de verkeersveiligheid in de straat, die volgens één van de stadsbrede doelen in het meerjarenplan *Rotterdam Verkeersveilig* in 2018 met 10% moet zijn gestegen ten opzichte van de 70% uit 2014[1]. (De huidige stand is nu dus 73%.)
Over een langere periode bezien zijn alle ontwikkelingen positief: overal is men méér tevreden over dan zo'n 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.

[1]): Gemeente Rotterdam: *Rotterdam Verkeersveilig. Meerjarenplan 2015-2018 (consultatieversie)*: blz. 9.

Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2015.

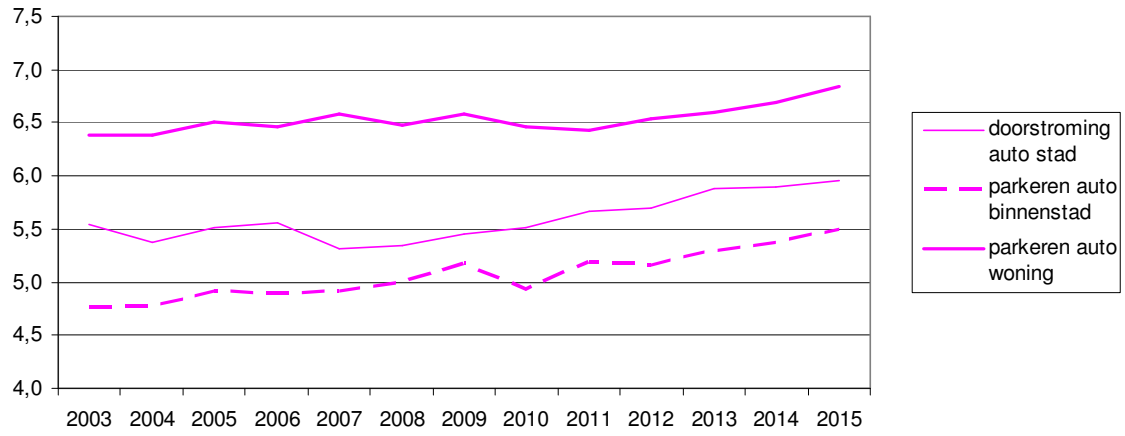
Hoe denkt u over ...	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,5	5,6	5,3	5,4	5,5	5,5	5,7	5,7	5,9	5,9	6,0
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	6,2	6,2	6,3	6,3	6,4	6,4	6,6	6,5	6,5
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	6,1	6,1	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,5	5,7	5,9	5,6	5,8	5,8	5,7	6,0	6,0	6,0	6,1	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	4,8	4,9	4,9	4,9	5,0	5,2	4,9	5,2	5,2	5,3	5,4	5,5
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	6,7	6,8	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	---	---	6,5	6,4	6,6	6,6	6,6	6,7	6,7	6,7	6,7	6,9
de doorstroming van de tram	---	---	---	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	7,1	7,1	7,1	7,2	7,3
comfort van het openbaar vervoer	6,3	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,7	6,7	6,7	6,8	6,9
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	5,8	6,0	6,1	6,0	5,9	6,2	6,3	6,3	6,3	6,4	6,5	6,7	6,7
de veiligheid in bus/tram/metro	5,3	5,7	6,1	6,2	6,2	6,0	6,0	6,0	6,2	6,4	6,4	6,6	6,8
de veiligheid in en om metro/treinstations	4,9	5,3	5,5	5,8	5,7	5,6	5,6	5,7	5,9	6,1	6,1	6,3	6,5
de verkeersveiligheid in de straat	6,4	6,4	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,8	6,6	6,5	6,5	6,7
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,4	6,5	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,8
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	6,7	6,8
de verkeersveiligheid in de wijk[1]	---	---	6,4	6,4	6,3	6,3	6,4	6,4	6,6	6,5	6,5	6,5	6,6

[1]): In voorgaande jaren werd hier gevraagd naar de verkeersveiligheid in de *deelgemeente*.

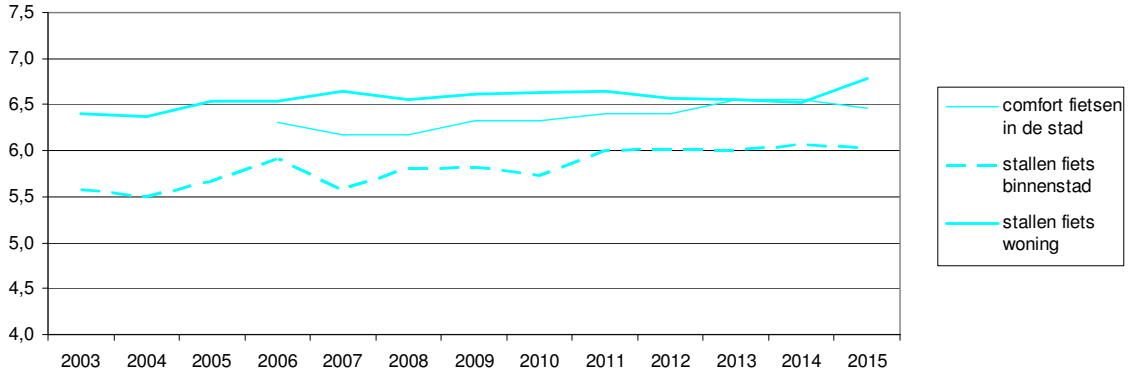
N.B.: "Rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

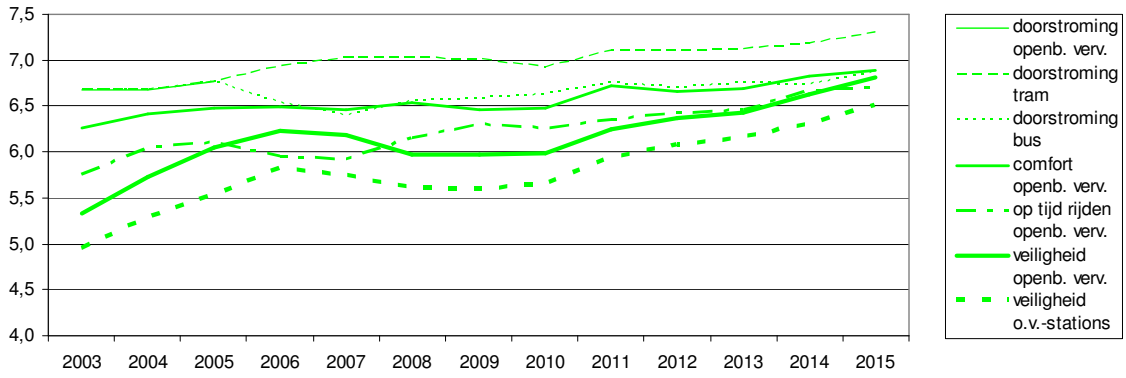
In figuur 5.4 is de ontwikkeling van het oordeel van de Rotterdammers over de diverse verkeers- en vervoersonderwerpen nog eens grafisch weergegeven voor achtereenvolgens de onderwerpen met betrekking tot de auto, de onderwerpen met betrekking tot de fiets, de onderwerpen met betrekking tot het openbaar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

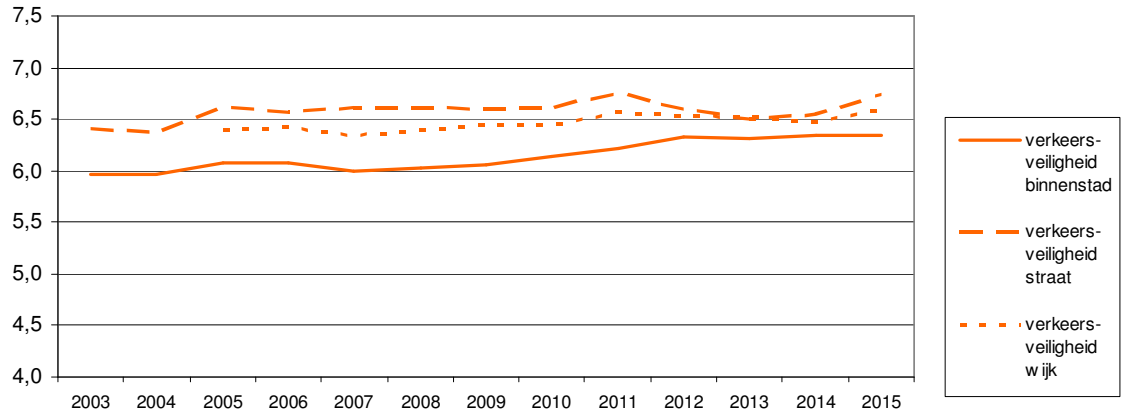
Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2015.



->







Oordelen naar stadsdeel

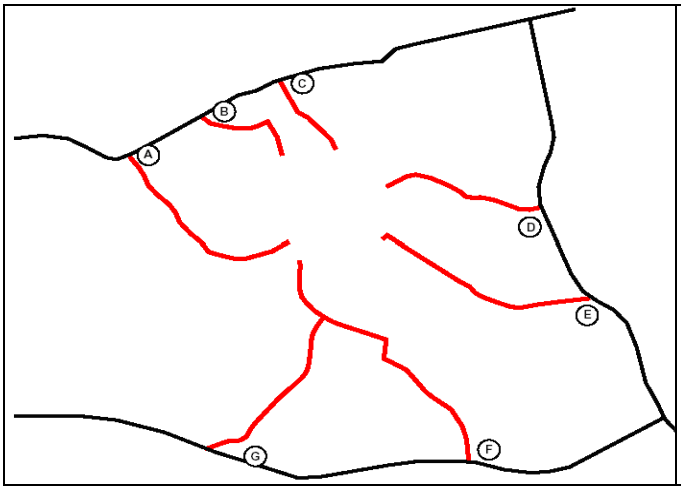
Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets bij de woning, en ook zijn zij wat vaker negatief over het parkeren van de auto bij de woning. Op deze Maasoever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

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2015.

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	6,0	5,9	6,0
het comfort van het fietsen in de stad	6,5	6,6	6,3	6,5
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,4	6,4	6,3	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	6,0	6,1	6,0	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	5,6	5,4	5,5	5,5
de doorstroming van de bus	7,0	6,9	6,8	6,9
de doorstroming van de tram	7,3	7,3	7,3	7,3
comfort van het openbaar vervoer	7,1	6,8	6,8	6,9
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,7	6,7	6,6	6,7
de veiligheid in bus/tram/metro	7,2	6,7	6,5	6,8
de veiligheid in en om metro/treinstations	6,9	6,4	6,2	6,5
de verkeersveiligheid in de straat	6,6	7,2	6,4	6,7
het stallen van de fiets bij de woning	6,2	7,5	6,7	6,8
het parkeren van de auto bij de woning	6,2	7,4	6,8	6,8
de verkeersveiligheid in de wijk	6,5	7,1	6,3	6,6

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.



De zeven routes tussen ring en binnenstad:

A = Tjalklaan / Vierhavenstraat
B = Stadhoudersweg / Statenweg
C = Schieweg / Schiekade
D = Maasboulevard

E = Stadionweg / Laan op Zuid
F = Vaanweg / Pleinweg
G = Groene Kruisweg / Dorpsweg

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 10% 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 22% 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'); 2005-2015.

Hoe denkt u over de doorstroming over ...	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Tjalklaan / Vierhavenstraat:											
(zeer) negatief / ontevreden	43%	40%	52%	37%	47%	46%	42%	32%	32%	32%	33%
(zeer) positief / tevreden	57%	60%	48%	63%	53%	54%	58%	68%	68%	68%	67%
cijfer	6,0	6,1	5,7	6,2	5,9	5,8	6,0	6,3	6,3	6,3	6,3
Stadhoudersweg / Statenweg:											
(zeer) negatief / ontevreden	61%	64%	66%	48%	61%	48%	50%	51%	43%	47%	43%
(zeer) positief / tevreden	39%	36%	34%	52%	39%	52%	50%	49%	57%	53%	57%
cijfer	5,3	5,2	5,2	5,8	5,4	5,8	5,8	5,7	5,9	5,9	6,0
Schieweg / Schiekade:											
(zeer) negatief / ontevreden	62%	60%	68%	58%	65%	59%	57%	57%	50%	53%	51%
(zeer) positief / tevreden	38%	40%	32%	42%	35%	41%	43%	43%	50%	47%	49%
cijfer	5,3	5,4	5,1	5,5	5,3	5,5	5,5	5,5	5,8	5,7	5,8
Maasboulevard:											
(zeer) negatief / ontevreden	34%	34%	40%	37%	39%	33%	33%	38%	34%	36%	34%
(zeer) positief / tevreden	66%	66%	60%	63%	61%	67%	67%	62%	66%	64%	66%
cijfer	6,2	6,2	6,0	6,1	6,1	6,2	6,2	6,1	6,2	6,2	6,3
Stadionweg / Laan op Zuid:											
(zeer) negatief / ontevreden	29%	28%	29%	31%	32%	33%	30%	32%	32%	32%	30%
(zeer) positief / tevreden	71%	72%	71%	69%	68%	67%	70%	68%	68%	68%	70%
cijfer	6,3	6,4	6,3	6,3	6,3	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,4
Vaanweg / Pleinweg:											
(zeer) negatief / ontevreden	42%	41%	48%	42%	48%	42%	42%	40%	41%	41%	37%
(zeer) positief / tevreden	58%	59%	52%	58%	52%	58%	58%	60%	59%	59%	63%
cijfer	6,0	6,0	5,8	6,0	5,9	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,2
Groene Kruisweg / Dorpsweg:											
(zeer) negatief / ontevreden	36%	38%	47%	40%	41%	37%	32%	39%	40%	42%	33%
(zeer) positief / tevreden	64%	62%	53%	60%	59%	63%	68%	61%	60%	58%	67%
cijfer	6,1	6,1	5,9	6,1	6,0	6,2	6,3	6,1	6,1	6,0	6,2
Totaal:											
(zeer) negatief / ontevreden	44%	43%	50%	42%	47%	42%	41%	42%	39%	41%	38%
(zeer) positief / tevreden	56%	57%	50%	58%	53%	58%	59%	58%	61%	59%	62%
cijfer	5,9	5,9	5,7	6,0	5,8	6,0	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2

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 route die niet een overwegend positieve beoordeling krijgt. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 30% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes te-

zamen genomen) is 38% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 62% positief c.q. tevreden.

Over bijna alle voorgelegde routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar; alleen over de route 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' is men dit jaar een stuk tevredener. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste jaren heel langzaam wat positiever geworden.
De parallelle ontwikkeling van de waardering voor 'Stadhoudersweg / Statenweg' en 'Schieweg / Schiekade' hoeft overigens niet te verwonderen: die 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 2012 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 dit jaar beantwoord zijn.

Figuur 5.7: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2015.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	5%	26%	65%	4%	100%	736	33%
idem tijdens grote evenementen	27%	47%	24%	2%	100%	647	41%
rest van de stad tijdens grote evenementen	13%	37%	48%	3%	100%	635	42%
van de eigen straat in het algemeen	2%	8%	61%	29%	100%	846	23%
idem aan het eind van de middag	4%	18%	55%	23%	100%	805	26%
idem in het weekend	4%	10%	57%	30%	100%	813	25%
binnen Rotterdam in het algemeen	2%	23%	69%	5%	100%	752	31%

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is ruim twee derde van de Rotterdammers die daar een mening over hebben positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door drie kwart als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens de helft slecht met de auto bereikbaar.
De eigen straat is in het algemeen volgens negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens ruim drie kwart het geval, en in het weekend zijn bijna negen van de tien hier tevreden over.
En in het algemeen is driekwart positief over de bereikbaarheid met de auto binnen Rotterdam.
Overigens heeft ook hier lang niet iedereen een mening over deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 23% tot 42% 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 samen genomen, het

zelfde is gedaan voor de positieve reacties, en er is ook weer een “rapportcijfer” geconstrueerd. Ook is in deze figuur te zien dat de trend de afgelopen drie jaar heel licht positief was; vooral in 2015.

Figuur 5.8a: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: percentages positief en negatief; 2012-2015.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012		2013		2014		2015	
	% positief	% negatief	% positief	% negatief	% positief	% negatief	% positief	% negatief
van de binnenstad in het algemeen	55%	45%	58%	42%	58%	42%	69%	31%
binnenstad tijdens grote evenementen	20%	80%	20%	80%	23%	77%	26%	74%
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	59%	43%	57%	45%	55%	51%	49%
van de eigen straat in het algemeen	88%	12%	88%	12%	90%	10%	90%	10%
eigen straat aan het eind van de middag	79%	21%	79%	21%	79%	21%	78%	22%
eigen straat in het weekend	85%	15%	84%	16%	89%	11%	86%	14%
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	32%	72%	28%	75%	25%	74%	26%

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

Figuur 5.8b: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: “rapportcijfers”; 2012-2015.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015
van de binnenstad in het algemeen	6,0	6,0	6,1	6,4
binnenstad tijdens grote evenementen	4,6	4,7	4,8	5,0
rest van de stad tijdens grote evenementen	5,5	5,6	5,6	5,8
van de eigen straat in het algemeen	7,1	7,1	7,2	7,3
eigen straat aan het eind van de middag	6,8	6,8	6,8	7,0
eigen straat in het weekend	7,0	7,0	7,2	7,3
binnen Rotterdam in het algemeen	6,4	6,4	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.

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'); 2015.

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	21%	16%	11%	16%
een beetje hinder	41%	39%	38%	39%
geen hinder	38%	45%	51%	45%
cijfer	5,8	6,4	7,0	6,4
Geluid van auto's:				
veel hinder	17%	13%	13%	14%
een beetje hinder	46%	37%	37%	40%
geen hinder	37%	49%	50%	45%
cijfer	6,0	6,8	6,8	6,5
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	16%	15%	14%	15%
een beetje hinder	31%	37%	29%	32%
geen hinder	53%	48%	57%	53%
cijfer	6,9	6,7	7,1	6,9
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	28%	21%	26%	26%
een beetje hinder	33%	40%	31%	35%
geen hinder	39%	39%	42%	40%
cijfer	5,5	5,9	5,8	5,7

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 26% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 40% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 38% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.
Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 16% heeft veel hinder van de stank van auto's, geparkeerde auto's, 15% van geparkeerde auto's, en 14% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch maar 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 méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden. Hinder van bromfietsen en scooters was in eerdere jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel de laatste drie jaar niet meer zo veel 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. Zie figuur 5.10.

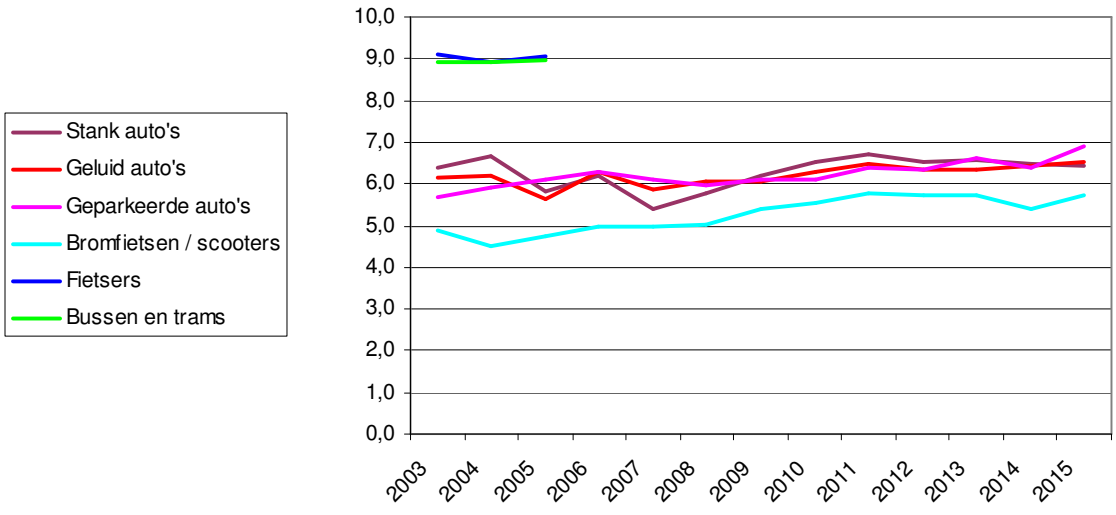
Figuur 5.10: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2015.

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wél rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	15%	(19%)	19%	16%
een beetje hinder	38%	(49%)	35%	39%
geen hinder	48%	(32%)	45%	45%
cijfer	6,7	(5,7)	6,3	6,4
Geluid van auto's:				
veel hinder	11%	(21%)	18%	14%
een beetje hinder	42%	(45%)	35%	40%
geen hinder	47%	(35%)	47%	45%
cijfer	6,8	(5,7)	6,5	6,5
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	14%	(13%)	18%	15%
een beetje hinder	36%	(28%)	27%	32%
geen hinder	50%	(59%)	55%	53%
cijfer	6,8	(7,3)	6,8	6,9

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 2015 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. De hinder van geparkeerde auto's neemt steeds verder af. De hinder van bromfietsen en scooters tenslotte lijkt de laatste jaren gestabiliseerd (ondanks een niet-significant "dipje" in 2014).
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; 2003-2015.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stank van auto's:													
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%	14%	16%	14%	16%	16%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%	37%	36%	40%	39%	39%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%	49%	47%	46%	45%	45%
cijfer	6,4	6,7	5,8	6,2	5,4	5,8	6,2	6,5	6,7	6,5	6,6	6,5	6,4
Geluid van auto's:													
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%	15%	19%	17%	15%	14%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%	40%	36%	40%	40%	40%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%	45%	46%	43%	44%	45%
cijfer	6,1	6,2	5,6	6,3	5,9	6,0	6,0	6,3	6,5	6,4	6,3	6,4	6,5
Geparkeerde auto's:													
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%	20%	19%	18%	16%	15%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%	33%	34%	32%	40%	32%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%	47%	47%	50%	44%	53%
cijfer	5,7	5,9	6,1	6,3	6,1	6,0	6,1	6,1	6,4	6,4	6,6	6,4	6,9
Bromfietsen / scooters:													
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%	22%	24%	24%	27%	26%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%	40%	37%	37%	38%	35%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%	38%	39%	39%	35%	40%
cijfer	4,9	4,5	4,7	5,0	5,0	5,0	5,4	5,5	5,8	5,7	5,7	5,4	5,7
Fietsers:													
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	9,1	8,9	9,1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bussen en trams:													
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 bij de rapportcijfers zijn *niet* significant.

6 PARKEREN EN STALLEN

Al sinds vele jaren wordt in de Omnibusenquête 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: 55%). 21% van de autobezitters parkeert de auto op eigen terrein (tuin, garage, carport of oprit) en 16% laat de auto wat verder weg op straat staan.
Zoals in figuur 6.1 is te zien, lijkt het steeds lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen, al wordt dit probleem voor een belangrijk deel opgevangen door de toegenomen mogelijkheden om de auto op eigen terrein te parkeren.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1996-2015.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts[1]	**1996 t/m 2000**	**2001 t/m 2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	13%	13%	16%	16%	16%	17%	19%	17%	21%
Vlak bij huis op straat	71%	67%	67%	67%	66%	62%	64%	61%	56%	57%	56%	55%
Verder weg op straat	10%	12%	11%	13%	14%	12%	13%	13%	14%	14%	15%	16%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	3%	2%
Wisselend	6%	6%	6%	6%	6%	9%	6%	9%	9%	8%	8%	7%
Percentage met een auto in het huishouden	71%	73%	73%	75%	71%	74%	76%	74%	72%	74%	77%	72%

[1]): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2015 parkeert 21% 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; 1996-2015.*

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts[1]	**1996 t/m 2000**	**2001 t/m 2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	12%	13%	13%	12%	15%	14%	15%	17%	19%	16%	19%
Vlak bij huis op straat	71%	67%	67%	66%	67%	59%	64%	60%	57%	55%	57%	56%
Verder weg op straat	10%	12%	12%	14%	14%	13%	14%	12%	15%	15%	15%	16%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	4%	3%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	10%	6%	10%	9%	8%	8%	7%
Percentage huishoudens met een auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%	71%	66%

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2015 wordt 19% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 56% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen terrein, in 16% van de gevallen wat verder weg op straat, en bij 7% 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, maar neemt het aantal mogelijkheden op eigen terrein toe.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 13% van de Rotterdamse huishoudens.
Tweede auto's zouden in 51% van de gevallen vlak bij huis op straat worden geparkeerd, in 24% van de gevallen op eigen terrein en in 15% van de gevallen wat verder weg op straat. Deze percentages lijken de laatste twee jaar nogal af te wijken van die van eerdere jaren, maar het betreft hier telkens slechts bescheiden aantallen respondenten: in 2013 209, in 2014 196, en dit jaar 193. Daardoor zijn de onnauwkeurigheidsmarges groot, en zijn met name de percentages over 2014 en 2015 slechts indicatief.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede *auto bij de woning; 1996-2015.*

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts[1]	**1996 t/m 2000**	**2001 t/m 2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eigen garage, tuin, carport, ...	14%	13%	18%	15%	(10%)	18%	12%	16%	16%	19%	(21%)	(24%)
Vlak bij huis op straat	65%	59%	64%	57%	(64%)	59%	62%	57%	55%	62%	(53%)	(51%)
Verder weg op straat	14%	17%	11%	21%	(20%)	15%	19%	18%	20%	13%	(15%)	(15%)
Elders in een garagegebouw	2%	3%	2%	2%	(3%)	2%	1%	1%	2%	2%	(1%)	(4%)
Wisselend	5%	7%	5%	6%	(4%)	6%	7%	8%	8%	4%	(9%)	(6%)
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	11%	13%	13%	14%	11%	13%	16%	14%	13%	14%	15%	13%

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2015 wordt 24% 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; zie figuur 6.3.
Rotterdamse auto's worden in 55% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 20% van de gevallen op eigen terrein, in 16% 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; ook al nemen de mogelijkheden op eigen terrein toe.

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2015.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto 's nachts[1]	**1996 t/m 2000**	**2001 t/m 2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	14%	12%	16%	14%	16%	17%	19%	17%	20%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	66%	64%	66%	59%	63%	59%	56%	56%	56%	55%
Verder weg op straat	11%	13%	12%	15%	15%	13%	15%	13%	15%	15%	15%	16%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	9%	6%	10%	9%	7%	8%	7%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%	71%	66%

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2015 wordt 20% 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; 2015.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts[1]	**RMO binnen de ring**	**RMO buiten de ring**	**LMO**	**Totaal**
Eigen garage, tuin, carport, ...	17%	22%	20%	20%
Vlak bij huis op straat	44%	61%	57%	55%
Verder weg op straat	22%	12%	14%	16%
Elders in een garagegebouw	8%	1%	1%	3%
Wisselend	9%	4%	7%	7%

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 20% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Veel voorkomend bezit van auto's en 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 zowel het autobezit in het algemeen als het bezit van méér dan één auto 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; 2015.

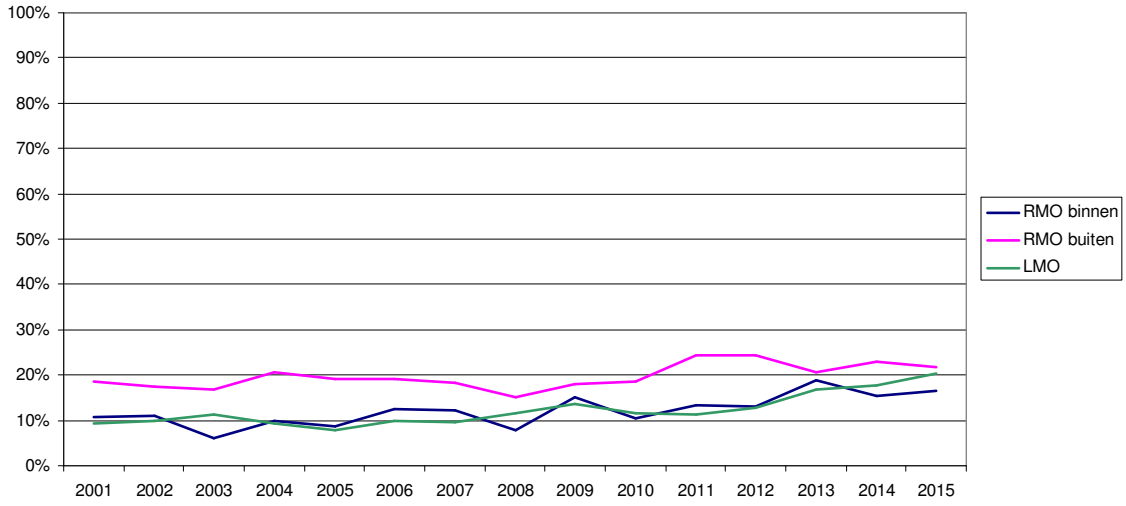
Aantal auto's[1]	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	40%	28%	34%	34%
1 auto	52%	55%	52%	53%
2 auto's	8%	16%	13%	12%
3 of meer auto's	0%	2%	1%	1%

[1]): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 34% 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: 17% 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).

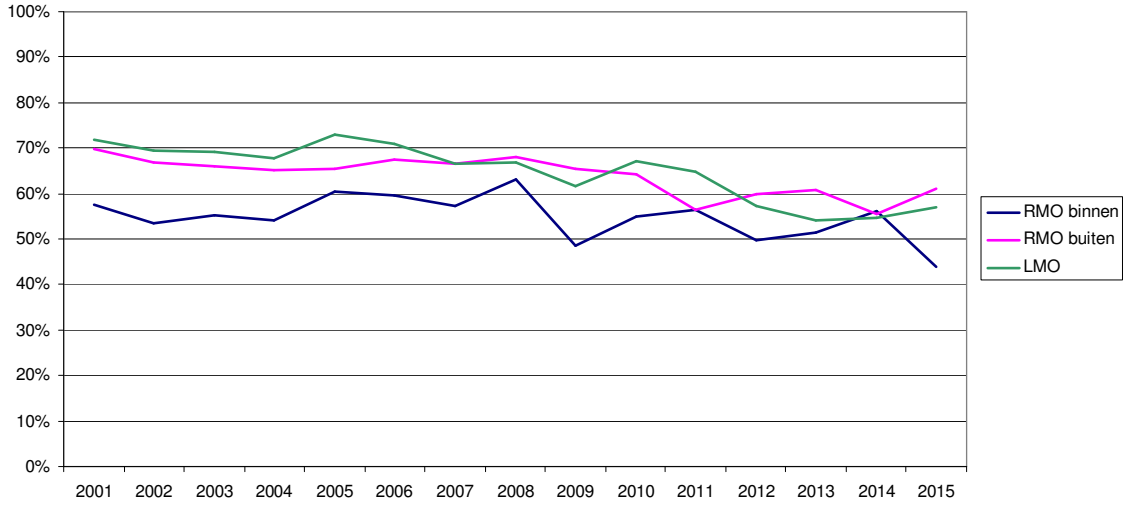
In de figuren 6.6a, 6.6b en 6.6c is aangegeven hoe de parkeermogelijkheden zich sinds 2001 in de verschillende stadsdelen hebben ontwikkeld. Door de relatief kleine aantallen respondenten per stadsdeel zijn de onnauwkeurigheidsmarges ieder jaar relatief groot, en is sprake van relatief grote fluctuaties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

Figuur 6.6a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein*; 2001-2015.*



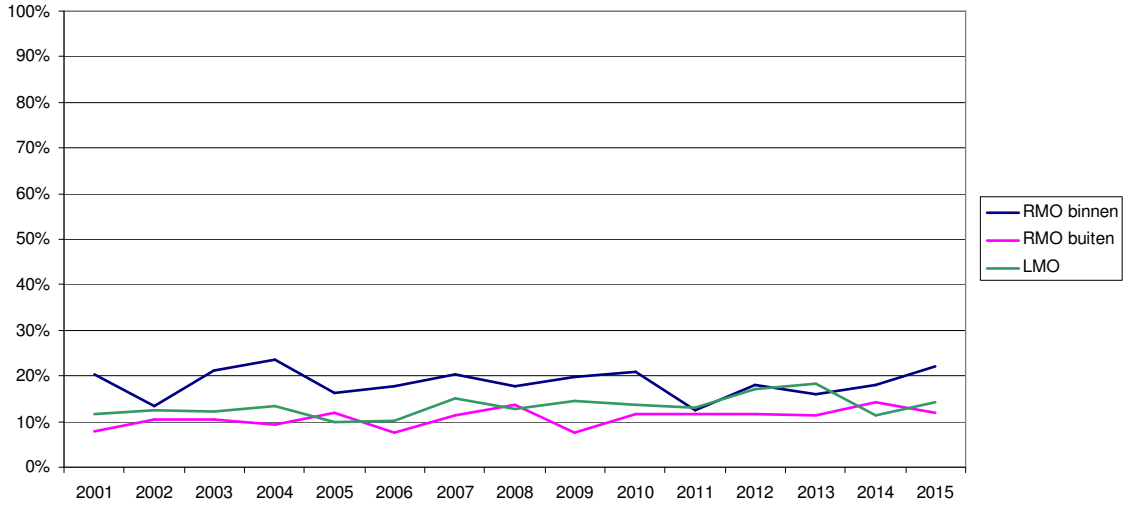
[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 22% van alle auto's van de Rechter Maasoever buiten de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin. carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.6b: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat*; 2001-2015.*



[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 61% van alle auto's van de Rechter Maasoever 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*; 2001-2015.*



[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 22% van alle auto's van de Rechter Maasoever binnen de ring (blauwe lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

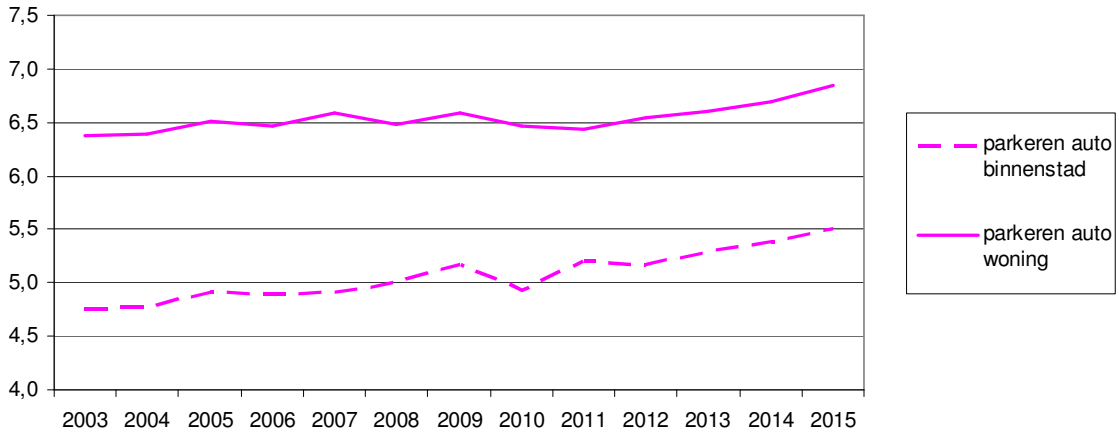
Zoals in figuur 6.6a is te zien, kan men op de Rechter Maasoever buiten de ring iets vaker dan elders op eigen terrein parkeren, maar de trend is hier nauwelijks stijgend. In beide andere stadsdelen is de trend hier op de lange termijn wél stijgend.

Voorts (figuur 6.6b) komt het op de lange termijn gezien in alle drie de stadsdelen langzaamaan 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" 5,5 waarderen, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,8. Dat zijn wederom heel licht hogere cijfers dan die uit de vorige meting; de laatste jaren zijn de waardering voor het kunnen parkeren van de auto in de binnenstad zowel als die voor het parkeren van de auto bij de woning wat toegenomen. In figuur 6.7 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2015.



In figuur 6.8 is het oordeel over het parkeren bij de woning uitgesplitst naar stadsdeel. Zoals in figuur 5.5 ook al bleek, is het oordeel "rechts buiten de ring" veruit het meest positief.

Figuur 6.8: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2015.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	41%	15%	24%	26%
Percentage positief	59%	85%	76%	74%
Gemiddeld cijfer	6,2	7,4	6,8	6,8

Er is geen verband tussen de ontwikkeling in de parkeermogelijkheden voor auto's (langzaamaan iets lastiger om vlak bij huis op straat te parkeren, al compenseert het eigen terrein dat deels) en die in de tevredenheid over het parkeren van de auto bij de woning (de laatste jaren steeds tevredener).

6.2 Parkeren in het centrum

Dit jaar is in de Omnibusenquête ook gevraagd waar men meestal de auto parkeert bij een bezoek aan het centrum, en waarom men dat dan daar doet.
58% zegt nooit met de auto naar het centrum te gaan (inclusief Rotterdammers die hier zeggen geen auto te hebben en/of in het centrum te wonen). Van de mensen die niet zelf gewoonlijk altijd over een auto beschikken, is dat 74%, maar ook van hen die gewoonlijk wél altijd over een auto beschikken zegt 48% nooit met de auto naar het centrum te gaan.
De overigen parkeren meestal in een parkeergarage (52%), op straat, zo dicht mogelijk bij de bestemming (23%), op straat waar er plaats is (15%) of op een P+R-terrein (al noemt men dat niet altijd zo; 11%). De resterende 7% heeft hier iets anders in eigen bewoordingen ingevuld, waarbij vooral een voorkeur voor gratis plekken wordt geuit. (Deze percentages tellen tot meer dan 100% op, omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.).

Gevraagd naar de reden, noemt 41% gemak, 36% de behoefte altijd zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren, 25% niet te veel te willen betalen voor het parkeren, 21% dat er meestal geen andere mogelijkheden zijn, en 16% veiligheid. (Ook hier zijn vaak meerdere antwoordmogelijkheden aangekruist.) Per soort parkeerwijze betreft het hier eigenlijk nog maar veel te weinig respondenten; figuur 6.9 is dan ook slechts indicatief.

Figuur 6.9: Reden voorkeur parkeerwijze centrum naar parkeerwijze; 2015.

Reden	Op straat bij bestemming	Op straat waar plaats is	Parkeer-garage	P+R-terrein	Anders	Totaal
Wil altijd zo dicht mogelijk bij bestemming	73%	34%	30%	8%	29%	36%
Wil niet te veel betalen	14%	37%	11%	63%	71%	25%
Gemak	30%	33%	52%	37%	11%	41%
Veiligheid	4%	9%	26%	8%	11%	16%
Meestal geen andere mogelijkheden	10%	21%	30%	8%	0%	20%
Totaal	130%	134%	149%	124%	123%	138%
Aantal respondenten	72	54	165	37	19	326

N.B.: De percentages per parkeerwijze zijn in alle gevallen op zo weinig respondenten gebaseerd dat zij slechts indicatief zijn.

6.3 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren

Dit jaar is in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de mogelijkheden en het gemak van het parkeren van de auto bij de woning en in de binnenstad, en over de prijs daarvan.
Zoals in figuur 6.10 te zien is, vindt één op de vijf Rotterdammers de mogelijkheden om de auto *bij de eigen woning* te parkeren onvoldoende, en vindt 17% het gemak daarbij onvoldoende. Een kwart vindt de mogelijkheden net voldoende, en iets meer dan de helft (54%) is écht tevreden ('ruim voldoende' of zelfs 'goed'). Het gemak wordt door 23% net voldoende gevonden, zodat 59% hierover écht tevreden is.

Over het parkeren *in de binnenstad*, waarover vier van de tien Rotterdammers geen mening hebben, is men wat minder tevreden: 29% vindt de mogelijkheden onvoldoende, en 34% het gemak. Echt tevreden is dan ook maar 36% over de mogelijkheden en 33% over het gemak.

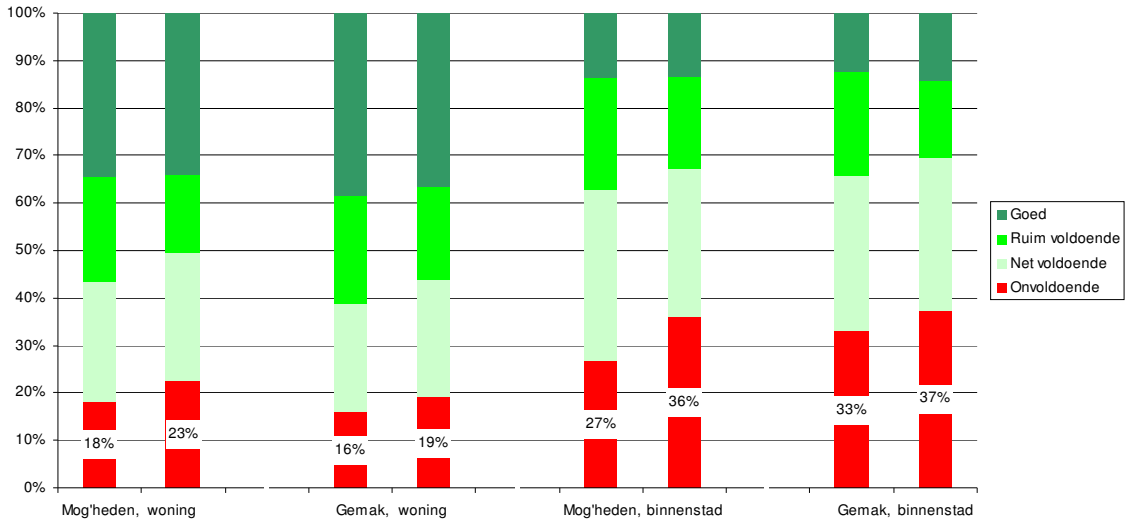
Figuur 6.10: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); 2015.

Wat vindt u van ...	On-voldoende	Net voldoende	Ruim voldoende	Goed	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de mogelijkheden om de auto bij uw woning te parkeren	20%	26%	20%	34%	100%	862	21%
het gemak om de auto bij uw woning te parkeren	17%	23%	22%	37%	100%	847	22%
de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren	29%	35%	22%	14%	100%	662	40%
het gemak om de auto in de binnenstad te parkeren	34%	33%	20%	13%	100%	666	39%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 20% de parkeermogelijkheden bij de eigen woning onvoldoende, enzovoorts. In totaal hadden 862 respondenten een mening; de overige 21% niet.

Autobezitters zijn minder vaak ontevreden dan Rotterdammers die niet gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken. Zie figuur 6.11.

Figuur 6.11: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); autobezitters respectievelijk niet-autobezitters; 2015.



Ook is gevraagd naar het oordeel over de prijs van het parkeren van de auto bij de woning en in de binnenstad.

Figuur 6.12: Oordeel over de prijs van het parkeren van de auto (exclusief 'geen mening' en 'niet van toepassing'); 2015.

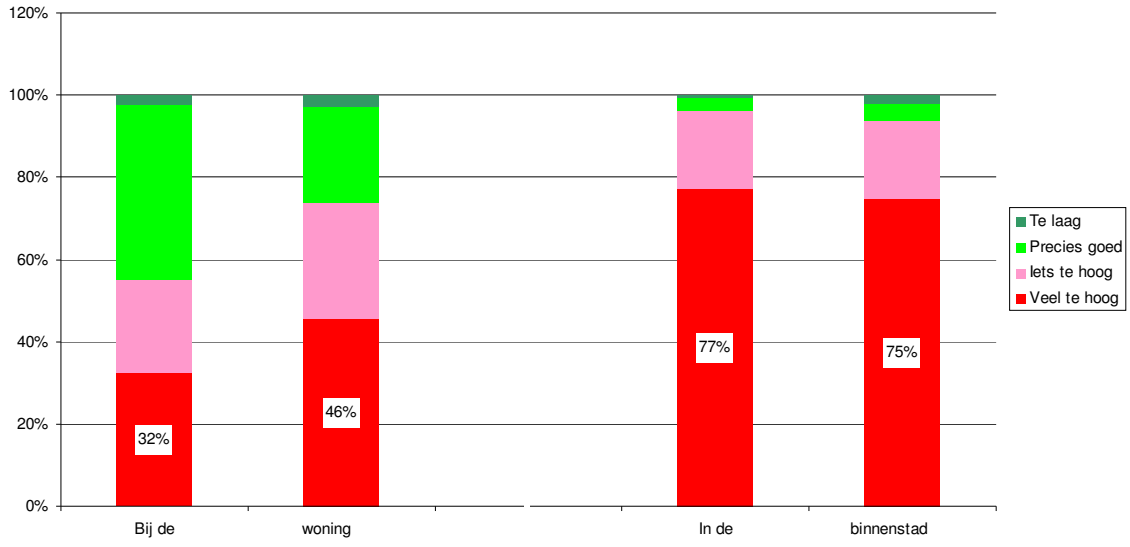
Wat vindt u van de prijs van het parkeren van de auto ...	Te laag	Precies goed	Iets te hoog	Veel te hoog	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / n.v.t. / geen antwoord
bij de woning	2%	35%	25%	37%	100%	387	65%
in de binnenstad	1%	4%	19%	77%	100%	746	32%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 2% de prijs van het parkeren van de auto bij de eigen woning te laag, enzovoorts. In totaal hadden 387 respondenten een mening; de overige 65% niet. Daaronder overigens 53% die deze vraag niet van toepassing vond.

37% van de Rotterdammers die hier een mening over hebben (en waar dit van toepassing is) vindt de prijs van het parkeren van de auto bij de eigen woning veel te hoog, en nog eens 25% vindt de prijs iets te hoog. De rest vindt die prijs precies goed (35%) of te laag (2%).
Over de prijs van het parkeren in de binnenstad is men in veel sterkere mate ontevreden: 77% van de Rotterdammers met een mening hierover vindt die veel te hoog, en nog eens 19% iets te hoog. Slechts 4% vindt die prijs precies goed, en 1% vindt 'm te laag.

Over de prijs bij de eigen woning zijn de autobezitters tevredener dan de niet-autobezitters; over de prijs in de binnenstad verschillen zij niet significant van mening. Zie figuur 6.13.

Figuur 6.13: Oordeel over de prijs van het parkeren van de auto (exclusief 'geen mening' en 'niet van toepassing'); autobezitters respectievelijk niet-autobezitters; 2015.



De parkeerwijze (zie paragraaf 6.2) maakt daarbij niet uit: van degenen die wel eens met de auto naar de binnenstad gaan, vindt ongeacht de parkeerwijze ruwweg drie kwart de prijs te hoog.

6.4 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

81% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 7% in huis, en 74% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (9%) of buiten op een *on*veilige plaats (eveneens 9%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze zelfs nog vaker binnen stallen dan Rotterdammers die *wel* een fiets hebben, en denken veel 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[2]. Zie figuur 6.14.

Figuur 6.14: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2015.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	9%	5%	7%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	52%	85%	84%	74%
Buiten op een veilige plaats	16%	6%	5%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	23%	3%	3%	9%
Niet-fietsbezitters[1]:				
Binnen in huis	(8%)	(12%)	(13%)	11%
In schuur, berging, kelder of garage	(76%)	(81%)	(82%)	79%
Buiten op een veilige plaats	(14%)	(5%)	(5%)	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(3%)	(2%)	(0%)	2%
Totaal:				
Binnen in huis	8%	6%	9%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	58%	85%	83%	75%
Buiten op een veilige plaats	15%	6%	5%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	18%	3%	2%	8%
Percentage fietsbezitters	73%	83%	71%	76%

[1]): 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 23% van de fietsbezitters zich genoodzaakt 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 3% van de fietsbezitters.

Langzaamaan vinden 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, is geen toename in dat aandeel te zien. Zie figuur 6.15.

[2]): 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 6.15: Stallingsplaats fiets; 2004-2015.

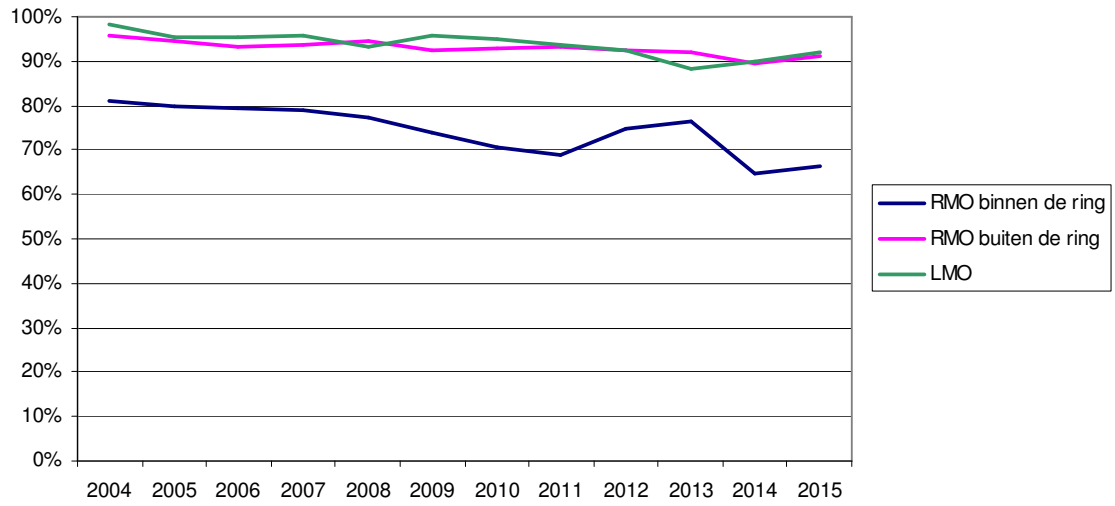
Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fietsbezitters:												
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%	7%	8%	7%	8%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	77%	79%	77%	74%	74%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	7%	7%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%	11%	8%	8%	12%	9%
Niet-fietsbezitters[1]:												
Binnen in huis	}94%	}90%	}89%	10%	11%	12%	9%	9%	7%	9%	(8%)	11%
In schuur, berging, kelder of garage				80%	76%	79%	79%	82%	80%	79%	(76%)	79%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%	8%	11%	7%	9%	5%	8%	8%	(9%)	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%	3%	2%	3%	3%	3%	4%	4%	(6%)	2%
Totaal:												
Binnen in huis	}93%	}91%	}90%	9%	10%	9%	7%	7%	8%	8%	8%	8%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	78%	79%	78%	74%	75%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%	5%	6%	5%	6%	5%	6%	7%	7%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	5%	5%	6%	7%	9%	7%	7%	11%	8%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%	79%	76%

[1]): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

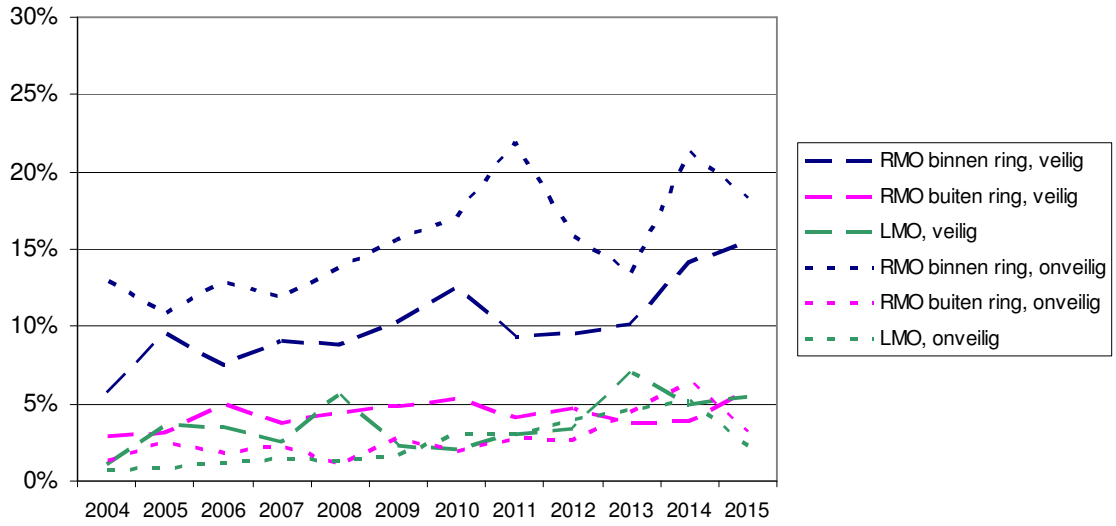
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

In de figuren 6.16a 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 is het sterkst op de Rechter Maasoever binnen de ring.

Figuur 6.16a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen*; 2004-2015.*



Figuur 6.16b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten*; 2004-2015.*

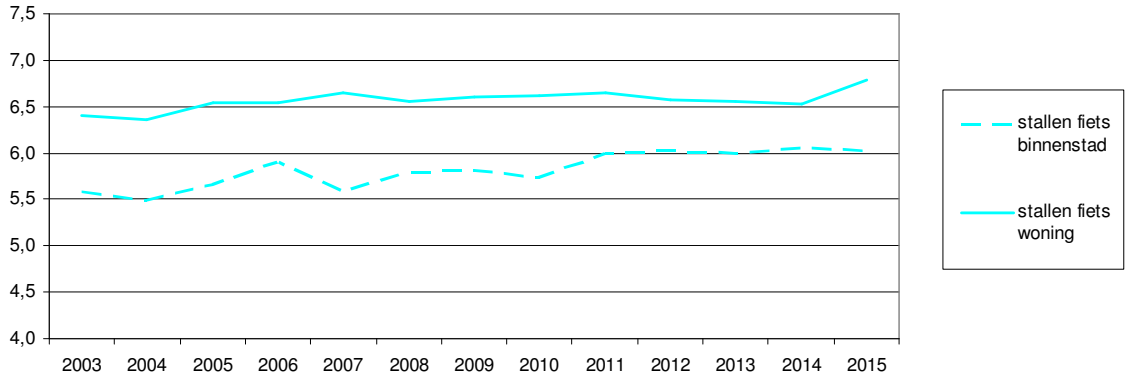


N.B.: Figuur 6.16b is om redenen van duidelijkheid niet op de zelfde schaal vormgegeven als figuur 6.16a.

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 waarderen, en die bij de woning met een 6,8. Dat laatste is een significant hoger cijfer dan vorig jaar.
De waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad varieerde vroeger nog wel eens, maar de laatste vijf jaar is men tevredener dan ooit. Over het stallen van de fiets bij de woning denkt men al jaren ongeveer het zelfde, maar dit jaar opeens een stuk positiever. Zie figuur 6.17.

Figuur 6.17: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2015.



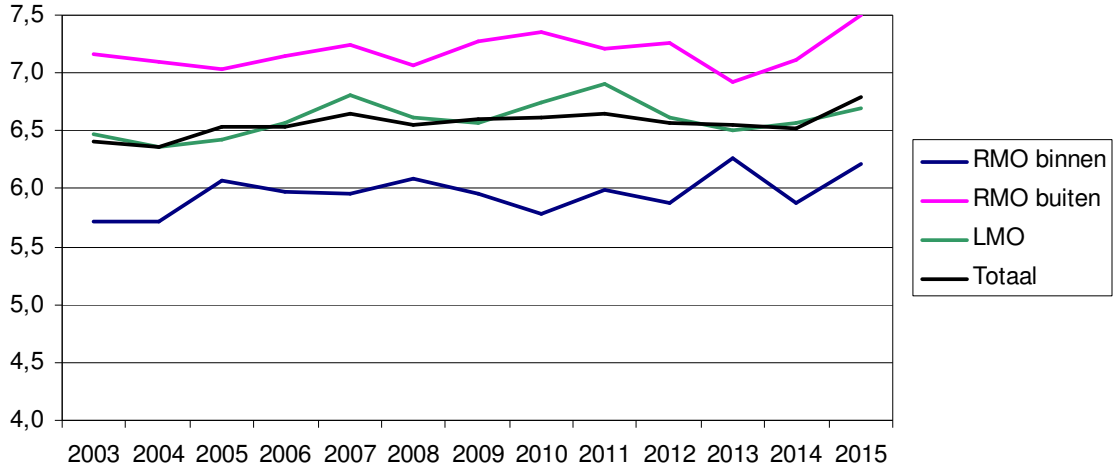
In figuur 6.18 is tenslotte dat oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.18: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2015.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	44%	13%	28%	29%
Percentage positief	56%	87%	72%	71%
Gemiddeld cijfer	6,2	7,5	6,7	6,8

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. In beide stadsdelen is men een stuk positiever dan vorig jaar. Ook op de Linker Maasoever is men dit jaar iets positiever. In totaal is de tevredenheid over de stallingsmogelijkheden van de fiets bij de woning daarmee, nadat die jaren ongeveer het zelfde was gebleven, nu significant toegenomen. Zie figuur 6.19.

Figuur 6.19: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2003-2015.



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, al lijkt men dit jaar wat tevredener). Zelfs op de Rechter Maasoever binnen de ring is zo'n verband niet te zien.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: 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 voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer (in de B-lijst) bedroeg 29%; 0,8%-punt lager dan die voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer vorig jaar (30%). Deze daling kan bijna geheel worden toegeschreven aan het toevoegen van extra jongeren aan de bruto steekproeven.

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; gecorrigeerd voor de toevoeging van extra jongeren aan de bruto steekproeven) besproken. Daartoe worden kenmerken van de respondenten vergeleken met die van de totale Rotterdamse bevolking van 16 tot 85 jaar.

I.1 Geslacht en leeftijd

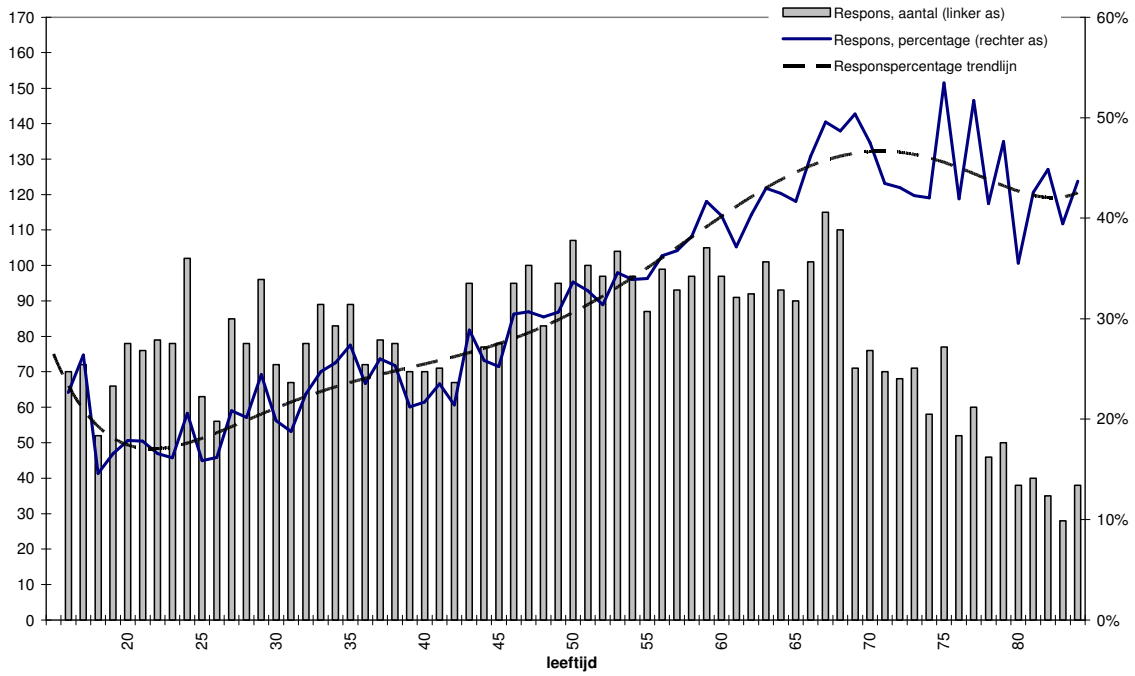
In figuur I.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2015. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

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

Geslacht en leeftijd	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	Rotterdam op 1-1-'15
Geslacht: Man	44%	45%	45%	47%	44%	49%
Vrouw	56%	55%	55%	53%	56%	51%
Respons	1.263	1.304	1.225	1.069	1.092	501.493
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	13%	12%	9%	12%	10%	16%
25 tot 45 jaar	32%	31%	31%	30%	29%	38%
45 tot 65 jaar	34%	35%	37%	37%	37%	31%
65 tot 85 jaar	21%	23%	23%	22%	25%	16%
Respons	1.263	1.303	1.225	1.068	1.092	501.493

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (18% in de categorie tot 25 jaar!), en vervolgens oploopt tot 46% bij de 65- tot 75-jarigen. (Eerdere ervaring heeft geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.) Zie figuur I.2.

Figuur I.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2015 naar leeftijd.



I.2 Etniciteit

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

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

Etniciteit	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	Rotterdam op 1-1-'15
Surinamers	6%	7%	7%	7%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	3%	3%	2%	2%	4%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	5%	6%	6%	5%	3%	7%
Marokkanen	4%	4%	4%	3%	3%	6%
Overig niet-westers	5%	5%	5%	5%	6%	8%
Niet-westers	24%	26%	26%	24%	22%	36%
Nederlanders	67%	66%	64%	65%	67%	51%
Overig EU	5%	5%	6%	5%	6%	7%
Overig westers	4%	3%	4%	6%	5%	5%
Respons	1.263	1.305	1.216	1.048	1.084	501.493

Autochtonen (“Nederlanders”) zijn oververtegenwoordigd, en allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn iets groter dan die in vorige jaren.

I.3 Gebied

Figuur I.4 geeft tenslotte de verdelingen naar gebied. De spreiding van de respondenten over de gebieden is over het algemeen uitstekend, en vergelijkbaar met die in voorgaande jaren.

Figuur I.4: Verdeling van de respondenten in de laatste vijf enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar gebied.

Gebied	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	Rotterdam op 1-1-'15
Rotterdam Centrum	5%	6%	6%	4%	6%	6%
Delfshaven	11%	10%	11%	10%	10%	12%
Overschie	2%	2%	2%	3%	3%	3%
Noord	10%	7%	8%	9%	8%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	7%	8%	8%	9%	7%
Kralingen-Crooswijk	8%	8%	7%	8%	9%	9%
Feijenoord	11%	11%	11%	9%	9%	12%
IJsselmonde	11%	10%	9%	9%	8%	9%
Pernis	1%	1%	1%	0%	1%	1%
Prins Alexander	14%	17%	18%	20%	18%	15%
Charlois	9%	10%	9%	9%	10%	10%
Hoogvliet	5%	6%	5%	6%	5%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	2%	3%	2%	2%	2%	2%
Respons	1.241	1.280	1.216	1.048	1.084	501.493

I.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 iets groter dan die van vorig jaar, en de respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen.
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 verhuizende 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 42% 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 III), en is weliswaar significant, maar het is in zo'n geval waarschijnlijk interessanter om te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt.

BIJLAGE II: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen in Vragenlijst B en de vraag welke maatregelen men zelf bereid is te nemen om mee te helpen om het milieu te verbeteren in Vragenlijst C van de Omnibusenquête 2015, die als volgt waren geformuleerd.

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

13. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
- ☐ nee **=> Ga door naar vraag 17**

14. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

- ☐ ja, altijd
- ☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend
- ☐ nee **=> Ga door naar vraag 17**

15. De auto waarover u beschikt, is een auto op naam van ...

- ☐ u zelf
- ☐ een huisgenoot
- ☐ de zaak
- ☐ een leasemaatschappij
- ☐ overig

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

- ☐ ja
- ☐ nee

17. 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	☐	☐	☐
• voor de deur, vlak bij huis op straat	☐	☐	☐
• verder weg op straat	☐	☐	☐
• elders in een garagegebouw	☐	☐	☐
• wisselend	☐	☐	☐
• weet niet	☐	☐	☐
• geen auto in het huishouden	☐		

18. Waar parkeert u meestal uw auto bij een bezoek aan het centrum?

- ☐ ik ga nooit met de auto naar het centrum **=> Ga door naar vraag 20**
- ☐ op straat, zo dicht mogelijk bij mijn bestemming
- ☐ op straat, waar er plaats is
- ☐ in een parkeergarage
- ☐ op een P+R-terrein
- ☐ anders, namelijk

19. Waarom parkeert u daar dan meestal?
(Meerdere antwoorden mogelijk!)

- ☐ ik wil altijd zo dicht mogelijk bij mijn bestemming parkeren
- ☐ ik wil niet te veel betalen voor het parkeren
- ☐ gemak
- ☐ veiligheid
- ☐ er zijn meestal geen andere mogelijkheden

20. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
- ☐ nee

21. Heeft u een <u>elektrische</u> 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 OV-chipkaart?

- ☐ ja
- ☐ nee

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)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
b openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐	☐
c fiets	☐	☐	☐	☐	☐	☐
d P+R	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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	☐	☐	☐	☐	☐
b als u naar een winkelcentrum gaat	☐	☐	☐	☐	☐
c als u vrienden of familie bezoekt	☐	☐	☐	☐	☐
d als u uitgaat	☐	☐	☐	☐	☐
e als u gaat sporten	☐	☐	☐	☐	☐
f in het weekend	☐	☐	☐	☐	☐
g door de week overdag	☐	☐	☐	☐	☐
h door de week in de avond	☐	☐	☐	☐	☐
i naar de binnenstad van Rotterdam	☐	☐	☐	☐	☐
j naar Rotterdam (niet de binnenstad)	☐	☐	☐	☐	☐
k naar bestemmingen buiten Rotterdam	☐	☐	☐	☐	☐
l naar trein of metrostation	☐	☐	☐	☐	☐

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 <u>tijdens de spits</u> (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 <u>tijdens de spits</u> (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 <u>tijdens de spits</u> (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	☐	☐	☐	☐	☐
b. doorstroming van de bus	☐	☐	☐	☐	☐
c. doorstroming van de tram	☐	☐	☐	☐	☐
d. verkeersveiligheid in uw straat	☐	☐	☐	☐	☐
e. verkeersveiligheid in uw wijk	☐	☐	☐	☐	☐
f. verkeersveiligheid in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
g. comfort van het fietsen in de stad	☐	☐	☐	☐	☐
h. stallen fiets bij uw woning	☐	☐	☐	☐	☐
i. stallen fiets in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
j. parkeren van uw auto bij uw woning	☐	☐	☐	☐	☐
k. parkeren van uw auto in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
l. veiligheid in de bus/tram/metro	☐	☐	☐	☐	☐
m. veiligheid in en om metro/treinstations	☐	☐	☐	☐	☐
n. comfort van het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐
o. het op tijd rijden van het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐

35. Wat vindt u van ...

	onvoldoende	net voldoende	ruim voldoende	goed	geen mening
a. de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren?	☐	☐	☐	☐	☐
b. het <u>gemak</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren?	☐	☐	☐	☐	☐
c. de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren?	☐	☐	☐	☐	☐
d. het <u>gemak</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren?	☐	☐	☐	☐	☐

36. Wat vindt u van ...

	te laag	precies goed	iets te hoog	veel te hoog	geen mening	niet van toe-passing
a. de prijs van het parkeren van de auto bij uw woning?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
b. de prijs van het parkeren van de auto in de binnenstad?	☐	☐	☐	☐	☐	

37. 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?	☐	☐	☐	☐	☐
b. van de binnenstad tijdens grote evenementen?	☐	☐	☐	☐	☐
c. van de rest van de stad tijdens grote evenementen?	☐	☐	☐	☐	☐
d. van uw eigen straat in het algemeen?	☐	☐	☐	☐	☐
e. van uw eigen straat als u aan het eind van de middag naar huis gaat?	☐	☐	☐	☐	☐
f. van uw eigen straat als u in het weekend naar huis gaat?	☐	☐	☐	☐	☐
g. binnen Rotterdam in het algemeen?	☐	☐	☐	☐	☐

38. 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 tevrede
a. Tjalklaan / Vierhavenstraat	☐	☐	☐	☐	☐
b. Stadhoudersweg / Statenweg	☐	☐	☐	☐	☐
c. Schieweg / Schiekade	☐	☐	☐	☐	☐
d. Maasboulevard	☐	☐	☐	☐	☐
e. Stadionweg / Laan op Zuid	☐	☐	☐	☐	☐
f. Vaanweg / Pleinweg	☐	☐	☐	☐	☐
g. Groene Kruisweg / Dorpsweg	☐	☐	☐	☐	☐

39. Heeft u in Rotterdam hinder van ...

	veel hinder	een beetje hinder	geen hinder	geen mening
a. stank van auto's	☐	☐	☐	☐
b. geluid van auto's	☐	☐	☐	☐
c. geparkeerde auto's	☐	☐	☐	☐
d. bromfietsen/scooters	☐	☐	☐	☐

De volgende vragen gaan over elektrisch vervoer.

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

- ☐ ik rijd zelf elektrisch
- ☐ ik weet er van
- ☐ ik heb er wel eens van gehoord
- ☐ daar heb ik nog nooit van gehoord

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

- ☐ ik vind het een goede keuze, omdat
- ☐ ik vind het <u>geen</u> goede keuze, omdat
- ☐ geen mening

47. 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:
- ☐ <u>niet</u> goed, omdat
- ☐ geen mening

48. Denkt u dat u binnen twee jaar <u>zelf</u> 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

De volgende vragen gaan over milieu en duurzaamheid.

(...)

35. Zelf kunt u ook meehelpen om het milieu te verbeteren. Bent u bereid om de volgende maatregelen te nemen?

	ja	nee	weet niet / niet van toepassing
a. minder gebruik maken van de auto	☐	☐	☐
b. een kleinere / zuinige auto kopen / gebruiken	☐	☐	☐

c.	zonnepanelen op het huis	☐	☐	☐
d.	méér gebruik maken van de fiets	☐	☐	☐
e.	méér gebruik maken van het openbaar vervoer	☐	☐	☐
f.	méér gebruik maken van elektrisch vervoer (fiets, auto, brommer)	☐	☐	☐
g.	de verwarming thuis op een lagere temperatuur zetten	☐	☐	☐
h.	het huis (laten) isoleren	☐	☐	☐
i.	alleen apparaten kopen of gebruiken die weinig energie verbruiken	☐	☐	☐
j.	méér doen aan afvalscheiding	☐	☐	☐
k.	een energiemaatschappij nemen die groene stroom levert	☐	☐	☐
l.	maatregelen treffen tegen wateroverlast, zoals het aanleggen van een groen dak en minder tegels in de tuin	☐	☐	☐
m.	met de buurt, vereniging of school energie besparen	☐	☐	☐

(...)

BIJLAGE III: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

III.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[3]. 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 III.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%
1.092 (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.

[3]): Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:

absolute 95%-betrouwbaarheidsmarge bij p% = 1,96 x √p(100-p) / √(n-1),

waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.
Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de Omnibusenquête 2015 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(50x50) / √1.091 = 3,0%. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(1x99) / √1.091 = 0,6%.
Bij alleen de 473 mannen in de B-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(50x50) / √472 = 4,5%, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge 1,96 x √(1x99) / √473 = 0,9%.

III.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 χ^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 Omnibusenquête 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 de uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van twee uitkomsten voor de deelgroepen van elk 750 respondenten en van twee uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.000 respondenten (een bijna volledige respons van een vragenlijst van de Omnibusenquête). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere marges: van de uitkomsten van een χ^2-toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven[4].

Figuur III.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	1.000 respondenten (bijna volledige respons)
verschilt 10% *niet* significant van	5,4% t/m 15,8%	7,2% t/m 13,2%	7,6% t/m 12,7%
verschilt 20% *niet* significant van	13,5% t/m 27,4%	16,2% t/m 24,1%	16,7% t/m 23,6%
verschilt 30% *niet* significant van	22,3% t/m 38,3%	25,5% t/m 34,7%	26,1% t/m 34,0%
verschilt 40% *niet* significant van	31,6% t/m 48,7%	35,1% t/m 45,0%	35,8% t/m 44,3%
verschilt 50% *niet* significant van	41,3% t/m 58,7%	45,0% t/m 55,0%	45,7% t/m 54,3%
verschilt 60% *niet* significant van	51,3% t/m 68,4%	55,0% t/m 64,9%	55,7% t/m 64,2%
verschilt 70% *niet* significant van	61,7% t/m 77,7%	65,3% t/m 74,5%	66,0% t/m 73,9%
verschilt 80% *niet* significant van	72,6% t/m 86,5%	75,9% t/m 83,8%	76,4% t/m 83,3%
verschilt 90% *niet* significant van	84,2% t/m 94,6%	86,8% t/m 92,8%	87,3% t/m 92,4%

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 χ^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 enkele %-punten niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toe-

[4]): Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang n_1 worden aangegeven met n_{11}, ..., n_{1k}, en die in een andere steekproef van omvang n_2 met n_{21}, ..., 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

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

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

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

Deze χ^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 χ^2 groter is dan zo'n significantiegrens.

valskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

III.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[5]. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

[5]): 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 steekproefomvangen met n_1 respectievelijk n_2, dan is het verschil (m_2-m_1) met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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