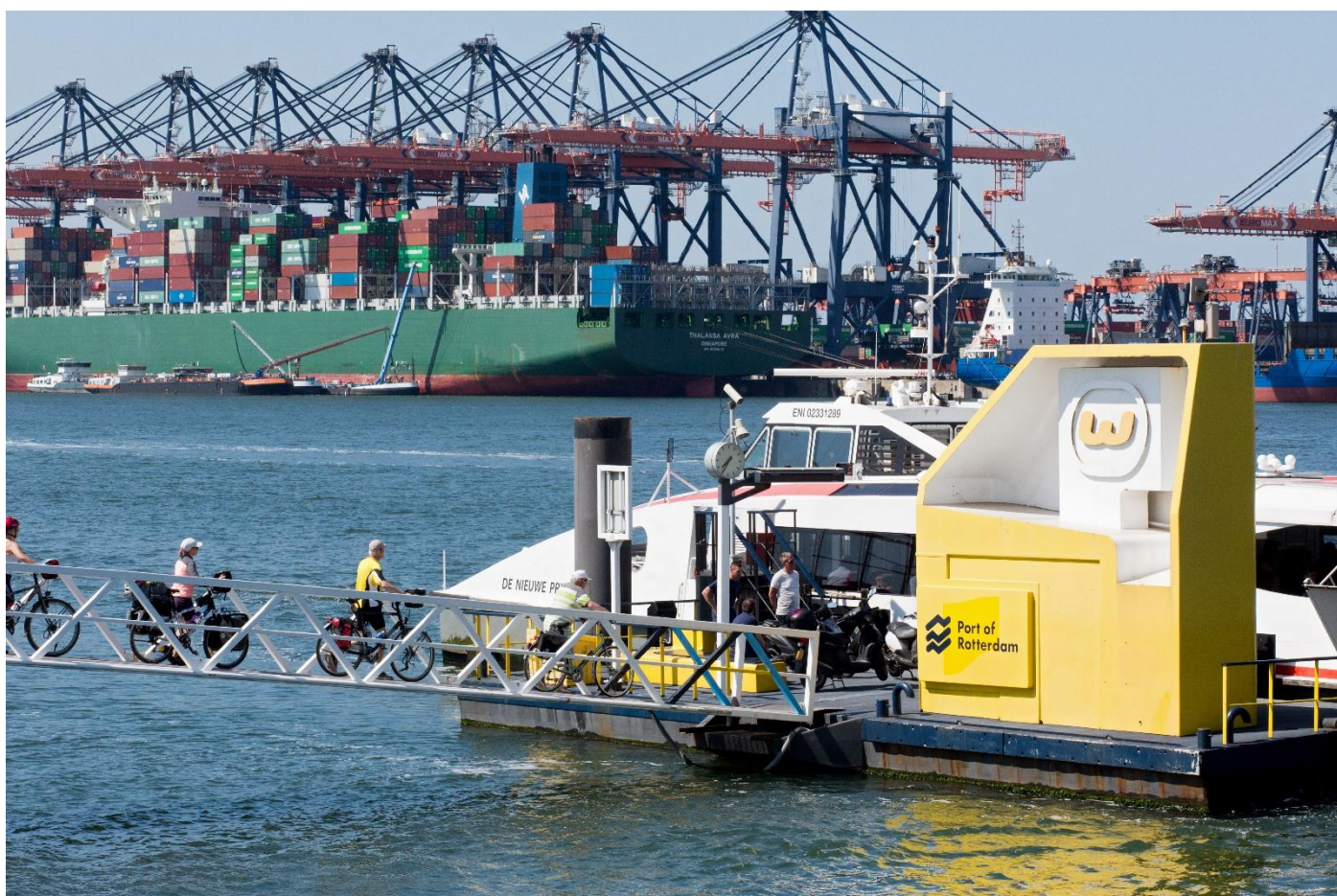


# Rotterdamers over mobiliteit 2023

Resultaten uit de jaarlijkse Omnibusenquête tot en met 2023



Gemeente  
Rotterdam

# Wie zijn wij?

Onderzoek en Business Intelligence  
is een afdeling binnen de gemeente Rotterdam.

De afdeling verzamelt informatie en doet onderzoek voor het maken en uitvoeren van beleid door de gemeente Rotterdam. Het onderzoek gaat over onderwerpen als gezondheid, zorg, onderwijs, re-integratie, demografie, ruimtelijke ordening en veiligheid. Soms is de gemeentelijke organisatie het onderwerp, vaker gaat het over de stad en haar bewoners. Het doel is steeds om met deze verzamelde kennis het beleid en de bedrijfsvoering van de gemeente te verbeteren.

## Colofon

Gemeente Rotterdam, afdeling Onderzoek en Business Intelligence (OBI)

**Datum:** september 2023  
**Projectnummer:** 5239-2023-b  
**Auteur:** Marco Hoppesteyn  
**Vragen:** [onderzoek@rotterdam.nl](mailto:onderzoek@rotterdam.nl)  
**Meer informatie:** [onderzoek010.nl](https://onderzoek010.nl)



Gemeente  
Rotterdam

# Samenvatting

In de tweede kolom van het onderstaande schema zijn per onderwerp de resultaten samengevat. In de derde kolom is er aandacht voor eventuele achtergronden, nuances en verschillen tussen (doel)groepen.

Onderwerp	Resultaten samengevat	Achtergronden, nuances, doelgroepen
De belangrijkste problemen in de stad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De Omnibusenquête laat zien dat verkeerproblematiek al jaren één van de drie meest genoemde problemen is die volgens Rotterdammers met voorrang aangepakt zouden moeten worden.</li> <li>- Ten opzichte van vorig jaar, 2022, lijkt het aandeel Rotterdammers dat 'verkeerde verkeersmaatregelen' noemt, te zijn toegenomen. Hierbij wordt onder meer genoemd: het opheffen van een tramlijn, onvoldoende openbaar vervoer (in de avond/nacht), prijs openbaar vervoer, 30-kilometerszone maken, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uit het Wijkprofiel blijkt dat in buurten met (ver) onder gemiddelde sociale score parkeerproblematiek relatief vaak genoemd wordt. In buurten met (ver) boven gemiddelde sociale score gaat het vaker om meer algemene verkeersproblematiek.</li> </ul>
Bezit van vervoermiddelen, OV-chipkaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeten autobezit = 59%. Op lange termijn bezien stijgt dit gestaag. Geen significante daling richting het niveau van vóór corona.</li> <li>- 3% bezit geen auto maar maakt wel regelmatig gebruik van een huur-of deelauto</li> <li>- Fietsbezit is meer stabiel dan autobezit. Schommelt sinds begin deze eeuw tussen 70 en 80 procent.</li> <li>- 19 procent heeft een elektrische fiets, 8% gebruikt soms een deelfiets.</li> <li>- Motorbezit 3%, bromfiets/snorfiets/scooter-bezit 4%</li> <li>- 85% van de Rotterdammers bezit een OV-chipkaart, 2% koopt kaartjes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autobezit en rijbewijsbezit hangen sterk samen met opleidingsniveau en huishoudensinkomen.</li> <li>- Het grootste deel van de nog kleine groep huur/deelautogebruikers kiest voor een deelauto.</li> <li>- Fietsbezit is onder personen zonder migratieachtergrond hoger dan onder personen met migratieachtergrond.</li> <li>- 12% heeft geen auto én geen fiets, begin deze eeuw lag dit hoger.</li> <li>- 3% heeft bakfiets in het huishouden, voornamelijk 25-45jarigen</li> </ul>
Gebruik van vervoermiddelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 70% gebruikt minstens één keer per week een auto als bestuurder of passagier, het autogebruik is daarmee gelijk aan de vorige twee jaren. Het percentage intensieve autogebruikers (minstens 4x p wk) is 34% en daarmee 6%-punt hoger dan vorig jaar.</li> <li>- 61% gebruikt minstens één keer per week een fiets, dat is ongeveer gelijk aan de vorige twee jaren.</li> <li>- 56% gebruikt minstens één keer per week het OV. Dat is 10 procentpunt meer dan in 2021, maar toch ligt het nog onder het niveau van vlak voor corona (2019 62%)</li> <li>- 16% is intensieve OV-gebruiker (minstens 4x p week), vlak voor corona: 25%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor familie- of vriendenbezoek gebruiken de meeste Rotterdammers de auto (bestuurder of passagier). Dit percentage schommelt al lange tijd rond de 60%</li> <li>- Voor "werk of studie" en "sporten" lijkt, op lange termijn bezien, het autogebruik gestaag af te nemen</li> <li>- De terugval OV-gebruik vanwege corona zagen en zien we vooral bij het vervoer naar trein- of metrostation.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Op lange termijn bezien, stijgen fiets- en OV-gebruik en komen beide dicht bij het % autogebruik.</li> <li>- 13% gebruikt soms een deelscooter (minder dan 1xp wk). Geen verschil met vorig jaar</li> <li>- 40% van de Rotterdammers zegt wel eens gebruik te maken van een mobiliteitsapp voor het plannen, boeken of betalen van vervoer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aandeel "lopen" is weer terug op het niveau van vóór corona. Dat geldt zowel voor lopen voor het plezier als naar een bestemming.</li> <li>- Mobiliteitsapps worden het vaakst gebruikt voor het boeken van deelvervoer (fiets/auto/scooter)</li> </ul>
Ander vervoermiddelengebruik	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ongeveer 4 op de 10 spitsreizigers overwegen wel eens op een andere manier te reizen. Dat is meer dan 10 jaar geleden, toen dit ongeveer 3 op de 10 reizigers betrof.</li> <li>- Bijna een kwart zegt al gebruik te maken van elektrisch vervoer, zoals elektr. auto, scooter of fiets</li> <li>- Inclusief deze huidige gebruikers denkt een derde binnen 2 jaar zelf elektrisch te rijden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intensieve auto-spitsreizigers zeggen vaker dit te overwegen dan intensieve fiets-/OV-spitsreizigers</li> <li>- 71% is voorstander van gemeentelijke stimulering elektr. vervoer, 21% heeft hier geen uitgesproken mening over.</li> </ul>
Meningen en oordelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezien op lange termijn (sinds 2003) zijn de meningen over veel verkeers- en vervoersonderwerpen positiever geworden. Wel zien we sinds enkele jaren een stabilisatie van de waardering voor doorstroming van auto's in de stad en ook voor het parkeren van de auto, zowel bij de woning als in de binnenstad.</li> <li>- Op de wat kortere termijn (sinds 2015) lijkt er sprake van een lichte en geleidelijke daling van de verkeersveiligheids-beleving, zowel op straat, in de wijk als in de binnenstad.</li> <li>- Ongeveer een kwart van de respondenten is zeer positief over het idee om de maximumsnelheid in stad en bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Een derde is positief maar niet zeer positief. Een derde geeft aan er negatief of zeer negatief tegenover te staan. 9 procent heeft geen uitgesproken mening over het idee.</li> <li>- In de periode 2012-2020 was men een stuk positiever geworden over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad en binnen Rotterdam in het algemeen, maar in de recente jaren 2021 t/m 2023 is daarin geen duidelijke ontwikkeling meer te zien.</li> <li>- Bij de vragen over verkeershinder blijkt het asociale rijgedrag van automobilisten met afstand het meest hinderlijk; bijna de helft heeft er veel hinder van. Van bromfietsen en scooters heeft men ook vaak veel hinder; vooral hoe en waar ze rijden. In beide gevallen is de mate van hinder vergelijkbaar met vorig jaar (2022)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De verkeersveiligheid in de straat en in de wijk wordt op de Rechter Maasoever buiten de ring een stuk positiever gewaardeerd dan in de andere twee stadsdelen (de Rechter oever binnen de ring en de Linker oever). Ook het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning worden daar een stuk positiever gewaardeerd.</li> <li>- Een zeer positieve houding over maximumsnelheidsverlaging wordt het vaakst aangegeven op de Rechter Maasoever binnen de ring, een negatieve houding vooral op de Rechter Maasoever buiten de ring.</li> </ul>

Parkeren van de auto	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een kwart van de Rotterdammers vindt de mogelijkheden om de auto bij de eigen woning te parkeren onvoldoende, en drie van de tien vinden dat over de mogelijkheden in de binnenstad. In beide gevallen worden de autoparkeermogelijkheden vergelijkbaar met vorig jaar (2022) beoordeeld.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- T.a.v. parkeermogelijkheden is het oordeel van autobezitters van oudsher iets minder vaak negatief dan dat van niet-auto-bezitters</li> </ul>
Stallen van de fiets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Drie kwart van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen' (in huis, in een schuur, berging, kelder of garage of op een balkon of galerij). De rest stalt 'm buiten: op eigen terrein (tuin of oprit; 8%), op straat (16%) of in een stalling (3%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring.</li> <li>- Over de lange termijn bezien (sinds 2003) is er sprake van een geleidelijke verbetering in het oordeel over het fietsstallen bij de woning, ook op de Rechter Maasoever binnen de ring.</li> </ul>

# Inhoud

Inleiding	7
1 De belangrijkste problemen in de stad	9
2 Bezit van vervoermiddelen	11
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	11
2.2 Fietsbezit	14
2.3 Bezit en gebruik overige vervoermiddelen	16
2.4 Reizen met het openbaar vervoer; OV-chipkaartbezit	17
2.5 Trends in het bezit van vervoermiddelen	18
3 Gebruik van vervoermiddelen	19
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	19
3.2 Intensieve gebruikers	23
3.3 Vervoermiddelengebruik in diverse situaties	25
3.4 Afstanden van ten minste tien minuten lopen	31
4 Stimulering van ander vervoermiddelengebruik	32
4.1 Huidig vervoermiddelengebruik tijdens de spits	32
4.2 Stimulering ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	33
4.3 Elektrisch vervoer	34
5 Mening en oordelen	36
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	36
5.2 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	40
5.3 Oordeel over verkeershinder en leefbaarheid	41
6 Parkeren van de auto	43
7 Stallen van de Fiets	45
Bijlage A. Respons en representativiteit	48
Bijlage B. De vragen in de vragenlijst	51
Bijlage C. De betekenis van de percentages	58





# Inleiding

## Achtergrond

Op verzoek van diverse afdelingen van de gemeente Rotterdam voert de gemeentelijke afdeling Onderzoek en Business Intelligence jaarlijks in het begin van het jaar een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar. Het betreft een enquête die naar eigen keuze schriftelijk dan wel via internet kan worden ingevuld, waarbij via aanvullend mondeling veldwerk door een gespecialiseerd extern bureau extra zorg wordt besteed aan voldoende respons onder Rotterdammers met een migratieachtergrond.

De respons op de Omnibusenquête bedroeg dit jaar 24%, en is daarmee hoger dan vorig jaar (21%). Omdat de respons vorig jaar weer flink was afgenomen, zijn voor 2023 enkele veranderingen in de aanpak doorgevoerd (waaronder een extra herinneringsbrief). Aannemelijk is dat door deze aanpassingen de respons ten opzichte van vorig jaar weer wat is toegenomen. Het nu gerealiseerde responspercentage is vergelijkbaar met de respons op andere enquêtes in Rotterdam, zoals de enquêtes voor het Wijkprofiel en de Veiligheidsmonitor.

Dankzij aanvullend mondeling veldwerk onder Rotterdammers met een migratieachtergrond is ook deze groep Rotterdammers voldoende in de respons vertegenwoordigd (zie Bijlage A). De uitkomsten kunnen dan ook nog steeds vergeleken worden met uitkomsten uit eerdere Omnibusenquêtes. Wel is, net als voorgaande jaren, enige voorzichtigheid geboden bij het trekken van stellige conclusies. Met name bij onderwerpen waarbij zij sterk verschillen van

Rotterdammers zonder migratieachtergrond, zoals bijvoorbeeld bij het fietsbezit, maar ook bij het autobezit en bij het gebruik van fiets en auto.

## Vragen over mobiliteit

Vooraf in Vragenlijst B van de Omnibusenquête 2023 zijn vragen opgenomen over mobiliteit, en in mindere mate ook in Vragenlijst F. Het betreft merendeels vragen die al jaren in de Omnibusenquête worden gesteld over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en over de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad<sup>1</sup>.

## De opbouw van het rapport

De hoofdstukken in dit rapport bevatten net als die in de vorige edities voornamelijk tabellen, zonder toelichtende teksten of conclusies. Wel bevat dit Tabellenrapport vooraan een korte samenvatting met conclusies.

Voordat ingegaan wordt op de mobiliteit-uitkomsten van de Omnibusenquête, wordt in hoofdstuk 2 de verkeersproblematiek in de bredere context van problemen in de stad geplaatst.

Hoofdstuk 3 gaat over de 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 4 tonen we het gebruik van vervoermiddelen: de frequentie van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en de vraag welk vervoermiddel doorgaans wordt gebruikt in diverse situaties. Hoofdstuk 5 gaat over stimulering van ander vervoermiddelengebruik: ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits, en

---

<sup>1</sup> Op drie onderdelen wijken de mobiliteitsvragen die in 2023 zijn gesteld, af van die in 2022. Eén vraag is vervallen en twee vragen zijn toegevoegd. Vervallen is de vraag, in hoeverre de manier waarop Rotterdammers zich verplaatsen in de stad van invloed is op diverse leefbaarheidsaspecten in de stad (verkeersveiligheid, gezondheid, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot). Toegevoegd zijn de vragen "Wat vindt u van het idee om in de stad binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur?" en "Maakt u wel eens gebruik van een mobiliteitsapp voor het plannen, boeken of betalen van vervoer?".



elektrisch vervoer. In hoofdstuk 6 komt het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde, hoofdstuk 7 gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto, en hoofdstuk 8 over de stallingsmogelijkheden voor de fiets. Een verantwoording van onderzoeksopzet, respons en representativiteit van de Omnibusenquête 2023 en een overzicht van de vragen over mobiliteit in de enquête zijn als bijlage opgenomen.

## Bijlagen

Na hoofdstuk 7 volgen drie bijlagen. Bijlage A bespreekt de respons en representativiteit van de enquête aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. Bijlage B bevat de hier behandelde letterlijke vragen uit de enquête, en Bijlage C een toelichting op de statistische interpretatie van percentages en op de significantie van verschillen. Een belangrijke boodschap hieruit is, 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 blijkt uit deze bijlage dat gegevens,

die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd, een zodanig grote 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.

## 1.5 Overige opmerkingen vooraf

Waar gesproken wordt over 'de Rotterdammers', wordt bedoeld: Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar. Op 1 januari 2023 waren dat er 544.740 (van de in totaal 663.523). Eén procent van de respondenten uit 2023 in deze rapportage staat dus voor 5.447 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar, en één respondent voor 547 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar.

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

Ten slotte geldt dat de Omnibusenquête een personenenquête is. Dit houdt in dat de gepresenteerde uitkomsten (tenzij anders vermeld) gelden voor personen, en niet voor huishoudens.



# 1 De belangrijkste problemen in de stad

In dit hoofdstuk wordt de verkeersproblematiek in de bredere context van problemen in de stad geplaatst.

Al vele jaren wordt in de Omnibusenquête gevraagd wat de belangrijkste problemen in Rotterdam zijn die met voorrang moeten worden aangepakt. Men mag er maximaal drie in eigen woorden noemen. Verkeersproblematiek staat net als vorig jaar op de eerste plaats, gevolgd door criminaliteit/onveiligheid en drugsoverlast en vervuiling/vernieling en het beheer van de openbare ruimte. Ze vormen samen al jaren de drie meest genoemde problemen die met voorrang zouden moeten worden aangepakt. Maar er vinden wel wat verschuivingen plaats. Zo was

criminaliteit/onveiligheid en drugsoverlast jarenlang veruit het meest genoemde probleem. Doordat dit onderwerp vanaf 2014 minder vaak wordt genoemd en de overige twee onderwerpen vaker worden genoemd ontstaat een top drie waarvan de percentages niet zo gek ver uit elkaar liggen. Opmerkelijk is daarbij dat het aandeel Rotterdamers dat de woningproblematiek noemt in de afgelopen jaren flink is toegenomen en sinds 2022 zelfs in de top 3/4 staat.

Onderstaande tabel toont hoe vaak de diverse onderwerpen in de afgelopen vijf jaar zijn genoemd, waarbij 'verkeersproblematiek' verder is uitgesplitst naar een aantal subonderwerpen.

Tabel 1.1. De belangrijkste problemen in de afgelopen vijf jaar

	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Verkeersproblematiek algemeen</i>	23%	19%	20%	23%	20%
<i>Parkeerproblematiek</i>	19%	18%	18%	20%	15%
<i>Bereikbaarheidsproblematiek autoverkeer</i>	5%	5%	3%	3%	5%
<i>Verkeerde verkeersmaatregelen</i>	2%	2%	2%	2%	8%
<b>Totaal Verkeersproblematiek*</b>	44%	39%	40%	43%	44%
<b>Criminaliteit, onveiligheid en drugsoverlast</b>	42%	43%	31%	36%	42%
<b>Vervuiling, vernieling en beheer openbare ruimte</b>	36%	40%	47%	40%	35%
<b>Woningproblematiek</b>	20%	24%	29%	38%	35%
<b>Werkloosheid, arbeidsongeschiktheid, armoede e.d.</b>	10%	8%	9%	11%	13%
<b>Kwantiteit / kwaliteit openbaar groen</b>	8%	8%	10%	12%	12%
<b>Jeugdproblematiek</b>	8%	13%	11%	10%	11%
<b>Luchtvervuiling, milieu</b>	11%	8%	8%	8%	9%
<b>Overige overlast</b>	7%	7%	9%	10%	9%
<b>Kwantiteit / kwaliteit overige voorzieningen</b>	10%	9%	8%	5%	9%

\* De percentages bij de verschillende soorten verkeersproblematiek tellen niet op tot het percentage bij het totaal, omdat respondenten die méér dan één soort hebben genoemd slechts één keer bij het totaal zijn meegeteld.

Zoals in voorgaande tabel is te zien, is 'Verkeersproblematiek' een optelsom (exclusief dubbeltellingen) van algemene verkeersproblematiek, parkeerproblematiek, bereikbaarheidsproblematiek voor autoverkeer en verkeerde verkeersmaatregelen. Het totale percentage van 44 procent verkeersproblematiek, exclusief dubbeltellingen, is vergelijkbaar met vorig jaar. Binnen dit totaal zien we dat het aandeel Rotterdammers dat 'parkeerproblematiek' noemt, is afgenomen ten opzichte van vorig jaar terwijl het percentage 'verkeerde verkeersmaatregelen' is toegenomen. Onder de laatstgenoemde categorie vallen antwoorden

zoals: tramlijn opheffen, onvoldoende openbaar vervoer (in de avond/nacht), prijs openbaar vervoer, 30-kilometerszone maken, etc.

In onderstaande tabel wordt de verkeersproblematiek voor de twee grootste categorieën (verkeersproblematiek algemeen en parkeerproblematiek) uitgesplitst naar stadsdeel en naar sociale score van de buurt volgens het Wijkprofiel 2022. Onder 'sociaal' vallen onderwerpen zoals opleiding, werk en inkomen en omgang met buurtbewoners.

Tabel 1.2. De belangrijkste problemen in de afgelopen vijf jaar

	Verkeersproblematiek (algemeen)	Parkeerproblematiek	Totaal verkeersproblematiek
<b>Stadsdeel</b>			
NPRZ (Feijenoord, Charlois en IJsselmonde)	19%	<b>24%</b>	48%
Rest van de stad	21%	12%	43%
<b>Sociale score conform Wijkprofiel</b>			
(Ver) onder gemiddelde	18%	<b>24%</b>	45%
Rond gemiddelde	20%	17%	46%
Boven gemiddelde	21%	11%	42%
Ver boven gemiddelde	<b>23%</b>	7%	42%
<b>Totaal</b>	<b>20%</b>	<b>15%</b>	<b>44%</b>

N.B.: De percentages bij de twee soorten verkeersproblematiek tellen niet op tot het percentage bij het totaal, omdat twee categorieën ontbreken en respondenten die méér dan één soort hebben genoemd slechts één keer bij het totaal zijn meegeteld.  
Bron: Wijkprofiel 2022

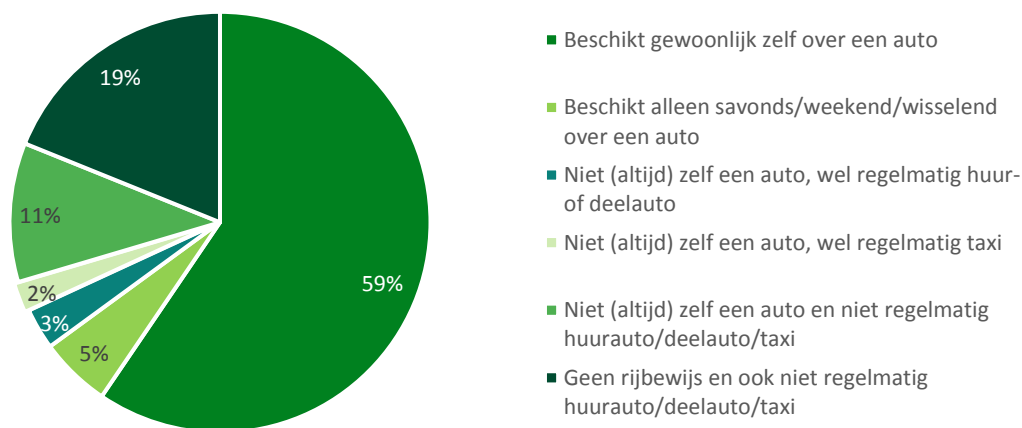
Als de antwoorden van respondenten uit de drie gebieden van het NPRZ (Feijenoord, Charlois en IJsselmonde) met de antwoorden van respondenten uit de rest van de stad worden vergeleken, valt op dat respondenten uit het NPRZ relatief vaak de parkeerproblematiek met voorrang aangepakt zouden zien. Ook in buurten waar de sociale score volgens het Wijkprofiel 2022 het laagst is wordt parkeerproblematiek relatief vaak genoemd.

Verkeersproblematiek in het algemeen wordt daarentegen vaker genoemd in de buurten waar de sociale score van de buurt het hoogst is. Onder deze categorie vallen antwoorden zoals verkeersoverlast, sluiproutes, stankoverlast door verkeer, teveel drempels, te hoge snelheid, te weinig verkeershandhaving, etc.

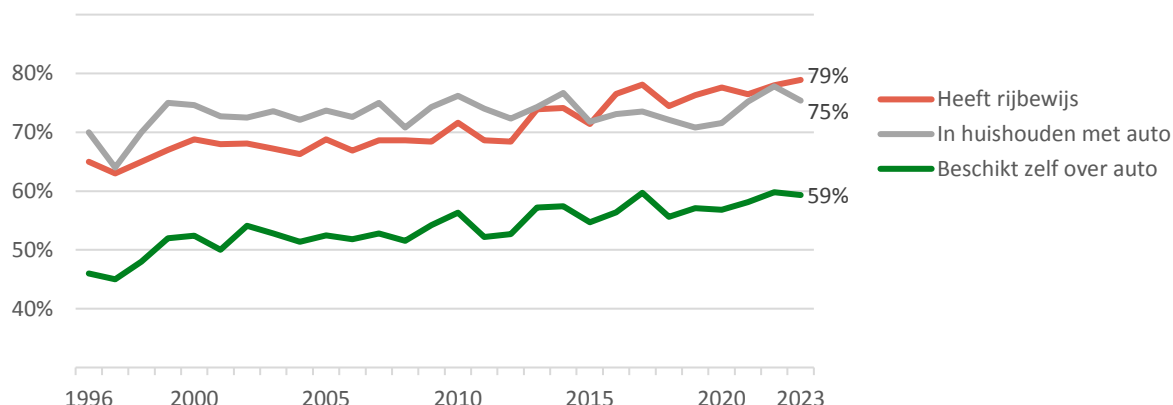
# 2 Bezit van vervoermiddelen

## 2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Figuur 2.1. Beschikbaarheid van auto en rijbewijsbezit, 2023



Figuur 2.2. Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto, ontwikkeling, ontwikkeling sinds 1996



	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	69%	71%	77%	76%	78%	79%
Beschikt zelf over een auto	49%	52%	53%	55%	57%	58%	60%	59%
In een huishouden met een auto	71%	73%	74%	74%	72%	75%	78%	75%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	65%	67%	68%	68%	69%	71%	74%	73%

De vragen over bezit en beschikbaarheid van auto's leveren soms tegenstrijdige antwoorden op. Hier-voor wordt zo goed mogelijk gecorrigeerd. Zo worden momenteel (2023) bij de vraag of men zelf ge-woonlijk over een auto bezit, vier antwoordmogelijkheden gegeven: 1) ja, altijd, 2) ja, maar alleen 's avonds en of in het weekend, 3) ja, op wisselende dagen en/of tijden en 4) nee. Alleen van respondenten die mogelijkheid 1) selecteren en ook aangeven een rijbewijs te hebben, wordt aangenomen "zelf

(gewoonlijk) over een auto” te beschikken. In 2023 komt dit uit op 59 procent van alle Rotterdammers. Het percentage autobeschikbaarheid is in de laatste drie jaar vrij hoog. We weten dat tijdens “corona” het openbaarvervoergebruik behoorlijk is afgenomen en dat dit nog niet terug is op het niveau van vlak daarvóór (zie Figuur 4.4 verderop). Een verklaring voor het hogere autobezit zou kunnen zijn, dat een deel van de mensen die het openbaar vervoer tijdens corona verlieten en een auto heeft aangeschaft, deze ook in 2023 nog in bezit heeft.

Naast de hierboven beschreven vraag met vier antwoordmogelijkheden en die naar het rijbewijsbezit, is in figuur 2.1 ook gebruik gemaakt van een afzonderlijke vraag aan alle respondenten, of men (ook) regelmatig gebruik maakt van een huurauto, deelauto of taxi (waarbij meerdere antwoorden zijn toegestaan) of geen van deze. Met de resultaten kunnen we enkele van de in figuur 2.1 onderscheiden groepen (met een specifieke volgorde) nader beschrijven. Dan blijkt dat in 2023 acht procent van de groep die zelf over een auto beschikt, ook regelmatig een taxi neemt. En dat het grootste deel van de nog kleine groep huur/deelautogebruikers (3%) het vaakst voor een deelauto kiest (indicatief percentage 69%, zie hieronder) en een deel van deze groep in praktijk ook wel regelmatig een taxi neemt (indicatief 17%).

groep uit figuur 2.1	(ook) regelmatig huurauto	(ook) regelmatig deelauto	(ook) regelmatig taxi	geen van deze	subtotaal	groepsaandelen (figuur 2.1)
Beschikt gewoonlijk zelf over een auto	1%	1%	8%	91%	100%	59%
Alleen 's avonds/weekend/wisselend een auto	(0%)	(0%)	(4%)	(96%)	(100%)	5%
Niet (altijd) zelf een auto, wel regelmatig huur- of deelauto	(14%)	(69%)	(17%)	(0%)	(100%)	3%
Overig niet (altijd) zelf een auto	(0%)	(0%)	(22%)	(78%)	(100%)	32%
totaal						100%

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



Tabel 2.1. Rijbewijsbezit en autobeschikbaarheid naar persoonskenmerken, ontwikkeling sinds 2001

a. Rijbewijsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
<i>Geslacht</i>							
man	80%	80%	81%	84%	84%	83%	84%
vrouw	58%	60%	63%	71%	70%	73%	74%
<i>Leeftijd</i>							
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	55%	(55%)	(53%)	(49%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	81%	84%	85%	82%	85%
45 tot 65 jaar	73%	74%	76%	81%	82%	85%	83%
65 t/m 85 jaar	52% <sup>1</sup>	54%	61%	73%	70%	75%	78%
<i>Herkomst, migratieachtergrond</i>							
Nl, geen migratieachtergrond	71%	74%	77%	83%	82%	85%	85%
overig westers	72%	67%	71%	77%	(78%)	(72%)	82%
niet westers	54%	56%	57%	64%	65%	63%	64%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	72%	77%	78%	75%	77%
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	76%	83%	86%	86%	88%
Linker Maasoever	64%	65%	67%	72%	68%	74%	75%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	54%	58%	57%	56%	65%
midden	75%	75%	74%	77%	75%	78%	76%
hoog (HBO / WO)	89%	89%	89%	90%	90%	89%	90%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	46%	48%	52%	56%	(55%)	(51%)	(61%)
minimum tot modaal	62%	62%	68%	73%	(70%)	(72%)	(76%)
modaal tot 2 x modaal	78%	79%	80%	86%	88%	(85%)	(86%)
boven 2 x modaal	89%	91%	92%	93%	93%	94%	93%
<b>Totaal</b>	<b>68%</b>	<b>69%</b>	<b>71%</b>	<b>77%</b>	<b>76%</b>	<b>78%</b>	<b>79%</b>

b. Beschikbaarheid auto	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
<i>Geslacht</i>							
man	66%	65%	66%	66%	67%	67%	64%
vrouw	41%	44%	46%	49%	50%	56%	55%
<i>Leeftijd</i>							
16 tot 25 jaar	22%	19%	19%	21%	(22%)	(17%)	(22%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	63%	61%	60%	62%	58%
45 tot 65 jaar	57%	58%	62%	64%	68%	70%	68%
65 t/m 85 jaar	44% <sup>1</sup>	45%	52%	59%	59%	67%	62%
<i>Herkomst, migratieachtergrond</i>							
Nl, geen migratieachtergrond	57%	60%	62%	65%	64%	71%	69%
overig westers	55%	51%	52%	54%	(57%)	(47%)	(52%)
niet westers	35%	35%	37%	40%	46%	44%	41%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	45%	48%	48%	50%	51%	49%	45%
Rechter Maasoever buiten ring	62%	64%	65%	69%	75%	79%	74%
Linker Maasoever	51%	50%	52%	54%	53%	58%	62%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	40%	48%	43%	46%	48%
midden	57%	57%	55%	60%	57%	62%	60%
hoog (HBO / WO)	72%	73%	72%	66%	70%	68%	66%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	25%	25%	26%	27%	(30%)	(24%)	(31%)
minimum tot modaal	45%	47%	51%	54%	(48%)	(55%)	(54%)
modaal tot 2 x modaal	64%	66%	67%	70%	69%	(70%)	(69%)
boven 2 x modaal	77%	79%	80%	81%	80%	80%	76%
<b>Totaal</b>	<b>52%</b>	<b>53%</b>	<b>55%</b>	<b>55%</b>	<b>58%</b>	<b>60%</b>	<b>59%</b>

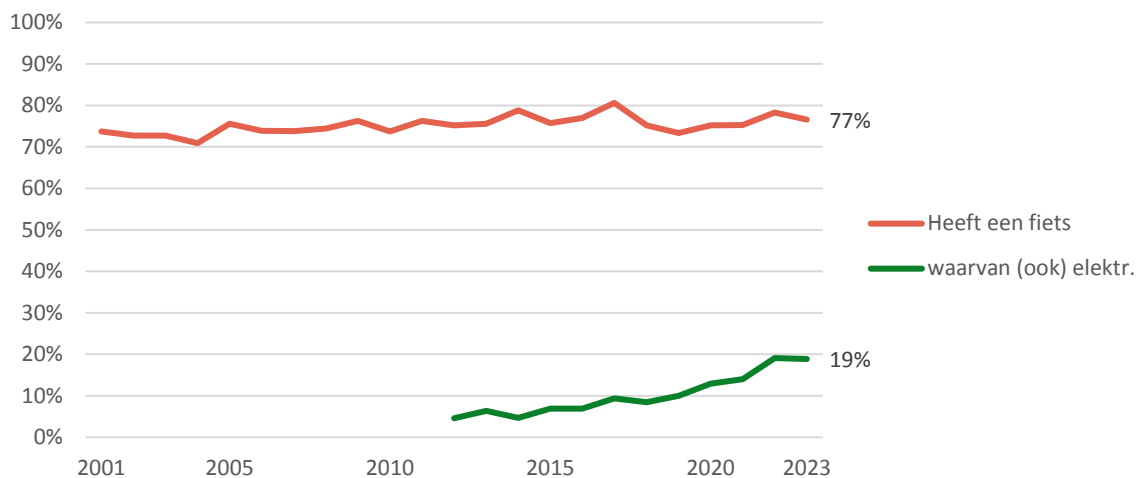
Opmerkingen bij Tabel 2.1 a. en b.:

- In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.

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

## 2.2 Fietsbezit

Figuur 2.3. Ontwikkeling fietsbezit sinds 2001



	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Heeft een fiets	73%	74%	76%	76%	75%	78%	77%
Heeft een elektrische fiets	.	.	6%	10%	14%	19%	19%

Tabel 2.2. Gebruik deelfiets \*, ontwikkeling sinds 2019

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nooit	96%	95%	93%	94%	91%	92%
Soms (minder dan één keer per week)	4%	5%	7%	6%	9%	8%
Vaak (minstens één keer per week)	0%	0%	1%	0%	0%	0%

\*) zoals bijvoorbeeld een OV-fiets, GO Sharing, BAQME, Lime, VAIMOO of Donkey Republic fiets

Tabel 2.3. Fietsbezit naar persoonskenmerken, ontwikkeling sinds 2001

	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
<i>Geslacht</i>							
man	76%	78%	78%	76%	78%	81%	81%
vrouw	70%	72%	75%	80%	73%	76%	73%
<i>Leeftijd</i>							
16 tot 25 jaar	69%	75%	79%	76%	(76%)	(74%)	(71%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	80%	80%	78%	82%	82%
45 tot 65 jaar	76%	78%	80%	80%	75%	81%	80%
65 t/m 85 jaar	63% <sup>1</sup>	64%	63%	67%	71%	72%	69%
<i>Herkomst, migratieachtergrond</i>							
Nl, geen migratieachtergrond	81%	83%	84%	86%	86%	89%	86%
overig westers	76%	77%	77%	78%	(79%)	(75%)	(78%)
niet westers	46%	51%	55%	53%	51%	54%	54%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoevers binnen ring	67%	71%	75%	77%	77%	76%	76%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	77%	77%	(80%)	(68%)	(76%)
Rechter Maasoevers buiten ring	84%	84%	84%	83%	86%	90%	88%
Linker Maasoevers	71%	70%	71%	70%	65%	70%	70%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	62%	60%	56%	(63%)	58%
midden	80%	78%	78%	76%	71%	73%	75%
hoog (HBO / WO)	88%	90%	91%	89%	90%	90%	88%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	55%	57%	60%	65%	(73%)	(69%)	(67%)
minimum tot modaal	69%	69%	72%	71%	(76%)	(74%)	76%
modaal tot 2 x modaal	81%	84%	84%	85%	86%	(85%)	86%
boven 2 x modaal	88%	90%	93%	93%	92%	93%	92%
Totaal	73%	74%	76%	76%	75%	78%	77%

opmerkingen

- In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.

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

Tabel 2.4. Beschikbaarheid auto en fiets, ontwikkeling sinds 2001

	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto én fiets	42%	44%	46%	47%	47%	52%	48%
Wel auto, geen fiets	10%	9%	9%	10%	11%	9%	11%
Geen auto, wel fiets	31%	30%	30%	29%	28%	26%	29%
Geen auto én geen fiets <sup>1</sup>	17%	17%	15%	14%	14%	13%	12%
Totaal auto	52%	53%	55%	57%	58%	60%	59%
Totaal fiets	73%	74%	76%	76%	75%	78%	77%

<sup>1</sup>): In deze gevallen wordt ook wel van 'vervoersarmoede' gesproken, hoewel daar ook andere definities van bestaan  
opmerking: In 2001 waren Rotterdammers van 76 jaar en ouder niet in de enquête opgenomen.

## 2.3 Bezit en gebruik overige vervoermiddelen

### Bezit motor, bromfiets, snorfiets of scooter

Tabel 2.5. Bezit motor, bromfiets, snorfiets of scooter, naar leeftijd, 2023

	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Motor	( 0%)	3%	4%	0%	3%
Bromfiets, snorfiets of scooter	( 5%)	8%	9%	7%	8%

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

Tabel 2.6. Ontwikkeling bezit motor, bromfiets, snorfiets of scooter, sinds 2020

	2020	2021	2022	2023
Motor	3%	3%	4%	3%
Bromfiets, snorfiets of scooter	7%	7%	8%	8%

### Gebruik deelscooters

Tabel 2.7. Gebruik deelscooters \*, naar leeftijd, 2023

	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Nooit	(73%)	69%	90%	100%	85%
Soms (minder dan één keer per week)	(19%)	28%	10%	0%	13%
Vaak (minstens één keer per week)	( 8%)	3%	0%	0%	2%

\*) zoals bijvoorbeeld van Felyx, Go Sharing of Check

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

Tabel 2.8. Ontwikkeling gebruik deelscooters \*, sinds 2021

	2021	2022	2023
Nooit	90%	84%	85%
Soms (minder dan één keer per week)	8%	13%	13%
Vaak (minstens één keer per week)	2%	3%	2%

\*) zoals bijvoorbeeld van Felyx, Go Sharing of Check

### Bezit bakfiets

Tabel 2.9. Huishouden heeft een bakfiets, naar leeftijd, 2023

	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Ja	( 0%)	6%	2%	0%	3%
Nee	100%)	94%	98%	100%	97%

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

## 2.4 Reizen met het openbaar vervoer; OV-chipkaartbezit

Tabel 2.10. Reiswijze met het openbaar vervoer, naar leeftijd, 2023

	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Met een OV-chipkaart met een abonnement / korting	(71%)	39%	27%	74%	47%
Met een OV-chipkaart voor losse reizen	(19%)	44%	56%	15%	38%
Koopt kaartjes bij de automaat / in het voertuig	(3%)	2%	3%	1%	2%
Reist nooit met het openbaar vervoer	(8%)	15%	14%	10%	13%

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

Tabel 2.11. OV-chipkaartbezit naar persoonskenmerken, ontwikkeling sinds 2015

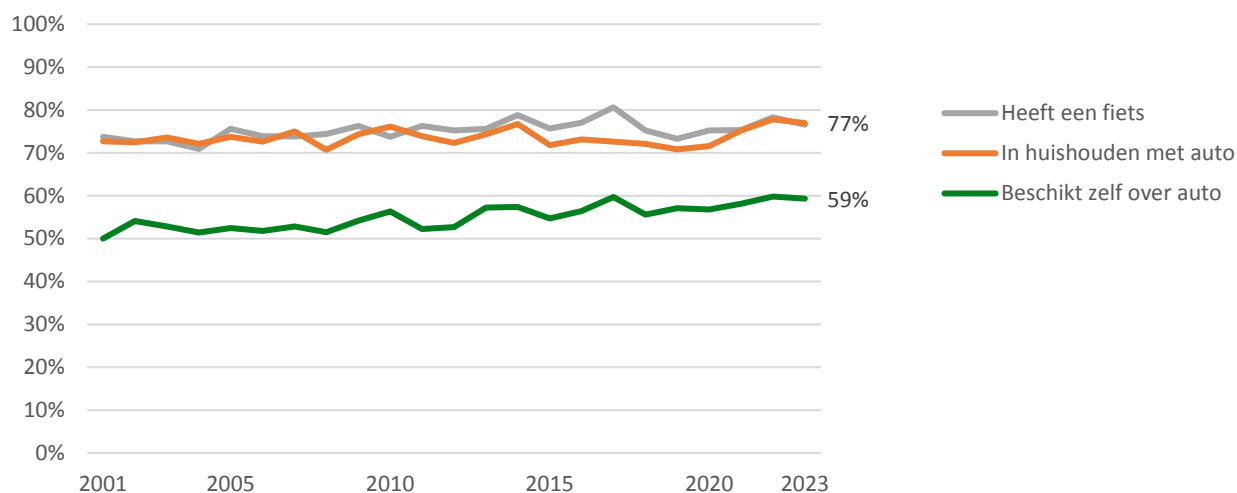
	2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
<i>Geslacht</i>					
man	81%	86%	88%	85%	84%
vrouw	88%	91%	93%	89%	87%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(98%)	96%	(99%)	(92%)	(90%)
25 tot 45 jaar	87%	89%	93%	86%	84%
45 tot 65 jaar	79%	82%	84%	84%	83%
65 t/m 85 jaar	89% <sup>1</sup>	92%	93%	91%	89%
<i>Herkomst, migratieachtergrond</i>					
Nl, geen migratieachtergrond	86%	90%	93%	88%	87%
overig westers	(86%)	90%	(88%)	(91%)	(90%)
niet westers	82%	85%	88%	83%	80%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	90%	92% 94%	95%	91%	88%
waarvan Rotterdam Centrum	(95%)		(97%)	(88%)	(92%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	87%	91%	86%	89%
Linker Maasoever	81%	86%	87%	84%	81%
<i>Opleidingsniveau</i>					
laag (geen startkwalificatie)	81%	84%	84%	82%	75%
midden	84%	88%	91%	84%	82%
hoog (HBO / WO)	90%	93%	95%	91%	94%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
minima	85%	88%	(89%)	(91%)	(89%)
minimum tot modaal	83%	88%	(93%)	(87%)	(84%)
modaal tot 2 x modaal	87%	90%	92%	(89%)	91%
boven 2 x modaal	86%	90%	93%	87%	89%
Totaal	85%	88%	91%	87%	85%

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



## 2.5 Trends in het bezit van vervoermiddelen

Figuur 2.4. Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen, sinds 2001



	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Beschikt zelf over een auto	52%	53%	55%	57%	58%	60%	59%
In een huishouden met een auto	73%	74%	74%	72%	75%	78%	77%
Heeft een fiets	73%	74%	76%	76%	75%	78%	77%

### opmerking autobezit en -beschikbaarheid

De vragen over bezit en beschikbaarheid van auto's leveren soms tegenstrijdige antwoorden op. Hiervoor wordt zo goed mogelijk gecorrigeerd. Zo worden momenteel (2023) bij de vraag of men zelf gewoonlijk over een auto bezit, vier antwoordmogelijkheden gegeven: 1) ja, altijd, 2) ja, maar alleen 's avonds en of in het weekend, 3) ja, op wisselende dagen en/of tijden en 4) nee. Alleen van respondenten die mogelijkheid 1) selecteren en ook aangeven een rijbewijs te hebben, wordt aangenomen "zelf (gewoonlijk) over een auto" te beschikken. Het percentage autobeschikbaarheid is in de laatste drie jaar vrij hoog. We weten dat tijdens "corona" het openbaarvervoer gebruik behoorlijk is afgenomen en dat dit nog niet terug is op het niveau van vlak daarvoor (zie Figuur 4.4 verderop). Een verklaring zou dus kunnen zijn, dat een deel van de mensen die het openbaar vervoer verlieten een auto heeft aangeschaft en deze ook in 2023 nog in bezit heeft.

# 3 Gebruik van vervoermiddelen

## 3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

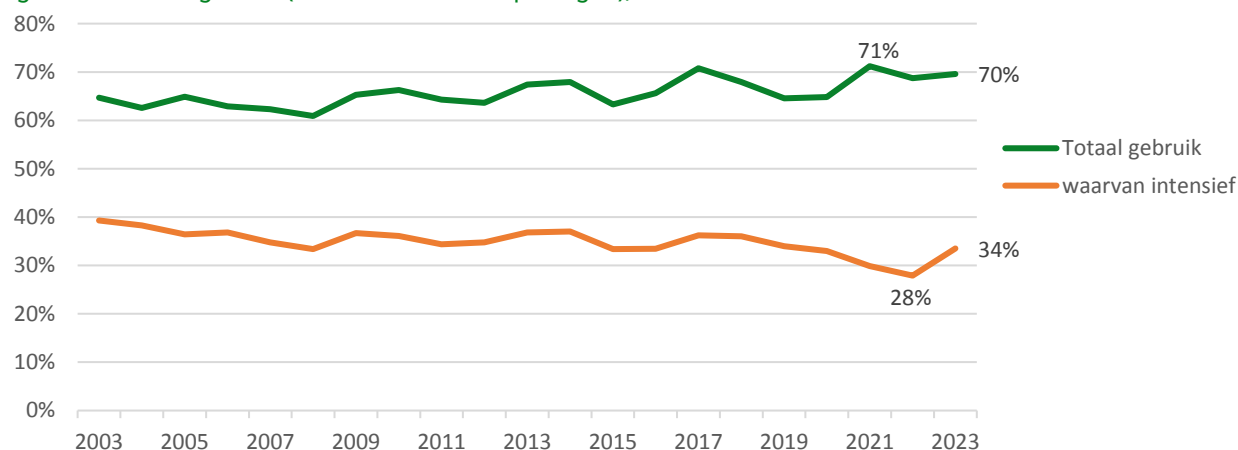
### Autogebruik

Tabel 3.1. Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel, 2023

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	10%	29%	27%	22%
4 of 5 dagen	10%	14%	13%	12%
2 of 3 dagen	18%	23%	21%	20%
1 dag	17%	17%	14%	16%
Totaal autogebruikers	54%	82%	75%	70%
waarvan intensief <sup>1</sup>	19%	43%	40%	34%
Bijna nooit	26%	10%	10%	15%
Nooit / geen antwoord	20%	8%	15%	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

Figuur 3.1. Autogebruik (als bestuurder en/of passagier), sinds 2003



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
(Bijna) elke dag	28%	25%	25%	22%	18%	15%	22%
4 of 5 dagen	10%	10%	11%	12%	12%	13%	12%
2 of 3 dagen	18%	19%	19%	19%	22%	26%	20%
1 dag	8%	9%	11%	13%	19%	15%	16%
Totaal autogebruikers	64%	64%	65%	67%	71%	69%	70%
waarvan intensief <sup>1</sup>	38%	36%	35%	34%	30%	28%	34%
Bijna nooit <sup>2</sup>	13%	13%	11%	14%	15%	17%	15%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	23%	24%	23%	20%	14%	15%	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>

<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'.

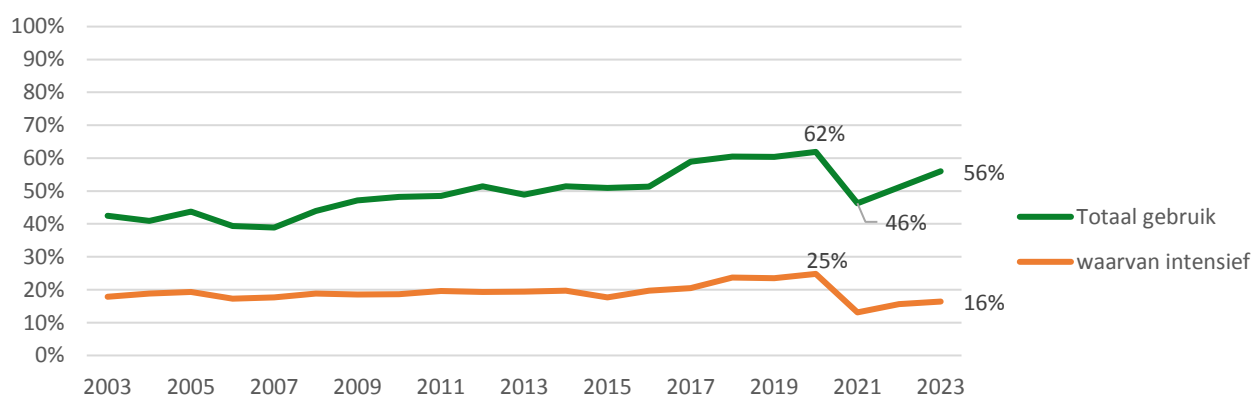
## Gebruik van openbaar vervoer

Tabel 3.2. Openbaarvervoergebruik per stadsdeel, 2023

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	9%	5%	9%	8%
4 of 5 dagen	12%	5%	8%	9%
2 of 3 dagen	24%	16%	19%	20%
1 dag	21%	21%	18%	20%
Totaal o.v.-gebruikers	65%	47%	54%	56%
waarvan intensief <sup>1</sup>	21%	10%	17%	16%
Bijna nooit	25%	41%	29%	31%
Nooit / geen antwoord	11%	12%	18%	14%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

Figuur 3.2. Openbaarvervoergebruik, sinds 2003



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
(Bijna) elke dag	11%	10%	11%	13%	5%	6%	8%
4 of 5 dagen	8%	8%	8%	10%	8%	9%	9%
2 of 3 dagen	13%	14%	16%	19%	16%	17%	20%
1 dag	10%	11%	15%	17%	18%	18%	20%
Totaal o.v.-gebruikers	42%	43%	50%	59%	46%	51%	56%
waarvan intensief <sup>1</sup>	19%	18%	19%	16%	13%	16%	16%
Bijna nooit <sup>2</sup>	34%	31%	27%	26%	40%	36%	31%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	24%	26%	23%	23%	14%	13%	14%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<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'.

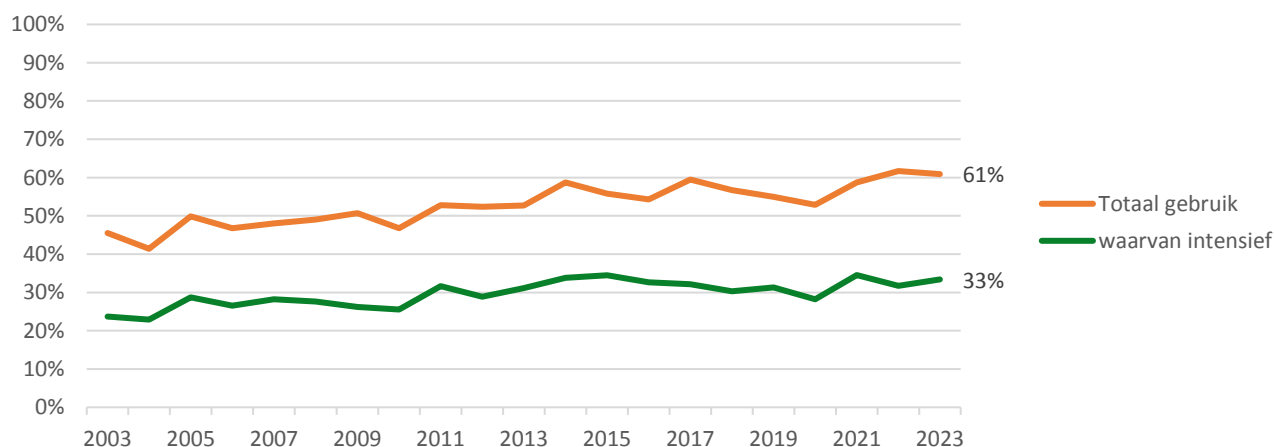
## Fietsgebruik

Tabel 3.3. Fietsgebruik per stadsdeel, 2023

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	32%	24%	17%	24%
4 of 5 dagen	10%	14%	6%	10%
2 of 3 dagen	16%	21%	17%	18%
1 dag	7%	12%	11%	10%
Totaal fietsgebruikers waarvan intensief <sup>1</sup>	65% 42%	72% 38%	50% 23%	61% 33%
Bijna nooit	11%	14%	19%	15%
Nooit / geen antwoord	24%	15%	31%	24%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

Figuur 3.3. Fietsgebruik, sinds 2003



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
(Bijna) elke dag	19%	20%	24%	23%	24%	23%	24%
4 of 5 dagen	6%	7%	8%	9%	10%	9%	10%
2 of 3 dagen	12%	13%	14%	15%	15%	18%	18%
1 dag	8%	9%	9%	10%	10%	12%	10%
Totaal fietsgebruikers	46%	48%	54%	56%	59%	62%	61%
waarvan intensief <sup>1</sup>	25%	27%	32%	31%	35%	32%	33%
Bijna nooit <sup>2</sup>	27%	24%	15%	16%	18%	16%	15%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	27%	28%	30%	28%	24%	23%	24%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

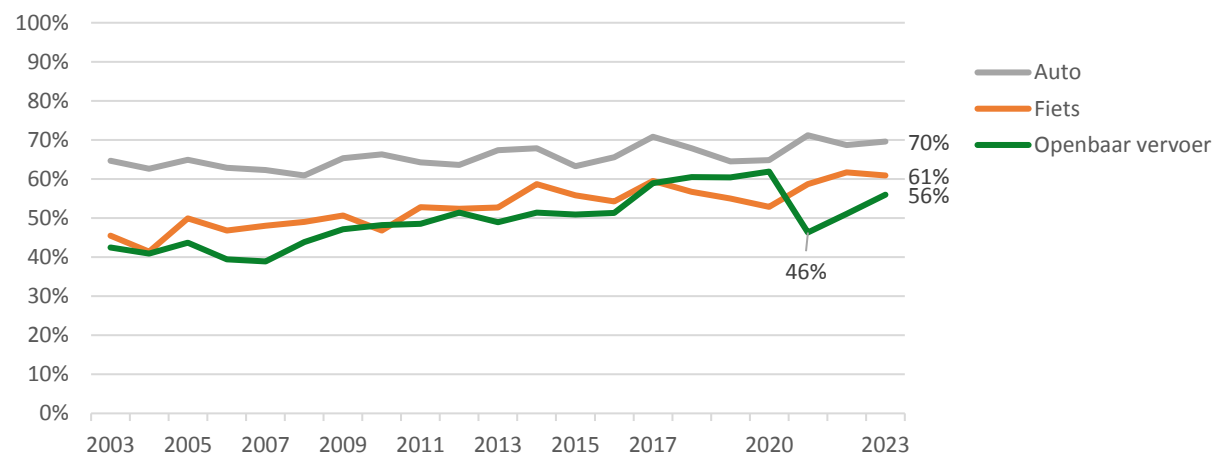
<sup>1</sup>): Meestal ten minste vier dagen per week.

<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 vervoermiddelengebruik

Figuur 3.4. Omvang van de groepen verkeersdeelnemers, sinds 2003

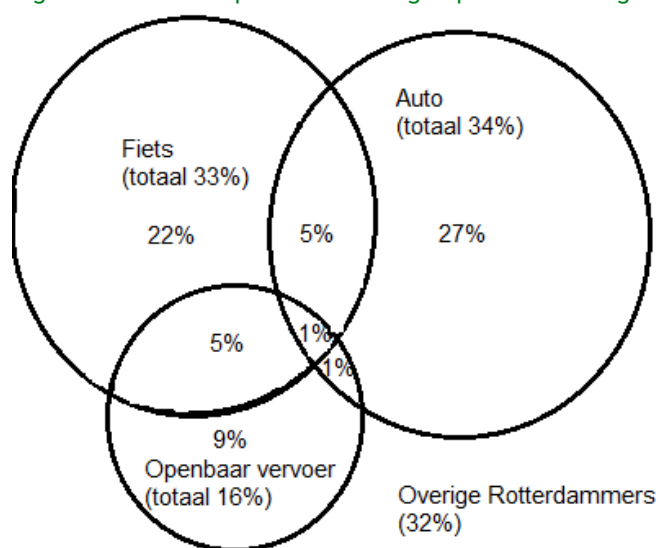


Verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Autogebruikers	64%	64%	65%	67%	71%	69%	70%
O.V.-gebruikers	42%	43%	50%	59%	46%	51%	56%
Fietsgebruikers	46%	48%	54%	56%	59%	62%	61%

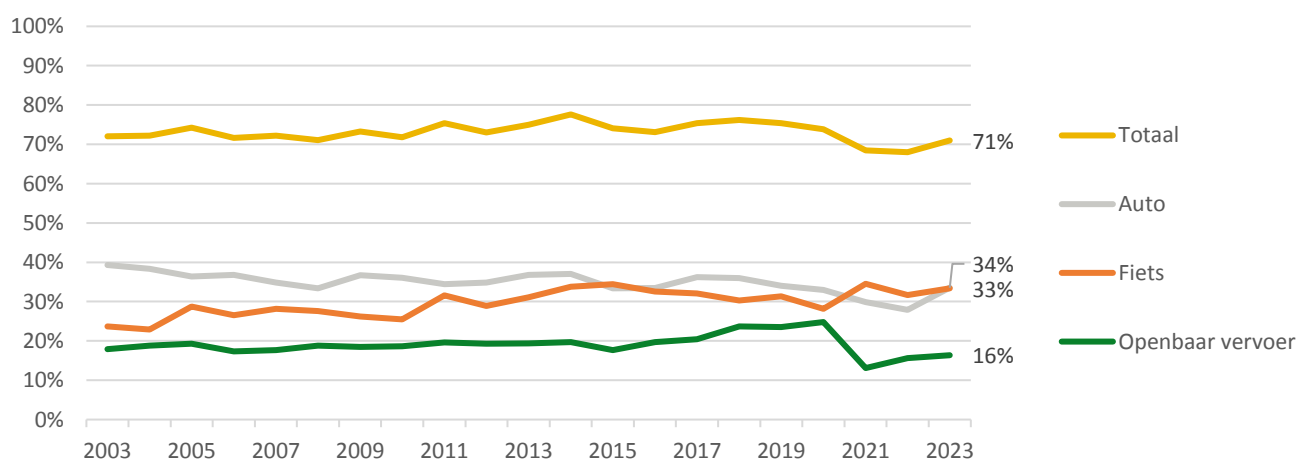


## 3.2 Intensieve gebruikers

Figuur 3.5. Overlap tussen de drie groepen intensieve gebruikers, 2023



Figuur 3.6. Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers, sinds 2003



	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Intensieve autogebruikers	38%	36%	35%	35%	30%	28%	34%
Intensieve o.v.-gebruikers	19%	18%	19%	23%	13%	16%	16%
Intensieve fietsgebruikers	25%	27%	32%	31%	35%	32%	33%
Intensieve verkeersdeelnemers	73%	72%	75%	75%	68%	68%	71%

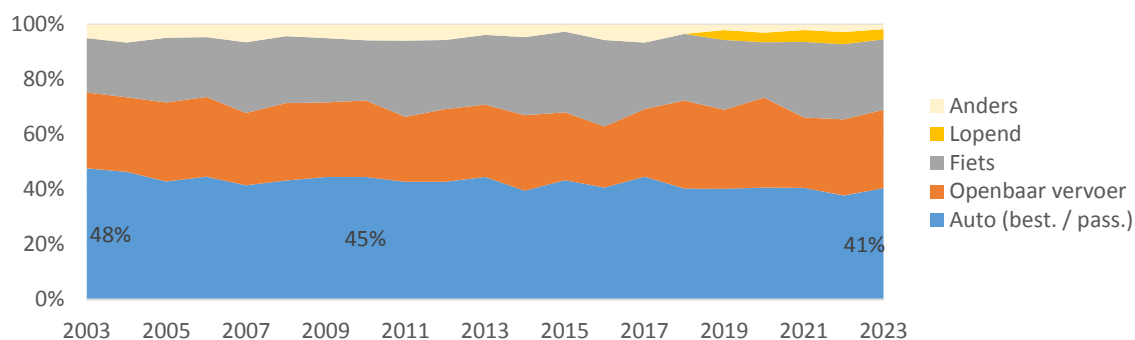
Tabel 3.4. Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers per gebied, 2019 t/m 2023

Intensieve verkeersdeelnemers	Auto-gebruikers	waarvan intensief	O.V.-gebruikers	waarvan intensief	Fiets-gebruikers	waarvan intensief	Totaal	Aantal respond.
Rotterdam Centrum	47%	17%	66%	24%	62%	38%	65%	315
Delfshaven	57%	25%	64%	27%	57%	36%	76%	596
Overschie	(81%)	(41%)	(43%)	(10%)	(63%)	(29%)	(73%)	149
Noord	60%	25%	58%	20%	70%	46%	77%	448
Hillegersberg-Schiebroek	81%	34%	46%	12%	72%	45%	78%	414
Kralingen-Crooswijk	61%	22%	62%	21%	65%	41%	72%	395
Feijenoord	63%	31%	60%	22%	42%	21%	64%	494
IJsselmonde	71%	39%	53%	19%	42%	20%	68%	435
Pernis	(79%)	(35%)	(47%)	(12%)	(77%)	(50%)	(82%)	34
Prins Alexander	78%	38%	53%	16%	59%	28%	71%	781
Charlois	64%	34%	58%	26%	50%	23%	72%	413
Hoogvliet	83%	43%	46%	12%	45%	16%	63%	261
Hoek van Holland	(89%)	(45%)	(29%)	(9%)	(76%)	(38%)	(79%)	71
Rozenburg	(79%)	(41%)	(25%)	(1%)	(71%)	(42%)	(75%)	100
Rotterdam	68%	32%	55%	19%	58%	32%	72%	4.913

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

### 3.3 Vervoermiddelengebruik in diverse situaties

Figuur 3.7. Vervoermiddelengebruik naar werk of studie (excl. 'niet van toepassing'), sinds 2003



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

Gebruikt meestal naar werk of studie	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	46%	44%	43%	41%	41%	38%	41%
Openbaar vervoer	28%	28%	26%	28%	26%	28%	29%
Fiets	21%	23%	27%	25%	28%	27%	26%
Lopend				4%	4%	4%	4%
Ander vervoermiddel	5%	5%	5%	2%	2%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

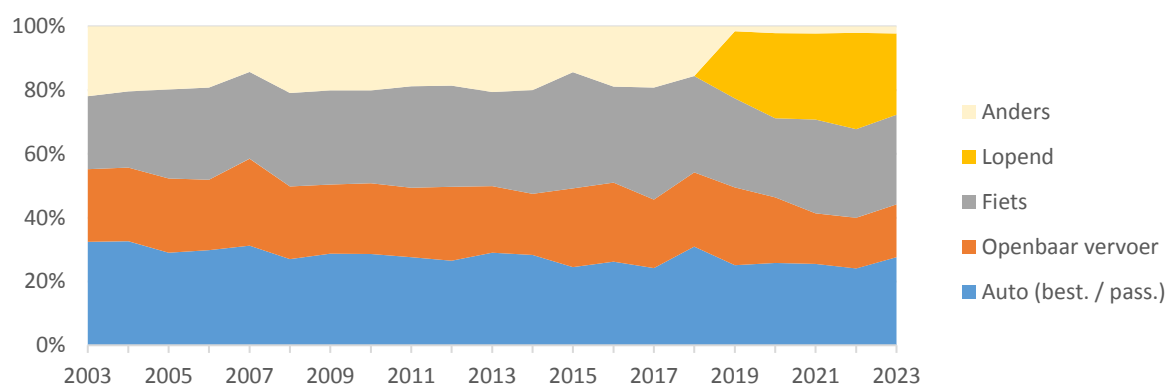
Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	36%	35%	34%	31%	31%	29%	27%
Openbaar vervoer	32%	32%	26%	31%	27%	33%	33%
Fiets	26%	26%	35%	33%	37%	32%	30%
Lopend				4%	4%	5%	9%
Ander vervoermiddel	6%	7%	5%	2%	2%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	53%	50%	49%	51%	52%	43%	(48%)
Openbaar vervoer	21%	22%	22%	21%	21%	20%	(19%)
Fiets	21%	25%	28%	23%	24%	28%	(32%)
Lopend				4%	2%	3%	(1%)
Ander vervoermiddel	4%	3%	2%	2%	2%	6%	(0%)
Totaal	100%	100%	100%	100%	<b>100%</b>	<b>100%</b>	(100%)

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	49%	48%	47%	45%	44%	44%	48%
Openbaar vervoer	30%	29%	29%	31%	28%	28%	31%
Fiets	15%	18%	19%	18%	19%	21%	18%
Lopend				5%	6%	5%	2%
Ander vervoermiddel	6%	5%	6%	1%	3%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Figuur 3.8. Vervoermiddelegebruik naar een winkelcentrum (excl. 'niet v. toepassing'), sinds 2003



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

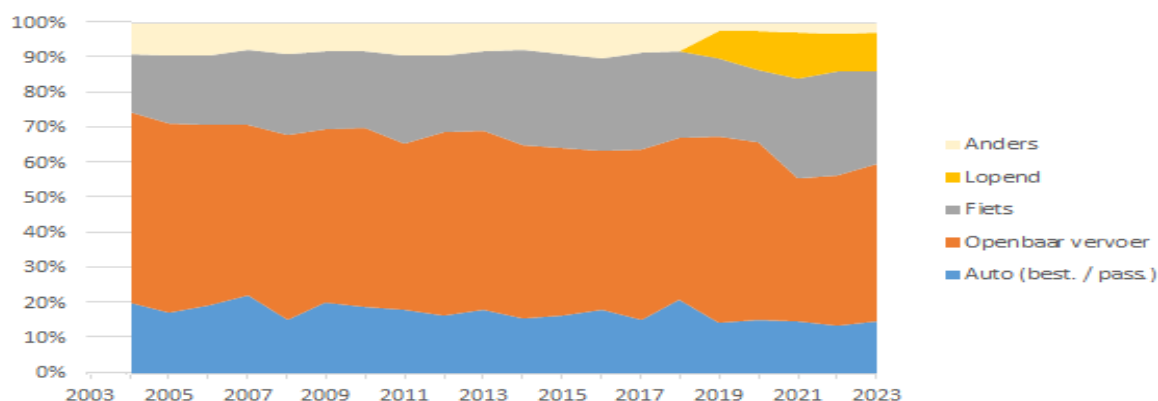
Gebruikt meestal naar een winkelcentrum	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	31%	29%	27%	26%	25%	24%	28%
Openbaar vervoer	23%	23%	22%	23%	16%	16%	17%
Fiets	25%	29%	32%	30%	29%	28%	28%
Lopend				11%	27%	30%	26%
Ander vervoermiddel	21%	19%	19%	10%	2%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoevers binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	19%	16%	15%	15%	17%	13%	10%
Openbaar vervoer	28%	27%	23%	24%	16%	16%	17%
Fiets	28%	34%	40%	37%	36%	35%	33%
Lopend				13%	30%	34%	38%
Ander vervoermiddel	25%	23%	21%	12%	1%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoevers buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	38%	37%	35%	35%	30%	29%	33%
Openbaar vervoer	17%	16%	16%	16%	8%	9%	8%
Fiets	27%	32%	34%	30%	33%	28%	37%
Lopend				10%	26%	31%	21%
Ander vervoermiddel	18%	16%	15%	9%	3%	4%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoevers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	36%	34%	32%	31%	31%	31%	39%
Openbaar vervoer	24%	26%	25%	28%	22%	23%	21%
Fiets	21%	22%	24%	23%	20%	20%	18%
Lopend				11%	25%	25%	18%
Ander vervoermiddel	20%	18%	19%	8%	3%	0%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.9. Vervoermiddelengebruik naar binnenstad Rdam (excl. 'niet v. toepassing'), sinds 2004



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

Gebruikt meestal naar de binnenstad van Rotterdam	2004 en 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	19%	19%	17%	17%	15%	14%	15%
Openbaar vervoer	54%	51%	50%	49%	41%	43%	45%
Fiets	18%	22%	25%	24%	29%	30%	26%
Lopend				6%	13%	10%	11%
Ander vervoermiddel	9%	8%	9%	4%	3%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

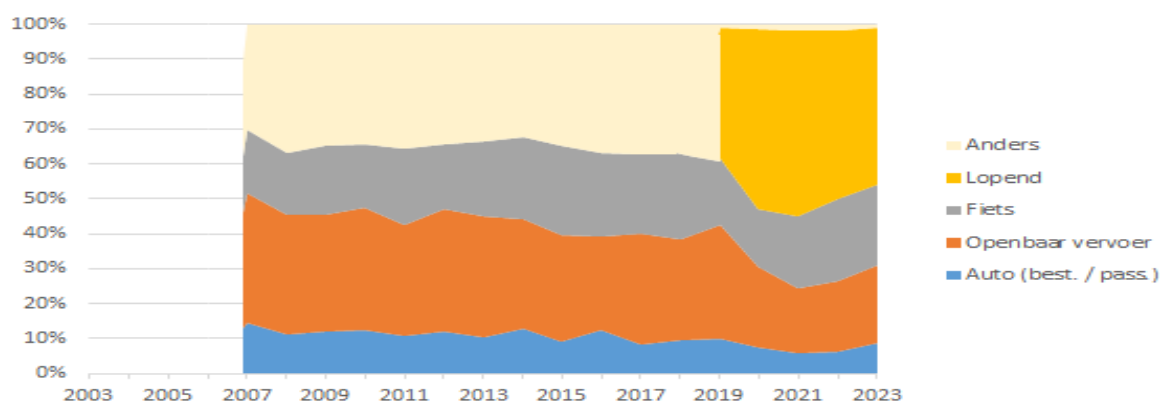
Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2004 en 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	10%	9%	9%	8%	9%	5%	5%
Openbaar vervoer	37%	33%	32%	29%	19%	22%	26%
Fiets	33%	38%	41%	41%	42%	46%	41%
Lopend				12%	28%	25%	27%
Ander vervoermiddel	21%	20%	18%	10%	2%	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2004 en 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	27%	25%	22%	21%	16%	21%	17%
Openbaar vervoer	56%	54%	55%	57%	52%	50%	51%
Fiets	14%	19%	21%	19%	28%	24%	27%
Lopend				2%	2%	1%	3%
Ander vervoermiddel	3%	2%	3%	0%	3%	5%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2004 en 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	20%	24%	21%	22%	22%	16%	23%
Openbaar vervoer	67%	64%	62%	62%	57%	60%	59%
Fiets	9%	9%	13%	12%	14%	17%	13%
Lopend				4%	5%	4%	3%
Ander vervoermiddel	4%	3%	4%	1%	3%	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



Figuur 3.10. Vervoermiddelengebruik naar trein- of metrostation (excl. 'nt v. toepassing'), sinds 2007



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

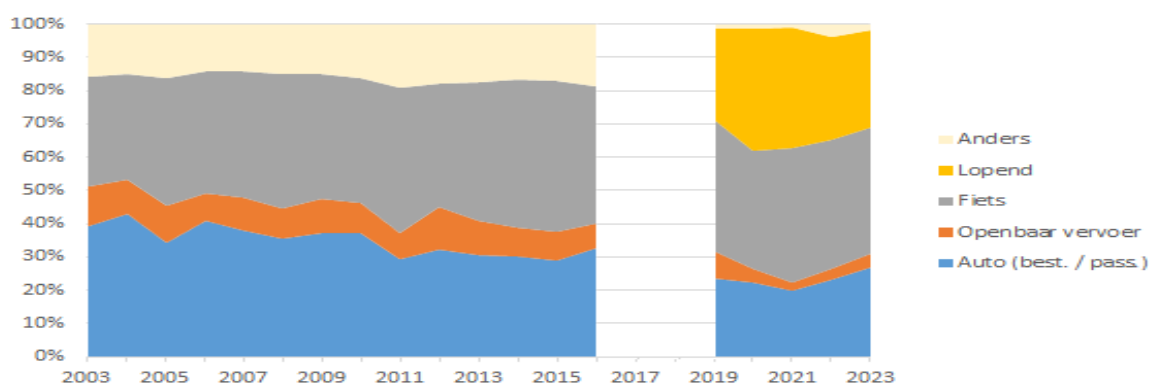
Gebruikt meestal naar trein- of metrostation	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	13%	11%	10%	6%	6%	9%
Openbaar vervoer	35%	33%	29%	18%	20%	22%
Fiets	19%	22%	21%	21%	24%	23%
Lopend			22%	53%	48%	45%
Ander vervoermiddel	34%	34%	19%	2%	2%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	5%	3%	2%	1%	1%	1%
Openbaar vervoer	30%	29%	24%	12%	14%	18%
Fiets	26%	28%	27%	26%	25%	26%
Lopend			24%	59%	58%	55%
Ander vervoermiddel	38%	40%	23%	1%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	16%	16%	15%	13%	10%	12%
Openbaar vervoer	30%	25%	23%	18%	14%	15%
Fiets	20%	26%	24%	25%	31%	32%
Lopend			21%	44%	41%	40%
Ander vervoermiddel	33%	33%	18%	1%	3%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	17%	15%	14%	5%	8%	14%
Openbaar vervoer	42%	43%	39%	28%	33%	32%
Fiets	10%	13%	12%	10%	15%	13%
Lopend			20%	54%	42%	40%
Ander vervoermiddel	31%	29%	16%	3%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.11. Vervoermiddelengebruik naar sporten (excl. 'niet van toepassing'), sinds 2003



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

Gebruikt meestal naar sporten	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	39%	38%	30%	26%	20%	23%	27%
Openbaar vervoer	11%	9%	10%	7%	3%	3%	4%
Fiets	35%	38%	43%	39%	40%	39%	38%
Lopend				6%	36%	31%	29%
Ander vervoermiddel	16%	15%	18%	23%	1%	4%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	27%	25%	20%	14%	13%	13%	15%
Openbaar vervoer	14%	12%	10%	8%	2%	4%	4%
Fiets	40%	44%	49%	45%	47%	46%	43%
Lopend				7%	38%	34%	36%
Ander vervoermiddel	20%	18%	21%	26%	0%	3%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

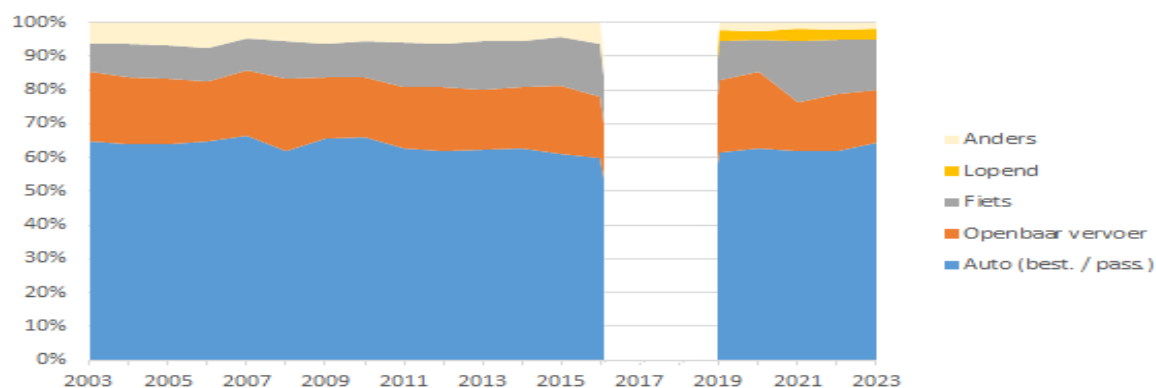
Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	47%	46%	39%	36%	(26%)	(33%)	(32%)
Openbaar vervoer	7%	5%	6%	3%	(1%)	(1%)	(2%)
Fiets	36%	40%	44%	40%	(45%)	(39%)	(49%)
Lopend				5%	(28%)	(20%)	(17%)
Ander vervoermiddel	10%	10%	11%	17%	(0%)	(6%)	(1%)
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	43%	43%	33%	31%	(24%)	(26%)	(36%)
Openbaar vervoer	12%	11%	12%	8%	(5%)	(5%)	(6%)
Fiets	28%	30%	35%	30%	(27%)	(27%)	(23%)
Lopend				7%	(42%)	(39%)	(32%)
Ander vervoermiddel	16%	16%	21%	25%	(2%)	(3%)	(3%)
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Om deze reden zijn de ogenschijnlijke recente stijgingen hierboven van zowel het fietsgebruik op RMO buiten de ring, als van het autogebruik op LMO, niet significant.

Figuur 3.12. Vervoermiddelengebruik naar familie of vrienden (excl. 'nt van toepassing'), sinds 2003



Opmerking: sinds 2019 is de antwoordmogelijkheid "Lopend" toegevoegd

Gebruikt meestal naar familie of vrienden	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	64%	65%	62%	61%	62%	62%	64%
Openbaar vervoer	20%	19%	19%	21%	14%	17%	16%
Fiets	9%	10%	14%	12%	18%	16%	15%
Lopend				4%	4%	3%	3%
Ander vervoermiddel	7%	6%	5%	2%	2%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	53%	54%	51%	49%	51%	46%	47%
Openbaar vervoer	27%	24%	23%	28%	20%	26%	29%
Fiets	13%	15%	20%	18%	26%	23%	21%
Lopend				3%	2%	4%	2%
Ander vervoermiddel	7%	7%	6%	2%	1%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	74%	75%	73%	73%	74%	74%	73%
Openbaar vervoer	13%	13%	13%	13%	7%	7%	5%
Fiets	8%	9%	11%	9%	16%	15%	17%
Lopend				3%	2%	1%	5%
Ander vervoermiddel	5%	4%	3%	2%	1%	3%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016, '19 en '20	2021	2022	2023
Auto (bestuurder / passagier)	66%	67%	63%	63%	64%	67%	74%
Openbaar vervoer	19%	19%	19%	22%	14%	17%	12%
Fiets	7%	7%	10%	9%	11%	10%	9%
Lopend				5%	8%	3%	3%
Ander vervoermiddel	8%	7%	7%	2%	3%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### 3.4 Afstanden van ten minste tien minuten lopen

#### Voor het plezier

Tabel 3.5. Lopen voor het plezier, sinds 2020

Frequentie per week	2020	2021	2022	2023
(Bijna) elke dag	23%	39%	25%	25%
4 of 5 dagen	11%	11%	13%	9%
2 of 3 dagen	23%	25%	26%	27%
1 dag	15%	12%	18%	16%
Totaal lopers	72%	87%	82%	77%
waarvan intensief <sup>1</sup>	34%	50%	38%	34%
Bijna nooit	14%	7%	11%	12%
Nooit / geen antwoord	14%	5%	7%	11%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 3.6. Lopen voor het plezier per stadsdeel, 2023

Frequentie per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	25%	29%	22%	25%
4 of 5 dagen	10%	9%	7%	9%
2 of 3 dagen	27%	28%	26%	27%
1 dag	19%	14%	19%	16%
Totaal lopers	81%	80%	71%	77%
waarvan intensief <sup>1</sup>	35%	38%	30%	34%
Bijna nooit	11%	12%	13%	12%
Nooit / geen antwoord	8%	9%	15%	11%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

#### Naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts)

Tabel 3.7. Lopen naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts), sinds 2020

Frequentie per week	2020	2021	2022	2023
(Bijna) elke dag	33%	37%	30%	31%
4 of 5 dagen	17%	14%	16%	14%
2 of 3 dagen	24%	24%	29%	26%
1 dag	8%	10%	10%	11%
Totaal lopers	81%	85%	84%	81%
waarvan intensief <sup>1</sup>	50%	51%	46%	45%
Bijna nooit	8%	8%	10%	10%
Nooit / geen antwoord	11%	7%	5%	9%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 3.8. Lopen naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts) per stadsdeel, 2023

Frequentie per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	36%	31%	26%	31%
4 of 5 dagen	15%	14%	13%	14%
2 of 3 dagen	24%	30%	25%	26%
1 dag	11%	7%	12%	11%
Totaal lopers	86%	82%	76%	81%
waarvan intensief <sup>1</sup>	51%	45%	38%	45%
Bijna nooit	8%	12%	11%	10%
Nooit / geen antwoord	6%	6%	14%	9%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

# 4 Stimulering van ander vervoer-middelengebruik

## 4.1 Huidig vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Tabel 4.1. Gebruikt vervoermiddel tijdens de spits, sinds 2012

Vervoermiddel tijdens de spits	2012	2013	2014	2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Niet van toepassing <sup>1</sup>	28%	28%	22%	27%	26%	29%	25%	25%
Vervoermiddel <sup>1</sup> :								
auto, als bestuurder	27%	28%	28%	25%	26%	26%	26%	27%
auto, als passagier	4%	3%	2%	3%	3%	3%	3%	2%
openbaar vervoer	24%	22%	25%	23%	27%	19%	23%	22%
fiets	20%	21%	25%	24%	22%	24%	25%	21%
lopend					3%	8%	9%	5%
ander vervoermiddel <sup>3</sup>	7%	6%	6%	5%	4%	5%	4%	3%
Vervoermiddel <sup>2</sup> :								
auto, als bestuurder	37%	39%	35%	34%	35%	36%	35%	35%
auto, als passagier	5%	5%	3%	4%	4%	4%	4%	3%
openbaar vervoer	33%	30%	32%	32%	37%	27%	31%	29%
fiets	27%	29%	33%	33%	30%	33%	34%	28%
lopend					4%	12%	12%	7%
ander vervoermiddel <sup>3</sup>	10%	8%	8%	8%	6%	6%	5%	4%

<sup>1</sup>): Als percentage van *alle* Rotterdammers. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor 2022: 115%).

<sup>2</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die zeggen wel eens tijdens de spits te reizen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor 2022: 120%).

<sup>3</sup>): Bij 'ander vervoermiddel' werden vooral scooters genoemd. Een opsomming is op aanvraag leverbaar.

Tabel 4.2. Gebruikt vervoermiddel tijdens de spits naar persoonskenmerken, 2019-2023

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepas- sing	Vervoermiddel <sup>1</sup>					
		Auto, als be- stuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Lopend <sup>3</sup>	Ander vervoer- middel
<i>Sociaal-economische positie</i>							
betaald werk	9%	41%	2%	25%	28%	6%	4%
scholier / student	5%	7%	2%	67%	33%	10%	3%
huish. / uitkering / pensioen	51%	18%	3%	20%	15%	9%	4%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	18%	22%	2%	32%	30%	11%	3%
Rechter Maasoever buiten ring	30%	31%	2%	17%	23%	5%	4%
Linker Maasoever	29%	28%	4%	26%	16%	6%	4%
<i>Beschikbaarheid auto</i>							
altijd	26%	43%	2%	13%	20%	5%	3%
niet altijd / nooit	25%	3%	4%	43%	27%	11%	4%
<i>Fietsbezit</i>							
wel	24%	27%	2%	22%	30%	7%	3%
niet	31%	25%	5%	35%	1%	8%	4%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>							
wel	25%	23%	2%	28%	25%	8%	3%
niet	27%	54%	5%	4%	9%	4%	5%
Intensieve autogebruikers	20%	67%	3%	9%	7%	3%	3%
Intensieve o.v.-gebruikers	12%	4%	2%	78%	14%	9%	2%
Intensieve fietsers	20%	9%	1%	20%	60%	8%	2%
Totaal		35%	4%	41%	30%	10%	4%
Totaal, <i>alle</i> Rotterdammers <sup>2</sup>	24%	27%	3%	31%	23%	8%	3%

## 4.2 Stimulering ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Tabel 4.3. Overweegt wel eens op en andere manier te rijden tijdens de spits<sup>1</sup>, sinds 2012

Overweegt wel eens andere manier van reizen	2012	2013	2014	2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
Ander vervoermiddel	15%	15%	13%	14%	15%	14%	16%	13%
Voor of na de spits	9%	10%	12%	11%	15%	16%	13%	18%
Andere route	5%	5%	5%	4%	6%	8%	7%	5%
Thuisblijven	7%	7%	5%	6%	7%	11%	9%	9%
Nee	69%	66%	69%	67%	63%	59%	63%	57%

<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% (voor 2023: 102%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist

Tabel 4.4. Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar persoonskenmerken<sup>1</sup>, 2019 t/m 2023 (horizontale percentering).

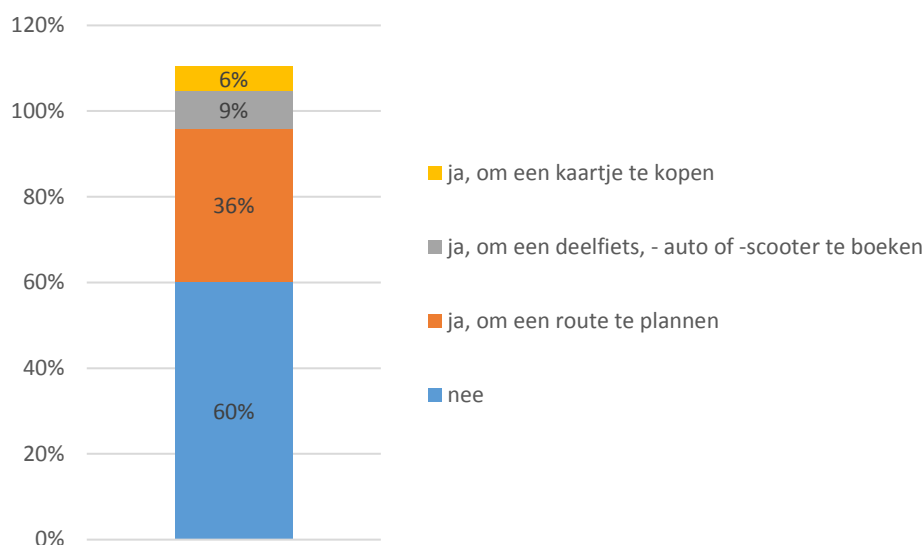
Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoer-middel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>					
auto, als bestuurder	20%	22%	12%	11%	47%
auto, als passagier	(16%)	(16%)	(12%)	(13%)	(53%)
openbaar vervoer	14%	18%	6%	9%	63%
fiets	13%	13%	7%	9%	67%
lopend	9%	17%	6%	14%	67%
ander vervoermiddel	(13%)	(11%)	( 9%)	(10%)	(65%)
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	16%	16%	8%	10%	59%
scholier / student	16%	17%	10%	7%	63%
huish. / uitkering / pensioen	10%	18%	6%	10%	64%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	15%	18%	7%	10%	59%
Rechter Maasoever buiten ring	16%	13%	6%	11%	59%
Linker Maasoever	13%	14%	8%	8%	63%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
altijd	16%	18%	9%	11%	56%
niet altijd / nooit	12%	13%	5%	8%	67%
<i>Fietsbezit</i>					
wel	16%	17%	7%	10%	59%
niet	11%	14%	9%	7%	66%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>					
wel	15%	16%	7%	10%	60%
niet	7%	18%	9%	7%	64%
Intensieve autogebruikers	17%	20%	11%	10%	52%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	15%	5%	8%	66%
Intensieve fietsers	13%	14%	6%	9%	65%
Totaal	13%	15%	5%	8%	65%

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

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 106%), 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.

**Figuur 4.1.** “Maakt u wel eens gebruik van een mobiliteitsapp voor het plannen, boeken of betalen van vervoer?”, 2023



N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100%, namelijk 111%, omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist

## 4.3 Elektrisch vervoer

**Tabel 4.5.** Bekendheid met, en gebruik van elektrisch vervoer, sinds 2013

Bekendheid, gebruik elektr vervoer	2013	2014	2015 <sup>1</sup>	2016	2017	2018	2019	2020	2021 <sup>2</sup>	2022 <sup>2</sup>	2023 <sup>2</sup>
Rijdt zelf elektrisch	2%	5%	7%	8%	8%	7%	11%	8%	17%	24%	24%
Weet er van	56%	65%	62%	63%	66%	66%	63%	71%			
Wel eens van gehoord	35%	27%	25%	25%	22%	20%	18%	16%			
Nooit van gehoord	6%	4%	7%	5%	3%	7%	8%	4%			

<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, zijn bussen sinds 2015 weggelaten.

<sup>2</sup>): Sinds 2021 wordt nog slechts gevraagd of men zelf gebruik maakt van elektrisch vervoer, zoals een elektrische auto, scooter of fiets.

**Tabel 4.6.** Soort elektrisch vervoer, sinds 2017 (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)

Soort elektrisch vervoer	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Volledig elektrische auto	7%	10%	8%	20%	11%	12%	20%
Plug-in hybride auto	19%	8%	15%	8%	10%	6%	6%
Hybride auto, niet plug-in	0%	0%	5%	0%	2%	2%	1%
Elektrische deelauto	0%	0%	0%	1%	3%	2%	4%
e-fiets	72%	77%	72%	63%	68%	66%	62%
Speed pedelec	0%	0%	0%	1%	0%	2%	1%
e-scooter	1%	1%	9%	6%	12%	21%	15%
Scootmobiel, elektrische rolstoel	4%	7%	5%	2%	3%	2%	2%
Anders <sup>1</sup>	3%	1%	2%	5%	4%	4%	7%
Aantal respondenten	75	71	108	92	179	196	237

<sup>1</sup>): Exclusief 'niet van toepassing; ik heb geen laadpunten nodig'.

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor 2023: 104%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.



**Tabel 4.7. Hoofdzakelijk gebruikte laadvoorziening (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten), sinds 2017**

Laadvoorziening	2017	2018	2019	2020	2021	2022 <sup>1</sup>	2023
Laadpunt op eigen terrein	79%	76%	65%	68%	70%	67%	47%
Laadpunt in een privé-garage	9%	10%	---	---	---	---	---
Laadpunt in een openbare parkeergarage	0%	0%	---	---	---	---	---
Laadpunt in/op openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%	5%	4%	8%	3%
Laadpunt in/op niet-openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%	3%	4%	2%	2%
Laadpunt op straat	3%	6%	15%	20%	16%	28%	39%
Snellader	4%	6%	12%	11%	8%	7%	6%
Laadpunt op het werk	7%	1%	14%	8%	7%	8%	7%
Aantal respondenten	67	68	98	85	154	98	112

<sup>1</sup>): Exclusief 'niet van toepassing; ik heb geen laadpunten nodig'.

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor 2023: 104%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

**Tabel 4.8. Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer, sinds 2013**

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Goede keuze	53%	54%	71%	65%	67%	67%	69%	66%	71%
Geen goede keuze	7%	12%	7%	7%	8%	10%	6%	9%	9%
Geen mening	39%	35%	23%	28%	25%	23%	25%	25%	21%

**Tabel 4.9. Plaatsing 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken, sinds 2013**

Plaatsing 'oplaadpalen' gereserveerde parkeervakken	2013 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Goed <sup>1</sup>	34%	35%	36%	33%	29%	29%	30%	34%	37%
Dat hangt er van af <sup>1</sup>	17%	21%	21%	20%	25%	23%	25%	26%	26%
Niet goed <sup>1</sup>	9%	11%	11%	11%	13%	16%	14%	13%	12%
Geen mening	40%	34%	33%	36%	33%	32%	31%	27%	24%

<sup>1</sup>): Een opsomming van de argumenten in eigen bewoordingen is op aanvraag leverbaar.

N.B.: Sinds 2019 is in de vraag expliciet aangegeven dat die gereserveerde parkeervakken dan alleen voor elektrische auto's zijn. Sinds 2022 is dit niet meer dubbel aangegeven in de vraagstelling.

**Tabel 4.10. Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets, sinds 2013**

Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets	2013 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rijdt al elektrisch	4%	7%	6%	7%	9%	7%	10%	11%	12%
Ja, een elektrische fiets	8%	9%	6%	6%	8%	8%	10%	8%	11%
Ja, een elektrische scooter	2%	1%	1%	1%	3%	3%	3%	3%	3%
Ja, een elektrische eigen auto	3%	3%	3%	3%	3%	5%	5%	6%	7%
Ja, een elektrische auto via het werk	2%	2%	1%	2%	2%	3%	3%	3%	3%
Ja, een elektrische deelauto	1% +	1% +	2% +	1% +	1% +	1% +	2% +	2% +	3% +
Subtotaal 'ja' plus 'al 1)	16%	20%	16%	16%	18%	22%	26%	26%	32%
Nee	46%	47%	47%	45%	42%	39%	37%	38%	41%
Weet (nog) niet	38%	33%	37%	39%	40%	40%	37%	36%	27%

N.B.: De percentages boven het subtotaal tellen op tot méér dan het vermelde subtotaal (2023 39% i.p.v. 32%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

# 5 Meningen en oordelen

## 5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Tabel 5.1. Oordeel over diverse verkeers en vervoersonderwerpen, 2023

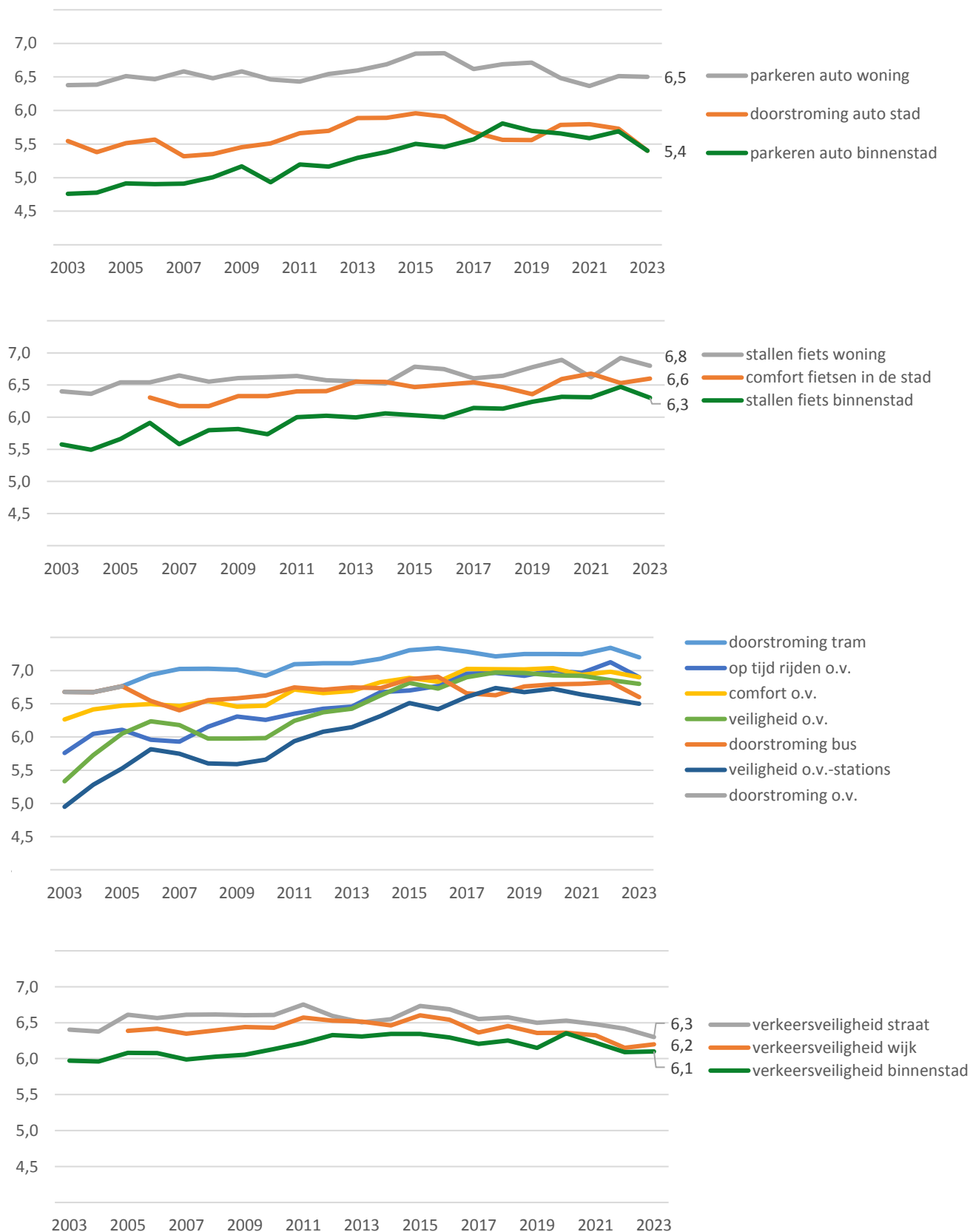
Hoe denkt u over ...	Perc. (zeer) negatief / ontevreden	Perc. (zeer) positief / tevreden	Geconstrueerd "rapportcijfer"	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	64%	36%	5,4	24%
het comfort van het fietsen in de stad	30%	70%	6,6	26%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	45%	55%	6,1	21%
het stallen van de fiets in de binnenstad	33%	67%	6,3	35%
het parkeren van de auto in de binnenstad	58%	42%	5,4	36%
de doorstroming van de bus in de stad	24%	76%	6,6	48%
de doorstroming van de tram in de stad	10%	90%	7,2	32%
comfort van het openbaar vervoer	14%	86%	6,9	17%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	15%	85%	6,9	20%
de veiligheid in bus/tram/metro	19%	81%	6,8	20%
de veiligheid in en om metro- / treinstations	29%	71%	6,5	19%
comfort en uitstraling daarvan	23%	77%	6,7	17%
de verkeersveiligheid in de straat	37%	63%	6,3	9%
het stallen van de fiets bij de woning	28%	72%	6,8	20%
het parkeren van de auto bij de woning	35%	65%	6,5	21%
de verkeersveiligheid in de wijk	41%	59%	6,1	7%
comfort van het lopen in de wijk	16%	84%	7,1	7%
comfort van het lopen in de binnenstad	12%	88%	7,0	14%

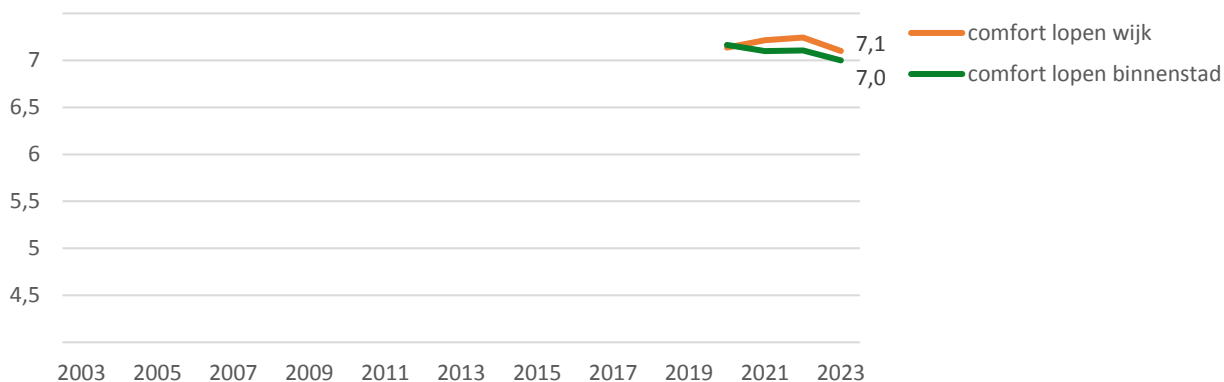
Tabel 5.2. Oordeel over diverse verkeers en vervoersonderwerpen, sinds 2003

Hoe denkt u over ... (geconstrueerde "rapportcijfers")	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,8	5,7	5,8	5,7	5,4
het comfort van het fietsen in de stad	---	6,3	6,5	6,5	6,7	6,5	6,6
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,1	6,3	6,3	6,2	6,1	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,8	6,0	6,2	6,3	6,5	6,3
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	5,0	5,3	5,6	5,6	5,7	5,4
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus in de stad	---	6,5	6,8	6,7	6,8	6,8	6,6
de doorstroming van de tram in de stad	---	7,0	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2
comfort van het openbaar vervoer	6,4	6,5	6,8	7,0	6,9	7,0	6,9
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,0	6,1	6,5	6,9	7,0	7,1	6,9
de veiligheid in bus/tram/metro	5,7	6,1	6,5	6,9	6,9	6,9	6,8
de veiligheid in en om metro- / treinstations	5,2	5,7	6,2	6,6	6,6	6,6	6,5
comfort en uitstraling daarvan	---	---	---	---	6,8	6,7	6,7
de verkeersveiligheid in de straat	6,5	6,6	6,6	6,6	6,5	6,4	6,3
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,6	6,6	6,7	6,6	6,9	6,8
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,5	6,6	6,7	6,4	6,5	6,5
de verkeersveiligheid in de wijk <sup>1</sup>	6,4	6,4	6,5	6,4	6,3	6,2	6,1
comfort van het lopen in de wijk	---	---	---	---	7,2	7,2	7,1
comfort van het lopen in de binnenstad	---	---	---	---	7,1	7,1	7,0

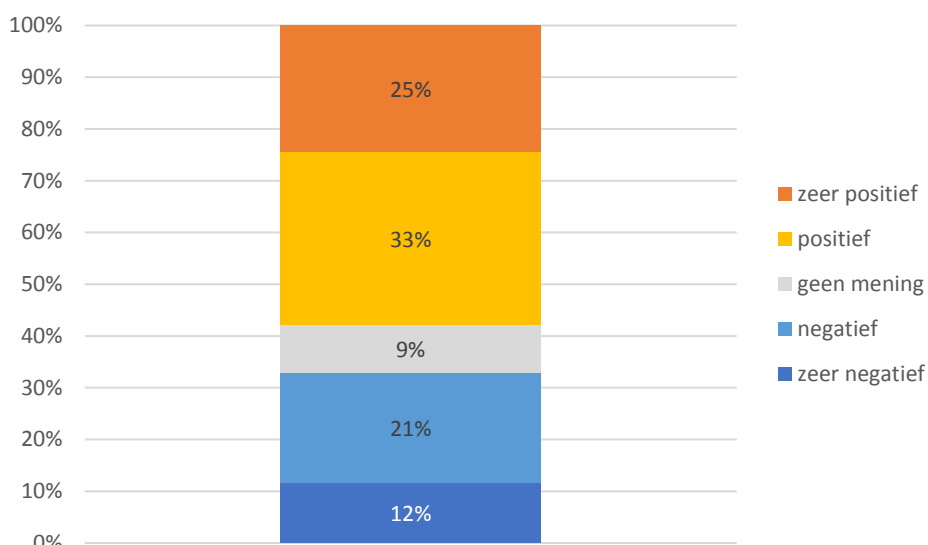
<sup>1</sup>): In de jaren tot en met 2010 werd hier gevraagd naar de verkeersveiligheid in de *deelgemeente*.

Figuur 5.1. Oordeel (geconstrueerde "rapportcijfers") over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen, sinds 2003





Figuur 5.2. "Wat vindt u van het idee om in de stad binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur?", 2023



("geconstrueerd rapportcijfer" = 6,7)

Tabel 5.3. Oordeel over diverse verkeers en vervoersonderwerpen per stadsdeel, 2023

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

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

## 5.2 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

Tabel 5.4. Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'), 2023

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	11%	31%	54%	4%	100%	667	28%
idem tijdens grote evenementen	33%	36%	29%	2%	100%	559	40%
rest van de stad tijdens grote evenementen	16%	35%	46%	3%	100%	569	39%
van de eigen straat in het algemeen	3%	13%	64%	21%	100%	787	16%
Idem, eind van de middag bij thuiskomst	8%	23%	53%	16%	100%	735	21%
idem , in het weekend bij thuiskomst	6%	14%	59%	22%	100%	741	20%
binnen Rotterdam in het algemeen	5%	27%	64%	4%	100%	681	27%

Tabel 5.5a. Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: percentages positief (exclusief 'geen mening'), sinds 2012

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
van de binnenstad in het algemeen	55%	58%	58%	69%	64%	58%	64%	60%
binnenstad tijdens grote evenementen	20%	20%	23%	26%	29%	28%	31%	31%
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	43%	45%	51%	47%	47%	49%	49%
van de eigen straat in het algemeen	88%	88%	90%	90%	88%	84%	88%	84%
eigen straat aan het eind van de middag	79%	79%	79%	78%	75%	69%	74%	69%
eigen straat in het weekend	85%	84%	89%	86%	84%	80%	84%	81%
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	72%	75%	74%	73%	71%	76%	68%

Tabel 6.5b. Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: geconstrueerde "rapportcijfers", sinds 2012

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
van de binnenstad in het algemeen	6,0	6,0	6,1	6,4	6,2	6,0	6,2	6,0
binnenstad tijdens grote evenementen	4,6	4,7	4,8	5,0	5,1	5,0	5,1	5,0
rest van de stad tijdens grote evenementen	5,5	5,6	5,6	5,8	5,7	5,7	5,7	5,7
van de eigen straat in het algemeen	7,1	7,1	7,2	7,3	7,2	7,0	7,1	7,0
eigen straat aan het eind van de middag	6,8	6,8	6,8	7,0	6,7	6,5	6,6	6,6
eigen straat in het weekend	7,0	7,0	7,2	7,3	7,1	6,8	7,0	7,0
binnen Rotterdam in het algemeen	6,4	6,4	6,5	6,5	6,5	6,4	6,5	6,3

## 5.3 Oordeel over verkeershinder en leefbaarheid

Tabel 5.6. Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'), 2023

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	15%	8%	14%
een beetje hinder	41%	42%	37%	40%
geen hinder	39%	43%	56%	46%
cijfer	6,0	6,4	7,4	6,6
Geluid van auto's:				
veel hinder	34%	21%	20%	26%
een beetje hinder	35%	44%	34%	37%
geen hinder	31%	35%	46%	37%
cijfer	4,9	5,7	6,0	5,6
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	22%	18%	23%	21%
een beetje hinder	33%	38%	32%	34%
geen hinder	45%	44%	45%	45%
cijfer	6,2	6,3	6,1	6,2
Asociaal rijgedrag van automobilisten:				
veel hinder	53%	41%	41%	45%
een beetje hinder	31%	47%	45%	40%
geen hinder	16%	12%	14%	14%
cijfer	3,1	3,6	3,7	3,4
Bromfietsen / scooters, geluid:				
veel hinder	26%	24%	23%	24%
een beetje hinder	36%	45%	35%	38%
geen hinder	39%	31%	42%	38%
cijfer	5,6	5,8	6,0	5,7
Bromfietsen / scooters, stank:				
veel hinder	20%	18%	13%	17%
een beetje hinder	32%	38%	32%	34%
geen hinder	48%	44%	55%	49%
cijfer	6,4	6,3	7,1	6,6
Bromfietsen / scooters, hoe en waar ze rijden:				
veel hinder	36%	31%	26%	31%
een beetje hinder	34%	40%	40%	37%
geen hinder	30%	29%	34%	31%
cijfer	4,7	4,9	5,4	5,0

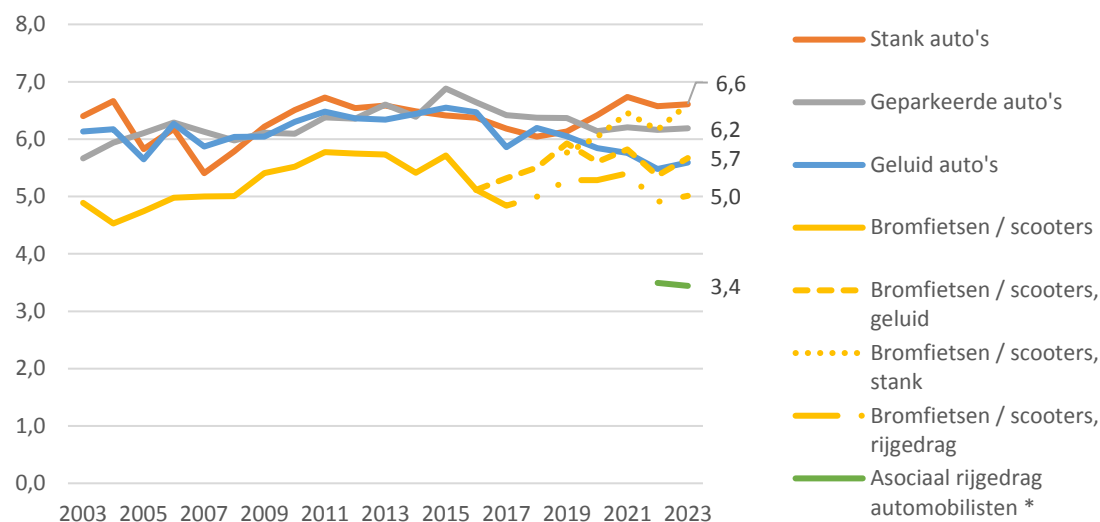
Tabel 5.7. Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'), 2023

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	12%	(25%)	(12%)	14%
een beetje hinder	41%	(39%)	(37%)	40%
geen hinder	48%	(35%)	(51%)	46%
cijfer	6,8	(5,5)	(6,9)	6,7
Geluid van auto's:				
veel hinder	23%	(32%)	(25%)	21%
een beetje hinder	39%	(34%)	(35%)	34%
geen hinder	38%	(34%)	(41%)	45%
cijfer	5,8	(5,1)	(5,8)	5,7
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	20%	(25%)	(20%)	21%
een beetje hinder	36%	(38%)	(28%)	34%
geen hinder	44%	(38%)	(52%)	45%
cijfer	6,2	(5,6)	(6,5)	6,2
Asociaal rijgedrag van automobilisten:				
veel hinder	45%	(48%)	(46%)	45%
een beetje hinder	43%	(43%)	(35%)	40%
geen hinder	12%	(10%)	(19%)	14%
cijfer	3,4	(3,1)	(3,6)	3,4

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



Figuur 5.3. Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer, sinds 2003



\*) De vraag naar het oordeel over asociaal rijgedrag automobilisten is gesteld m.i.v 2022

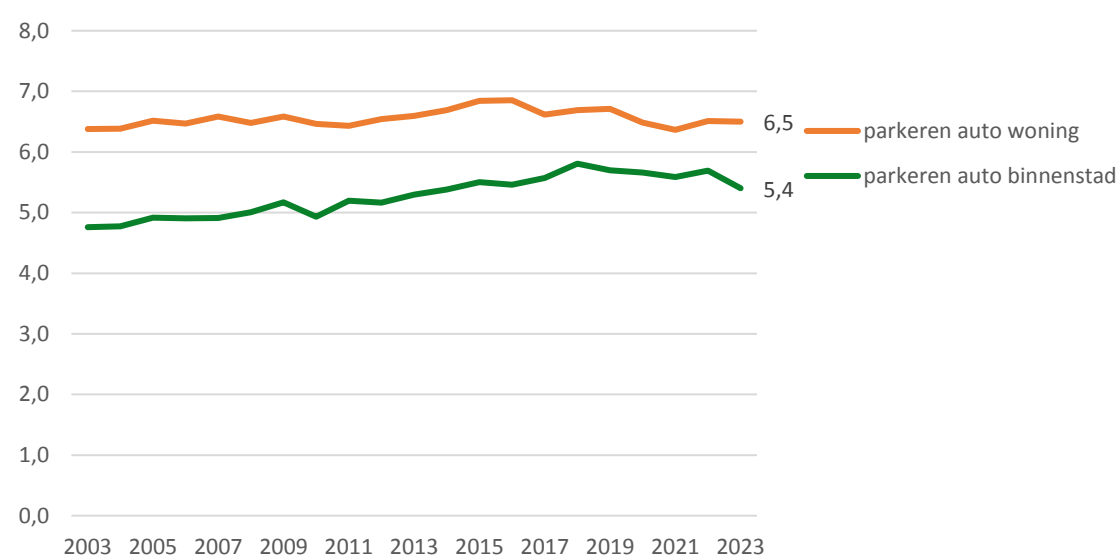
Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
<b>Stank van auto's:</b>							
veel hinder	16%	20%	15%	18%	13%	14%	14%
een beetje hinder	42%	41%	38%	40%	39%	41%	40%
geen hinder	42%	40%	46%	42%	48%	45%	46%
cijfer	6,3	6,0	6,5	6,2	6,7	6,6	6,6
<b>Geluid van auto's:</b>							
veel hinder	19%	18%	16%	19%	23%	25%	21%
een beetje hinder	42%	41%	39%	41%	38%	40%	34%
geen hinder	39%	41%	45%	40%	39%	35%	45%
cijfer	6,0	6,1	6,4	6,1	5,8	5,5	5,7
<b>Geparkeerde auto's:</b>							
veel hinder	24%	21%	18%	18%	21%	18%	21%
een beetje hinder	35%	36%	34%	36%	34%	41%	34%
geen hinder	42%	43%	48%	46%	45%	41%	45%
cijfer	5,9	6,1	6,5	6,4	6,2	6,2	6,2
<b>Asociaal rijgedrag van automobilisten:</b>							
veel hinder	---	---	---	---	---	43%	45%
een beetje hinder	---	---	---	---	---	43%	40%
geen hinder	---	---	---	---	---	13%	14%
cijfer	---	---	---	---	---	3,5	3,4
<b>Bromfietsen / scooters, algemeen:</b>							
veel hinder	35%	29%	25%	---	---	---	---
een beetje hinder	36%	38%	37%	---	---	---	---
geen hinder	29%	33%	38%	---	---	---	---
cijfer	4,7	5,2	5,7	---	---	---	---
<b>Idem, geluid (meting vanaf 2017):</b>							
veel hinder	---	---	---	25%	24%	27%	24%
een beetje hinder	---	---	---	38%	35%	39%	38%
geen hinder	---	---	---	37%	41%	34%	38%
cijfer	---	---	---	5,6	5,8	5,4	5,7
<b>Idem, stank (meting vanaf 2019):</b>							
veel hinder	---	---	---	25%	19%	22%	17%
een beetje hinder	---	---	---	33%	34%	33%	34%
geen hinder	---	---	---	43%	48%	45%	49%
cijfer	---	---	---	5,9	6,5	6,2	6,6
<b>Idem, hoe en waar ze rijden:</b>							
veel hinder	---	---	---	30%	26%	30%	31%
een beetje hinder	---	---	---	38%	39%	42%	37%
geen hinder	---	---	---	32%	34%	28%	32%
cijfer	---	---	---	5,1	5,4	4,9	5,0

# 6 Parkeren van de auto

In het vorige hoofdstuk bleek dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een "rapportcijfer" 5,4 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,5.

In de figuur hieronder is dit oordeel herhaald.

Figuur 6.1. Oordeel over parkeermogelijkheden auto, sinds 2003



Het oordeel over het parkeren bij de woning naar stadsdeel is herhaald in de nu volgende tabel.

Tabel 6.1. Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel, 2023

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	39%	23%	39%	35%
Percentage positief	61%	77%	61%	65%
Gemiddeld cijfer	6,2	7,1	6,3	6,5

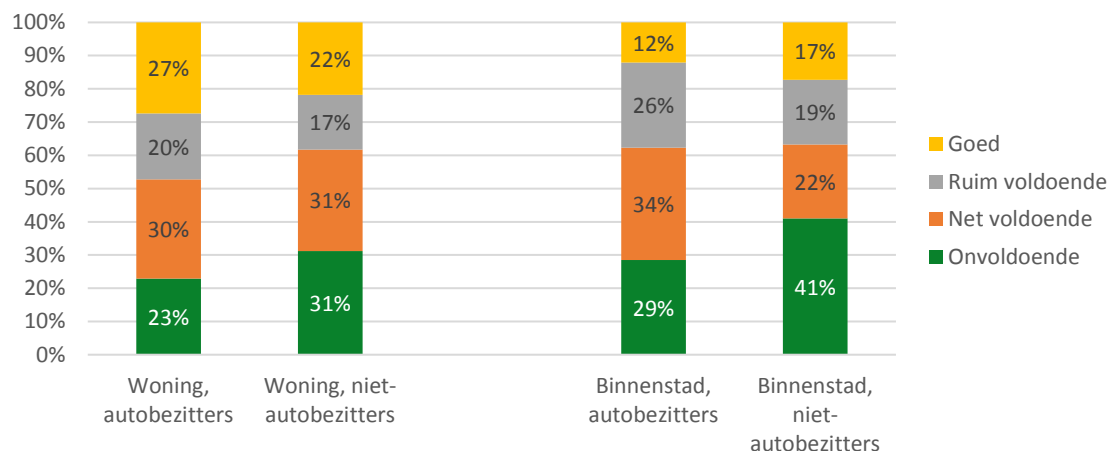
Tabel 6.2. Oordeel over parkeermogelijkheden (exclusief 'geen mening'), 2023

Wat vindt u van ...	On-voldoende	Net voldoende	Ruim voldoende	Goed	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de mogelijkheden om de auto bij uw woning te parkeren	26%	30%	19%	25%	100%	783	21%
de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren	32%	30%	24%	13%	100%	612	39%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 26% de parkeermogelijkheden bij de eigen woning onvoldoende, enzovoorts. In totaal hadden 783 respondenten een mening; de overige 21% niet.

Het oordeel van autobezitters is van oudsher iets minder vaak negatief dan dat van niet-autobezitters:

**Figuur 6.2.** Oordeel over parkeermogelijkheden (exclusief 'geen mening'); autobezitters respectievelijk niet-autobezitters, 2023



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 tabel 7.3.

**Tabel 6.3.** Oordeel over parkeermogelijkheden: percentages onvoldoende en "rapportcijfers", sinds 2015

Wat vindt u van ...	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
de mogelijkheden om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	20% 6,5	15% 6,6	22% 6,4	20% 6,3	21% 6,4	27% 6,2	29% 6,1	25% 6,2	26% 6,5
de mogelijkheden om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	29% 5,9	35% 5,8	32% 5,8	31% 5,8	28% 6,0	30% 6,0	34% 5,8	29% 6,0	32% 5,4

**Tabel 6.4.** Oordeel over de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren (exclusief 'geen mening') per gebied; 2019 t/m 2023

Wat vindt u van ...	Rotterdam Centrum	Delfshaven	Overschie	Noord	Hill'berg-Schiebroek	Kralingen-Crooswijk	Feijenoord	IJsselmonde
Onvoldoende	35%	43%	27%	30%	15%	20%	38%	24%
Net voldoende	31%	30%	28%	38%	25%	31%	27%	30%
Ruim voldoende	13%	14%	18%	13%	20%	22%	17%	18%
Goed	20% +	13% +	27% +	19% +	40% +	28% +	19% +	28% +
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal absoluut	240	490	137	362	375	333	395	371
"Rapportcijfer"	5,8	5,5	6,2	5,9	6,7	6,4	5,8	6,3

Wat vindt u van ...	Pernis	Prins Alexander	Charlois	Hoogvliet	Hoek van Holland	Rozenburg		Rotterdam
Onvoldoende	18%	12%	29%	20%	6%	22%		25%
Net voldoende	30%	28%	28%	32%	30%	30%		30%
Ruim voldoende	15%	22%	18%	23%	23%	18%		18%
Goed	36% +	39% +	25% +	24% +	41% +	31% +		27% +
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%
Totaal absoluut	33	710	342	235	69	88		4.139
"Rapportcijfer"	6,5	6,7	6,1	6,3	6,9	6,4		6,2

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief. In totaal is deze vraag door 16% van de respondenten niet beantwoord, of beantwoord met 'geen mening'.

# 7 Stallen van de Fiets

## Stalling in of bij de woning

Tabel 7.1. Stallingplaats fiets, 2023

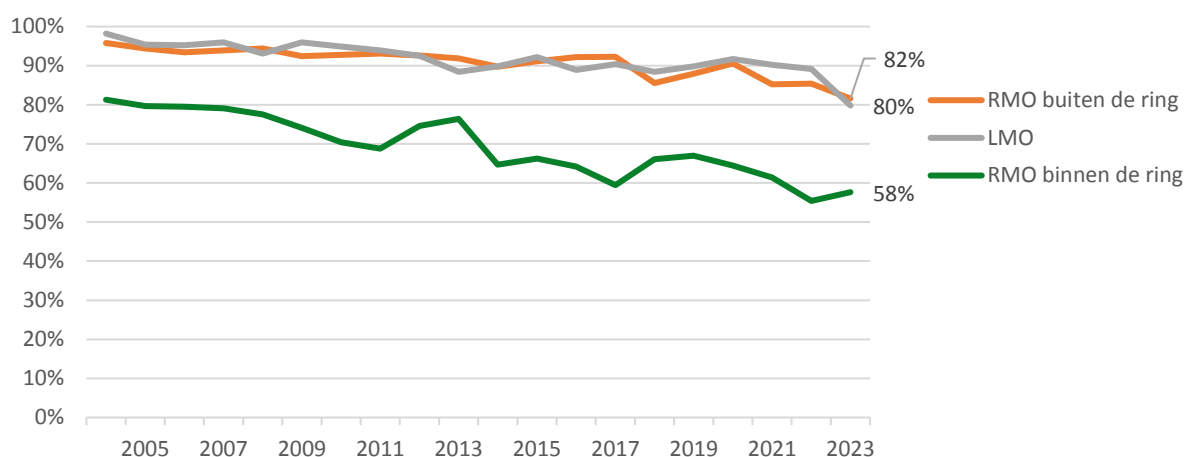
Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
<b>Fietsbezitters:</b>				
Binnen in huis	9%	6%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	47%	75%	76%	66%
Op balkon, galerij	0%	0%	1%	1%
Buiten, op eigen terrein (tuin of oprit)	5%	13%	6%	8%
Buiten, op straat	32%	5%	9%	16%
Buiten, in een stalling	7%	1%	2%	3%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>				
Binnen in huis	( 4%)	( 0%)	( 2%)	( 3%)
In schuur, berging, kelder of garage	(56)%	(81)%	(68)%	(66)%
Op balkon, galerij	( 4%)	( 4%)	( 0%)	( 2%)
Buiten, op eigen terrein (tuin of oprit)	( 9%)	( 8%)	( 7%)	( 8%)
Buiten, op straat	(20)%	( 4%)	(15)%	(14)%
Buiten, in een stalling	( 7%)	( 4%)	( 8%)	( 7%)
<b>Totaal:</b>				
Binnen in huis	8%	6%	5%	6%
In schuur, berging, kelder of garage	48%	76%	74%	66%
Op balkon, galerij	1%	0%	1%	1%
Buiten, op eigen terrein (tuin of oprit)	5%	12%	6%	8%
Buiten, op straat	30%	5%	10%	15%
Buiten, in een stalling	7%	1%	4%	4%
<b>Percentage fietsbezitters</b>	<b>76%</b>	<b>88%</b>	<b>70%</b>	<b>77%</b>

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

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

In 2022 zijn de antwoordmogelijkheden bij deze vraag veranderd, waardoor de tegenstelling niet meer gebaseerd is op een inschatting van de veiligheid van de stallingsplaats, maar op 'binnen' en 'buiten'. Als behalve 'binnen in huis' en 'in schuur, berging, kelder of garage' ook de nieuwe antwoordmogelijkheid 'op balkon, galerij' als 'binnen' wordt beschouwd, ontstaat de volgende tijdreeks over 'binnen':

Figuur 7.1. Stallingsplaats fiets<sup>1</sup> binnen per stadsdeel, sinds 2004



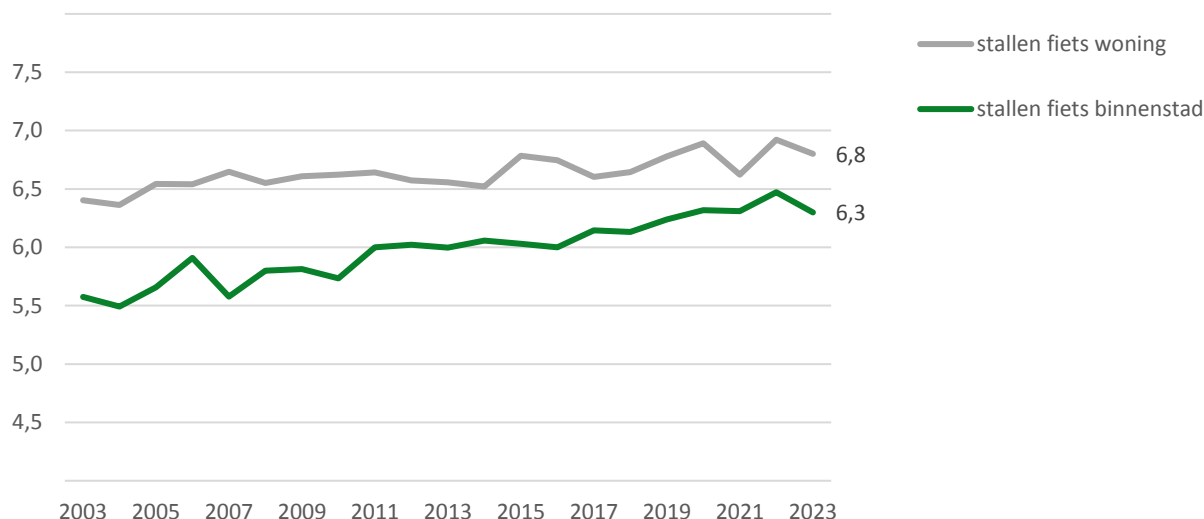
Stallingsplaats fiets binnen <sup>1</sup>	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016 t/m 2020	2021	2022	2023
RMO binnen de ring:							
Binnen in huis	} 80%	13%	10%	8%	6%	6%	8%
In schuur, berging, kelder of garage		62%	60%	51%	55%	46%	48%
Op balkon, galerij		---	---	---	---	3%	1%
Totaal binnen	80%	75%	70%	69%	61%	55%	58%
RMO buiten de ring:							
Binnen in huis	} 94%	6%	6%	5%	5%	2%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		87%	85%	80%	80%	83%	76%
Op balkon, galerij		---	---	---	---	0%	0%
Totaal binnen	94%	93%	92%	85%	85%	85%	82%
LMO:							
Binnen in huis	} 96%	7%	7%	5%	5%	7%	5%
In schuur, berging, kelder of garage		88%	85%	77%	86%	81%	74%
Op balkon, galerij		---	---	---	---	0%	1%
Totaal binnen	96%	95%	91%	82%	90%	89%	80%
Totaal:							
Binnen in huis	} 91%	9%	8%	6%	5%	5%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	77%	69%	73%	69%	66%
Op balkon, galerij		---	---	---	---	1%	1%
Totaal binnen	91%	88%	85%	75%	78%	76%	73%

<sup>1</sup>): Niet-fietsbezitters hebben bij deze vraag ingevuld de plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

## Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In het hoofdstuk "Meningen en oordelen" bleek dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een "rapportcijfer" 6,3 waarderen, en die bij de woning met een 6,8. Hieronder, in de figuur hieronder, is dit oordeel herhaald.

Figuur 7.2. Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets, sinds 2003

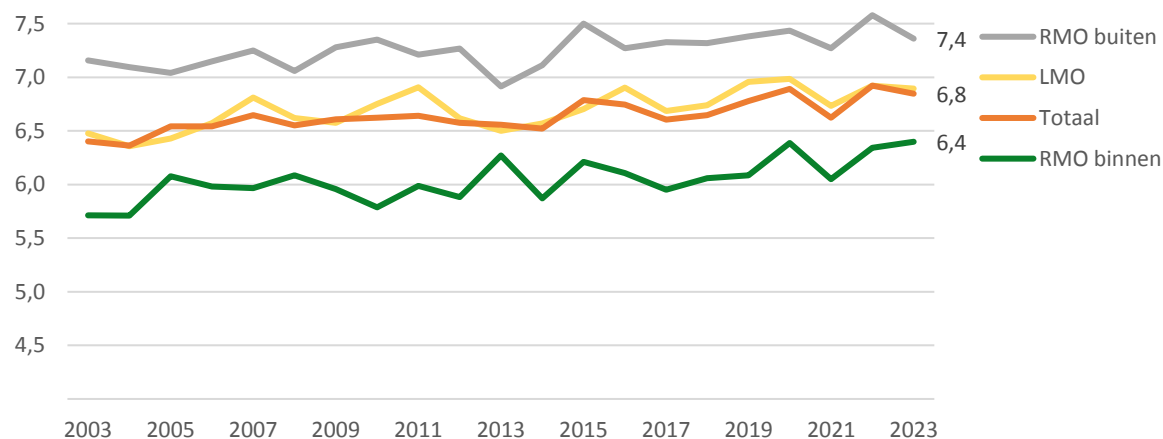


Het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel is herhaald in de nu volgende tabel en figuur.

Tabel 7.2. Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel, 2023

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	41%	16%	25%	28%
Percentage positief	69%	84%	75%	72%
Gemiddeld cijfer	6,4	7,4	6,8	6,8

Figuur 7.3. Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel, sinds 2003



# Bijlage A. Respons en representativiteit

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.

## A.1 Geslacht en leeftijd

In figuur A.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 2023. Traditiegetrouw blijken

Rotterdamers vanaf 45 jaar, en vooral jongeren, over , en Rotterdamers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd. De respons onder jongeren is traditiegetrouw slecht; die onder ouderen traditiegetrouw goed.

*Figuur A.1: Verdeling van de respondenten in de laatste zes 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 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	B-lijst enquête 2021	B-lijst enquête 2022	B-lijst enquête 2023	Rotterdam op 1-1-'23
Geslacht: Man	48%	52%	48%	48%	49%	48%	49%
Vrouw	52%	48%	52%	52%	51%	52%	51%
Respons	1.022	1.045	1.068	1.031	838	996	544.740
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	12%	11%	12%	12%	10%	9%	16%
25 tot 45 jaar	30%	31%	31%	31%	31%	31%	38%
45 tot 65 jaar	34%	33%	33%	32%	32%	33%	29%
65 t/m 85 jaar	23%	25%	24%	26%	27%	26%	17%
Respons	1.022	1.045	1.077	1.031	838	996	544.740

## A.2 Migratieachtergrond

Figuur A.2 geeft de verdeling van de respondenten en van de Rotterdamse bevolking van 16 tot

en met 85 jaar naar herkomst/migratieachtergrond.



**Figuur A.2:** Verdeling van de respondenten in de laatste zes enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot en met 85 jaar naar migratieachtergrond.

Migratieachtergrond	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	B-lijst enquête 2021	B-lijst enquête 2022	B-lijst enquête 2023	Rotterdam op 1-1-'23
Suriname	8%	8%	6%	6%	5%	6%	9%
Nederlandse Cariben	2%	2%	3%	2%	2%	2%	4%
Kaapverdië	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%
Turkije	6%	6%	7%	7%	6%	6%	8%
Marokko	5%	4%	5%	3%	4%	3%	7%
Overig niet-westers	7%	8%	8%	8%	8%	9%	11%
Niet-westers	30%	30%	31%	29%	25%	28%	40%
Nederland (geen migratie-achtergrond)	57%	59%	58%	59%	63%	58%	44%
Overig EU	8%	6%	6%	7%	6%	8%	9%
Overig westers	6%	6%	4%	5%	6%	6%	6%
Respons	1.022	1.045	1.068	1.031	838	996	544.740

### A.3 Gebied

Figuur A.3 geeft tenslotte de verdelingen naar gebied. De spreiding van de respondenten over de gebieden is over het algemeen uitstekend; net als in voorgaande jaren.

**Figuur A.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 gebied.

Gebied	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	B-lijst enquête 2021	B-lijst enquête 2022	B-lijst enquête 2023	Rotterdam op 1-1-'23
Rotterdam Centrum	7%	5%	7%	6%	7%	7%	7%
Delfshaven	11%	12%	13%	12%	11%	13%	12%
Overschie	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Noord	8%	10%	7%	11%	9%	9%	8%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	9%	8%	8%	9%	8%	6%
Kralingen-Crooswijk	9%	8%	8%	8%	8%	7%	9%
Feijenoord	10%	9%	11%	10%	9%	10%	12%
IJsselmonde	10%	9%	9%	8%	9%	9%	9%
Pernis	0%	1%	0%	1%	1%	1%	1%
Prins Alexander	15%	17%	17%	15%	17%	13%	14%
Charlois	9%	7%	8%	8%	8%	10%	11%
Hoogvliet	5%	5%	6%	6%	5%	6%	5%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%
Rozenburg	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Respons	1.022	1.045	1.048	1.031	838	996	543.361

### A.4 Conclusie

Sommige bevolkingsgroepen zijn ondervertegenwoordigd in de Omnibusenquête. Het gaat met name om Rotterdammers onder de 45 jaar en/of met een migratieachtergrond. Dat geldt ook voor eerdere edities van de Omnibusenquête en voor andere (gemeentelijk) enquêtes. Daarnaast is er waarschijnlijk ook een ondervertegenwoordiging 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. De representativiteit is vergelijkbaar met vorig jaar (2022); met name wat betreft de migratieachtergrond. De respons is dan ook acceptabel; kwantitatief zowel als kwalitatief.

De respons van de Omnibusenquête kent dus een zekere selectiviteit. Dit is ook terug te vinden in het relatief lage aandeel respondenten dat zegt

laag opgeleid te zijn of een minimuminkomen te hebben, en het hoge aandeel respondenten dat zegt hoog opgeleid te zijn en/of een bovenmodaal huishoudensinkomen te hebben. De Omnibus-enquête zegt dan ook, net als andere enquêtes, vooral iets 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). Er moet rekening mee gehouden 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.

Het bovengenoemde brengt met zich mee, dat tevredenheid snel overschat wordt: ontevreden Rotterdammers zijn immers waarschijnlijk ondervertegenwoordigd.

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan 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 de BRP (de Basisregistratie Personen) 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).

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibus-enquête 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. Toch moeten we de mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, ook niet overschatten. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 25% van de Rotterdammers mét, en 50% van de Rotterdammers zonder een migratieachtergrond iets vindt, hiervoor in Vragenlijst B van de Omnibus-enquête 2023 voor de totale Rotterdamse bevolking 40,7% zal worden gemeten, terwijl dit 36,8% had moeten zijn. Dergelijke verschillen zijn nét significant (zie Bijlage C). (Bovendien is het in zo'n geval waarschijnlijk interessanter om te weten dat deze groepen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt.)

# Bijlage B. De vragen in de vragenlijst

Deze rapportage behandelt de uitkomsten van enquêtevragen op het terrein van verkeer en vervoer. Met uitzondering van zes vragen over elektrisch vervoer, waren deze enquêtevragen onderdeel van Vragenlijst B van de Omnibusenquête

2023. De zes vragen over elektrisch vervoer waren onderdeel van Vragenlijst F. Hieronder volgt een overzicht van de manier waarop vragen waren geformuleerd.

## Vragenlijst B

*De volgende vragen gaan over verkeer en vervoer.*

### 12. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
- ☐ nee => Ga door naar vraag 14

### 13. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

- ☐ ja, altijd
- ☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend
- ☐ ja, op wisselende dagen en/of tijden
- ☐ nee

### 14. Zijn er één of meer auto's in uw huishouden?

- ☐ ja, één auto in het huishouden
- ☐ ja, twee auto's in het huishouden
- ☐ ja, drie of méér auto's in het huishouden
- ☐ nee

### 15. Van welke vervoermiddelen maakt u (ook) regelmatig gebruik?

*U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.*

- ☐ huurauto
- ☐ deelauto
- ☐ taxi
- ☐ geen van deze

### 16. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
- ☐ nee

### 17. Heeft u een elektrische fiets?

- ☐ ja  
☐ nee

**18. 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  
☐ op balkon, galerij  
☐ buiten, op eigen terrein (tuin of oprit)  
☐ buiten, op straat  
☐ buiten, in een stalling

**19. Heeft u een motor?**

- ☐ ja  
☐ nee

**20. Heeft u een bromfiets, snorfiets of scooter?**

- ☐ ja  
☐ nee

**21. Heeft uw huishouden een bakfiets?**

- ☐ ja  
☐ nee

**22. Maakt u in Rotterdam wel eens gebruik van een “deelfiets”, zoals bijvoorbeeld een OV-fiets, Go Sharing, BAQME, Lime, VAIMOO of Donkey Republic fiets?**

- ☐ nee, nooit  
☐ ja, soms (minder dan één keer per week)  
☐ ja, vaak (minstens één keer per week)

**23. Maakt u in Rotterdam wel eens gebruik van een “deelscooter”, zoals bijvoorbeeld van Felyx, GO Sharing of Check?**

- ☐ nee, nooit  
☐ ja, soms (minder dan één keer per week)  
☐ ja, vaak (minstens één keer per week)

**24. Hoe reist u met het openbaar vervoer?**

- ☐ met een OV-chipkaart met een abonnement / korting  
☐ met een OV-chipkaart voor losse reizen  
☐ ik koop kaartjes bij de automaat / in het voertuig  
☐ ik reis nooit met het openbaar vervoer

**25. 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"/>

**26. Hoeveel dagen per week loopt u meestal afstanden van ten minste tien minuten ...**

	(bijna) elke dag	4 of 5 dagen	2 of 3 dagen	1 dag	bijna nooit	nooit
a. naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. voor uw plezier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

	auto (bestuurder of passagier)	openbaar vervoer	fiets	lopend	ander vervoer- middel	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"/>	<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"/>	<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"/>	<input type="checkbox"/>
d. als u naar een trein- of metrostation gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. als u gaat sporten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. als u naar familie of vrienden gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

**29. 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

**30. Maakt u wel eens gebruik van een mobiliteitsapp voor het plannen, boeken of betalen van vervoer? Bijvoorbeeld voor een deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.**

- ☐ nee

- ☐ ja, om een route te plannen
- ☐ ja, om een deelfiets, - auto of -scooter te boeken
- ☐ ja, om een kaartje te kopen

### 31. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?

	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden	geen mening
a. doorstroming van de auto in de stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. doorstroming van de bus in de stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. doorstroming van de tram in de stad	<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 en uitstraling van metro- / treinstations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o. comfort van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. het op tijd rijden van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
q. comfort van het lopen in uw wijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
r. comfort van het lopen in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 32. Wat vindt u van ...

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

### 33. Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...

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

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

	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. asociaal rijgedrag van automobilisten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. geluid van bromfietsen / scooters?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. de stank van bromfietsen / scooters?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. hoe en waar bromfietsen / scooters rijden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**1. Wat vindt u van het idee om in de stad binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur?**

- ☐ zeer negatief
- ☐ negatief
- ☐ positief
- ☐ zeer positief
- ☐ geen mening

## Vragenlijst F

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

2. De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. Maakt u zelf gebruik van elektrisch vervoer, zoals een elektrische auto, scooter of fiets?

- ☐ ja  
☐ nee => Ga door naar vraag 5

3. 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

4. Wat voor laadvoorziening gebruikt u hoofdzakelijk?

- ☐ niet van toepassing; ik heb geen laadpalen nodig  
☐ laadpunt op eigen terrein  
☐ laadpunt in een openbare parkeergarage / op een openbaar parkeerterrein  
☐ laadpunt in een niet-openbare parkeergarage / op een niet-openbaar parkeerterrein  
☐ laadpunt op straat  
☐ snellader  
☐ laadpunt op het werk

5. 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

6. Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij parkeervakken op straat waar alleen elektrische auto's mogen parkeren. Wat vindt u van deze aanpak?

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


7. Denkt u dat u binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets gaat rijden?

*(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)*

- ☐ 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 C. De betekenis van de percentages

## C.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. 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 C.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%
996 (volledige Omnibusenquête B)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%

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

## C.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 ('chikwadraattoets'). 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 voor drie gevallen: bij vergelijking van de uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van twee uitkomsten voor 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 totaaloverzicht te geven.

**Figuur C.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
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 geldt, 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.

### C.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.)

Omnibusenquête 2023 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50) / \sqrt{996}} = 3,1\%$ . Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99) / \sqrt{996}} = 0,6\%$ .

Bij alleen de 478 mannen in de B-lijst van 2023 heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50) / \sqrt{478}} = 4,5\%$ , en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99) / \sqrt{478}} = 0,9\%$ .

- Hier geldt: 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.

### Noten

- Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de

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  $\{(\text{gemeten aantal} - \text{verwacht aantal})^2 / (\text{verwacht aantal})\}$  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.

3. Hier geldt: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met  $m_1$  respectievelijk  $m_2$ , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met  $s_1$  respectievelijk  $s_2$  en de steekproefomvang met  $n_1$  respectievelijk  $n_2$ , dan is het verschil  $(m_2 - m_1)$  met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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