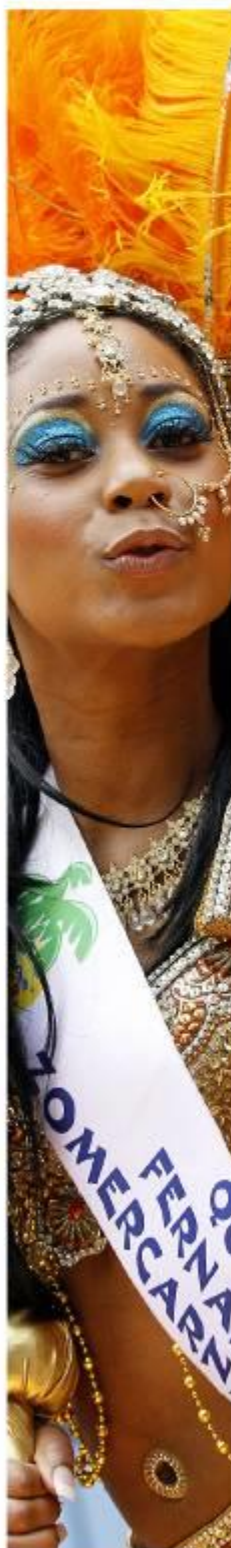


# Rotterdammers over het verkeer 2017; Tabellenrapport

## Resultaten uit de Omnibusenquête 2017





# **Rotterdamers over het verkeer 2017; Tabellenrapport**

## **Resultaten uit de Omnibusenquête 2017**

Projectnr. 5177-c

drs. P.A. de Graaf

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)  
Juni 2017

In opdracht van de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeers-  
marinier 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](mailto:onderzoek@rotterdam.nl)  
Internet: <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>

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

## INHOUD

<b>1.</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN .....</b>	<b>7</b>
2.1	Bezit van rijbewijs en auto .....	7
2.2	Fietsbezit .....	9
2.3	OV-chipkaartbezit .....	11
2.4	Trends in het bezit van vervoermiddelen .....	11
<b>3.</b>	<b>GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN.....</b>	<b>13</b>
3.1	Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets .....	13
3.2	Intensieve gebruikers .....	16
3.3	Gebruik in diverse situaties .....	18
<b>4.</b>	<b>STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELEN-GEBRUIK.....</b>	<b>21</b>
4.1	Frequenter fietsgebruik .....	21
4.2	Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits .....	22
4.3	'P+R' .....	24
4.4	Elektrisch vervoer .....	25
<b>5.</b>	<b>MENINGEN EN OORDELEN.....</b>	<b>27</b>
5.1	Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen.....	27
5.2	Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad .....	30
5.3	Oordeel over bereikbaarheid met de auto .....	31
5.4	Oordeel over verkeershinder.....	32
<b>6.</b>	<b>PARKEREN .....</b>	<b>35</b>
6.1	Parkeermogelijkheden voor de auto .....	35
6.2	Parkeren in het centrum.....	37
6.3	Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren .....	38
<b>7.</b>	<b>STALLEN VAN DE FIETS .....</b>	<b>41</b>
<b>BIJLAGE I: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT .....</b>		<b>45</b>
I.1	Geslacht en leeftijd .....	45
I.2	Etniciteit .....	46
I.3	Gebied .....	47
<b>BIJLAGE II: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST .....</b>		<b>49</b>
<b>BIJLAGE III: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE .....</b>		<b>55</b>
III.1	Percentages .....	55
III.2	Vergelijkingen .....	56
III.3	Gemiddelden .....	57



## 1. INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen van de gemeente Rotterdam voert de gemeentelijk afdeling Onderzoek en Business Intelligence jaarlijks in het begin van het jaar een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot en met 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 C. (De Omnibusenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in zes, groten-deels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft merendeels vragen die al jaren in de Omnibus-enquête 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

Dit Tabellenrapport bevat, net als de vorige editie, slechts tabellen, zonder toelichtende teksten of conclusies, en 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 OV-chipkaart. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van vervoermiddelen getoond: 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, ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits, en elektrisch vervoer. In hoofdstuk 5 komt het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde, hoofdstuk 6 gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto, en hoofdstuk 7 over de stallingsmogelijkheden voor de fiets.

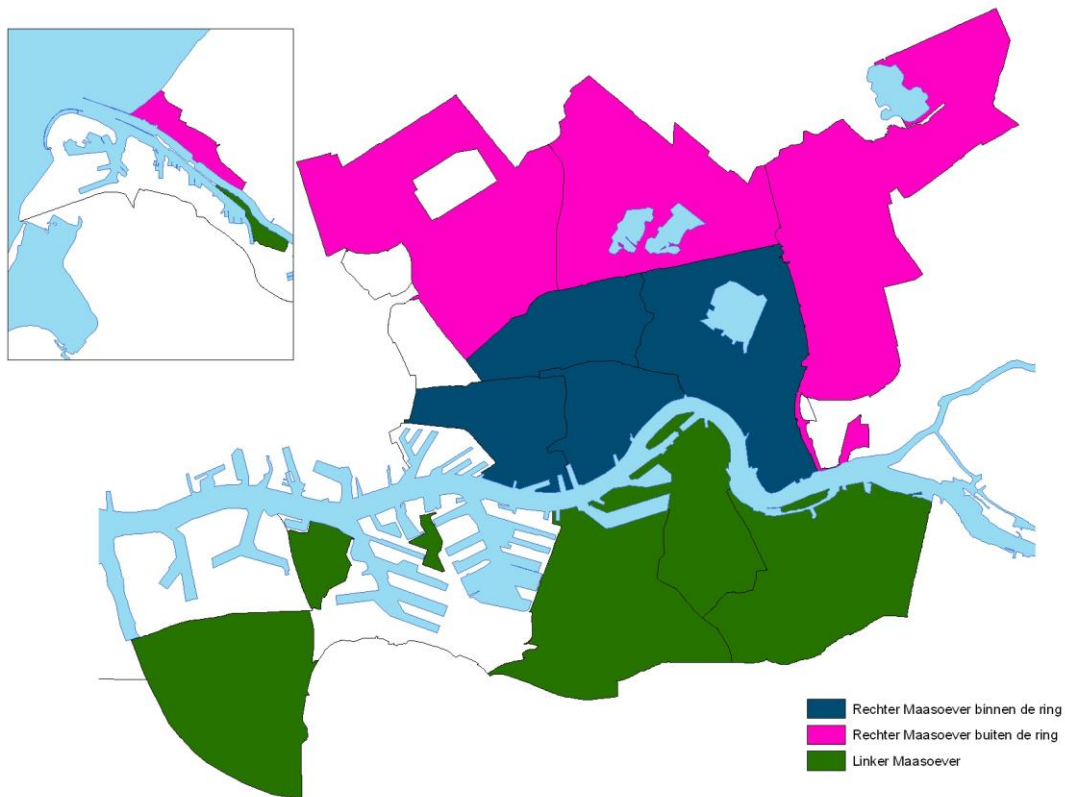
Deze rapportage kent tevens drie bijlagen. In Bijlage I worden respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage II zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage III wordt 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 en met 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2017 waren dat er 513.197 (van de in totaal 634.264). Eén procent van de 943 respondenten in deze rapportage staat dus voor 5.132 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar, en één respondent voor 544 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar.

In deze rapportage wordt vaak onderscheid gemaakt tussen drie stadsdelen: de Linker Maas-oever (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).



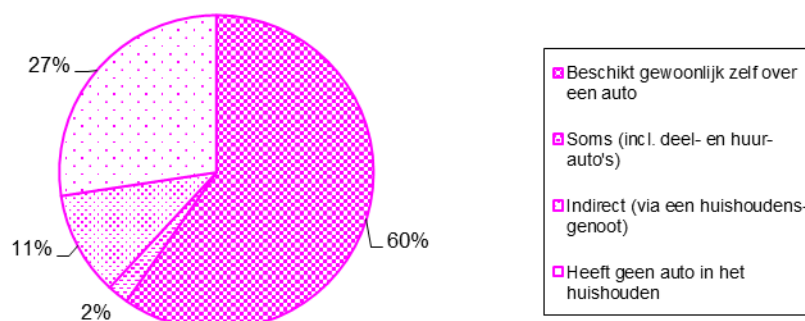
En tot slot van deze inleiding: de Omnibussenquête is een *personen*enquête, zodat de hier gepresenteerde uitkomsten tenzij anders vermeld gelden voor *personen*, en niet voor *huishoudens*.



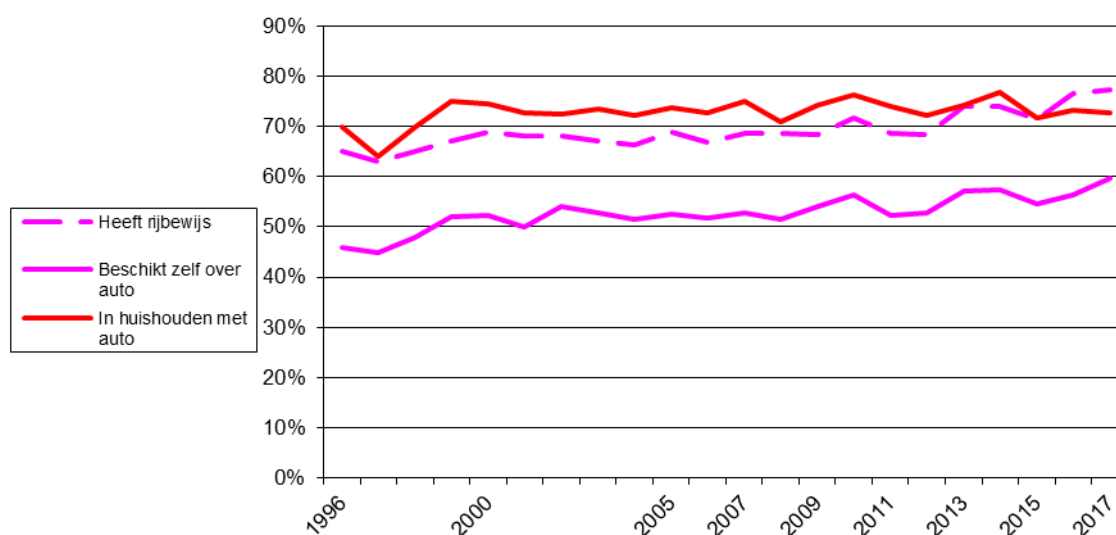
## 2. BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

### 2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2017.



Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2017.



Beschikbaarheid auto	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	69%	69%	68%	74%	74%	71%	77%	78%
Beschikt zelf over een auto <sup>1</sup>	49%	52%	53%	52%	53%	57%	57%	55%	56%	60%
In een huishouden met een auto	71%	73%	74%	74%	72%	74%	77%	72%	73%	73%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	65%	67%	68%	68%	65%	68%	71%	66%	67%	69%

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

*Figuur 2.3: Rijbewijsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2017.*

<b>Rijbewijsbezit</b>	<b>2001 t/m 2005</b>	<b>2006 t/m 2010</b>	<b>2011 t/m 2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<i>Geslacht</i>					
man	80%	80%	81%	83%	87%
vrouw	58%	60%	63%	71%	71%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(64%)	(56%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	81%	88%	86%
45 tot 65 jaar	73%	74%	76%	78%	84%
65 tot 85 jaar <sup>1</sup>	52%	54%	61%	67%	69%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	71%	74%	77%	80%	82%
westerse allochtonen	72%	67%	71%	(78%)	(85%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	57%	(66%)	(63%)
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	72%	76%	81%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	74%	75%	(77%)	(84%)
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	76%	80%	83%
Linker Maasoever	64%	65%	67%	73%	72%
<i>Opleidingsniveau</i>					
laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	54%	56%	56%
midden	75%	75%	74%	81%	80%
hoog (HBO / WO)	89%	89%	89%	90%	93%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
minima	46%	48%	52%	60%	57%
minimum tot modaal	62%	62%	68%	72%	(72%)
modaal tot 2 x modaal	78%	79%	80%	(83%)	89%
boven 2 x modaal	89%	91%	92%	97%	94%
<b>Totaal</b>	<b>68%</b>	<b>69%</b>	<b>71%</b>	<b>77%</b>	<b>78%</b>

<sup>1</sup>): In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet 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: Altijd de beschikking over een auto naar persoonskenmerken; 2001-2017.*

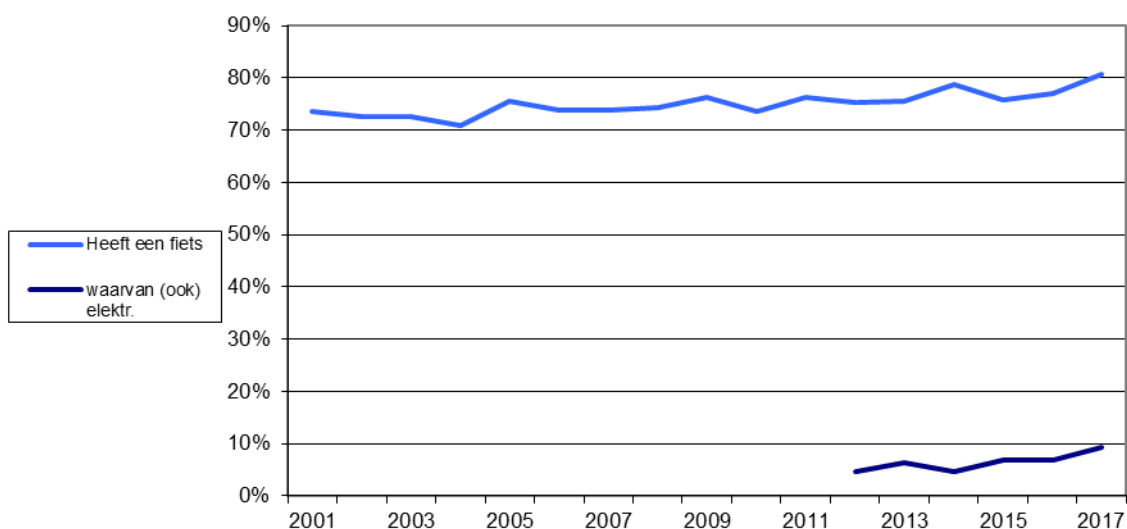
Beschikbaarheid auto	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017
<i>Geslacht</i>					
man	66%	65%	66%	65%	68%
vrouw	41%	44%	46%	49%	53%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	22%	19%	19%	(19%)	(21%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	63%	64%	66%
45 tot 65 jaar	57%	58%	62%	61%	69%
65 tot 85 jaar <sup>1</sup>	44%	45%	52%	56%	55%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	57%	60%	62%	62%	65%
westerse allochtonen	55%	51%	52%	(61%)	(59%)
niet-westerse allochtonen	35%	35%	37%	(37%)	(44%)
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoevers binnen ring	45%	48%	48%	50%	54%
waarvan Rotterdam Centrum	45%	52%	50%	(45%)	(47%)
Rechter Maasoevers buiten ring	62%	64%	65%	70%	72%
Linker Maasoevers	51%	50%	52%	50%	54%
<i>Opleidingsniveau</i>					
laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	40%	41%	42%
midden	57%	57%	55%	59%	61%
hoog (HBO / WO)	72%	73%	72%	68%	72%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
minima	25%	25%	26%	27%	29%
minimum tot modaal	45%	47%	51%	51%	(54%)
modaal tot 2 x modaal	64%	66%	67%	(68%)	70%
boven 2 x modaal	77%	79%	80%	85%	84%
Totaal	52%	53%	55%	56%	60%

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

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

## 2.2 Fietsbezit

*Figuur 2.5: Fietsbezit; 2001-2017.*



Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Heeft een fiets	73%	74%	76%	75%	76%	79%	76%	77%	81%
Heeft een elektrische fiets	.	.	.	5%	6%	5%	7%	7%	9%

*Figuur 2.6: Fietsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2017.*

Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017
<i>Geslacht</i>					
man	76%	78%	78%	80%	83%
vrouw	70%	72%	75%	74%	79%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	69%	75%	79%	(83%)	(80%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	80%	84%	85%
45 tot 65 jaar	76%	78%	80%	80%	84%
65 t/m 85 jaar <sup>1</sup>	63%	64%	63%	64%	70%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	81%	83%	84%	83%	87%
westerse allochtonen	76%	77%	77%	(82%)	(85%)
niet-westerse allochtonen	46%	51%	55%	(54%)	(56%)
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	67%	71%	75%	76%	81%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	77%	(75%)	(84%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	84%	84%	83%	88%
Linker Maasoever	71%	70%	71%	72%	74%
<i>Opleidingsniveau</i>					
laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	62%	57%	63%
midden	80%	78%	78%	79%	82%
hoog (HBO / WO)	88%	90%	91%	92%	92%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
minima	55%	57%	60%	61%	67%
minimum tot modaal	69%	69%	72%	72%	76%
modaal tot 2 x modaal	81%	84%	84%	(83%)	87%
boven 2 x modaal	88%	90%	93%	93%	93%
Totaal	73%	74%	76%	77%	81%

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

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

## Auto én fiets

*Figuur 2.7: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2017.*

Beschikbaarheid auto en fiets	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Auto én fiets	42%	44%	44%	44%	47%	50%	46%	47%	51%
Wel auto, geen fiets	10%	9%	8%	9%	10%	8%	8%	9%	8%
Geen auto, wel fiets	31%	30%	32%	31%	28%	29%	29%	30%	29%
Geen auto én geen fiets	17%	17%	16%	16%	15%	14%	16%	14%	12%
Totaal auto	52%	53%	52%	53%	57%	57%	55%	56%	60%
Totaal fiets	73%	74%	76%	75%	76%	79%	76%	77%	81%

## 2.3 OV-chipkaartbezit

Figuur 2.8: OV-chipkaartbezit naar persoonskenmerken; 2015-2017.

OV-chipkaartbezit	2015	2016	2017		2015	2016	2017
<i>Geslacht</i>				<i>Stadsdeel</i>			
man	81%	85%	87%	Rechter Maasoevers binnen ring	90%	91%	91%
vrouw	88%	87%	89%	waarvan Rotterdam Centrum	(95%)	(96%)	(95%)
<i>Leeftijd</i>				Rechter Maasoevers buiten ring	84%	85%	88%
16 tot 25 jaar	(98%)	(99%)	(95%)	Linker Maasoevers	81%	83%	86%
25 tot 45 jaar	87%	84%	90%	<i>Opleidingsniveau</i>			
45 tot 65 jaar	79%	79%	81%	laag (geen startkwalificatie)	81%	80%	85%
65 tot 85 jaar	89%	93%	94%	midden	84%	86%	88%
<i>Etniciteit</i>				hoog (HBO / WO)	90%	92%	91%
autochtonen	86%	86%	90%	<i>Huishoudensinkomen</i>			
westerse allochtonen	(86%)	(90%)	(91%)	minima	85%	82%	88%
niet-westerse allochtonen	82%	(83%)	(81%)	minimum tot modaal	83%	86%	(86%)
				modaal tot 2 x modaal	87%	(90%)	89%
				boven 2 x modaal	86%	86%	91%
Totaal					85%	86%	88%

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

## 2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

Figuur 2.9: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2017.



Bezit vervoermiddelen	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beschikt zelf over een auto <sup>1)</sup>	52%	53%	52%	53%	57%	57%	55%	56%	60%
In een huish. met een auto	73%	74%	74%	72%	74%	77%	72%	73%	73%
Heeft een fiets	73%	74%	76%	75%	76%	79%	76%	77%	81%

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



### 3. GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

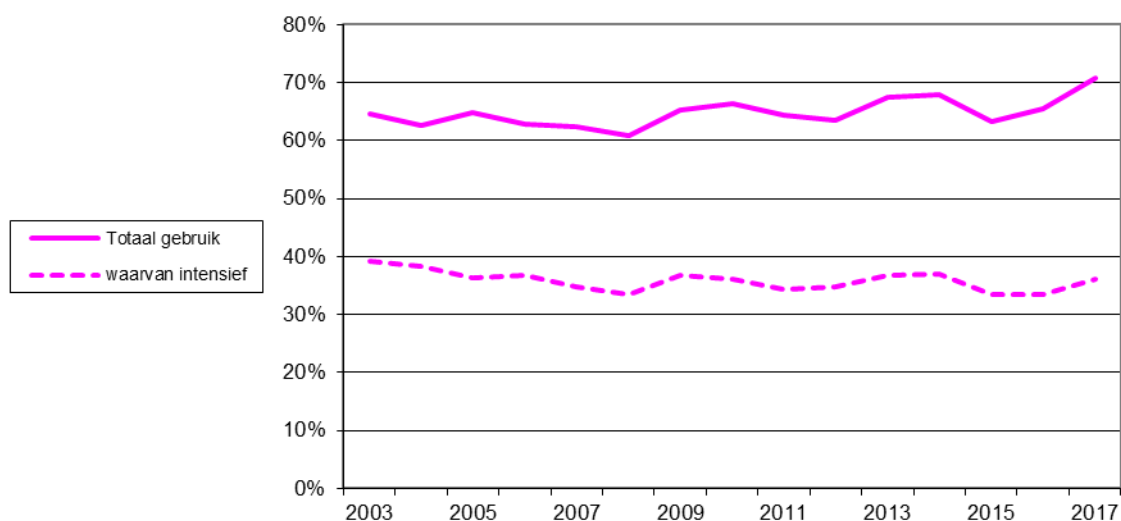
#### 3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

##### Autogebruik

Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2017.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	20%	29%	26%	25%
4 of 5 dagen	11%	12%	11%	11%
2 of 3 dagen	16%	24%	24%	21%
1 dag	18%	15%	8%	13%
Totaal autogebruikers	64%	80%	70%	71%
Bijna nooit	21%	9%	12%	14%
Nooit / geen antwoord	15%	11%	18%	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.2: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2017.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(Bijna) elke dag	28%	25%	25%	25%	25%	25%	23%	22%	25%
4 of 5 dagen	10%	10%	10%	10%	12%	12%	10%	12%	11%
2 of 3 dagen	18%	19%	19%	18%	18%	19%	18%	19%	21%
1 dag	8%	9%	11%	10%	12%	12%	12%	13%	13%
Totaal autogebruikers	64%	64%	64%	64%	67%	68%	63%	66%	71%
waarvan intensief <sup>1</sup>	38%	36%	34%	35%	37%	37%	33%	33%	36%
Bijna nooit <sup>2</sup>	13%	13%	11%	12%	11%	11%	11%	11%	14%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	23%	24%	24%	24%	21%	22%	25%	23%	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>1</sup>): Meestal ten minste vier dagen per week.

<sup>2</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

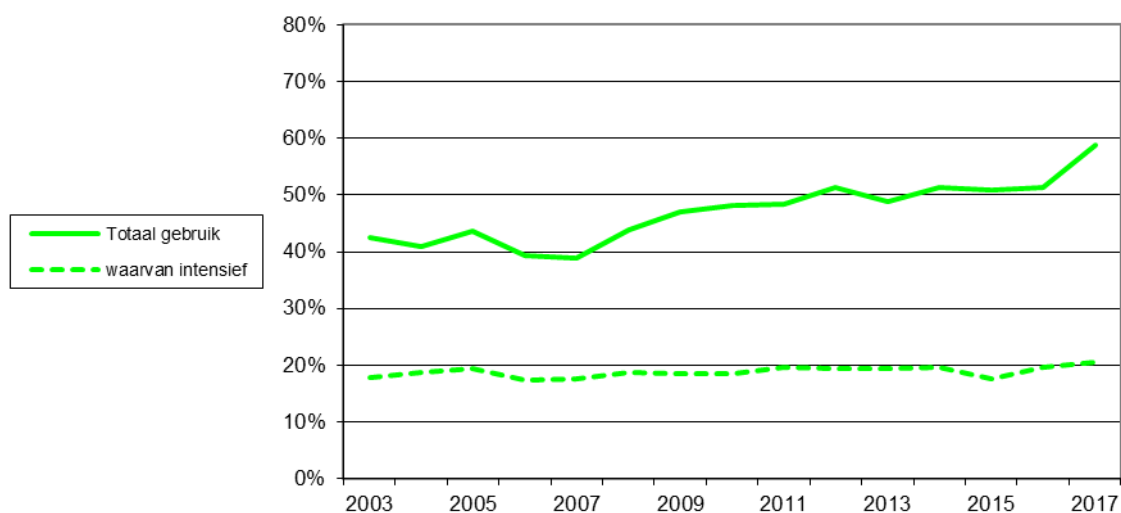
<sup>3</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

## Gebruik van openbaar vervoer

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per stadsdeel; 2017.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	12%	6%	14%	11%
4 of 5 dagen	11%	8%	10%	10%
2 of 3 dagen	20%	18%	16%	18%
1 dag	23%	21%	17%	20%
Totaal o.v.-gebruikers	66%	52%	58%	59%
Bijna nooit	28%	37%	30%	31%
Nooit / geen antwoord	6%	11%	12%	10%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2017.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(Bijna) elke dag	11%	10%	10%	12%	10%	12%	11%	12%	11%
4 of 5 dagen	8%	8%	10%	7%	9%	8%	7%	8%	10%
2 of 3 dagen	13%	14%	17%	17%	15%	15%	17%	16%	18%
1 dag	10%	11%	12%	15%	15%	16%	16%	15%	20%
Totaal o.v.-gebruikers	42%	43%	48%	51%	49%	51%	51%	51%	59%
waarvan intensief <sup>1</sup>	19%	18%	20%	19%	19%	20%	18%	20%	20%
Bijna nooit <sup>2</sup>	34%	31%	25%	25%	28%	28%	28%	27%	31%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	24%	26%	27%	23%	23%	20%	21%	22%	10%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>1</sup>): Meestal ten minste vier dagen per week.

<sup>2</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>3</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

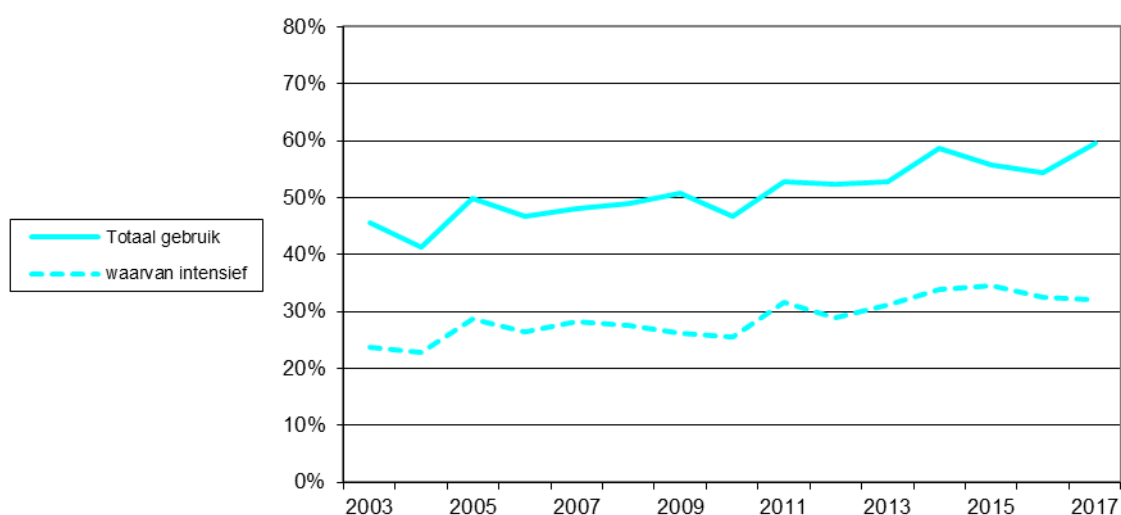


## Fietsgebruik

Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2017.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	32%	22%	15%	23%
4 of 5 dagen	12%	10%	7%	9%
2 of 3 dagen	17%	20%	17%	18%
1 dag	9%	11%	9%	10%
Totaal fietsgebruikers	69%	63%	48%	59%
Bijna nooit	12%	22%	24%	19%
Nooit / geen antwoord	20%	15%	28%	21%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.6: Fietsgebruik; 2003-2017.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(Bijna) elke dag	19%	20%	23%	22%	23%	26%	25%	25%	23%
4 of 5 dagen	6%	7%	8%	7%	8%	8%	9%	8%	9%
2 of 3 dagen	12%	13%	12%	14%	12%	16%	14%	13%	18%
1 dag	8%	9%	9%	9%	10%	9%	8%	9%	10%
Totaal fietsgebruikers	46%	48%	53%	52%	53%	59%	56%	54%	59%
waarvan intensief <sup>1</sup>	25%	27%	32%	29%	31%	34%	34%	33%	32%
Bijna nooit <sup>2</sup>	27%	24%	15%	16%	16%	15%	14%	14%	19%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	27%	28%	32%	32%	31%	26%	31%	31%	21%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

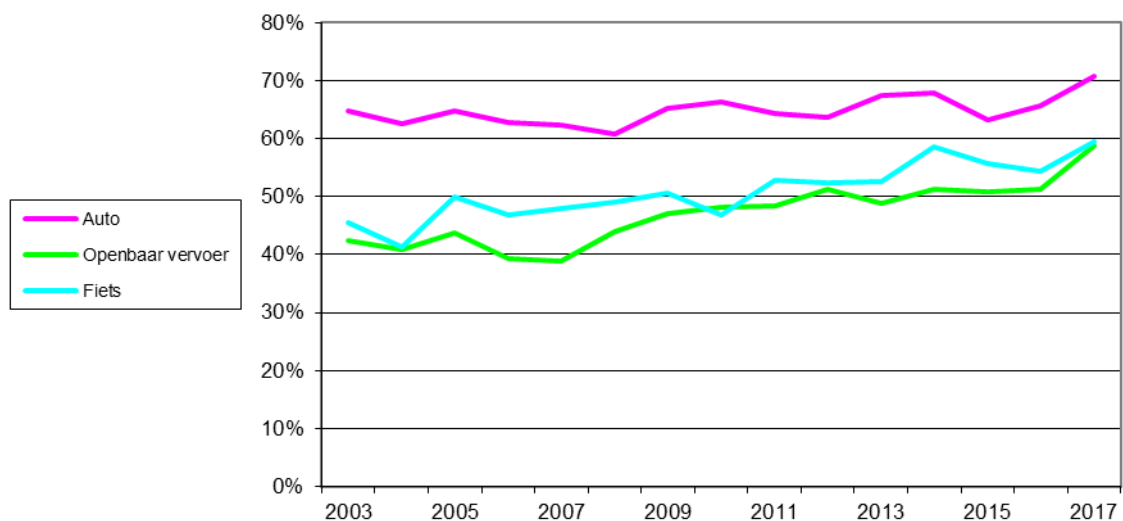
<sup>1</sup>): Meestal ten minste vier dagen per week.

<sup>2</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>3</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

## Totaalbeeld

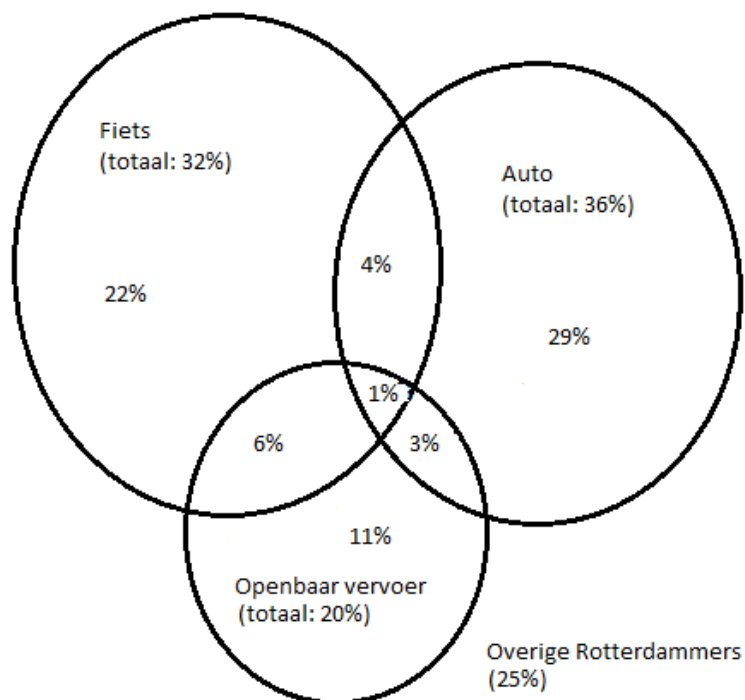
Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2017.



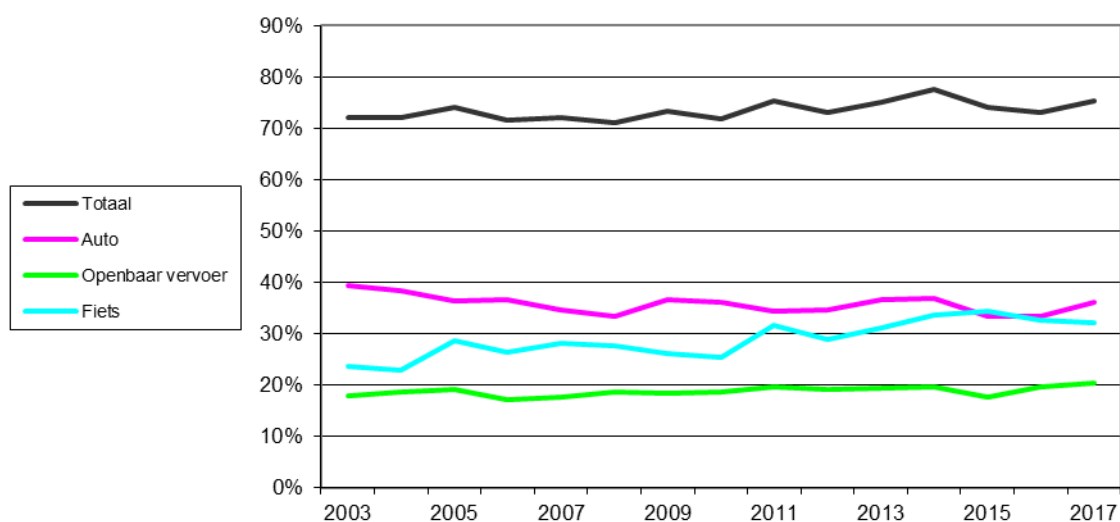
Verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autogebruikers	64%	64%	64%	64%	67%	68%	63%	66%	71%
O.v.-gebruikers	42%	43%	48%	51%	49%	51%	51%	51%	59%
Fietsgebruikers	46%	48%	53%	52%	53%	59%	56%	54%	59%

## 3.2 Intensieve gebruikers

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2017.



Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2017.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Intensieve autogebruikers	38%	36%	34%	35%	37%	37%	33%	33%	36%
Intensieve o.v.-gebruikers	19%	18%	20%	19%	19%	20%	18%	20%	20%
Intensieve fietsgebruikers	25%	27%	32%	29%	31%	34%	34%	33%	32%
Intensieve verkeersdeelnemers	73%	72%	75%	73%	75%	78%	74%	73%	75%

Figuur 3.10: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers per gebied; 2013 t/m 2017.

Intensieve verkeersdeelnemers	Auto-gebruikers	waarvan intensief	O.v.-gebruikers	waarvan intensief	Fiets-gebruikers	waarvan intensief	Totaal	Aantal respond.
Rotterdam Centrum	56%	25%	63%	23%	58%	39%	75%	283
Delfshaven	56%	26%	63%	27%	56%	39%	79%	538
Overschie	(79%)	(45%)	(34%)	(12%)	(54%)	(27%)	(74%)	145
Noord	63%	28%	56%	19%	73%	50%	81%	444
Hillegersberg-Schiebroek	78%	39%	48%	13%	67%	41%	79%	428
Kralingen-Crooswijk	65%	30%	60%	23%	65%	40%	76%	442
Feijenoord	60%	31%	58%	26%	43%	24%	71%	530
IJsselmonde	67%	41%	50%	21%	46%	24%	73%	429
Pernis	(61%)	(34%)	(37%)	(12%)	(64%)	(35%)	(65%)	30
Prins Alexander	73%	42%	50%	14%	54%	29%	74%	961
Charlois	62%	33%	52%	26%	46%	24%	73%	479
Hoogvliet	77%	45%	44%	13%	53%	24%	72%	295
Hoek van Holland	(87%)	(49%)	(26%)	( 7%)	(69%)	(35%)	(77%)	97
Rozenburg	(80%)	(52%)	(22%)	( 6%)	(63%)	(32%)	(76%)	112
Rotterdam	67%	35%	52%	19%	56%	33%	75%	5.217

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

#### Gebruik in diverse situaties in 2017

*Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2017 (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	45%	25%	24%	7%	100%	672
als u naar een winkelcentrum gaat	24%	21%	35%	19%	100%	883
naar de binnenstad van Rotterdam	15%	49%	28%	9%	100%	863
naar trein of metrostation	8%	32%	22%	37%	100%	788

#### Idem per stadsdeel

*Figuur 3.12a: Idem op de Rechter Maasoever binnen de ring.*

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	36%	23%	34%	7%	100%	256
als u naar een winkelcentrum gaat	15%	17%	45%	23%	100%	304
naar de binnenstad van Rotterdam	7%	24%	49%	21%	100%	298
naar trein of metrostation	2%	26%	28%	44%	100%	284

*Figuur 3.12b: Idem op de Rechter Maasoever buiten de ring.*

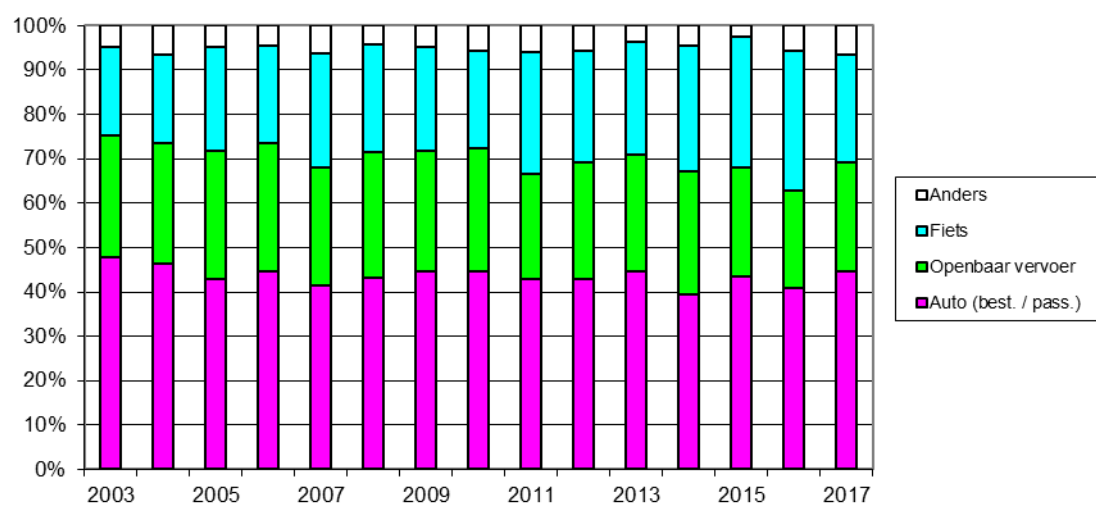
Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder / passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	55%	17%	21%	6%	100%	190
als u naar een winkelcentrum gaat	32%	15%	37%	17%	100%	263
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	60%	19%	1%	100%	257
naar trein of metrostation	12%	24%	27%	37%	100%	233

*Figuur 3.12c: Idem op de Linker Maasoever.*

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%	32%	16%	6%	100%	226
als u naar een winkelcentrum gaat	27%	31%	25%	17%	100%	316
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	63%	14%	3%	100%	308
naar trein of metrostation	12%	45%	13%	31%	100%	271

## Gebruik naar werk of studie; 2003-2017

Figuur 3.13: Vervoermiddelegebruik naar werk of studie (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2003-2017.



Gebruikt meestal naar werk of studie	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Auto (bestuurder / passagier)	46%	44%	43%	43%	45%	40%	43%	41%	45%
Openbaar vervoer	28%	28%	24%	26%	26%	28%	25%	22%	25%
Fiets	21%	23%	28%	25%	25%	28%	29%	31%	24%
Ander vervoermiddel / lopend	5%	5%	6%	6%	4%	5%	3%	6%	7%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100 %</b>



## 4. STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK

### 4.1 Frequenter fietsgebruik

Figuur 4.1: Redenen om niet vaker te fietsen naar persoonskenmerken; 2013 t/m 2017.

Redenen om niet vaker te fietsen	Doet al zo veel mogelijk op de fiets	Redenen <sup>1</sup>						
		Weer niet geschikt	Afstanden te groot	Fietsen niet goed mogelijk	Risico diefstal etc. bij de bestemming	Fietsen niet snel genoeg	Verkeer niet veilig	Overig
<i>Geslacht</i>								
man	35%	32%	31%	13%	21%	13%	9%	45%
vrouw	32%	31%	29%	28%	16%	10%	11%	41%
<i>Leeftijd</i>								
16 tot 25 jaar	33%	42%	41%	9%	16%	18%	7%	40%
25 tot 45 jaar	36%	38%	37%	11%	16%	14%	8%	42%
45 tot 65 jaar	35%	30%	33%	21%	21%	12%	9%	42%
65 tot 85 jaar	27%	23%	12%	40%	16%	4%	15%	47%
<i>Etniciteit</i>								
autochtonen	37%	32%	31%	19%	20%	10%	10%	44%
westerse allochtonen	35%	39%	32%	16%	19%	12%	9%	42%
niet-westerse allochtonen	20%	27%	26%	30%	12%	13%	11%	40%
<i>Stadsdeel</i>								
R. Maasoever binnen ring	42%	30%	23%	22%	16%	10%	12%	44%
R. Maasoever buiten ring	32%	36%	37%	20%	19%	13%	8%	40%
Linker Maasoever	26%	29%	29%	23%	18%	10%	10%	45%
<i>Opleidingsniveau</i>								
laag (geen startkwalificatie)	27%	23%	19%	35%	14%	7%	11%	45%
midden	29%	32%	32%	19%	19%	12%	11%	44%
hoog (HBO / WO)	42%	41%	39%	10%	20%	15%	8%	41%
<i>Huishoudensinkomen</i>								
minima	29%	25%	21%	35%	14%	9%	11%	42%
minimum tot modaal	31%	29%	26%	25%	19%	9%	12%	49%
modaal tot 2 x modaal	36%	34%	34%	17%	21%	11%	9%	42%
boven 2 x modaal	38%	41%	42%	7%	17%	17%	6%	37%
<i>Fietsbezit</i>								
wel	42%	41%	38%	11%	22%	14%	10%	38%
niet	1%	10%	11%	47%	9%	15%	10%	55%
<i>Fietsgebruik</i>								
momenteel wel eens	55%	48%	42%	7%	21%	12%	9%	34%
momenteel (bijna) nooit	4%	20%	22%	32%	15%	11%	11%	49%
Intensieve autogebruikers	18%	36%	39%	12%	19%	16%	8%	41%
Intensieve o.v.-gebruikers	24%	34%	26%	20%	19%	11%	12%	44%
Intensieve fietsers	75%	46%	43%	6%	23%	8%	10%	31%
<b>Totaal</b>	<b>33%</b>	<b>32%</b>	<b>30%</b>	<b>22%</b>	<b>18%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>43%</b>

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 159%).

Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken samengenomen met 'kan niet fietsen' en 'eng om te fietsen' onder de kop 'Fietsen niet goed mogelijk'. Van de overige voorgedrukte of zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal 8% of méér; zij zijn samengenomen in de laatste kolom.

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

**Figuur 4.2:** Redenen om niet vaker te fietsen; 2007-2017.

Redenen om niet vaker te fietsen <sup>1</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ik doe al zo veel mogelijk op de fiets <sup>2</sup>	17%	21%	21%	20%	22%	27% <sup>2</sup>	29%	32%	33%	31%	41%
Meest genoemde redenen <sup>3</sup> :											
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%	32%	32%	33%	31%	30%	32%	32%
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%	30%	32%	33%	31%	27%	31%	27%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	17%	18%	18%	15%	15%	16%	19%	15%	16%	23%
fietsen niet goed mogelijk	22%	20%	20%	21%	19%	22%	23%	21%	24%	23%	19%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%	9%	13%	11%	12%	10%	11%	11%
risico diefstal etc. bij woning	8%	6%	7%	7%	7%	7%	6%	8%	6%	7%	10%
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%	9%	11%	9%	9%	12%	10%	10%
(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>	(...) <sup>3</sup>

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

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

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

## 4.2 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

### Huidig gebruik

**Figuur 4.3:** Vervoermiddel tijdens de spits; 2013-2017.

Vervoermiddel tijdens de spits	2012 <sup>1</sup>	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	2017 <sup>1</sup>	2013-2017 <sup>1</sup>
Nooit / niet van toepassing	28%	28%	22%	27%	26%	27%	26%
Vervoermiddel <sup>1</sup> :							
auto, als bestuurder	27%	28%	28%	25%	24%	27%	26%
auto, als passagier	4%	3%	2%	3%	4%	2%	3%
openbaar vervoer	24%	22%	25%	23%	26%	22%	23%
fiets	20%	21%	25%	24%	26%	20%	23%
ander vervoermiddel / lopend	7%	6%	6%	5%	6%	5%	6%
Vervoermiddel <sup>2</sup> :							
auto, als bestuurder	37%	39%	35%	34%	33%	37%	36%
auto, als passagier	5%	5%	3%	4%	5%	3%	4%
openbaar vervoer	33%	30%	32%	32%	35%	30%	32%
fiets	27%	29%	33%	33%	36%	28%	32%
ander vervoermiddel / lopend	10%	8%	8%	8%	8%	7%	8%

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

<sup>2</sup>): Als percentage van *alle* Rotterdammers. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%.



Figuur 4.4: Vervoermiddel tijdens de spits naar persoonskenmerken; 2013 t/m 2017.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel <sup>1</sup>				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoer-middel / lopend
<i>Sociaal-economische positie</i>						
betaald werk	9%	46%	3%	24%	31%	5%
scholier / student	4%	5%	2%	66%	33%	3%
huish. / uitkering / pensioen	48%	23%	6%	40%	32%	13%
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoever binnen ring	19%	27%	3%	32%	39%	9%
R. Maasoever buiten ring	29%	45%	4%	25%	31%	5%
Linker Maasoever	30%	37%	5%	37%	24%	9%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
altijd	25%	59%	2%	17%	27%	4%
niet altijd / nooit	28%	2%	6%	53%	38%	12%
<i>Fietsbezit</i>						
wel	23%	36%	3%	28%	39%	6%
niet	38%	33%	9%	49%	0%	17%
<i>Bezit OV-chipkaart<sup>2</sup></i>						
wel	27%	30%	4%	37%	34%	7%
niet	29%	67%	6%	2%	20%	11%
Intensieve autogebruikers	20%	82%	5%	10%	8%	3%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	4%	2%	88%	14%	6%
Intensieve fietsers	19%	9%	2%	23%	76%	4%
Totaal	26%	36%	4%	32%	32%	8%
Totaal, <i>alle</i> Rotterdammers <sup>3</sup>	26%	26%	3%	23%	23%	6%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen. De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 110%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

<sup>2</sup>): Betreft alleen 2015 tot en met 2017; eerder is hier niet naar gevraagd.

<sup>3</sup>): Alle Rotterdammers. Ook deze percentages tellen op tot méér dan 100% (namelijk tot 109%) omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

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

## Alternatieven

Figuur 4.5: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits<sup>1</sup>; 2013-2017.

Overweegt wel eens andere manier van reizen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
Ander vervoermiddel	15%	15%	13%	14%	16%	15%	15%
Voor of na de spits	9%	10%	12%	11%	9%	13%	11%
Andere route	5%	5%	5%	4%	3%	4%	4%
Thuisblijven	7%	7%	5%	6%	7%	5%	6%
Nee	69%	66%	69%	67%	69%	65%	67%

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

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

**Figuur 4.6:** Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar persoonskenmerken<sup>1</sup>; 2013 t/m 2017 (horizontale centering).

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>					
auto, als bestuurder	18%	15%	7%	7%	59%
auto, als passagier	(11%)	(11%)	( 7%)	( 9%)	(67%)
openbaar vervoer	13%	11%	3%	6%	69%
fiets	13%	8%	2%	4%	75%
ander vervoermiddel / lopend	8%	9%	5%	12%	70%
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	17%	10%	5%	4%	67%
scholier / student	17%	8%	5%	4%	67%
huish. / uitkering / pensioen	9%	14%	4%	9%	67%
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoever binnen ring	15%	11%	4%	5%	68%
R. Maasoever buiten ring	15%	11%	4%	6%	67%
Linker Maasoever	14%	11%	5%	6%	67%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
altijd	16%	12%	5%	6%	64%
niet altijd / nooit	13%	9%	3%	5%	72%
<i>Fietsbezit</i>					
wel	16%	11%	4%	5%	66%
niet	8%	11%	5%	9%	70%
<i>Bezit OV-chipkaart<sup>2</sup></i>					
wel	16%	11%	3%	6%	66%
niet	8%	10%	8%	5%	71%
Intensieve autogebruikers	17%	13%	7%	6%	61%
Intensieve o.v.-gebruikers	15%	9%	3%	5%	70%
Intensieve fietsers	13%	9%	3%	3%	73%
<b>Totaal</b>	<b>15%</b>	<b>11%</b>	<b>4%</b>	<b>6%</b>	<b>67%</b>

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

<sup>2</sup>): Betreft alleen 2015 tot en met 2017; 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.

### 4.3 'P+R'

**Figuur 4.7:** P+R-gebruik per stadsdeel; 2017.

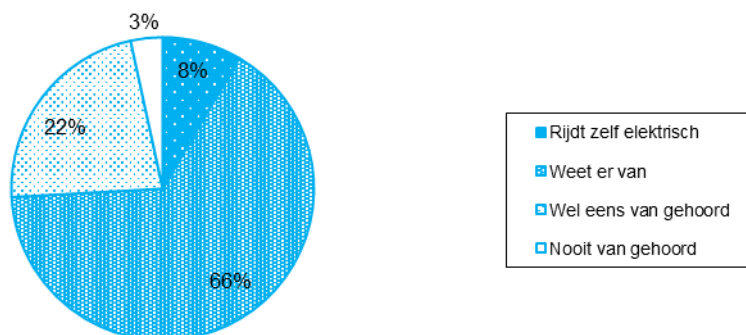
Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	0%	0%	0%	0%
4 of 5 dagen	0%	0%	0%	1%
2 of 3 dagen	0%	1%	0%	1%
1 dag	1%	2%	3%	3%
Totaal P+R-gebruikers	2%	3%	3%	5%
Bijna nooit	16%	22%	16%	22%
Nooit / geen antwoord	83%	75%	81%	73%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 4.8: P+R-gebruik; 2015-2017.

Gebruik per week	2015	2016	2017
(Bijna) elke dag	0%	0%	0%
4 of 5 dagen	0%	0%	1%
2 of 3 dagen	1%	0%	1%
1 dag	1%	2%	3%
Totaal P+R-gebruikers	2%	3%	5%
Bijna nooit	15%	18%	22%
Nooit / geen antwoord	83%	79%	73%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

#### 4.4 Elektrisch vervoer

Figuur 4.9: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013-2017.



Bekendheid met elektrisch vervoer	2013	2014	2015 <sup>1</sup>	2016	2017
Rijdt zelf elektrisch	2%	5%	7%	8%	8%
Weet er van	56%	65%	62%	63%	66%
Wel eens van gehoord	35%	27%	25%	25%	22%
Nooit van gehoord	6%	4%	7%	5%	3%

<sup>1</sup>): De afname van de bekendheid in 2015 komt wellicht mede doordat hier sindsdien geen bussen meer als voorbeeld worden genoemd. Omdat dat in deze context een verwarrend soort vervoer is, is deze toevoeging sinds 2015 weggelaten.

Figuur 4.10: Soort elektrisch vervoer; 2017. (Indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)

Soort elektrisch vervoer	2017
Volledig elektrische auto	7%
Plug-in hybride auto	18%
Elektrische deelauto	0%
e-fiets	71%
Speed pedelec	0%
e-scooter	1%
Scootmobiel	4%
Anders	3%
Aantal respondenten	75

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 105%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

*Figuur 4.11: Hoofdzakelijk gebruikte laadvoorziening; 2017. (Indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)*

Laadvoorziening	2017
Laadpunt op eigen terrein	79%
Laadpunt in een privé-garage	9%
Laadpunt in een openbare parkeergarage	0%
Laadpunt op straat	3%
Snellader	4%
Laadpunt op het werk	7%
Aantal respondenten	67

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

*Figuur 4.12: Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer; 2013-2017.*

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013	2014	2015	2016	2017
Goede keuze	49%	53%	57%	54%	71%
Geen goede keuze	7%	7%	9%	12%	7%
Geen mening	44%	39%	35%	35%	23%

*Figuur 4.13: Aanleg 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken; 2013-2017.*

Aanleg 'oplaadpunten'	2013	2014	2015	2016	2017
Goed	31%	35%	36%	35%	36%
Dat hangt er van af	16%	17%	19%	21%	21%
Niet goed	7%	9%	9%	11%	11%
Geen mening	45%	39%	36%	34%	33%

*Figuur 4.14: Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets; 2013-2017.*

Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets	2013	2014	2015	2016	2017
Rijdt al elektrisch	4%	3%	5%	7%	6%
Ja, een elektrische fiets	7%	9%	7%	9%	6%
Ja, een elektrische scooter	2%	2%	1%	1%	1%
Ja, een elektrische eigen auto	3%	3%	3%	3%	3%
Ja, een elektrische auto via het werk	1%	2%	3%	2%	1%
Ja, een elektrische deelauto	1% +	1% +	1% +	1% +	2% +
Subtotaal 'ja' plus 'al'	15%	17%	16%	20%	16%
Nee	41%	47%	49%	47%	47%
Weet niet	44%	35%	35%	33%	37%

## 5. MENINGEN EN OORDELEN

### 5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2017.

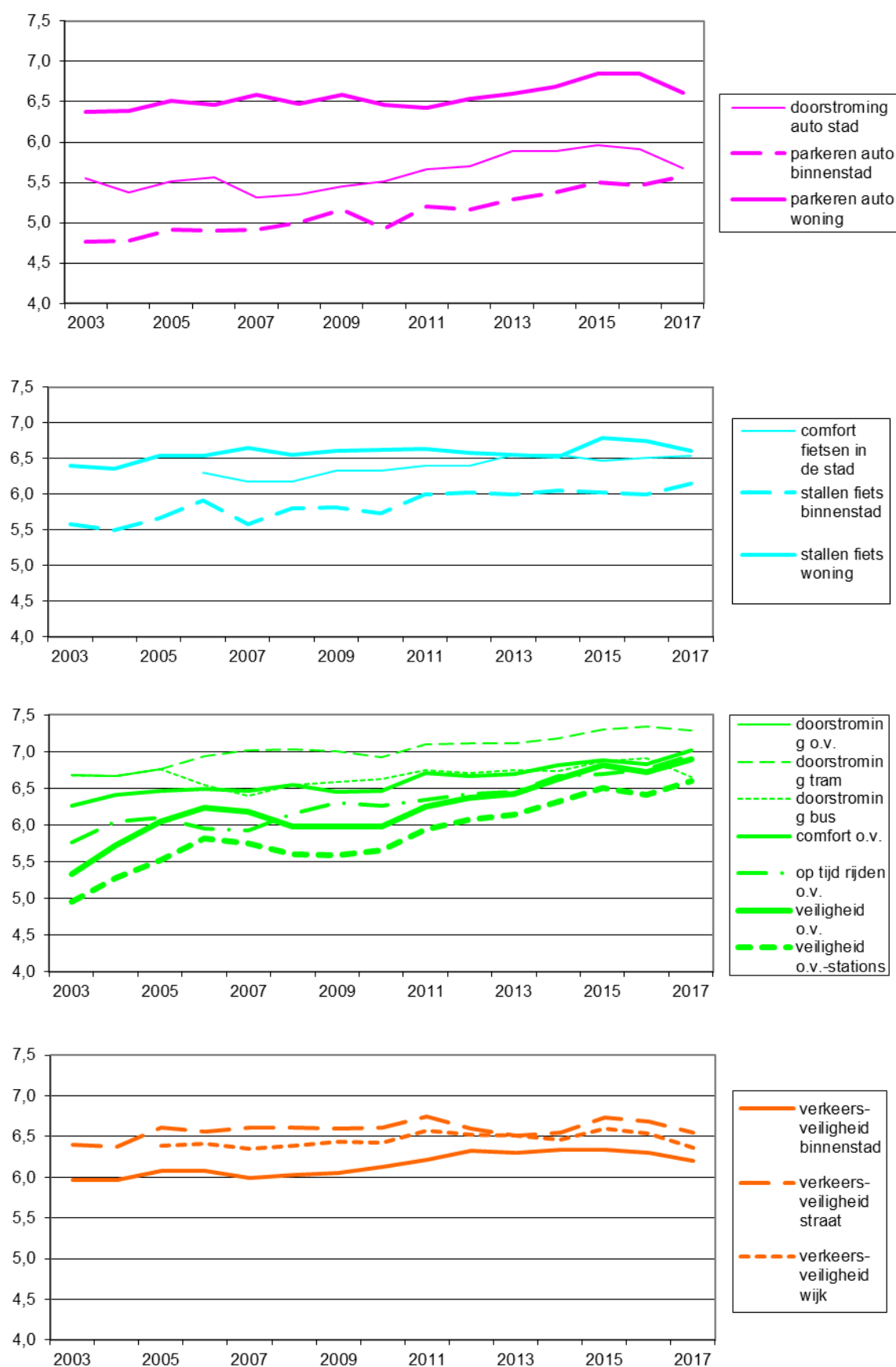
Hoe denkt u over ...	Percentage (zeer) negatief / ontevreden	Percentage (zeer) positief / tevreden	Gecon- strueerd "rapport- cijfer"	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	57%	43%	5,7	25%
het comfort van het fietsen in de stad	32%	68%	6,5	24%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	38%	62%	6,2	18%
het stallen van de fiets in de binnenstad	40%	60%	6,1	32%
het parkeren van de auto in de binnenstad	57%	43%	5,6	33%
de doorstroming van de bus	23%	77%	6,7	47%
de doorstroming van de tram	8%	93%	7,3	28%
comfort van het openbaar vervoer	11%	89%	7,0	13%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	14%	86%	7,0	16%
de veiligheid in bus/tram/metro	16%	84%	7,0	16%
de veiligheid in en om metro/treinstations	25%	75%	6,6	18%
de verkeersveiligheid in de straat	32%	68%	6,6	6%
het stallen van de fiets bij de woning	32%	68%	6,6	21%
het parkeren van de auto bij de woning	31%	69%	6,6	20%
de verkeersveiligheid in de wijk	35%	65%	6,4	6%

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2017.

Hoe denkt u over ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,7	5,7	5,9	5,9	6,0	5,9	5,7
het comfort van het fietsen in de stad	---	6,3	6,4	6,4	6,6	6,5	6,5	6,5	6,5
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,1	6,2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,2
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,8	6,0	6,0	6,0	6,1	6,0	6,0	6,1
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	5,0	5,2	5,2	5,3	5,4	5,5	5,5	5,6
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	---	---	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	6,5	6,7	6,7	6,7	6,7	6,9	6,9	6,7
de doorstroming van de tram	---	7,0	7,1	7,1	7,1	7,2	7,3	7,3	7,3
comfort van het openbaar vervoer	6,4	6,5	6,7	6,7	6,7	6,8	6,9	6,8	7,0
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,0	6,1	6,3	6,4	6,5	6,7	6,7	6,8	7,0
de veiligheid in bus/tram/metro	5,7	6,1	6,2	6,4	6,4	6,6	6,8	6,7	7,0
de veiligheid in en om metro/treinstations	5,3	5,7	5,9	6,1	6,1	6,3	6,5	6,4	6,6
de verkeersveiligheid in de straat	6,5	6,6	6,8	6,6	6,5	6,5	6,7	6,7	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,6	6,6	6,6	6,6	6,5	6,8	6,7	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,5	6,4	6,5	6,6	6,7	6,8	6,9	6,6
de verkeersveiligheid in de wijk <sup>1</sup>	6,4	6,4	6,6	6,5	6,5	6,5	6,6	6,5	6,4

<sup>1</sup>): In de jaren tot en met 2010 werd hier gevraagd naar de verkeersveiligheid in de *deelgemeente*.

Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2017.

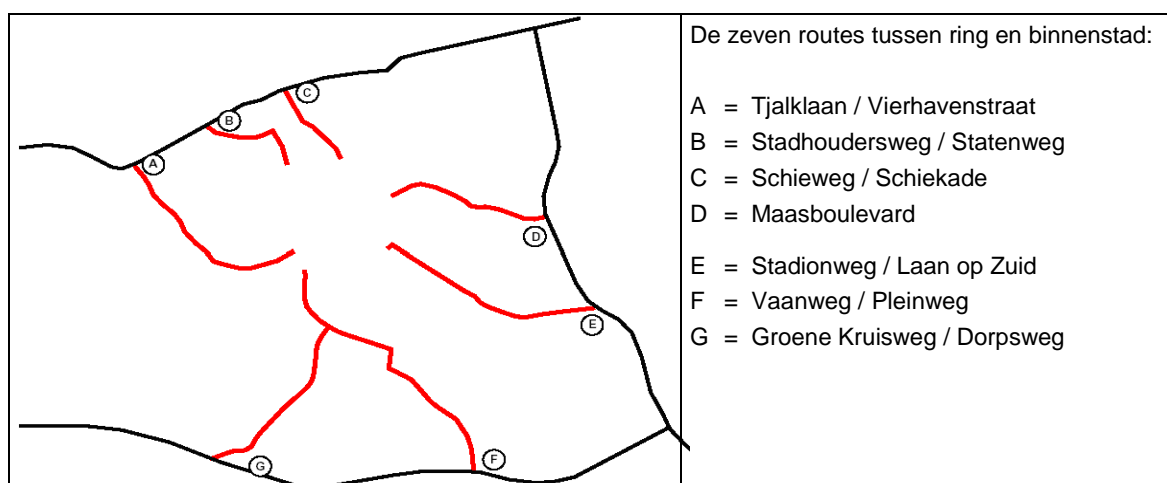


## Oordelen naar stadsdeel

*Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2017.*

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

## 5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad



Figuur 5.5: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2017.

Hoe denkt u over de doorstroming over ...	2005 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tjalklaan / Vierhavenstraat:								
(zeer) negatief / ontevreden	44%	42%	32%	32%	32%	33%	34%	36%
(zeer) positief / tevreden	56%	58%	68%	68%	68%	67%	66%	64%
cijfer	5,9	6,0	6,3	6,3	6,3	6,3	6,4	6,2
Stadhoudersweg / Statenweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	58%	50%	51%	43%	47%	43%	50%	54%
(zeer) positief / tevreden	42%	50%	49%	57%	53%	57%	50%	46%
cijfer	5,5	5,8	5,7	5,9	5,9	6,0	5,9	5,7
Schieweg / Schiekade:								
(zeer) negatief / ontevreden	62%	57%	57%	50%	53%	51%	58%	55%
(zeer) positief / tevreden	38%	43%	43%	50%	47%	49%	42%	45%
cijfer	5,4	5,5	5,5	5,8	5,7	5,8	5,6	5,7
Maasboulevard:								
(zeer) negatief / ontevreden	36%	33%	38%	34%	36%	34%	39%	42%
(zeer) positief / tevreden	64%	67%	62%	66%	64%	66%	61%	58%
cijfer	6,1	6,2	6,1	6,2	6,2	6,3	6,2	6,0
Stadionweg / Laan op Zuid:								
(zeer) negatief / ontevreden	30%	30%	32%	32%	32%	30%	34%	38%
(zeer) positief / tevreden	70%	70%	68%	68%	68%	70%	66%	62%
cijfer	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,4	6,2	6,1
Vaanweg / Pleinweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	44%	42%	40%	41%	41%	37%	42%	46%
(zeer) positief / tevreden	56%	58%	60%	59%	59%	63%	58%	54%
cijfer	5,9	6,0	6,0	6,0	6,0	6,2	6,0	5,9
Groene Kruisweg / Dorpsweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	40%	32%	39%	40%	42%	33%	37%	43%
(zeer) positief / tevreden	60%	68%	61%	60%	58%	67%	63%	57%
cijfer	6,0	6,3	6,1	6,1	6,0	6,2	6,2	6,0
Totaal:								
(zeer) negatief / ontevreden	45%	41%	42%	39%	41%	38%	43%	45%
(zeer) positief / tevreden	55%	59%	58%	61%	59%	62%	57%	55%
cijfer	5,9	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	6,0	5,9

N.B.: 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: drie van de vier Rotterdammers zeggen deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 5% heeft de vraag hierover niet beantwoord; wat waarschijnlijk veelal op het zelfde neerkomt. Andere routes zijn wat bekender, maar bijna overal geeft de helft of meer aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen.



### 5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

*Figuur 5.6: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2017.*

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	7%	28%	61%	4%	100%	693	27%
idem tijdens grote evenementen	29%	47%	22%	2%	100%	603	36%
rest van de stad tijdens grote evenementen	17%	38%	42%	3%	100%	603	36%
van de eigen straat in het algemeen	3%	7%	65%	25%	100%	818	13%
idem aan het eind van de middag	6%	20%	56%	17%	100%	779	17%
idem in het weekend	4%	13%	59%	24%	100%	785	17%
binnen Rotterdam in het algemeen	5%	23%	69%	4%	100%	712	24%

*Figuur 5.7a: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: percentages positief (exclusief 'geen mening'); 2012-2017.*

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017
van de binnenstad in het algemeen	55%	58%	58%	69%	67%	65%
binnenstad tijdens grote evenementen	20%	20%	23%	26%	29%	24%
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	43%	45%	51%	47%	45%
van de eigen straat in het algemeen	88%	88%	90%	90%	90%	90%
eigen straat aan het eind van de middag	79%	79%	79%	78%	79%	73%
eigen straat in het weekend	85%	84%	89%	86%	87%	83%
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	72%	75%	74%	73%	72%

*Figuur 5.7b: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: geconstrueerde "rapportcijfers"; 2012-2017.*

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017
van de binnenstad in het algemeen	6,0	6,0	6,1	6,4	6,3	6,2
binnenstad tijdens grote evenementen	4,6	4,7	4,8	5,0	5,0	4,9
rest van de stad tijdens grote evenementen	5,5	5,6	5,6	5,8	5,7	5,6
van de eigen straat in het algemeen	7,1	7,1	7,2	7,3	7,3	7,2
eigen straat aan het eind van de middag	6,8	6,8	6,8	7,0	6,9	6,7
eigen straat in het weekend	7,0	7,0	7,2	7,3	7,2	7,1
binnen Rotterdam in het algemeen	6,4	6,4	6,5	6,5	6,5	6,4

## 5.4 Oordeel over verkeershinder

Figuur 5.8: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2017.

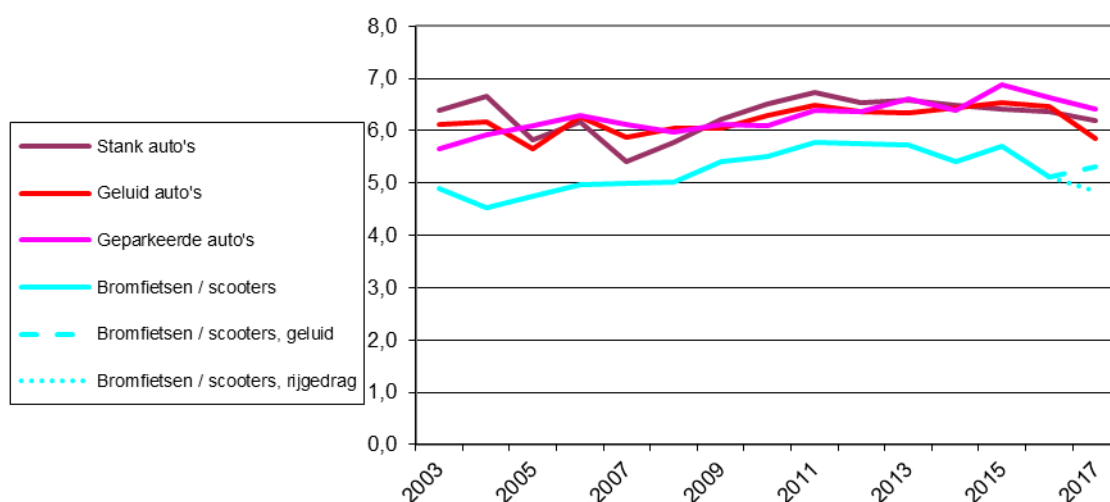
Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	14%	11%	15%
een beetje hinder	49%	45%	45%	47%
geen hinder	32%	40%	43%	39%
cijfer	5,7	6,3	6,6	6,2
Geluid van auto's:				
veel hinder	25%	19%	17%	20%
een beetje hinder	43%	39%	44%	42%
geen hinder	32%	42%	39%	37%
cijfer	5,4	6,2	6,1	5,9
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	15%	19%	18%	17%
een beetje hinder	39%	36%	37%	37%
geen hinder	46%	46%	45%	46%
cijfer	6,6	6,4	6,3	6,4
Bromfietsen / scooters, geluid:				
veel hinder	29%	22%	31%	28%
een beetje hinder	39%	42%	35%	38%
geen hinder	32%	36%	35%	34%
cijfer	5,1	5,7	5,2	5,3
Bromfietsen / scooters, hoe en waar ze rijden:				
veel hinder	36%	30%	31%	32%
een beetje hinder	39%	39%	38%	38%
geen hinder	26%	31%	31%	29%
cijfer	4,5	5,1	5,0	4,8

Figuur 5.9: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2017.

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	14%	(17%)	(17%)	15%
een beetje hinder	44%	(54%)	(48%)	47%
geen hinder	42%	(30%)	(35%)	39%
cijfer	6,4	(5,6)	(5,9)	6,2
Geluid van auto's:				
veel hinder	17%	(25%)	(28%)	20%
een beetje hinder	44%	(43%)	(38%)	42%
geen hinder	40%	(32%)	(35%)	37%
cijfer	6,2	(5,3)	(5,4)	5,9
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	16%	(18%)	(20%)	17%
een beetje hinder	38%	(37%)	(34%)	37%
geen hinder	46%	(44%)	(46%)	46%
cijfer	6,5	(6,3)	(6,3)	6,4

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

Figuur 5.10: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2017.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Stank van auto's:</b>									
veel hinder	16%	20%	14%	16%	14%	16%	16%	19%	15%
een beetje hinder	42%	41%	37%	36%	40%	39%	39%	35%	47%
geen hinder	42%	40%	49%	47%	46%	45%	45%	46%	39%
cijfer	6,3	6,0	6,7	6,5	6,6	6,5	6,4	6,4	6,2
<b>Geluid van auto's:</b>									
veel hinder	19%	18%	15%	19%	17%	15%	14%	15%	20%
een beetje hinder	42%	41%	40%	36%	40%	40%	40%	40%	42%
geen hinder	39%	41%	45%	46%	43%	44%	45%	45%	37%
cijfer	6,0	6,1	6,5	6,4	6,3	6,4	6,5	6,5	5,9
<b>Geparkeerde auto's:</b>									
veel hinder	24%	21%	20%	19%	18%	16%	15%	16%	17%
een beetje hinder	35%	36%	33%	34%	32%	40%	32%	35%	37%
geen hinder	42%	43%	47%	47%	50%	44%	53%	49%	46%
cijfer	5,9	6,1	6,4	6,4	6,6	6,4	6,9	6,6	6,4
<b>Bromfietsen / scooters, algemeen:</b>									
veel hinder	35%	29%	22%	24%	24%	27%	26%	31%	---
een beetje hinder	36%	38%	40%	37%	37%	38%	35%	35%	---
geen hinder	29%	33%	38%	39%	39%	35%	40%	33%	---
cijfer	4,7	5,2	5,8	5,7	5,7	5,4	5,7	5,1	---
<b>Idem, geluid:</b>									
veel hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	28%
een beetje hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	38%
geen hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	34%
cijfer	---	---	---	---	---	---	---	---	5,3
<b>Idem, hoe en waar ze rijden:</b>									
veel hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	32%
een beetje hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	38%
geen hinder	---	---	---	---	---	---	---	---	29%
cijfer	---	---	---	---	---	---	---	---	4,8



## 6. PARKEREN

### 6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

#### Parkeerplek bij de woning

Figuur 6.1: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2017.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts <sup>1</sup>	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport, ...	13%	25%	22%	20%
Vlak bij huis op straat	48%	57%	57%	55%
Verder weg op straat	24%	13%	13%	16%
Elders in een garagegebouw	10%	1%	2%	4%
Wisselend	5%	3%	7%	5%

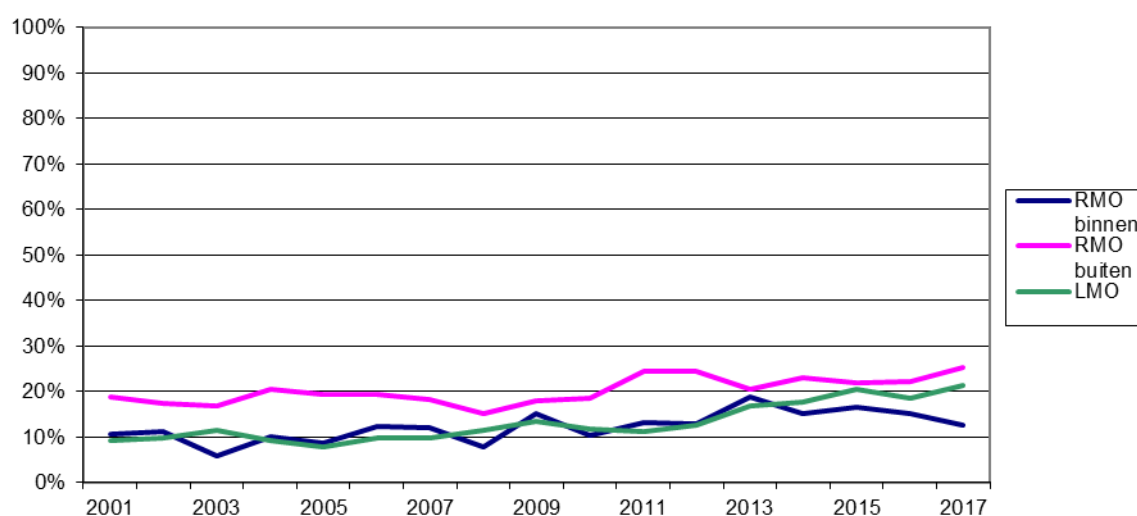
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 20% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.2: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2017.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts <sup>1</sup>	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	16%	17%	19%	17%	20%	19%	20%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	64%	59%	56%	56%	56%	55%	52%	55%
Verder weg op straat	11%	13%	14%	13%	15%	15%	15%	16%	19%	16%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	3%	4%
Wisselend	6%	7%	7%	10%	9%	7%	8%	7%	8%	5%

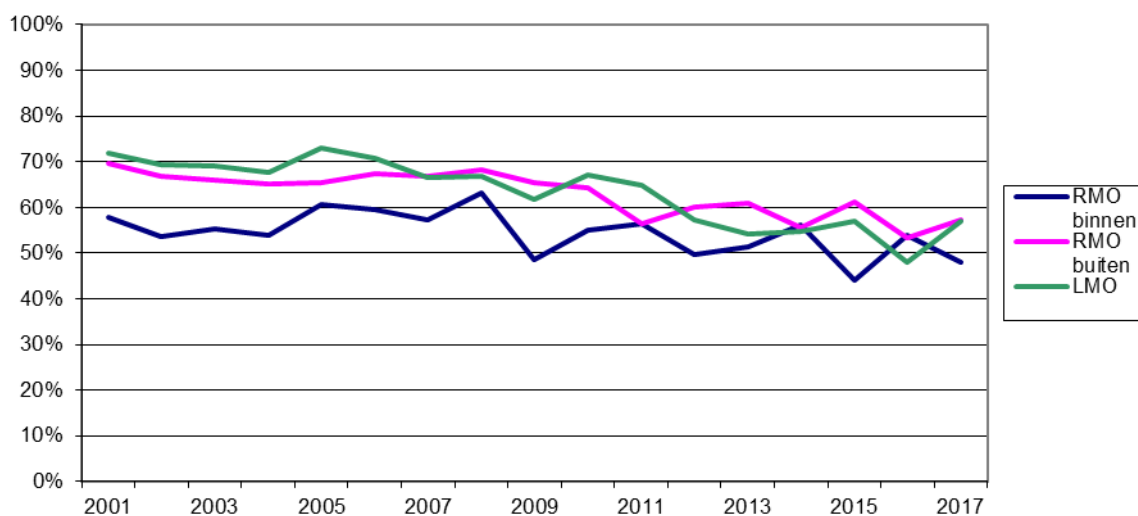
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2017 wordt 20% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.3a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein; 2001-2017.



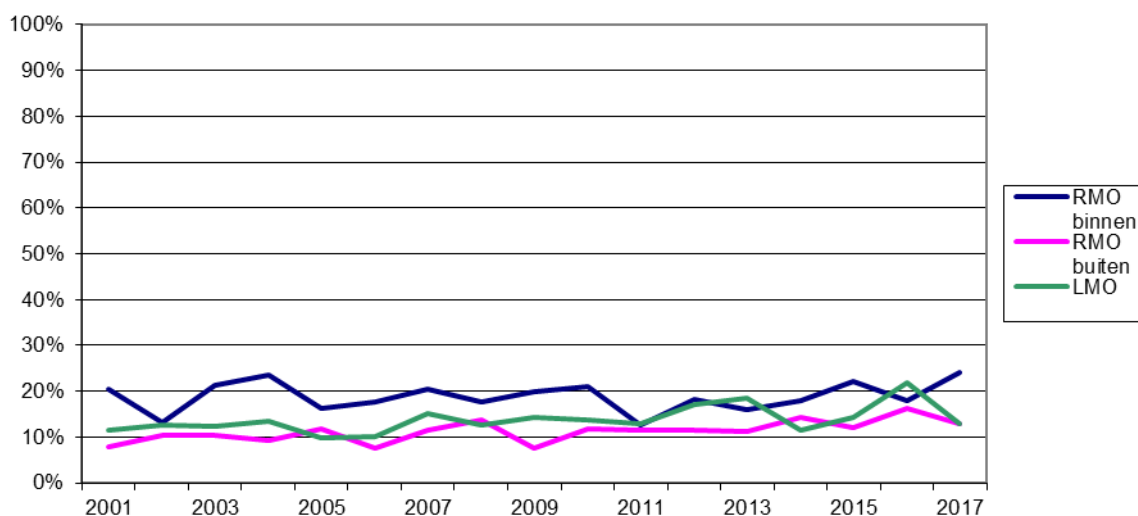
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 25% van alle auto's van de Rechter Maas-oever buiten de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

**Figuur 6.3b:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2017.



<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 57% van alle auto's van de Rechter Maas-oever buiten de ring (paarse lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

**Figuur 6.3c:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2017.



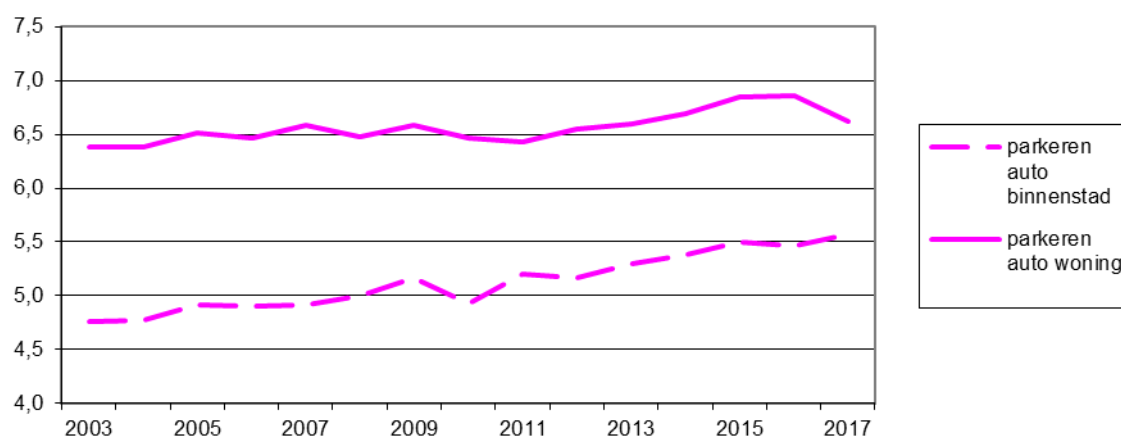
<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 24% van alle auto's van de Rechter Maas-oever binnen de ring (blauwe lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

### 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" 5,6 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,6.

In figuur 6.4 is dit oordeel herhaald.

**Figuur 6.4:** Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2017.



Het oordeel over het parkeren bij de woning naar stadsdeel is herhaald in figuur 6.5.

**Figuur 6.5:** Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2017.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	41%	17%	33%	31%
Percentage positief	59%	83%	67%	69%
Gemiddeld cijfer	6,3	7,1	6,4	6,6

## 6.2 Parkeren in het centrum

**Figuur 6.6:** Parkeerwijze bij een bezoek aan het centrum; 2015-2017.

Waar parkeert u meestal uw auto bij bezoek aan het centrum?	2015	2016	2017
Gaat nooit met de auto naar het centrum	62%	62%	51%
Overigen <sup>1</sup> :			
in een parkeergarage	52%	57%	59%
op straat, zo dicht mogelijk bij mijn bestemming	23%	24%	22%
op straat, waar er plaats is	15%	12%	16%
op een P+R-terrein	11%	7%	8%
anders	7%	3%	2%
Reden overigen <sup>1</sup> :			
gemak	41%	41%	53%
wil altijd zo dicht mogelijk bij bestemming	36%	37%	42%
wil niet te veel betalen	25%	21%	27%
meestal geen andere mogelijkheden	20%	20%	20%
veiligheid	16%	18%	25%

<sup>1</sup>): Deze percentages tellen tot meer dan 100% op, omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

## 6.3 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren

### Mogelijkheden en gemak

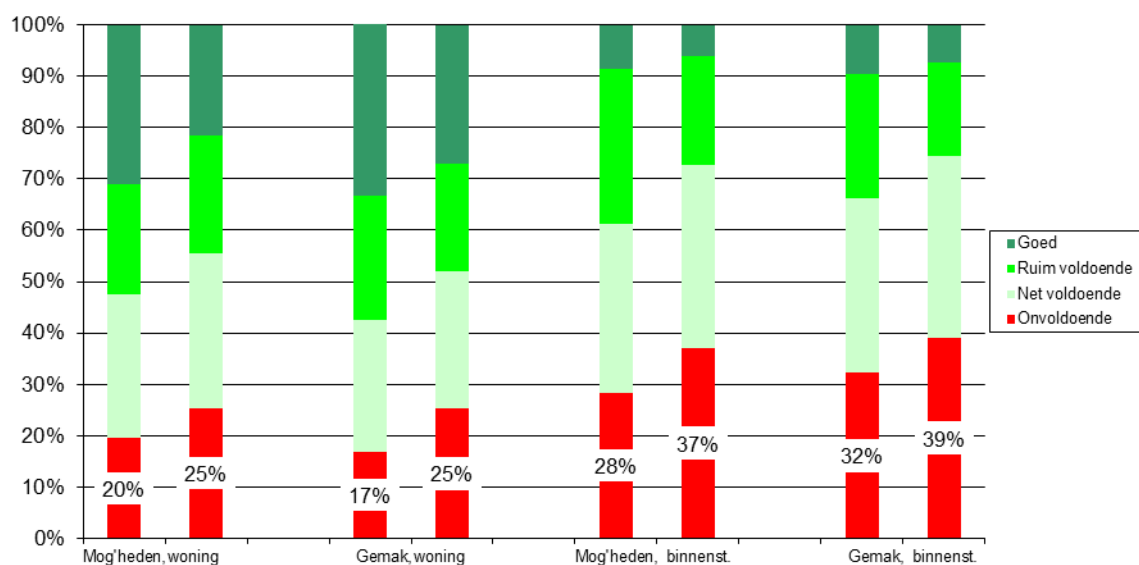
Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); 2017.

Wat vindt u van ...	On-voldoende	Net voldoende	Ruim voldoende	Goed	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de <u>mogelijkheden</u> om de auto bij uw woning te parkeren	22%	29%	22%	28%	100%	795	16%
het <u>gemak</u> om de auto bij uw woning te parkeren	20%	25%	23%	32%	100%	791	16%
de <u>mogelijkheden</u> om de auto in de binnenstad te parkeren	32%	33%	27%	8%	100%	646	31%
het <u>gemak</u> om de auto in de binnenstad te parkeren	35%	34%	22%	9%	100%	645	32%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 22% de parkeermogelijkheden bij de eigen woning onvoldoende, enzovoorts. In totaal hadden 795 respondenten een mening; de overige 16% niet.

Het oordeel van autobezitters verschilt licht van dat van niet-autobezitters:

Figuur 6.8: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); autobezitters respectievelijk niet-autobezitters; 2017.



Ook kan hier weer een "rapportcijfer" worden geconstrueerd zodat de uitkomst vergeleken kan worden met die van vorig jaar: onvoldoende = 4, net voldoende = 6, ruim voldoende = 7 en goed = 8. Zie figuur 6.9.



*Figuur 6.9: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak: percentages onvoldoende en “rapportcijfers”; 2015-2017.*

Wat vindt u van ...	2015	2016	2017
de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	20% 6,5	15% 6,6	22% 6,4
het <u>gemak</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	17% 6,6	15% 6,7	20% 6,5
de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	29% 5,9	35% 5,8	32% 5,8
het <u>gemak</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	34% 5,8	39% 5,6	35% 5,7

## Prijs

*Figuur 6.12: Oordeel over de prijs van het parkeren van de auto (exclusief ‘geen mening’ en ‘niet van toepassing’); 2015-2017.*

Wat vindt u van de prijs van het parkeren van de auto ...	Bij de woning			In de binnenstad		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Te laag	2%	1%	1%	1%	1%	0%
Precies goed	35%	39%	44%	4%	4%	8%
Iets te hoog	25%	28%	23%	19%	19%	22%
Veel te hoog	37%	32%	32%	77%	75%	69%
Totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal absoluut	387	300	349	746	616	702
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	65%	68%	63%	32%	33%	26%



## 7. STALLEN VAN DE FIETS

### Stalling in of bij de woning

Figuur 7.1: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2017.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	10%	7%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	47%	84%	85%	72%
Buiten op een veilige plaats	13%	5%	4%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	31%	3%	6%	13%
Totaal <sup>1</sup> :				
Binnen in huis	9%	7%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	50%	85%	85%	73%
Buiten op een veilige plaats	13%	5%	5%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	28%	3%	5%	12%
Percentage fietsbezitters	81%	88%	74%	81%

<sup>1</sup>): Bij niet-fietsbezitters: 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.

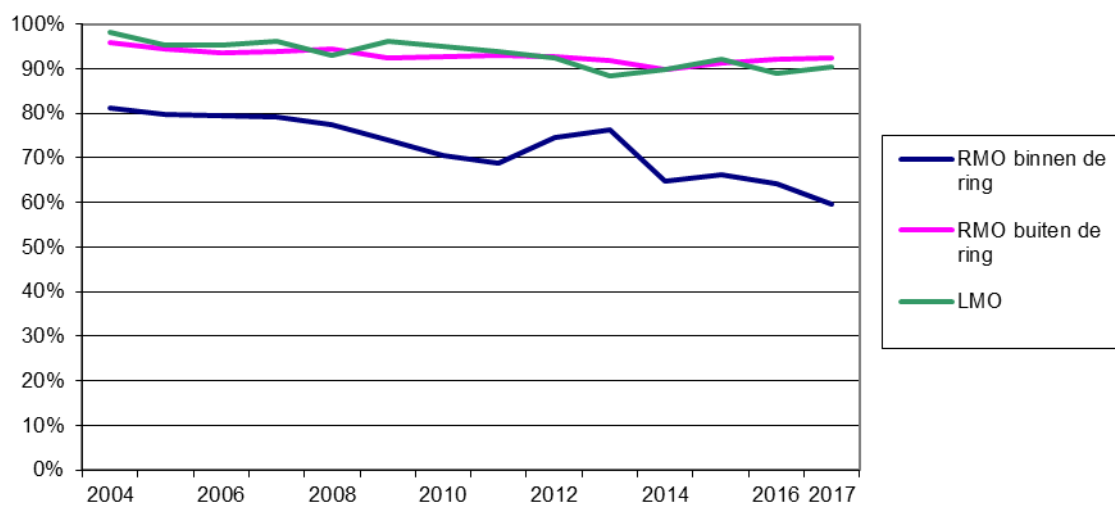
Figuur 7.2: Stallingsplaats fiets; 2004-2017.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fietsbezitters:									
Binnen in huis	} 91%	8%	7%	8%	7%	8%	7%	6%	7%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	77%	79%	77%	74%	74%	75%	72%
Buiten op een veilige plaats		4%	5%	5%	7%	7%	9%	8%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat		5%	7%	11%	8%	12%	9%	11%	13%
Niet-fietsbezitters <sup>1</sup> :									
Binnen in huis	} 91%	10%	9%	7%	9%	( 8%)	11%	(12%)	( 5%)
In schuur, berging, kelder of garage		78%	82%	80%	79%	(76%)	79%	(75%)	(81%)
Buiten op een veilige plaats		6%	9%	5%	8%	( 9%)	9%	(11%)	( 9%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat		3%	2%	3%	4%	( 6%)	2%	( 2%)	( 5%)
Totaal:									
Binnen in huis	} 91%	9%	7%	8%	8%	8%	8%	7%	7%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	78%	79%	78%	74%	75%	75%	73%
Buiten op een veilige plaats		4%	6%	5%	6%	7%	9%	9%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat		5%	6%	9%	7%	11%	8%	9%	12%
Percentage fietsbezitters	73%	75%	76%	75%	76%	79%	76%	77%	81%

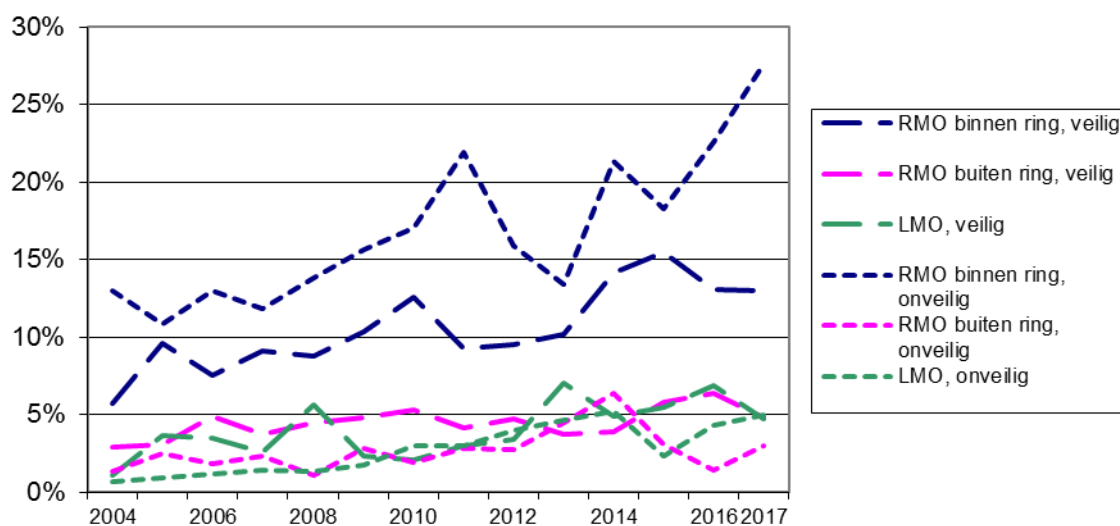
<sup>1</sup>): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

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

Figuur 7.3a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen; 2004-2017.



Figuur 7.3b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten; 2004-2017.

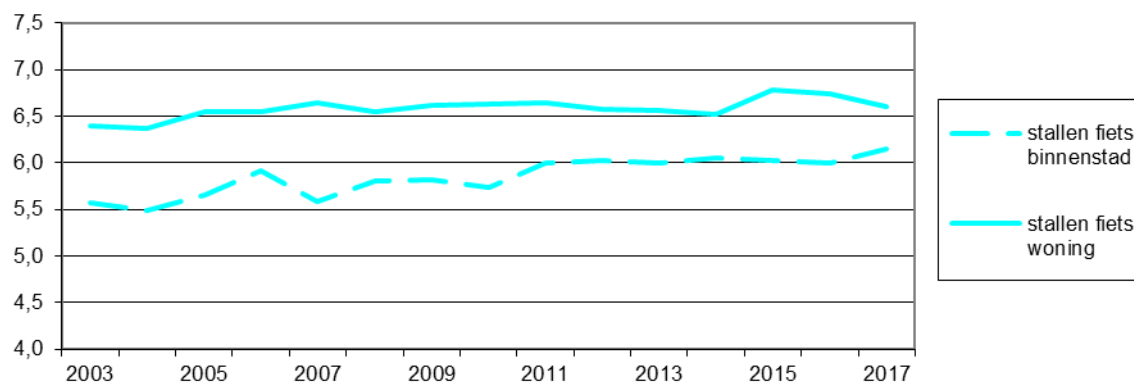


N.B.: Figuur 7.3b is om redenen van duidelijkheid niet op de zelfde schaal vormgegeven als figuur 7.3a.

## 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” 6,1 waarden, en die bij de woning met een 6,6. In figuur 7.4 is dit oordeel herhaald.

*Figuur 7.4: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2017.*

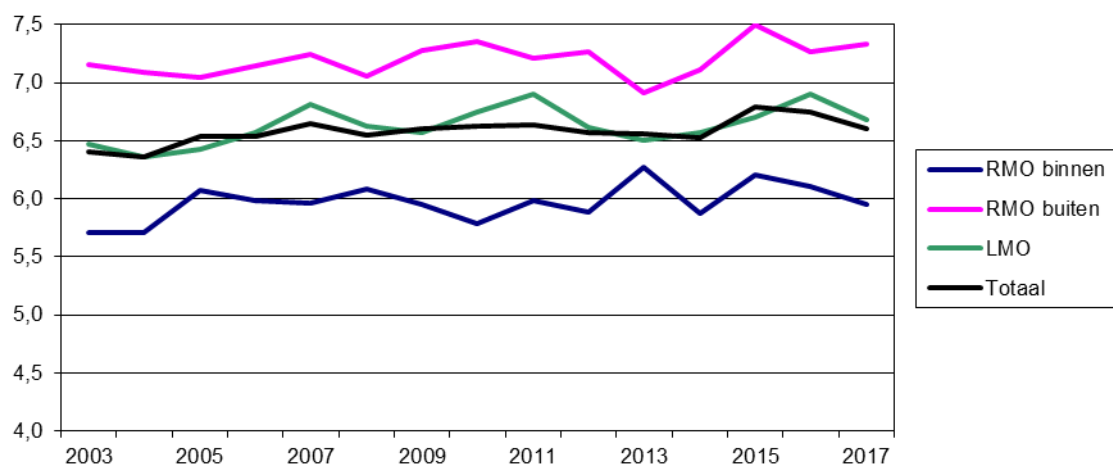


Het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel is herhaald in figuur 7.5.

*Figuur 7.5: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2017.*

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	48%	17%	29%	32%
Percentage positief	52%	83%	71%	68%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,3	6,7	6,6

*Figuur 7.6: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2003-2017.*





## 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 vier 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 C-lijst) bedroeg net als vorig jaar 26%.

De enquête kon naar eigen keuze schriftelijk dan wel via internet worden ingevuld. Van die laatste mogelijkheid heeft 38% van de respondenten gebruik gemaakt.

Een respons zoals hierboven weergegeven is niet slecht voor enquêtes in een stad als Rotterdam; het CBS kampt bijvoorbeeld bij haar landelijke enquêtes in de grote steden vaak met een slechtere en selectievere respons, en overall kampen markt- en opinieonderzoeksbureaus met een lage en dalende responsbereidheid. Die dalende trend is dankzij een aantal veranderingen in de aanpak bij de Omnibusenquête dit jaar in ieder geval gekeerd.

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. Die representativiteit is wederom acceptabel, al kent de respons een zekere selectiviteit die voor een belangrijk deel maatschappelijk verklaarbaar en moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. Dit gold in vergelijkbare mate ook in voorgaande jaren, zodat uitkomsten nog steeds goed vergeleken kunnen worden met die uit eerdere Omnibusenquêtes.

In deze Bijlage wordt aan de hand van een aantal algemene persoonskenmerken de representativiteit van de respons besproken. Daartoe worden die van de respondenten vergeleken met die van de totale Rotterdamse bevolking van 16 tot en met 85 jaar, waarna een afsluitende conclusie volgt.

### I.1 Geslacht en leeftijd

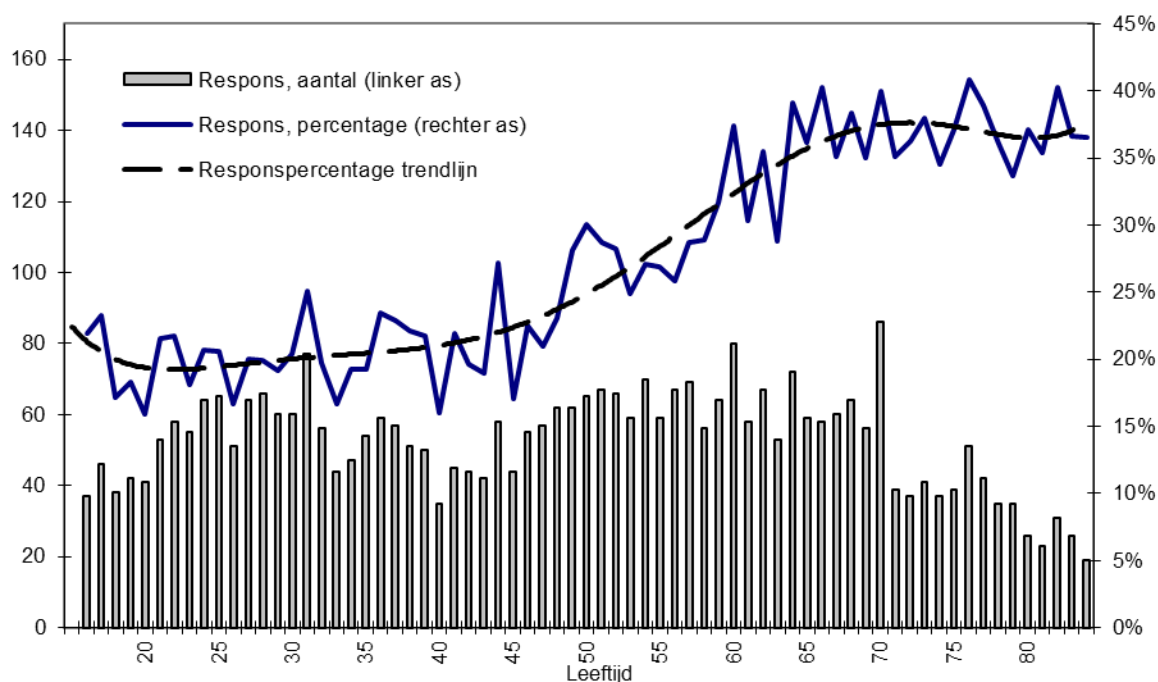
In figuur I.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2017. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers 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 en met 85 jaar naar geslacht en naar leeftijd.*

Geslacht en leeftijd	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	Rotterdam op 1-1-'17
Geslacht: Man	45%	47%	44%	47%	45%	49%
Vrouw	55%	53%	56%	53%	55%	51%
Respons	1.225	1.069	1.092	936	943	513.197
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	9%	12%	10%	10%	10%	15%
25 tot 45 jaar	31%	30%	29%	28%	31%	38%
45 tot 65 jaar	37%	37%	37%	34%	34%	31%
65 tot 85 jaar	23%	22%	25%	28%	25%	17%
Respons	1.225	1.068	1.092	936	943	513.197

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (20% in de categorie tot 25 jaar!), en vervolgens oploopt tot 36% bij de 65- tot en met 85-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 2017 naar leeftijd.



## I.2 Etniciteit

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

Etniciteit	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	Rotterdam op 1-1-'17
Surinamers	7%	7%	7%	5%	6%	9%
Antillianen/Arubanen	3%	2%	2%	2%	2%	4%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	1%	3%
Turken	6%	5%	3%	4%	4%	7%
Marokkanen	4%	3%	3%	2%	3%	6%
Overig niet-westers	5%	5%	6%	5%	4%	9%
Niet-westers	26%	24%	22%	21%	21%	37%
Nederlanders	64%	65%	67%	68%	69%	50%
Overig EU	6%	5%	6%	6%	6%	8%
Overig westers	4%	6%	5%	4%	4%	5%
Respons	1.216	1.048	1.084	936	943	513.197



Als vanouds zijn autochtonen oververtegenwoordigd, en allochtone groeperingen ondervertegenwoordigd.

### 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 en met 85 jaar naar gebied.*

Gebied	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	Rotterdam op 1-1-'17
Rotterdam Centrum	6%	6%	4%	5%	6%	6%
Delfshaven	10%	11%	10%	10%	9%	12%
Overschie	2%	2%	3%	4%	2%	3%
Noord	7%	8%	9%	7%	10%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	7%	8%	8%	7%	9%	6%
Kralingen-Crooswijk	8%	7%	8%	10%	9%	9%
Feijenoord	11%	11%	9%	10%	12%	12%
IJsselmonde	10%	9%	9%	8%	7%	9%
Pernis	1%	1%	0%	0%	0%	1%
Prins Alexander	17%	18%	20%	18%	18%	15%
Charlois	10%	9%	9%	9%	8%	10%
Hoogvliet	6%	5%	6%	6%	6%	5%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	3%	1%	2%
Rozenburg	3%	2%	2%	2%	3%	2%
Respons	1.280	1.216	1.048	936	943	513.197

### I.4 Conclusie

Net als in eerdere jaren en in andere enquêtes, zijn sommige bevolkingsgroepen, en met name Rotterdammers onder de 45 jaar en allochtonen, ondervertegenwoordigd in de Omnibusenquête; en daarnaast zal er ook een ondervertegenwoordiging zijn van Rotterdammers met een lagere economische status (lage opleiding, laag inkomen) en waarschijnlijk ook van Rotterdammers die zich minder betrokken voelen bij de stad en/of “de gemeente”, en/of in andere opzichten maatschappelijk ontevreden zijn. Bovendien is de representativiteit dit jaar wat beter dan de afgelopen jaren. De respons is dan ook nog altijd acceptabel; kwantitatief zowel als kwalitatief.

De respons van de Omnibusenquête kent dus een zekere selectiviteit. Dit selectieve karakter van de respons is ook terug te vinden in het traditiegetrouw te lage aandeel respondenten dat zegt laag opgeleid te zijn en/of een minimuminkomen te hebben, en het al even traditiegetrouw te hoge aandeel respondenten dat zegt hoog opgeleid te zijn en/of een boven-modaal huishoudensinkomen te hebben. (Ook onder allochtonen.) De Omnibusenquête zegt dan ook, net als andere enquêtes, niet zozeer iets over *alle* Rotterdammers, maar over de Rotterdammers die bereid zijn om mee te denken en hun mening te geven over het functioneren van de Rotterdamse maatschappij, en in het bijzonder over de onderwerpen waarover in de enquête gevraagd wordt (waarbij de mate waarin de onderwerpen aansluiten bij de belangstelling van de beoogde respondent natuurlijk ook een rol speelt!). Gevreesd moet 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.

Consequentie is overigens dan natuurlijk wel, dat tevredenheid snel overschat wordt: ontevreden Rotterdammers zijn immers waarschijnlijk ondervertegenwoordigd!

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan voorts ook een aantal structurele 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 dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen (ondanks de moeite die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren en de inzet van tweetalige enquêteurs in de rappèlfase).

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel maatschappelijk verklaarbaar en 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 C 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 C van de Omnibusenquête 2017, die als volgt waren geformuleerd.

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

**24. Heeft u een autorijbewijs?**

- ☐ ja  
☐ nee => Ga door naar vraag 26

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

- ☐ ja, altijd  
☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend  
☐ nee, maar ik gebruik wel regelmatig een deelauto  
☐ nee, maar ik gebruik wel regelmatig een huurauto  
☐ nee

**26. Zijn er één of meer auto's in uw huishouden?**

- ☐ ja  
☐ nee => Ga door naar vraag 30

**27. Waar wordt deze auto (of auto's) 's nachts geparkeerd?**

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

	niet van toepassing	eigen garage, tuin, carport, oprit	voor de deur, vlak bij huis op straat	verder weg op straat	in een garage- gebouw	wisselend	weet niet
a. eerste auto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. tweede auto (indien van toepassing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. derde auto (indien van toepassing)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**28. 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 30  
☐ op straat, zo dicht mogelijk bij mijn bestemming  
☐ op straat, waar er plaats is  
☐ in een parkeergarage  
☐ op een P+R-terrein  
☐ anders, namelijk

**29. Waarom parkeert u daar dan meestal?**

*U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.*

- ☐ 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

**30. Heeft u een fiets?**

- ☐ ja
- ☐ nee

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

- ☐ ja
- ☐ nee

**32. 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

**33. Heeft u een OV-chipkaart?**

- ☐ ja
- ☐ nee

**34. Hoeveel dagen per week maakt u meestal gebruik van ...**

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

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

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

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

	auto (bestuurder of passagier)	openbaar vervoer	fiets	ander vervoer- middel of lopend	nooit / niet van toepassing
a. als u naar uw werk of studie gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. als u naar een winkelcentrum gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. als u naar de binnenstad van Rotterdam gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. als u naar trein of metrostation gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**36. Waarom gebruikt u niet vaker de fiets?**

*U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.*

- ☐ 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

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

- ☐ nooit / niet van toepassing => **Ga door naar vraag 39**
- ☐ auto, als bestuurder
- ☐ auto, als passagier
- ☐ openbaar vervoer
- ☐ fiets
- ☐ ander vervoermiddel of lopend

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

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

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

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

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

n. comfort van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o. het op tijd rijden van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**40. Wat vindt u van ...**

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

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

**41. Wat vindt u van ...**

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

	te laag	precies goed	iets te hoog	veel te hoog	geen mening	niet van toepassing
a. de prijs van het parkeren van de auto bij uw woning?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. de prijs van het parkeren van de auto in de <u>binnenstad</u> ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

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

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

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

	weet ik niet / ken ik niet	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden
a. Tjalklaan / Vierhavenstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Stadhoudersweg / Statenweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Schieweg / Schiekade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

d. Maasboulevard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Stadionweg / Laan op Zuid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Vaanweg / Pleinweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Groene Kruisweg / Dorpsweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

*Kruis op iedere regel één hokje aan.*

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

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

**45. De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. Kent u elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, scooters en fietsen?**

- ☐ ik rijd zelf elektrisch
- ☐ ik weet er van => **Ga door naar vraag 48**
- ☐ ik heb er wel eens van gehoord => **Ga door naar vraag 48**
- ☐ daar heb ik nog nooit van gehoord => **Ga door naar vraag 48**

**46. Wat voor soort elektrisch vervoer gebruikt u?**

*U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.*

- ☐ volledig elektrische auto
- ☐ plug-in hybride auto
- ☐ elektrische deelauto
- ☐ e-fiets
- ☐ speed pedelec
- ☐ e-scooter
- ☐ anders, namelijk

**47. Wat voor laadvoorziening gebruikt u hoofdzakelijk?**

- ☐ laadpunt op eigen terrein
- ☐ laadpunt in een privé-garage
- ☐ laadpunt in een openbare parkeergarage
- ☐ laadpunt op straat
- ☐ snellader
- ☐ laadpunt op het werk

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

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

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

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

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


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

- ☐ ik rijd al elektrisch
- ☐ ja, een elektrische auto via mijn werk
- ☐ ja, een elektrische auto van mijzelf
- ☐ ja, een elektrische deelauto
- ☐ ja, een elektrische scooter
- ☐ ja, een elektrische fiets
- ☐ nee
- ☐ dat weet ik (nog) niet



## 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<sup>1</sup>. Dit betekent in het bijzonder ook, dat bij heel kleine percentages die zijn veroorzaakt door één of twee respondenten nog sprake kan zijn van een toevalstreffer, maar dat dit niet kan worden gezegd als het wat meer respondenten betreft.

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

*Figuur 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%
943 (volledige Omnibusenquête C)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%

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

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

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de C-lijst van de Omnibusenquête 2017 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{942} = 3,2\%$ . Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{942} = 0,6\%$ .

Bij alleen de 429 mannen in de C-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{428} = 4,7\%$ , en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{428} = 0,9\%$ .

### 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  $\chi^2$ -toets ('chi-kwadraattoets'). In het algemeen kan gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar toegenomen als het vorig jaar volgens de 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 (ongeveer een 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  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven<sup>2</sup>.

**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% <i>niet</i> significant van	5,4% t/m 15,8%	7,2% t/m 13,2%	7,6% t/m 12,7%
verschilt 20% <i>niet</i> significant van	13,5% t/m 27,4%	16,2% t/m 24,1%	16,7% t/m 23,6%
verschilt 30% <i>niet</i> significant van	22,3% t/m 38,3%	25,5% t/m 34,7%	26,1% t/m 34,0%
verschilt 40% <i>niet</i> significant van	31,6% t/m 48,7%	35,1% t/m 45,0%	35,8% t/m 44,3%
verschilt 50% <i>niet</i> significant van	41,3% t/m 58,7%	45,0% t/m 55,0%	45,7% t/m 54,3%
verschilt 60% <i>niet</i> significant van	51,3% t/m 68,4%	55,0% t/m 64,9%	55,7% t/m 64,2%
verschilt 70% <i>niet</i> significant van	61,7% t/m 77,7%	65,3% t/m 74,5%	66,0% t/m 73,9%
verschilt 80% <i>niet</i> significant van	72,6% t/m 86,5%	75,9% t/m 83,8%	76,4% t/m 83,3%
verschilt 90% <i>niet</i> 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  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven.

In het algemeen moge de boodschap zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van slechts enkele %-punten niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

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

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

respectievelijk

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

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

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

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

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

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

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

### 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<sup>3</sup>. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

---

<sup>3</sup>): Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met  $m_1$  respectievelijk  $m_2$ , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met  $s_1$  respectievelijk  $s_2$  en de steekproefomvang met  $n_1$  respectievelijk  $n_2$ , dan is het verschil  $(m_2 - m_1)$  met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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

