



# Rotterdamers over mobiliteit 2019

Resultaten uit de Om-  
nibussenquête 2019

Onderzoek en Business Intelligence



Gemeente Rotterdam

## Colofon

Gemeente Rotterdam, afdeling Onderzoek en Business Intelligence (OBI)

**Datum:** Augustus 2019

**Auteur(s):** drs. P.A. de Graaf

**Projectnummer:** 5239-2019-b

**Vragen:** [onderzoek@rotterdam.nl](mailto:onderzoek@rotterdam.nl)



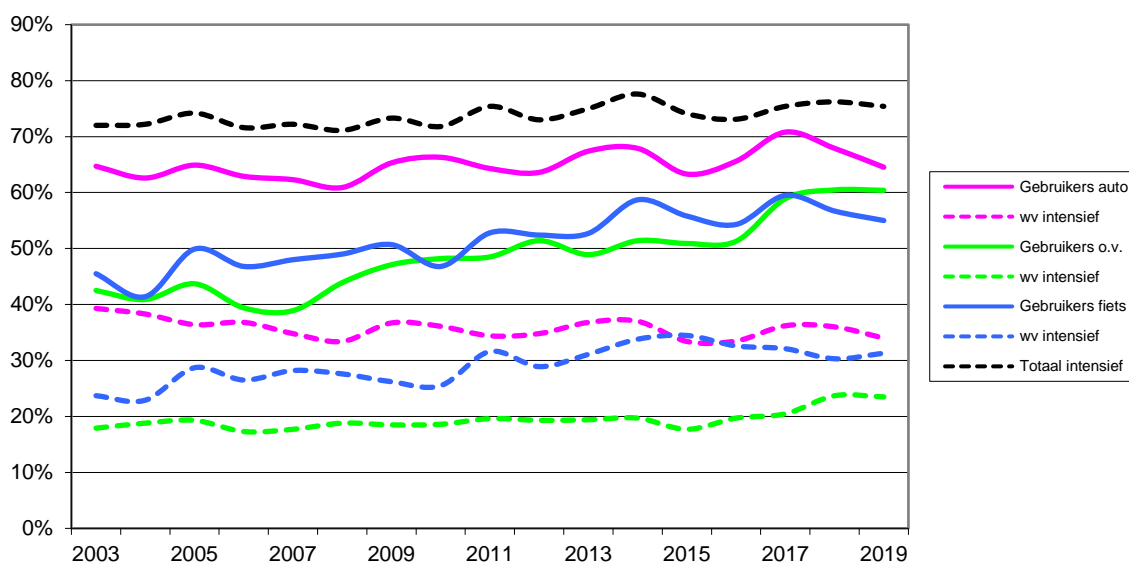
# Samenvatting en conclusies

In termen van etniciteit is de representativiteit de laatste twee jaar een stuk beter dan in voorgaande jaren. Het grotere aandeel respondenten met een migratieachtergrond heeft consequenties voor de vergelijkbaarheid met jaren vóór 2018 bij onderwerpen waarbij Rotterdammers met een migratieachtergrond sterk verschillen van autochtonen, zoals bijvoorbeeld bij het fietsbezit, maar ook bij het autobezit en bij het gebruik van fiets en auto.

## De belangrijkste problemen in de stad

Sinds 2017 zijn verkeersproblemen de meest genoemde soorten problemen die volgens de Rotterdammers met voorrang moeten worden aangepakt; meer nog dan problemen op het gebied van criminaliteit, onveiligheid en drugs-overlast, die daarvóór het meest genoemd werden. Het vaker noemen van verkeersproblemen als grootste probleem kan mede te maken hebben met de perceptie dat het op andere terreinen inmiddels beter gaat.

## Gebruik van vervoermiddelen



Het autogebruik nam tot voor kort op de lange termijn wat toe, maar neemt de laatste twee jaar weer wat af; het intensieve (meestal ten minste vier dagen per week) neemt op de lange termijn wat af. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de laatste vijftien jaar fors toegenomen. Ook het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers neemt de laatste paar jaar toe. Het aantal fietsgebruikers is op de

## Bezit van vervoermiddelen

Op de lange termijn bezien hebben de Rotterdammers iets vaker een rijbewijs en beschikken zij iets vaker over een auto. Vrouwen, jongeren en Rotterdammers met een niet-westerse migratieachtergrond blijven wat achter. Er is een zeer sterk oplopend verband met opleidingsniveau en huishoudensinkomen. Het autobezit is het hoogst op de Rechter Maasoever *buiten* de ring, en het laagst op de Rechter Maasoever *binnen* de ring.

Drie kwart van de Rotterdammers heeft een fiets; 10% een elektrische. 5% gebruikt wel eens een deelfiets (doch minder dan één keer per week). Rotterdammers met een niet-westerse migratieachtergrond hebben veel minder vaak een fiets. Het fietsbezit is het hoogst op de Rechter Maasoever buiten de ring en het laagst op de Linker Maasoever, en is hoger naarmate opleidingsniveau en/of huishoudensinkomen hoger is.

16% van de Rotterdammers heeft geen auto én geen fiets. 89% van de Rotterdammers bezit een OV-chipkaart.

lange termijn gezien toegenomen, maar hier lijkt de groei er nu uit.

Het toegenomen gebruik van openbaar vervoer en fiets is dus niet ten koste van het autogebruik gegaan; de Rotterdammer is dus steeds mobieler geworden.

## Ander vervoermiddelengebruik

De helft van de Rotterdammers zou niet méér gaan fietsen als een aantal voorgelegde veranderingen zou worden doorgevoerd; de andere helft is vooral gevoelig voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, betere stallingsmogelijkheden en betere doorstroming op het fietspad.

Ruim één op de drie spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen; de laatste jaren is hun aantal wat toegenomen. “Voor of na de spits” wordt hierbij de laatste jaren steeds vaker genoemd. Intensieve autogebruikers overwegen vaker dan anderen een andere manier van reizen.

Het gebruik van elektrisch vervoer lijkt dit jaar wat toegenomen. Het oordeel over de gemeentelijke stimulering van elektrisch vervoer is de laatste paar jaar wat positiever, al heeft nog steeds een kwart hier geen mening over. Over de aanleg van ‘oplaadpalen’ voor elektrische auto’s bij speciale parkeervakken is de mening de afgelopen jaren niet wezenlijk veranderd; vaker ‘goed’ dan ‘niet goed’, maar relatief velen vinden dat het er van af hangt of hebben geen mening.

18% van de Rotterdammers denkt binnen twee jaar zelf elektrisch te gaan rijden, of doet dat nu al; 42% denkt dat niet, en de resterende 40% weet het niet.

## Meningen en oordelen

Over een vijftiental voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen zijn bijna alle langetermijntrends positief. Dit geldt vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer. Alleen met de doorstroming van de auto in de stad gaat het, na een flinke verbetering in de jaren daarvóór, de laatste drie jaar kennelijk weer wat minder goed. Het oordeel over het parkeren van de auto in de binnenstad is de laatste tien jaar een stuk minder negatief geworden: de groep die hierover positief is, is nu bijna even groot als de groep die hierover negatief is. Over de verkeersveiligheid in de eigen straat is nu 69% positief. De verkeersveiligheid in de straat en in de wijk wordt op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever gewaardeerd dan in de andere twee stadsdelen. Ook het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning worden daar positiever gewaardeerd (en op de Rechter Maasoever *binnen* de ring het meest negatief). Verder verschillen deze oordelen niet wezenlijk per stadsdeel.

Over de doorstroming tussen ring en binnenstad is men dit jaar weer positiever.

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad en binnen Rotterdam in het algemeen is men de afgelopen jaren iets minder positief geworden. Over die binnen Rotterdam in het algemeen is echter nog steeds 70% positief. Voor de doorstroming op de bundels naar de binnenstad geeft de Rotterdammer weer een iets hoger cijfer. Het beeld voor de autobereikbaarheid is dus wisselend.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters nog steeds het meest hinderlijk; vooral hoe en waar ze rijden.

## Parkeren van de auto

Het beeld van de gebruikelijke parkeerplaats van Rotterdamse auto’s verschilt van jaar op jaar.

De helft van de Rotterdammers zegt nooit met de auto naar het centrum te gaan. De overigen parkeren hun auto inmiddels in driekwart van de gevallen in een parkeergarage. Belangrijkste reden voor de keuze van de parkeerwijze is het gemak.

Eén op de vijf Rotterdammers vindt de mogelijkheden om de auto bij de eigen woning te parkeren onvoldoende, en dat geldt ook voor het gemak. In de binnenstad is dat bijna een kwart respectievelijk bijna één op de drie. Driekwart vindt de prijs van een parkeervergunning voor een auto bij de woning te hoog, en twee derde vindt dat van de prijs van een bezoekersparkeervergunning. De prijs van het parkeren in de binnenstad wordt zelfs door bijna negen van de tien te hoog gevonden.

## Stallen van de fiets

Acht van de tien fietsbezitters stallen de fiets ‘binnen’ (in huis of in een schuur, berging, kelder of garage). De rest stalt ‘m buiten; in meer dan de helft van de gevallen op een onveilige plaats. Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze zelfs nóg vaker binnen stallen, en denken veel minder vaak ‘m alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van de bijbehorende risico’s lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring.

## De Maastunnel

86% Rotterdammers wist dat de Maastunnel sinds juli 2017 is afgesloten voor auto’s richting Zuid. Zes van de tien Rotterdammers die dat wisten, hebben daar echter

geen last van omdat ze (bijna) nooit met de auto door de Maastunnel gaan, en één op de tien vindt een andere route of andere manier van reizen net zo makkelijk; ruim een kwart heeft er wél last van.

Van wie hier mee bekend was en wel eens met de auto door de Maastunnel gaat, reizen vier van de vijf nu op een andere manier of minder vaak naar de andere Maasoever. Het meest wordt gekozen om met de auto via de Erasmusbrug of de Willemsbrug te rijden; in mindere mate wordt gekozen voor de Van Brienenoordbrug of de Benelux-tunnel. De groepen die kiezen voor het openbaar vervoer, voor de fiets of voor minder vaak naar de andere Maasoever gaan, zijn beduidend kleiner.



# Inhoudsopgave

Inleiding	9
1 De belangrijkste problemen in de stad	11
2 Bezit van vervoermiddelen	13
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	13
2.2 Fietsbezit	16
2.3 Bekendheid 'deelscooters'	17
2.4 OV-chipkaartbezit	18
2.5 Trends in het bezit van vervoermiddelen	19
3 Gebruik van vervoermiddelen	21
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	21
3.2 Intensieve gebruikers	24
3.3 Gebruik in diverse situaties	26
4 Stimulering van ander vervoermiddelengebruik	33
4.1 Frequenter fietsgebruik	33
4.2 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	34
4.3 'P+R'	36
4.4 Elektrisch vervoer	36
5 Mening en oordelen	39
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	39
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	42
5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	43
5.4 Oordeel over verkeershinder	44
6 Parkeren	47
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	47
6.2 Parkeren in het centrum	49
6.3 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren	50
7 Stallen van de fiets	53
8 Wisselend actueel: Maastunnel	57
Bijlage A Respons en representativiteit	59
A.1 Geslacht en leeftijd	59
A.2 Etniciteit	60

A.3	Gebied	61
A.4	Conclusie	61
Bijlage B De vragen in de vragenlijst		63
Bijlage C De betekenis van de percentages		71
C.1	Percentages	71
C.2	Vergelijkingen	71
C.3	Gemiddelden	72



# Inleiding

Op verzoek van diverse afdelingen van de gemeente Rotterdam voert de gemeentelijk afdeling Onderzoek en Business Intelligence jaarlijks in het begin van het jaar een Omnibussenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar. Ook dit jaar hebben de Afdeling Mobiliteit van het Cluster Stadsontwikkeling en De Verkeersonderneming daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst B. (De Omnibussenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in vier, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft merendeels vragen die al jaren in de Omnibussenquête worden gesteld over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en over de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad.

De respons voor het enquête-deel over verkeer en vervoer bedroeg dit jaar ruim 28%, wat niet slecht is voor enquêtes in een stad als Rotterdam. Dankzij een aantal veranderingen in de aanpak is de dalende trend in de respons de laatste paar jaar gekeerd. Bovendien is de representativiteit van de respons sinds vorig jaar door een veel grotere opbrengst van het aanvullend mondeling veldwerk onder Rotterdammers met een migratieachtergrond een stuk beter dan daarvóór, al blijven sommige bevolkingsgroepen wat ondervertegenwoordigd. Uitkomsten kunnen dan ook nog steeds goed vergeleken worden met uitkomsten uit eerdere Omnibussenquêtes. (Zie Bijlage A.) Het grotere aandeel Rotterdammers met een migratieachtergrond in de respons de afgelopen twee jaar heeft echter wel consequenties voor de vergelijkbaarheid met voorafgaande jaren bij onderwerpen waarbij zij sterk verschillen van autochtonen, zoals bijvoorbeeld bij het fietsbezit, maar ook bij het autobezit en bij het gebruik van fiets en auto.

## Opbouw van deze rapportage

De hoofdstukken in dit Tabellenrapport bevatten, net als die in de vorige editie, slechts tabellen, zonder toelichtende teksten of conclusies, en is als volgt opgebouwd. Wel bevat dit Tabellenrapport vooraan een korte samenvatting met conclusies.

Verder is dit Tabellenrapport als volgt opgebouwd.

Voordat ingegaan wordt op de uitkomsten van de Omnibussenquête die specifiek over verkeer- en vervoersaspecten gaan, wordt in hoofdstuk 1 de verkeersproblematiek in de bredere context van problemen in de stad geplaatst. Hoofdstuk 2 gaat over de al jaren gestelde vragen naar het bezit van een rijbewijs, de beschikbaarheid van een auto en het bezit van een fiets en van een OV-chipkaart. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van vervoermiddelen getoond: de frequentie van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en de vraag welk vervoermiddel doorgaans wordt gebruikt in diverse situaties. Hoofdstuk 4 gaat over stimulering van ander vervoermiddelengebruik: de redenen waarom Rotterdammers niet of niet vaker gebruik maken van de fiets, ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits, en elektrisch vervoer. In hoofdstuk 5 komt het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde, hoofdstuk 6 gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto, en hoofdstuk 7 over de stallingsmogelijkheden voor de fiets. Hoofdstuk 8 tenslotte gaat over een wisselend actueel thema; dit jaar: de afsluiting van de Maastunnel.

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

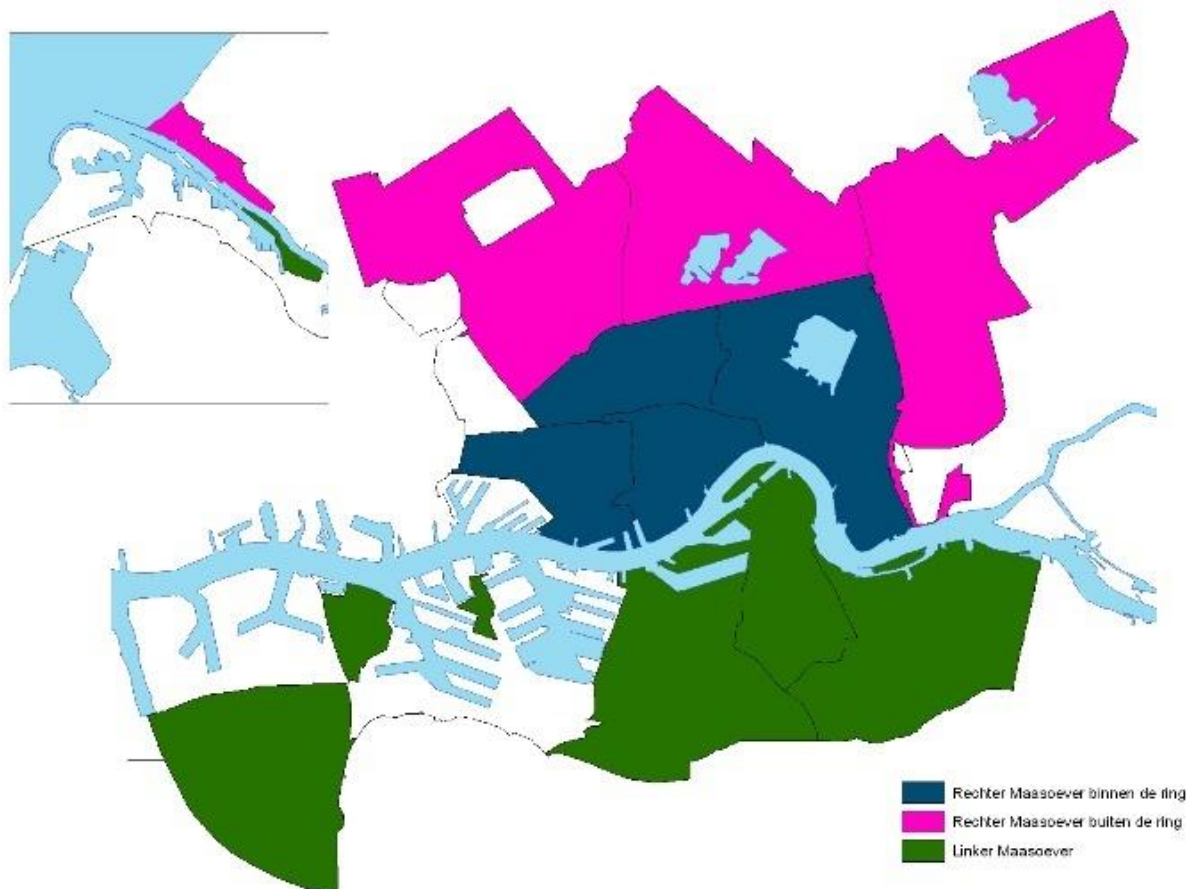
Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

#### Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over ‘de Rotterdammers’, Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2019 waren dat er 522.623 (van de in totaal 644.373). Eén procent van de 1.045 respondenten uit 2019 in deze rapportage staat dus voor 5.226 Rotterdammers van 16 tot en

met 85 jaar, en één respondent voor 500 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).



Voorts wordt om leesbaarheidsredenen in tabellen vaak de kortere term ‘allochtonen’ gebruikt waar Rotterdammers met een migratieachtergrond worden bedoeld.

En tot slot van deze inleiding: de Omnibusenquête is een *personen*enquête, zodat de hier gepresenteerde uit-

komsten tenzij anders vermeld gelden voor *personen*, en niet voor *huishoudens*.

# 1 De belangrijkste problemen in de stad

Voordat ingegaan wordt op de uitkomsten van de Omnibusenquête die specifiek over verkeer- en vervoersaspecten gaan, wordt in dit hoofdstuk 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. De belangrijkste problemen volgens de Rotterdammers bleken tot voorkort ieder jaar weer

te liggen op het vlak van criminaliteit en drugsoverlast, maar sinds 2015 werden zulke onderwerpen wel ieder jaar minder vaak genoemd. In 2017 werd voor het eerst een ander soort problematiek het meest genoemd, en die problematiek staat sindsdien op de eerste plaats: met 44% is verkeersproblematiek (zoals parkeer- en bereikbaarheidsproblematiek) wederom vaker genoemd dan criminaliteit, onveiligheid en drugsoverlast (42%). Op de derde plaats komt de vervuiling en vernieling en het beheer van de openbare ruimte (inclusief openbaar groen) (36%).

Figuur 1.1: De belangrijkste problemen in de stad; 2010-2019.

Belangrijkste problemen in Rotterdam	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verkeersproblematiek, algemeen / overig	18%	19%	15%	16%	16%	20%	20%	22%	22%	23%
Parkeerproblematiek	14%	14%	14%	13%	14%	13%	14%	13%	18%	19%
Bereikbaarheidsproblematiek autoverkeer	3%	2%	4%	3%	3%	4%	5%	6%	6%	5%
Verkeerde verkeersmaatregelen	1%+	0%+	3%+	1%+	2%+	1%+	0%+	3%+	4%+	2%+
Totaal Verkeersproblematiek	33%	32%	32%	30%	31%	34%	36%	40%	43%	44%
Criminaliteit, onveiligheid en drugsoverlast	57%	52%	53%	50%	52%	47%	46%	39%	38%	42%
Vervuiling, vernieling en beheer openbare ruimte	29%	32%	32%	32%	29%	33%	29%	34%	33%	36%
Woningproblematiek	6%	7%	5%	6%	7%	7%	8%	15%	19%	20%
Bevolking / Bevolkingssamenstelling	16%	14%	12%	14%	13%	13%	11%	17%	11%	10%
Werkloosheid, arbeidsongeschiktheid, armoede e.d.	8%	8%	11%	14%	17%	16%	15%	13%	13%	10%
Kwantiteit / kwaliteit overige voorzieningen	11%	12%	10%	10%	15%	14%	14%	11%	12%	10%
Jeugdproblematiek	25%	20%	18%	18%	13%	14%	10%	9%	7%	8%
Kwantiteit / kwaliteit openbaar groen	4%	5%	4%	4%	4%	5%	2%	7%	6%	8%
Overige overlast	7%	5%	6%	5%	5%	4%	5%	7%	5%	7%
Verpaupering / verloedering wijken	6%	6%	7%	6%	7%	5%	7%	7%	4%	4%
Kwantiteit / kwaliteit speelgelegenheid	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
Verkeerde stedenbouwkundige plannen	2%	2%	2%	2%	3%	1%	1%	1%	1%	1%
Overige problemen	12%	15%	19%	18%	22%	22%	18%	24%	28%	19%
w.o. luchtvervuiling, milieu	3%	3%	3%	4%	5%	7%	7%	10%	11%	11%
gemeente / overheid algemeen	7%	5%	10%	9%	9%	9%	5%	4%	4%	4%
onderwijs	.	.	3%	2%	4%	2%	3%	3%	4%	0%

‘Verkeersproblematiek’ is in de gehanteerde categorie-indeling de optelsom (exclusief dubbeltellingen) van algemene verkeersproblematiek, parkeerproblematiek, bereikbaarheidsproblematiek voor autoverkeer en verkeerde

verkeersmaatregelen. Figuur 1.2 laat zien in welke mate deze soorten problematiek dit jaar door verschillende bevolkingsgroepen genoemd zijn.

Figuur 1.2: Genoemde soorten verkeersproblematiek; 2019.

Genoemde soorten verkeersproblematiek	Verkeers- problematiek (overig)	Parkeer- problematiek	Bereikbaarheids- problematiek autoverkeer	Verkeerde verkeers- maatregelen	Totaal verkeers- problematiek
<i>Geslacht</i>					
man	25%	19%	6%	2%	47%
vrouw	21%	18%	3%	2%	41%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	22%	20%	4%	2%	44%
25 tot 45 jaar	22%	21%	5%	2%	46%
45 tot 65 jaar	22%	17%	5%	2%	43%
65 tot en met 85 jaar	25%	17%	3%	3%	43%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	24%	21%	4%	2%	47%
Rechter Maasoever buiten ring	25%	15%	6%	2%	44%
Linker Maasoever	19%	19%	4%	2%	41%
<i>Gebied</i>					
Rotterdam Centrum	(22%)	(13%)	( 6%)	( 3%)	(41%)
Delfshaven	22%	29%	2%	1%	49%
Overschie	(24%)	(16%)	( 8%)	( 0%)	(44%)
Noord	27%	23%	3%	4%	52%
Hillegersberg-Schiebroek	28%	16%	8%	2%	48%
Kralingen-Crooswijk	26%	9%	6%	2%	40%
Feijenoord	16%	24%	5%	1%	43%
IJsselmonde	18%	18%	3%	2%	38%
Pernis	(23%)	(31%)	( 0%)	( 4%)	(50%)
Prins Alexander	23%	15%	5%	2%	41%
Charlois	17%	21%	3%	2%	39%
Hoogvliet	(24%)	( 8%)	( 6%)	( 3%)	(38%)
Hoek van Holland	(42%)	(11%)	( 8%)	( 6%)	(60%)
Rozenburg	(27%)	(14%)	(10%)	( 7%)	(51%)
Totaal	23%	19%	5%	2%	44%

N.B. 1: 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.

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

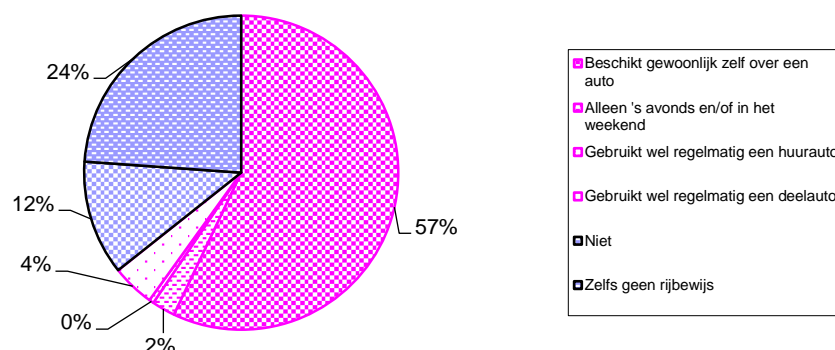
Het vaker noemen van verkeersproblemen als grootste probleem kan mede te maken hebben met de perceptie dat het op andere terreinen inmiddels beter gaat.

Overigens hoeft het natuurlijk niet zo te zijn dat met de genoemde met voorrang aan te pakken problemen ook problemen *in de eigen buurt* bedoeld worden: er is gevraagd naar de belangrijkste problemen *in Rotterdam!*

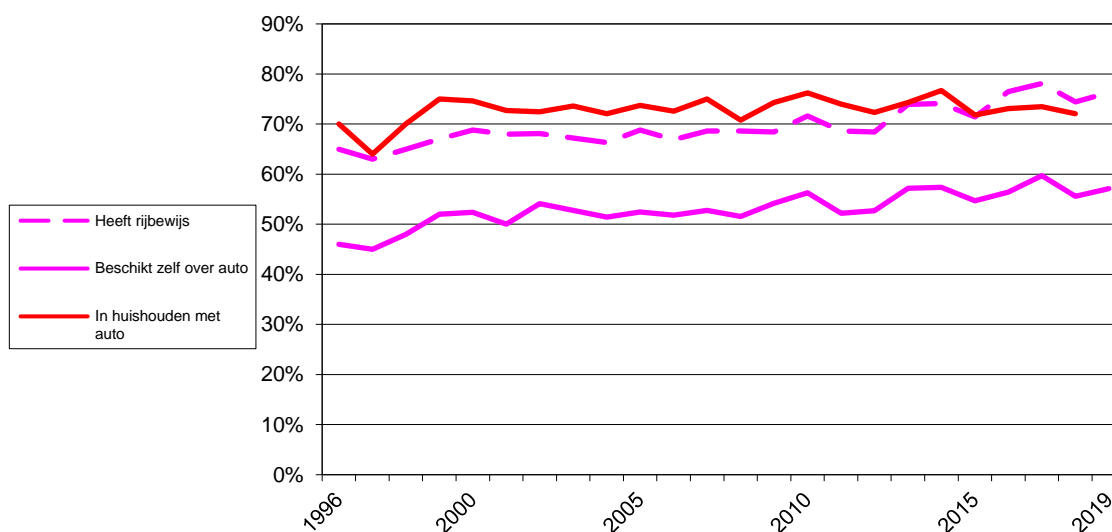
## 2 Bezit van vervoermiddelen

### 2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Figuur 2.1: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 2019.



Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2019.



Beschikbaarheid auto	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	69%	71%	77%	78%	74%	76%
Beschikt zelf over een auto <sup>1)</sup>	49%	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%
In een huishouden met een auto	71%	73%	74%	74%	73%	73%	72%	.
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	65%	67%	68%	68%	67%	70%	75%	.

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

Figuur 2.3: Rijbewijsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2019.

Rijbewijsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<i>Geslacht</i>							
man	80%	80%	81%	83%	87%	81%	85%
vrouw	58%	60%	63%	71%	71%	68%	67%
<i>Leeftijd</i>							
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(64%)	(56%)	(56%)	(47%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	81%	88%	86%	80%	86%
45 tot 65 jaar	73%	74%	76%	78%	84%	77%	78%
65 tot en met 85 jaar <sup>1</sup>	52%	54%	61%	67%	69%	73%	76%
<i>Etniciteit</i>							
autochtonen	71%	74%	77%	80%	82%	80%	85%
westerse allochtonen	72%	67%	71%	(78%)	(85%)	(72%)	(71%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	57%	(66%)	(63%)	65%	60%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	72%	76%	81%	76%	74%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	74%	75%	(77%)	(84%)	(72%)	(71%)
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	76%	80%	83%	79%	82%
Linker Maasoever	64%	65%	67%	73%	72%	69%	73%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	54%	56%	56%	60%	55%
midden	75%	75%	74%	81%	80%	69%	75%
hoog (HBO / WO)	89%	89%	89%	90%	93%	90%	92%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	46%	48%	52%	60%	57%	56%	(54%)
minimum tot modaal	62%	62%	68%	72%	(72%)	73%	(79%)
modaal tot 2 x modaal	78%	79%	80%	(83%)	89%	82%	89%
boven 2 x modaal	89%	91%	92%	97%	94%	90%	96%
<b>Totaal</b>	<b>68%</b>	<b>69%</b>	<b>71%</b>	<b>77%</b>	<b>78%</b>	<b>74%</b>	<b>76%</b>

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

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



Figuur 2.4: Altijd de beschikking over een auto naar persoonskenmerken; 2001-2019.

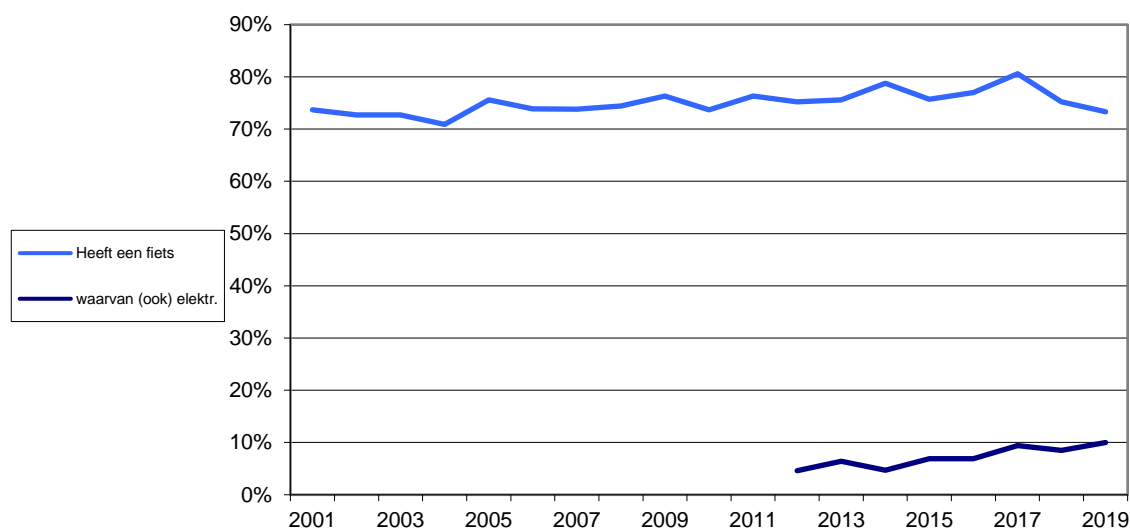
Beschikbaarheid auto	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<i>Geslacht</i>							
man	66%	65%	66%	65%	68%	65%	66%
vrouw	41%	44%	46%	49%	53%	47%	48%
<i>Leeftijd</i>							
16 tot 25 jaar	22%	19%	19%	(19%)	(21%)	(26%)	(13%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	63%	64%	66%	57%	62%
45 tot 65 jaar	57%	58%	62%	61%	69%	62%	63%
65 tot en met 85 jaar <sup>1</sup>	44%	45%	52%	56%	55%	60%	63%
<i>Etniciteit</i>							
autochtonen	57%	60%	62%	62%	65%	63%	69%
westerse allochtonen	55%	51%	52%	(61%)	(59%)	(52%)	(53%)
niet-westerse allochtonen	35%	35%	37%	(37%)	(44%)	43%	34%
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoevers binnen ring	45%	48%	48%	50%	54%	48%	47%
waarvan Rotterdam Centrum	45%	52%	50%	(45%)	(47%)	(46%)	(53%)
Rechter Maasoevers buiten ring	62%	64%	65%	70%	72%	64%	69%
Linker Maasoevers	51%	50%	52%	50%	54%	56%	57%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	40%	41%	42%	44%	38%
midden	57%	57%	55%	59%	61%	48%	58%
hoog (HBO / WO)	72%	73%	72%	68%	72%	70%	70%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	25%	25%	26%	27%	29%	24%	25%
minimum tot modaal	45%	47%	51%	51%	(54%)	53%	(56%)
modaal tot 2 x modaal	64%	66%	67%	(68%)	70%	69%	74%
boven 2 x modaal	77%	79%	80%	85%	84%	77%	83%
Totaal	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%

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

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

## 2.2 Fietsbezit

Figuur 2.5: Fietsbezit; 2001-2019.



Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Heeft een fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%
Heeft een elektrische fiets	.	.	6%	7%	9%	8%	10%

Figuur 2.6: Gebruik “deelfiets” (zoals een OV-fiets of een fiets van oBike, Mobike, GoBike of Donkey Republic fiets); 2019.

Gebruik “deelfiets”	2018	2019
Nooit	96%	95%
Soms (minder dan één keer per week)	4%	5%
Vaak (minstens één keer per week)	0%	0%

Figuur 2.7: Fietsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2019.

Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Geslacht</b>							
man	76%	78%	78%	80%	83%	76%	79%
vrouw	70%	72%	75%	74%	79%	74%	67%
<b>Leeftijd</b>							
16 tot 25 jaar	69%	75%	79%	(83%)	(80%)	(70%)	(73%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	80%	84%	85%	76%	80%
45 tot 65 jaar	76%	78%	80%	80%	84%	78%	76%
65 t/m 85 jaar <sup>1</sup>	63%	64%	63%	64%	70%	72%	62%
<b>Etniciteit</b>							
autochtonen	81%	83%	84%	83%	87%	87%	85%
westerse allochtonen	76%	77%	77%	(82%)	(85%)	(76%)	73%
niet-westerse allochtonen	46%	51%	55%	(54%)	(56%)	52%	50%

<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	67%	71%	75%	76%	81%	76%	74%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	77%	(75%)	(84%)	(78%)	(81%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	84%	84%	83%	88%	82%	78%
Linker Maasoever	71%	70%	71%	72%	74%	69%	69%
<i>Opleidingsniveau</i>							
laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	62%	57%	63%	61%	59%
midden	80%	78%	78%	79%	82%	74%	70%
hoog (HBO / WO)	88%	90%	91%	92%	92%	88%	86%
<i>Huishoudensinkomen</i>							
minima	55%	57%	60%	61%	67%	65%	63%
minimum tot modaal	69%	69%	72%	72%	76%	67%	68%
modaal tot 2 x modaal	81%	84%	84%	(83%)	87%	84%	82%
boven 2 x modaal	88%	90%	93%	93%	93%	93%	93%
Totaal	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%

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

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

## Auto én fiets

*Figuur 2.8: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2019.*

Beschikbaarheid auto en fiets	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto én fiets	42%	44%	46%	47%	51%	44%	46%
Wel auto, geen fiets	10%	9%	9%	9%	8%	11%	11%
Geen auto, wel fiets	31%	30%	30%	30%	29%	31%	27%
Geen auto én geen fiets	17%	17%	15%	14%	12%	14%	16%
Totaal auto	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%
Totaal fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%

## 2.3 Bekendheid 'deelscooters'

*Figuur 2.9: Bekendheid 'deelscooters' (zoals bijvoorbeeld van Felyx); 2019.*

Bekendheid 'deelscooters'	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Nee	(39%)	39%	48%	52%	45%
Ja; maar nooit gebruik van gemaakt	(48%)	56%	51%	48%	51%
Ja; en ook al eens gebruik van gemaakt	(13%)	5%	1%	0%	3%

## 2.4 OV-chipkaartbezit

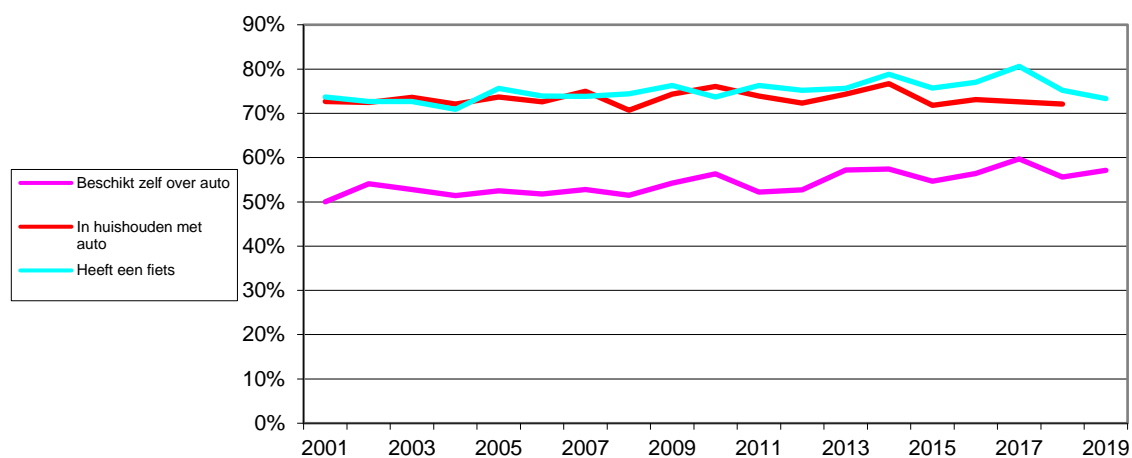
Figuur 2.10: OV-chipkaartbezit naar persoonskenmerken; 2015-2019.

OV-chipkaartbezit	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Geslacht</i>					
man	81%	85%	87%	83%	86%
vrouw	88%	87%	89%	91%	91%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(98%)	(99%)	(95%)	(93%)	(96%)
25 tot 45 jaar	87%	84%	90%	89%	89%
45 tot 65 jaar	79%	79%	81%	82%	82%
65 t/m 85 jaar <sup>1</sup>	89%	93%	94%	90%	93%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	86%	86%	90%	89%	91%
westerse allochtonen	(86%)	(90%)	(91%)	(89%)	(90%)
niet-westerse allochtonen	82%	(83%)	(81%)	83%	84%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	90%	91%	91%	90%	92%
waarvan Rotterdam Centrum	(95%)	(96%)	(95%)	(99%)	(86%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	85%	88%	89%	89%
Linker Maasoever	81%	83%	86%	84%	85%
<i>Opleidingsniveau</i>					
laag (geen startkwalificatie)	81%	79%	85%	82%	83%
midden	84%	86%	88%	85%	89%
hoog (HBO / WO)	90%	92%	91%	93%	93%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
minima	85%	82%	88%	86%	(90%)
minimum tot modaal	83%	86%	(86%)	87%	(91%)
modaal tot 2 x modaal	87%	(90%)	89%	85%	92%
boven 2 x modaal	86%	86%	91%	92%	89%
Totaal	85%	86%	88%	87%	89%

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 2.11: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2019.



Bezit vervoermiddelen	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Beschikt zelf over een auto <sup>1</sup>	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%
In een huish. met een auto	73%	74%	74%	73%	73%	72%	.
Heeft een fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%

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





# 3 Gebruik van vervoermiddelen

## 3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

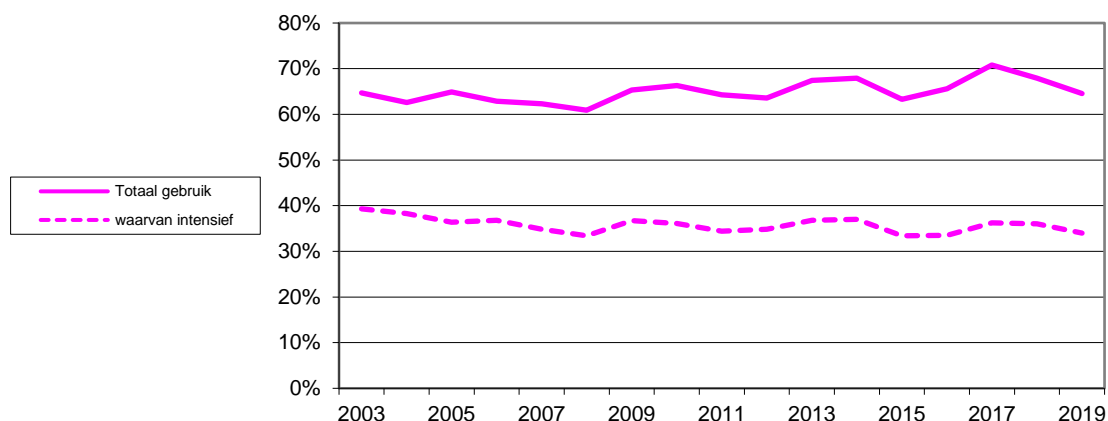
### Autogebruik

Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2019.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	15%	27%	27%	23%
4 of 5 dagen	10%	11%	13%	11%
2 of 3 dagen	19%	22%	15%	18%
1 dag	11%	18%	8%	12%
Totaal autogebruikers	55%	77%	63%	65%
waarvan intensief <sup>1</sup>	25%	38%	40%	34%
Bijna nooit	18%	10%	14%	14%
Nooit / geen antwoord	27%	13%	22%	21%
<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 3.2: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2019.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
(Bijna) elke dag	28%	25%	25%	22%	25%	23%	23%
4 of 5 dagen	10%	10%	11%	12%	11%	13%	11%
2 of 3 dagen	18%	19%	19%	19%	21%	19%	18%
1 dag	8%	9%	11%	13%	13%	13%	12%
Totaal autogebruikers	64%	64%	65%	66%	71%	68%	65%
waarvan intensief <sup>1</sup>	38%	36%	35%	33%	36%	36%	34%
Bijna nooit <sup>2</sup>	13%	13%	11%	11%	14%	15%	14%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	23%	24%	23%	23%	15%	17%	21%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

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

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

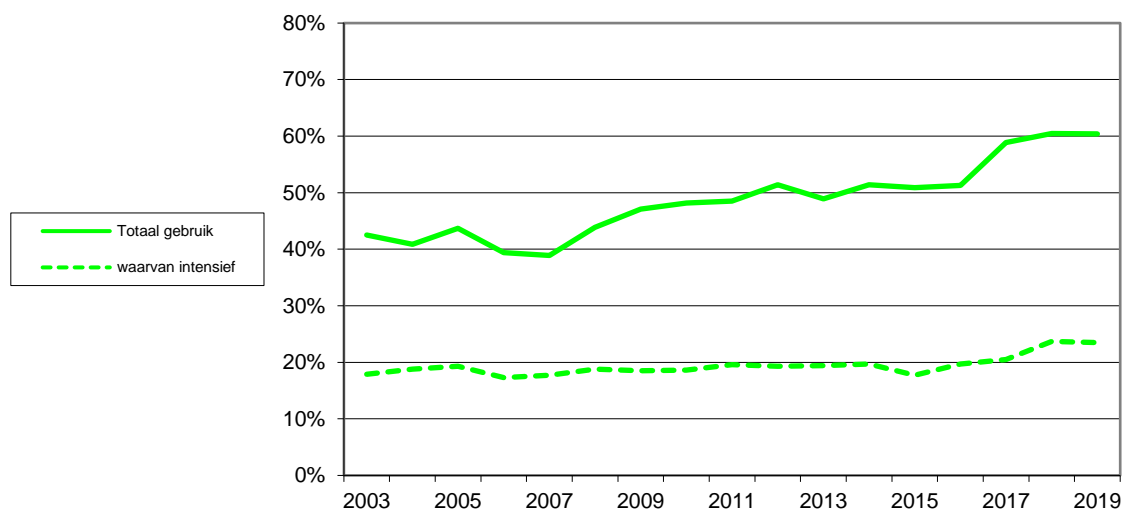
## Gebruik van openbaar vervoer

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per stadsdeel; 2019.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	17%	10%	16%	15%
4 of 5 dagen	14%	8%	5%	9%
2 of 3 dagen	20%	16%	19%	19%
1 dag	19%	20%	16%	18%
Totaal o.v.-gebruikers	70%	55%	56%	60%
waarvan intensief <sup>1</sup>	31%	18%	21%	23%
Bijna nooit	20%	32%	26%	26%
Nooit / geen antwoord	10%	14%	18%	14%
<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 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2019.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
(Bijna) elke dag	11%	10%	11%	12%	11%	13%	15%
4 of 5 dagen	8%	8%	8%	8%	10%	11%	9%
2 of 3 dagen	13%	14%	16%	16%	18%	21%	19%
1 dag	10%	11%	15%	15%	20%	16%	18%
Totaal o.v.-gebruikers	42%	43%	50%	51%	59%	60%	60%
waarvan intensief <sup>1</sup>	19%	18%	19%	20%	20%	24%	23%
Bijna nooit <sup>2</sup>	34%	31%	27%	27%	31%	27%	26%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	24%	26%	23%	22%	10%	12%	14%
<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'.

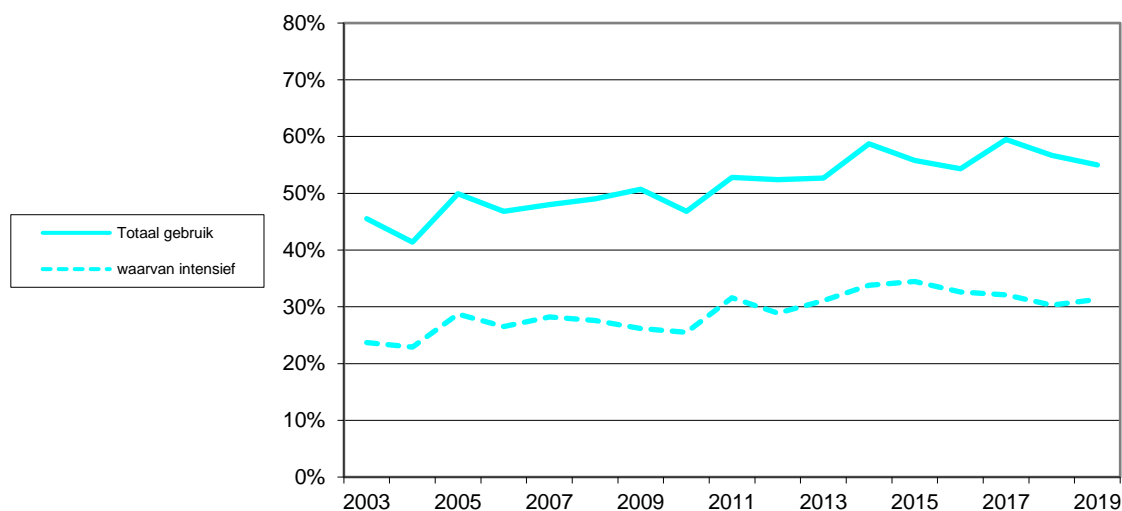
## Fietsgebruik

Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2019.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	29%	22%	16%	22%
4 of 5 dagen	9%	11%	7%	9%
2 of 3 dagen	14%	16%	14%	14%
1 dag	9%	10%	8%	9%
Totaal fietsgebruikers	61%	59%	45%	55%
waarvan intensief <sup>1</sup>	38%	33%	23%	31%
Bijna nooit	10%	15%	18%	14%
Nooit / geen antwoord	29%	26%	37%	31%
<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 3.6: Fietsgebruik; 2003-2019.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
(Bijna) elke dag	19%	20%	24%	25%	23%	23%	22%
4 of 5 dagen	6%	7%	8%	8%	9%	8%	9%
2 of 3 dagen	12%	13%	14%	13%	18%	15%	14%
1 dag	8%	9%	9%	9%	10%	11%	9%
Totaal fietsgebruikers	46%	48%	54%	54%	59%	57%	55%
waarvan intensief <sup>1</sup>	25%	27%	32%	33%	32%	30%	31%
Bijna nooit <sup>2</sup>	27%	24%	15%	14%	19%	17%	14%
Nooit / geen antwoord <sup>3</sup>	27%	28%	30%	31%	21%	27%	31%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

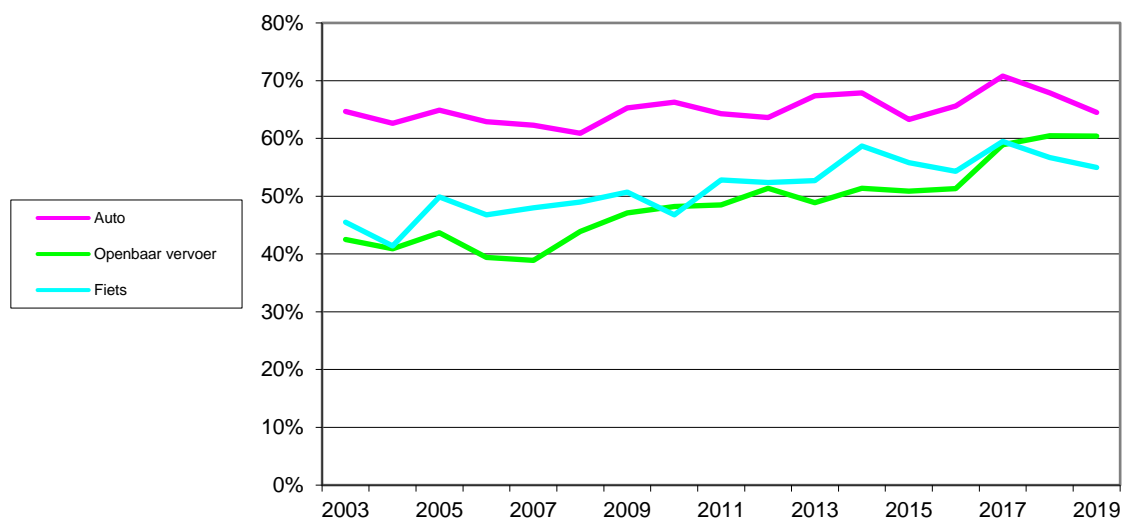
<sup>1</sup>): Meestal ten minste vier dagen per week.

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

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

## Totaalbeeld

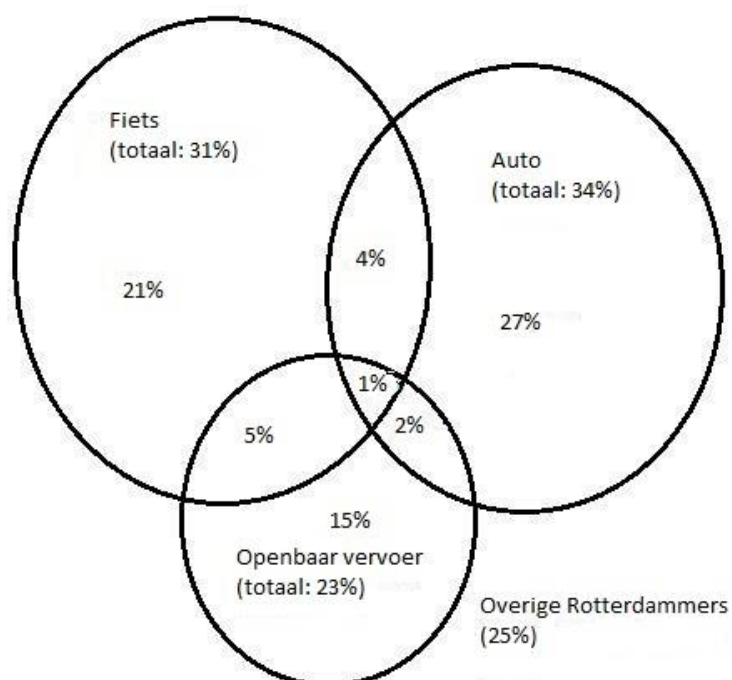
Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2019.



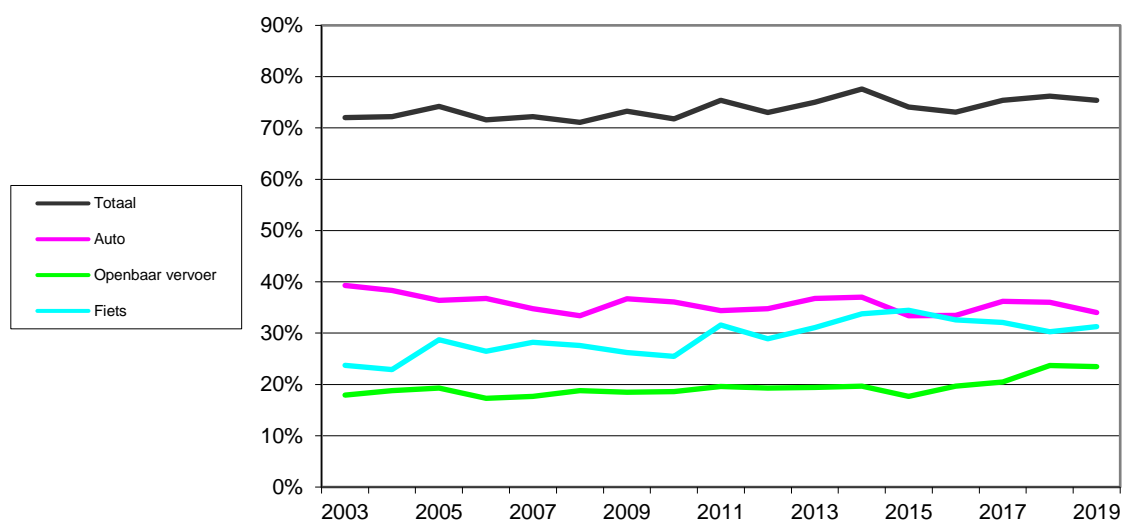
Verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Autogebruikers	64%	64%	65%	66%	71%	68%	65%
O.v.-gebruikers	42%	43%	50%	51%	59%	60%	60%
Fietsgebruikers	46%	48%	54%	54%	59%	57%	55%

## 3.2 Intensieve gebruikers

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2019.



Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2019.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Intensieve autogebruikers	38%	36%	35%	33%	36%	36%	34%
Intensieve o.v.-gebruikers	19%	18%	19%	20%	20%	24%	23%
Intensieve fietsgebruikers	25%	27%	32%	33%	32%	30%	31%
Intensieve verkeersdeelnemers	73%	72%	75%	73%	75%	76%	75%

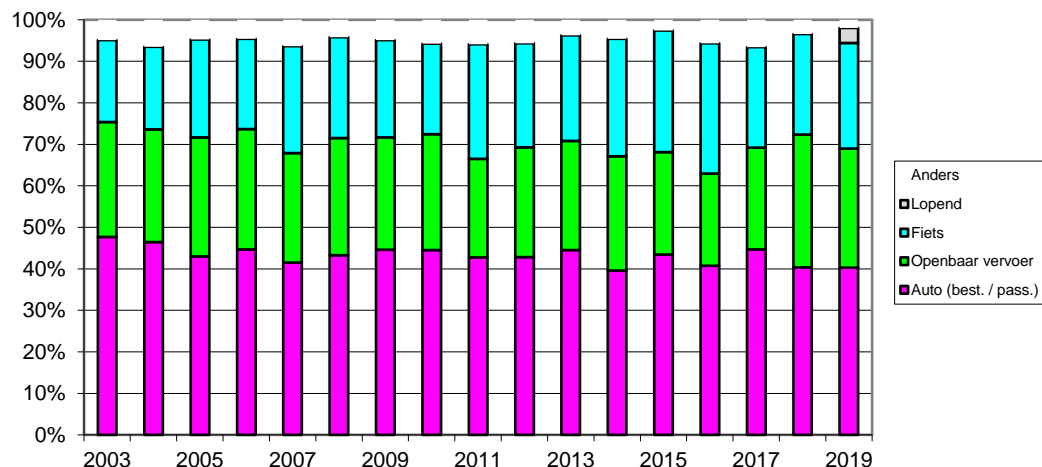
Figuur 3.10: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers per gebied; 2015 t/m 2019.

Intensieve verkeersdeelnemers	Auto-gebruikers	waarvan intensief	O.v.-gebruikers	waarvan intensief	Fiets-gebruikers	waarvan intensief	Totaal	Aantal respond.
Rotterdam Centrum	57%	25%	72%	25%	62%	38%	74%	293
Delfshaven	52%	24%	69%	30%	59%	41%	80%	540
Overschie	(77%)	(38%)	(46%)	(15%)	(56%)	(29%)	(72%)	154
Noord	62%	27%	59%	21%	71%	47%	79%	432
Hillegersberg-Schiebroek	79%	39%	52%	13%	65%	40%	78%	415
Kralingen-Crooswijk	62%	29%	64%	26%	65%	42%	79%	446
Feijenoord	57%	31%	62%	25%	43%	25%	70%	491
IJsselmonde	68%	41%	53%	22%	46%	21%	74%	424
Pernis	(67%)	(34%)	(48%)	( 8%)	(73%)	(45%)	(66%)	33
Prins Alexander	73%	39%	53%	16%	56%	29%	73%	866
Charlois	66%	35%	56%	28%	41%	20%	73%	445
Hoogvliet	76%	47%	45%	14%	48%	18%	71%	273
Hoek van Holland	(85%)	(49%)	(21%)	( 6%)	(67%)	(26%)	(71%)	88
Rozenburg	(82%)	(51%)	(27%)	( 6%)	(68%)	(36%)	(79%)	117
Rotterdam	66%	35%	56%	21%	56%	32%	75%	5.028

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

### 3.3 Gebruik in diverse situaties

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik naar werk of studie (excl. 'niet van toepassing'); 2003-2019.



Gebruikt meestal naar werk of studie	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	46%	44%	43%	41%	45%	40%	40%
Openbaar vervoer	28%	28%	26%	22%	25%	32%	29%
Fiets	21%	23%	27%	31%	24%	24%	25%
Lopend							4%
Ander vervoermiddel	5%	5%	5%	6%	7%	3%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

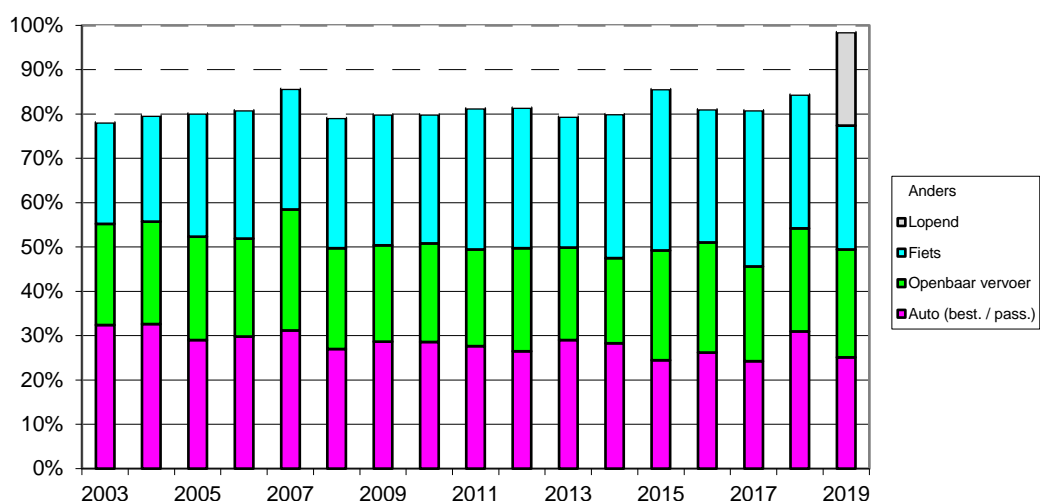
Idem Rechter Maasoevers binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	36%	35%	34%	26%	36%	28%	31%
Openbaar vervoer	32%	32%	26%	25%	23%	36%	34%
Fiets	26%	26%	35%	44%	34%	33%	29%
Lopend							5%
Ander vervoermiddel	6%	7%	5%	5%	7%	3%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoevers buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	53%	50%	49%	(58%)	(55%)	(48%)	45%
Openbaar vervoer	21%	22%	22%	(14%)	(17%)	(25%)	22%
Fiets	21%	25%	28%	(23%)	(21%)	(24%)	28%
Lopend							4%
Ander vervoermiddel	4%	3%	2%	( 5%)	( 6%)	( 3%)	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoevers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	49%	48%	47%	41%	46%	48%	46%
Openbaar vervoer	30%	29%	29%	27%	32%	34%	29%
Fiets	15%	18%	19%	26%	16%	14%	20%
Lopend							2%
Ander vervoermiddel	6%	5%	6%	6%	6%	4%	3%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik naar een winkelcentrum (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2019.



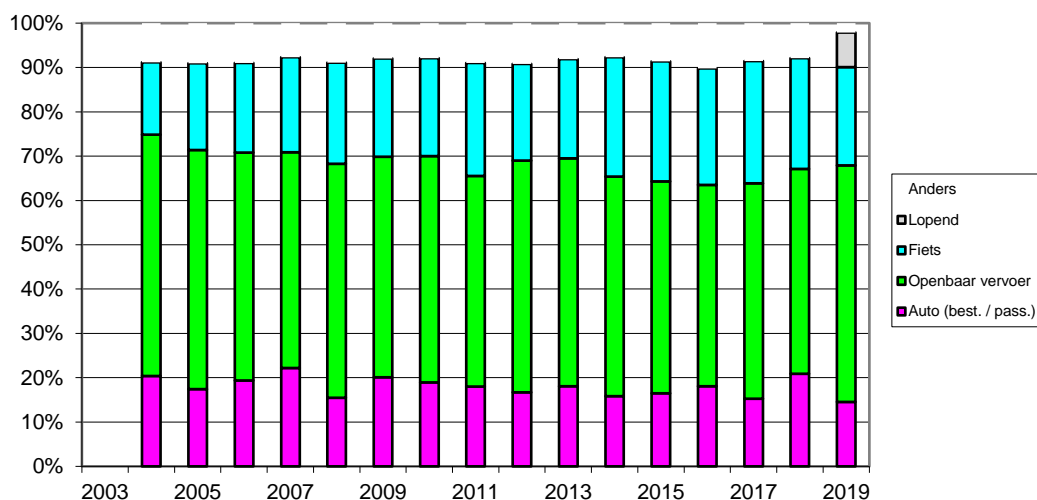
Gebruikt meestal naar een winkelcentrum	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	31%	29%	27%	26%	24%	31%	25%
Openbaar vervoer	23%	23%	22%	25%	21%	23%	24%
Fiets	25%	29%	32%	30%	35%	30%	28%
Lopend							21%
Ander vervoermiddel	21%	19%	19%	19%	19%	16%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	19%	16%	15%	12%	15%	18%	13%
Openbaar vervoer	28%	27%	23%	25%	17%	23%	28%
Fiets	28%	34%	40%	39%	45%	41%	32%
Lopend							25%
Ander vervoermiddel	25%	23%	21%	25%	23%	18%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	38%	37%	35%	36%	32%	40%	35%
Openbaar vervoer	17%	16%	16%	21%	15%	18%	16%
Fiets	27%	32%	34%	27%	37%	27%	30%
Lopend							18%
Ander vervoermiddel	18%	16%	15%	16%	17%	15%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	36%	34%	32%	30%	27%	36%	28%
Openbaar vervoer	24%	26%	25%	28%	31%	28%	29%
Fiets	21%	22%	24%	25%	25%	22%	22%
Lopend							20%
Ander vervoermiddel	20%	18%	19%	17%	17%	14%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik naar de binnenstad van Rotterdam (exclusief 'niet van toepassing'); 2004-2019.



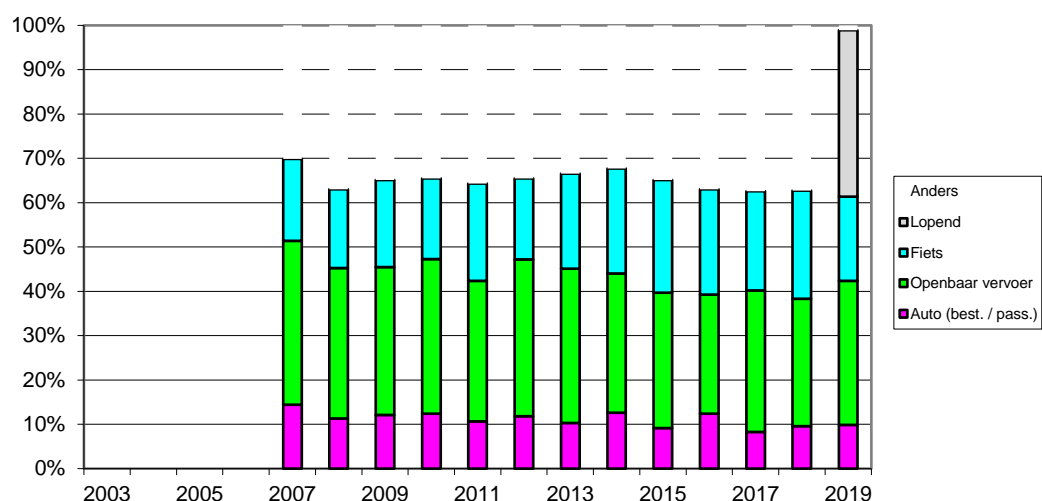
Gebruikt meestal naar de binnenstad van Rotterdam	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	19%	19%	17%	18%	15%	21%	15%
Openbaar vervoer	54%	51%	50%	45%	49%	46%	53%
Fiets	18%	22%	25%	26%	28%	25%	22%
Lopend							8%
Ander vervoermiddel	9%	8%	9%	10%	9%	8%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	10%	9%	9%	7%	7%	14%	5%
Openbaar vervoer	37%	33%	32%	29%	24%	25%	38%
Fiets	33%	38%	41%	44%	49%	45%	36%
Lopend							19%
Ander vervoermiddel	21%	20%	18%	21%	21%	17%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	27%	25%	22%	23%	20%	24%	20%
Openbaar vervoer	56%	54%	55%	54%	60%	57%	57%
Fiets	14%	19%	21%	20%	19%	17%	20%
Lopend							1%
Ander vervoermiddel	3%	2%	3%	3%	1%	2%	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoever	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	20%	24%	21%	24%	20%	26%	20%
Openbaar vervoer	67%	64%	62%	54%	63%	59%	67%
Fiets	9%	9%	13%	15%	14%	12%	9%
Lopend							2%
Ander vervoermiddel	4%	3%	4%	7%	3%	4%	3%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.14: Vervoermiddelengebruik naar trein- of metrostation (exclusief 'niet van toepassing'); 2007-2019.



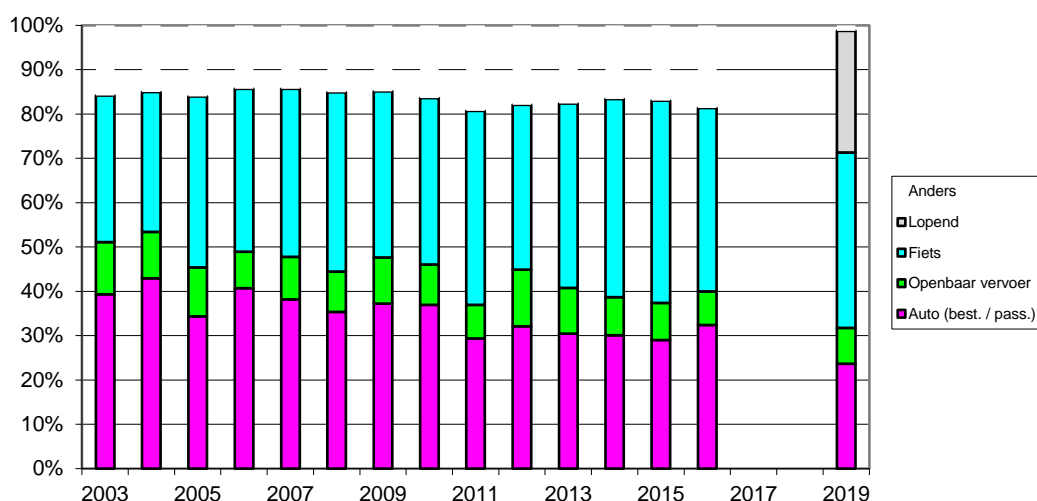
Gebruikt meestal naar trein- of metrostation	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	13%	11%	12%	8%	10%	10%
Openbaar vervoer	35%	33%	27%	32%	29%	33%
Fiets	19%	22%	24%	22%	24%	19%
Lopend						38%
Ander vervoermiddel	34%	34%	37%	37%	37%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	5%	3%	2%	2%	2%	2%
Openbaar vervoer	30%	29%	26%	26%	22%	29%
Fiets	26%	28%	31%	28%	35%	24%
Lopend						44%
Ander vervoermiddel	38%	40%	41%	44%	41%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	16%	16%	20%	12%	14%	15%
Openbaar vervoer	30%	25%	22%	24%	24%	26%
Fiets	20%	26%	26%	27%	25%	21%
Lopend						37%
Ander vervoermiddel	33%	33%	32%	37%	37%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoever	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	17%	15%	16%	12%	14%	14%
Openbaar vervoer	42%	43%	32%	45%	40%	42%
Fiets	10%	13%	14%	13%	12%	11%
Lopend						31%
Ander vervoermiddel	31%	29%	38%	31%	33%	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.15: Vervoermiddelengebruik naar sporten (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2019.



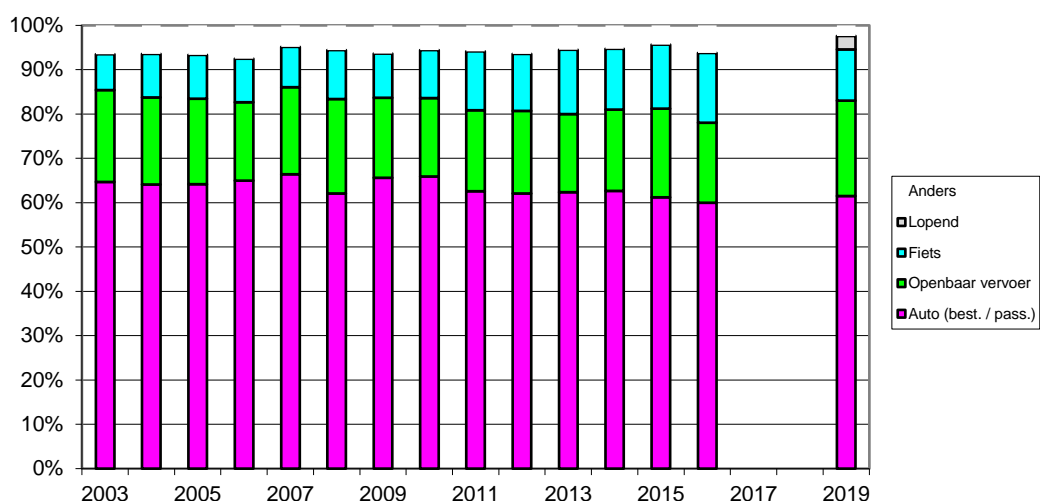
Gebruikt meestal naar sporten	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	39%	38%	30%	32%	---	---	24%
Openbaar vervoer	11%	9%	10%	8%	---	---	8%
Fiets	35%	38%	43%	41%	---	---	40%
Lopend	16%	15%	18%	19%	---	---	27%
Ander vervoermiddel	16%	15%	18%	19%	---	---	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoevers binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	27%	25%	20%	18%	---	---	13%
Openbaar vervoer	14%	12%	10%	9%	---	---	13%
Fiets	40%	44%	49%	50%	---	---	43%
Lopend	20%	18%	21%	23%	---	---	30%
Ander vervoermiddel	20%	18%	21%	23%	---	---	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoevers buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	47%	46%	39%	42%	---	---	31%
Openbaar vervoer	7%	5%	6%	2%	---	---	4%
Fiets	36%	40%	44%	42%	---	---	45%
Lopend	10%	10%	11%	14%	---	---	19%
Ander vervoermiddel	10%	10%	11%	14%	---	---	1%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoevers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	43%	43%	33%	39%	---	---	30%
Openbaar vervoer	12%	11%	12%	12%	---	---	6%
Fiets	28%	30%	35%	31%	---	---	30%
Lopend	16%	16%	21%	18%	---	---	33%
Ander vervoermiddel	16%	16%	21%	18%	---	---	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Figuur 3.16: Vervoermiddelengebruik naar familie of vrienden (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2019.



Gebruikt meestal naar familie of vrienden	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	64%	65%	62%	60%	---	---	62%
Openbaar vervoer	20%	19%	19%	18%	---	---	22%
Fiets	9%	10%	14%	16%	---	---	12%
Lopend	---	---	---	---	---	---	3%
Ander vervoermiddel	7%	6%	5%	6%	---	---	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoevers binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	53%	54%	51%	45%	---	---	48%
Openbaar vervoer	27%	24%	23%	25%	---	---	28%
Fiets	13%	15%	20%	24%	---	---	18%
Lopend	---	---	---	---	---	---	4%
Ander vervoermiddel	7%	7%	6%	6%	---	---	3%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Rechter Maasoevers buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	74%	75%	73%	74%	---	---	74%
Openbaar vervoer	13%	13%	13%	12%	---	---	13%
Fiets	8%	9%	11%	10%	---	---	9%
Lopend	---	---	---	---	---	---	3%
Ander vervoermiddel	5%	4%	3%	3%	---	---	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>

Idem Linker Maasoevers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Auto (bestuurder / passagier)	66%	67%	63%	61%	---	---	64%
Openbaar vervoer	19%	19%	19%	17%	---	---	24%
Fiets	7%	7%	10%	14%	---	---	8%
Lopend	---	---	---	---	---	---	2%
Ander vervoermiddel	8%	7%	7%	9%	---	---	2%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>100%</b>





# 4 Stimulering van ander vervoer-middelengebruik

## 4.1 Frequenter fietsgebruik

Figuur 4.1: Nodig om vaker te fietsen naar persoonskenmerken (beperkt); 2019.

Wat zou er moeten veranderen zodat u méér zou gaan fietsen?	Niet-westerse allochtonen	Intensieve autogebruikers	Niet-intensieve fietsers	Totaal
Niets; zal hierdoor niet méér gaan fietsen	57%	54%	53%	49%
Aangekruiste veranderingen <sup>1</sup> :				
reiskostenvergoeding werkgever	10%	9%	6%	7%
aantrekkelijk leasen via werkgever	5%	5%	4%	4%
mogelijkheid douchen op werk	2%	5%	3%	4%
verkeersveiligheid verbeteren	16%	12%	13%	17%
routes beter verlicht	10%	6%	7%	9%
beter stallen bij werk	5%	2%	3%	4%
beter stallen bij andere bestemmingen	9%	8%	9%	12%
routes minder saai / aantrekkelijker	6%	5%	5%	5%
doorstroming op fietspad beter	8%	7%	8%	11%
andere vervoermiddelen flink duurder	8%	4%	5%	6%
minder luchtverontreiniging	5%	6%	6%	8%
Bij 'anders, namelijk ...' genoemd:				
gezondheid / leeftijd / kan niet fietsen	4%	2%	6%	4%
andere werklocatie	3%	6%	3%	3%
beter weer	1%	3%	2%	2%
doet alles / het maximale al op de fiets	0%	1%	0%	2%
beter stallen, overig	1%	2%	1%	2%
overig	4%	5%	6%	5%

<sup>1</sup>): Zie voor de precieze bewoordingen de formulering van vraag 26 in Bijlage B.

## 4.2 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

### Huidig gebruik

Figuur 4.2: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012-2019.

Vervoermiddel tijdens de spits	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
Niet van toepassing <sup>1</sup>	28%	28%	22%	27%	26%	27%	28%	25%	27%
Vervoermiddel <sup>1</sup> :									
auto, als bestuurder	27%	28%	28%	25%	24%	27%	24%	27%	25%
auto, als passagier	4%	3%	2%	3%	4%	2%	2%	2%	3%
openbaar vervoer	24%	22%	25%	23%	26%	22%	26%	29%	25%
fiets	20%	21%	25%	24%	26%	20%	20%	24%	23%
lopend								8%	
ander vervoermiddel	7%	6%	6%	5%	6%	5%	4%	2%	6%
Vervoermiddel <sup>2</sup> :									
auto, als bestuurder	37%	39%	35%	34%	33%	37%	33%	35%	35%
auto, als passagier	5%	5%	3%	4%	5%	3%	3%	3%	4%
openbaar vervoer	33%	30%	32%	32%	35%	30%	37%	38%	34%
fiets	27%	29%	33%	33%	36%	28%	28%	32%	31%
lopend								11%	
ander vervoermiddel	10%	8%	8%	8%	8%	7%	5%	3%	8%

<sup>1</sup>): Als percentage van *alle* Rotterdammers. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor 2019: 117%).

<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 2019: 122%).

Figuur 4.3: Vervoermiddel tijdens de spits naar persoonskenmerken; 2015 t/m 2019.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel <sup>1</sup>				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel / lopend
<i>Sociaal-economische positie</i>						
betaald werk	10%	45%	3%	26%	30%	6%
scholier / student	4%	6%	2%	64%	38%	5%
huish. / uitkering / pensioen	48%	18%	6%	44%	31%	13%
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoever binnen ring	19%	26%	2%	37%	39%	10%
R. Maasoever buiten ring	31%	44%	3%	27%	30%	5%
Linker Maasoever	31%	37%	5%	38%	24%	9%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
altijd	26%	58%	2%	18%	27%	5%
niet altijd / nooit	27%	3%	6%	56%	37%	12%
<i>Fietsbezit</i>						
wel	24%	34%	3%	29%	39%	7%
niet	36%	35%	8%	53%	1%	13%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>						
wel	26%	30%	3%	38%	33%	8%
niet	29%	69%	5%	4%	18%	10%
Intensieve autogebruikers	22%	81%	5%	13%	8%	3%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	3%	2%	88%	14%	7%
Intensieve fietsers	19%	9%	1%	24%	75%	6%
Totaal	27%	35%	4%	34%	31%	8%
Totaal, <i>alle</i> Rotterdammers <sup>2</sup>	27%	25%	3%	25%	23%	6%

<sup>1</sup>): Als percentage van de Rotterdammers die zeggen wel eens tijdens de spits te reizen. De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 112%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

<sup>2</sup>): *Alle* Rotterdammers. Ook deze percentages tellen op tot méér dan 100% (namelijk tot 109%) omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

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

## Alternatieven

**Figuur 4.4:** Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits<sup>1</sup>; 2012-2019.

Overweegt wel eens andere manier van reizen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2019
Ander vervoermiddel	15%	15%	13%	14%	16%	15%	15%	14%	15%
Voor of na de spits	9%	10%	12%	11%	9%	13%	16%	15%	13%
Andere route	5%	5%	5%	4%	3%	4%	4%	8%	5%
Thuisblijven	7%	7%	5%	6%	7%	5%	6%	9%	6%
Nee	69%	66%	69%	67%	69%	65%	61%	64%	65%

<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 2019: 110%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

**Figuur 4.5:** Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar persoonskenmerken<sup>1</sup>; 2015 t/m 2019 (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%	17%	8%	7%	54%
auto, als passagier	(11%)	(11%)	( 7%)	(11%)	(65%)
openbaar vervoer	13%	13%	3%	7%	69%
fiets	12%	11%	4%	4%	73%
ander vervoermiddel / lopend	9%	12%	5%	11%	70%
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	17%	12%	5%	6%	63%
scholier / student	(17%)	(15%)	( 5%)	( 4%)	(64%)
huish. / uitkering / pensioen	9%	15%	4%	7%	69%
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoever binnen ring	15%	14%	4%	6%	65%
R. Maasoever buiten ring	15%	14%	4%	7%	64%
Linker Maasoever	14%	12%	6%	6%	66%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
altijd	16%	14%	6%	7%	61%
niet altijd / nooit	12%	11%	3%	6%	71%
<i>Fietsbezit</i>					
wel	16%	14%	5%	6%	64%
niet	10%	11%	5%	7%	70%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>					
wel	15%	13%	4%	6%	64%
niet	9%	11%	8%	6%	69%
Intensieve autogebruikers	18%	14%	7%	6%	58%
Intensieve o.v.-gebruikers	14%	12%	2%	7%	69%
Intensieve fietsers	13%	11%	4%	5%	70%
<b>Totaal</b>	<b>15%</b>	<b>13%</b>	<b>5%</b>	<b>6%</b>	<b>65%</b>

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

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

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

## 4.3 'P+R'

Figuur 4.6: P+R-gebruik per stadsdeel; 2019.

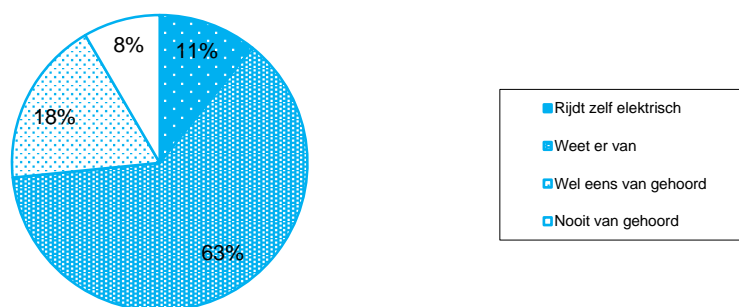
Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	0%	0%	1%	0%
4 of 5 dagen	0%	0%	1%	0%
2 of 3 dagen	1%	2%	1%	1%
1 dag	2%	4%	3%	3%
Totaal P+R-gebruikers	2%	6%	6%	5%
Bijna nooit	14%	24%	18%	18%
Nooit / geen antwoord	84%	69%	76%	77%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Figuur 4.7: P+R-gebruik; 2015-2019.

Gebruik per week	2015	2016	2017	2018	2019
(Bijna) elke dag	0%	0%	0%	2%	0%
4 of 5 dagen	0%	0%	1%	1%	0%
2 of 3 dagen	1%	0%	1%	4%	1%
1 dag	1%	2%	3%	3%	3%
Totaal P+R-gebruikers	2%	3%	5%	10%	5%
Bijna nooit	15%	18%	22%	18%	18%
Nooit / geen antwoord	83%	79%	73%	72%	77%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 4.4 Elektrisch vervoer

Figuur 4.8: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013-2019.



Bekendheid met elektrisch vervoer	2013	2014	2015 <sup>1)</sup>	2016	2017	2018	2019
Rijdt zelf elektrisch	2%	5%	7%	8%	8%	7%	11%
Weet er van	56%	65%	62%	63%	66%	66%	63%
Wel eens van gehoord	35%	27%	25%	25%	22%	20%	18%
Nooit van gehoord	6%	4%	7%	5%	3%	7%	8%

<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.

**Figuur 4.9:** Soort elektrisch vervoer; 2017-2019. (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten<sup>1</sup>.)

Soort elektrisch vervoer	2017	2018	2019
Volledig elektrische auto	7%	10%	8%
Plug-in hybride auto	19%	8%	15%
Hybride auto, niet plug-in	0%	0%	5%
Elektrische deelauto	0%	0%	0%
e-fiets	72%	77%	72%
Speed pedelec	0%	0%	0%
e-scooter	1%	1%	9%
Scootmobiel	4%	7%	5%
Anders	3%	1%	2%
Aantal respondenten	75	71	108

<sup>1</sup>): Elektrische auto's maakten volgens de Bovag begin 2019 landelijk een half procent van het wagenpark uit.

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 116%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

**Figuur 4.10:** Hoofdzakelijk gebruikte laadvoorziening; 2017-2019. (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)

Laadvoorziening	2017	2018	2019
Laadpunt op eigen terrein	79%	76%	65%
Laadpunt in een privé-garage	9%	10%	---
Laadpunt in een openbare parkeergarage	0%	0%	---
Laadpunt in/op openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%
Laadpunt in/op niet-openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%
Laadpunt op straat	3%	6%	15%
Snellader	4%	6%	12%
Laadpunt op het werk	7%	1%	14%
Aantal respondenten	67	68	98

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 115%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

**Figuur 4.11:** Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer; 2013-2019.

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Goede keuze	49%	53%	57%	54%	71%	65%	67%
Geen goede keuze	7%	7%	9%	12%	7%	7%	8%
Geen mening	44%	39%	35%	35%	23%	28%	25%

**Figuur 4.12:** Aanleg 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken; 2013-2019.

Aanleg 'oplaadpalen'	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Goed	31%	35%	36%	35%	36%	33%	29%
Dat hangt er van af	16%	17%	19%	21%	21%	20%	25%
Niet goed	7%	9%	9%	11%	11%	11%	13%
Geen mening	45%	39%	36%	34%	33%	36%	33%

N.B.: In 2019 is in de formulering van de vraag expliciet aangegeven dat die gereserveerde parkeervakken dan alleen voor elektrische auto's zijn.

Figuur 4.13: Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets; 2013-2019.

Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rijdt al elektrisch	4%	3%	5%	7%	6%	7%	9%
Ja, een elektrische fiets	7%	9%	7%	9%	6%	6%	8%
Ja, een elektrische scooter	2%	2%	1%	1%	1%	1%	3%
Ja, een elektrische eigen auto	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Ja, een elektrische auto via het werk	1%	2%	3%	2%	1%	2%	2%
Ja, een elektrische deelauto	1% +	1% +	1% +	1% +	2% +	1% +	1% +
Subtotaal 'ja' plus 'al'	15%	17%	16%	20%	16%	16%	18%
Nee	41%	47%	49%	47%	47%	45%	42%
Weet niet	44%	35%	35%	33%	37%	39%	40%

# 5 Meningen en oordelen

## 5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2019.

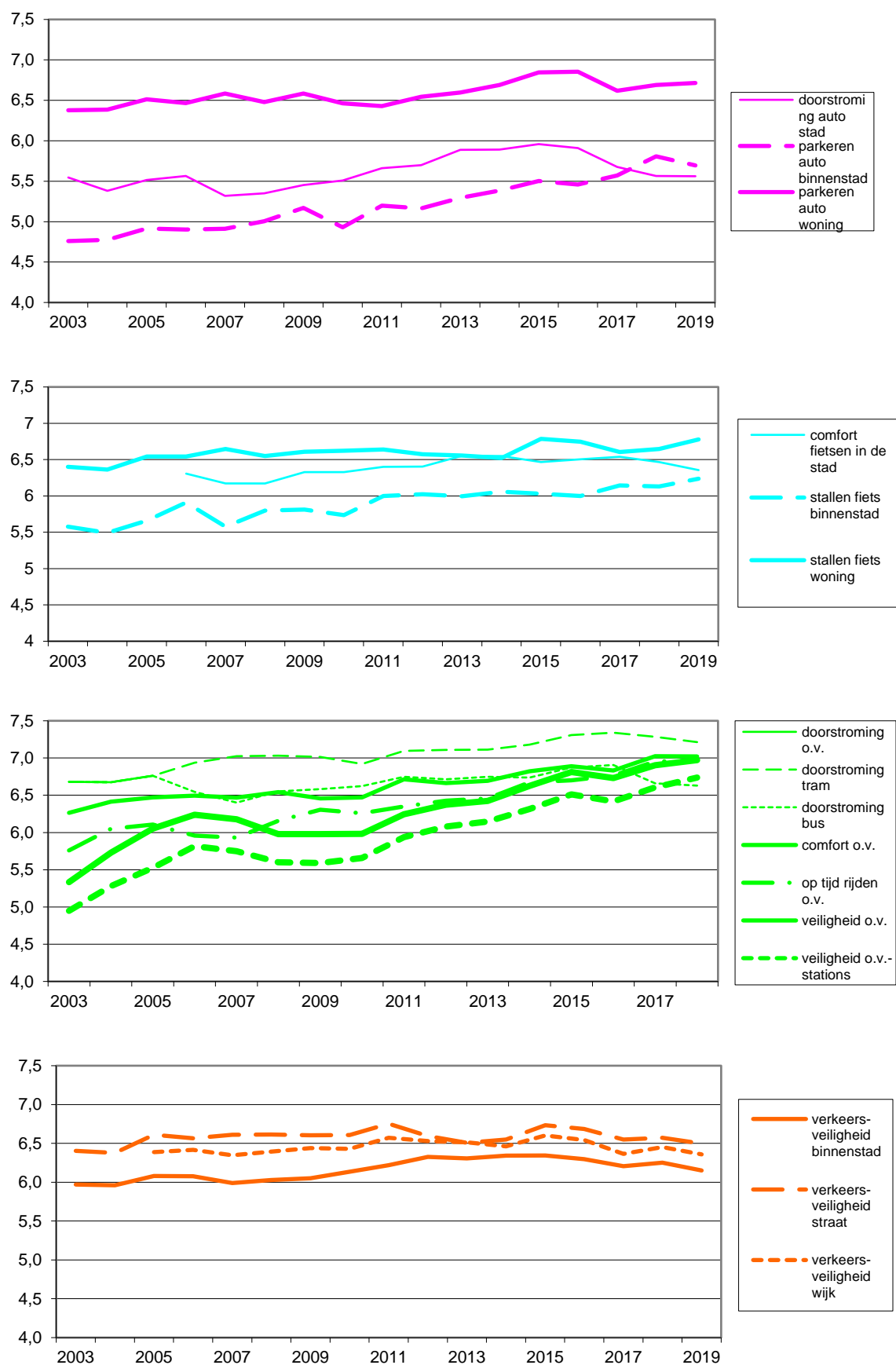
Hoe denkt u over ...	Percentage (zeer) negatief / ontevreden	Percentage (zeer) positief / tevreden	Geconstrueerd "rapportcijfer"	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	63%	37%	5,6	30%
het comfort van het fietsen in de stad	37%	68%	6,4	30%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	41%	59%	6,2	23%
het stallen van de fiets in de binnenstad	40%	60%	6,2	37%
het parkeren van de auto in de binnenstad	54%	46%	5,7	39%
de doorstroming van de bus	22%	78%	6,8	45%
de doorstroming van de tram	8%	92%	7,3	34%
comfort van het openbaar vervoer	13%	87%	7,0	19%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	16%	84%	6,9	20%
de veiligheid in bus/tram/metro	15%	85%	7,0	20%
de veiligheid in en om metro- / treinstations	25%	75%	6,7	21%
de verkeersveiligheid in de straat	31%	69%	6,5	12%
het stallen van de fiets bij de woning	32%	68%	6,8	26%
het parkeren van de auto bij de woning	28%	72%	6,7	25%
de verkeersveiligheid in de wijk	35%	65%	6,4	12%

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2019.

Hoe denkt u over ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,8	5,9	5,7	5,6	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	---	6,3	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,1	6,3	6,3	6,2	6,3	6,2
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,8	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	5,0	5,3	5,5	5,6	5,8	5,7
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	6,5	6,8	6,9	6,7	6,6	6,8
de doorstroming van de tram	---	7,0	7,2	7,3	7,3	7,2	7,3
comfort van het openbaar vervoer	6,4	6,5	6,8	6,8	7,0	7,0	7,0
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,0	6,1	6,5	6,8	7,0	7,0	6,9
de veiligheid in bus/tram/metro	5,7	6,1	6,5	6,7	6,9	7,0	7,0
de veiligheid in en om metro- / treinstations	5,2	5,7	6,2	6,4	6,6	6,7	6,7
de verkeersveiligheid in de straat	6,5	6,6	6,6	6,7	6,6	6,6	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,6	6,6	6,7	6,6	6,6	6,8
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,5	6,6	6,9	6,6	6,7	6,7
de verkeersveiligheid in de wijk <sup>1)</sup>	6,4	6,4	6,5	6,5	6,4	6,5	6,4

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

Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2019.



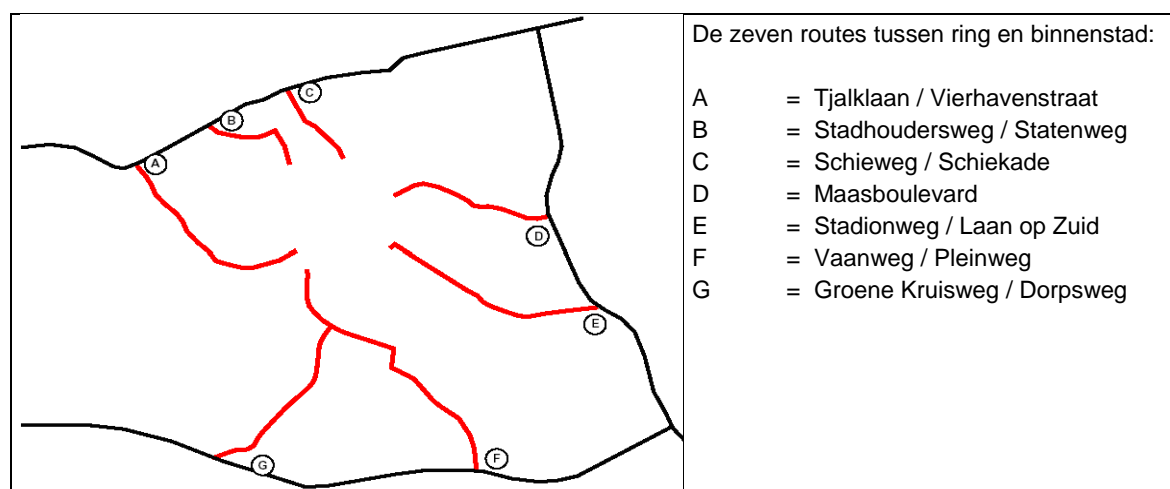


## Oordelen naar stadsdeel

*Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2019.*

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

## 5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad



Figuur 5.5: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2019.

Hoe denkt u over de doorstroming over ...	2005 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Tjalklaan / Vierhavenstraat:						
(zeer) negatief / ontevreden	44%	34%	34%	36%	44%	33%
(zeer) positief / tevreden	56%	66%	66%	64%	56%	67%
cijfer	5,9	6,3	6,4	6,2	5,9	6,3
Stadhoudersweg / Statenweg:						
(zeer) negatief / ontevreden	58%	47%	50%	54%	52%	49%
(zeer) positief / tevreden	42%	53%	50%	46%	48%	51%
cijfer	5,5	5,9	5,9	5,7	5,7	5,8
Schieweg / Schiekade:						
(zeer) negatief / ontevreden	62%	54%	58%	55%	58%	56%
(zeer) positief / tevreden	38%	46%	42%	45%	42%	44%
cijfer	5,4	5,7	5,6	5,7	5,5	5,6
Maasboulevard:						
(zeer) negatief / ontevreden	36%	35%	39%	42%	49%	45%
(zeer) positief / tevreden	64%	65%	61%	58%	51%	55%
cijfer	6,1	6,2	6,2	6,0	5,7	5,9
Stadionweg / Laan op Zuid:						
(zeer) negatief / ontevreden	30%	31%	34%	38%	45%	39%
(zeer) positief / tevreden	70%	69%	66%	62%	55%	61%
cijfer	6,3	6,3	6,2	6,1	5,8	6,1
Vaanweg / Pleinweg:						
(zeer) negatief / ontevreden	44%	40%	42%	46%	48%	40%
(zeer) positief / tevreden	56%	60%	58%	54%	52%	60%
cijfer	5,9	6,0	6,0	5,9	5,8	6,1
Groene Kruisweg / Dorpsweg:						
(zeer) negatief / ontevreden	40%	37%	37%	43%	46%	39%
(zeer) positief / tevreden	60%	63%	63%	57%	54%	61%
cijfer	6,0	6,1	6,2	6,0	5,9	6,1
Totaal:						
(zeer) negatief / ontevreden	45%	40%	43%	45%	49%	44%
(zeer) positief / tevreden	55%	60%	57%	55%	51%	56%
cijfer	5,9	6,0	6,0	5,9	5,7	6,0

N.B.: Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers zeggen deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 8% heeft de vraag hierover niet beantwoord; wat waarschijnlijk veelal op het zelfde neerkomt. Andere routes zijn wat bekender, maar bijna overal geeft de helft of meer aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen.

## 5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

**Figuur 5.6:** Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2019.

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	6%	33%	57%	3%	100%	740	29%
idem tijdens grote evenementen	29%	44%	25%	2%	100%	637	39%
rest van de stad tijdens grote evenementen	17%	38%	41%	4%	100%	632	40%
van de eigen straat in het algemeen	3%	8%	66%	23%	100%	853	18%
idem aan het eind van de middag	6%	18%	58%	18%	100%	787	25%
idem in het weekend	5%	10%	62%	23%	100%	798	24%
binnen Rotterdam in het algemeen	3%	26%	67%	3%	100%	740	29%

**Figuur 5.7a:** Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: percentages positief (exclusief 'geen mening'); 2012-2019.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
van de binnenstad in het algemeen	55%	58%	58%	69%	67%	65%	63%	60%
binnenstad tijdens grote evenementen	20%	20%	23%	26%	29%	24%	28%	27%
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	43%	45%	51%	47%	45%	45%	45%
van de eigen straat in het algemeen	88%	88%	90%	90%	90%	90%	85%	89%
eigen straat aan het eind van de middag	79%	79%	79%	78%	79%	73%	72%	76%
eigen straat in het weekend	85%	84%	89%	86%	87%	83%	82%	85%
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	72%	75%	74%	73%	72%	72%	70%

**Figuur 5.7b:** Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: geconstrueerde "rapportcijfers"; 2012-2019.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
van de binnenstad in het algemeen	6,0	6,0	6,1	6,4	6,3	6,2	6,2	6,1
binnenstad tijdens grote evenementen	4,6	4,7	4,8	5,0	5,0	4,9	5,1	5,0
rest van de stad tijdens grote evenementen	5,5	5,6	5,6	5,8	5,7	5,6	5,6	5,7
van de eigen straat in het algemeen	7,1	7,1	7,2	7,3	7,3	7,2	7,1	7,2
eigen straat aan het eind van de middag	6,8	6,8	6,8	7,0	6,9	6,7	6,6	6,8
eigen straat in het weekend	7,0	7,0	7,2	7,3	7,2	7,1	7,0	7,1
binnen Rotterdam in het algemeen	6,4	6,4	6,5	6,5	6,5	6,4	6,4	6,4

## 5.4 Oordeel over verkeershinder

Figuur 5.8: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2019.

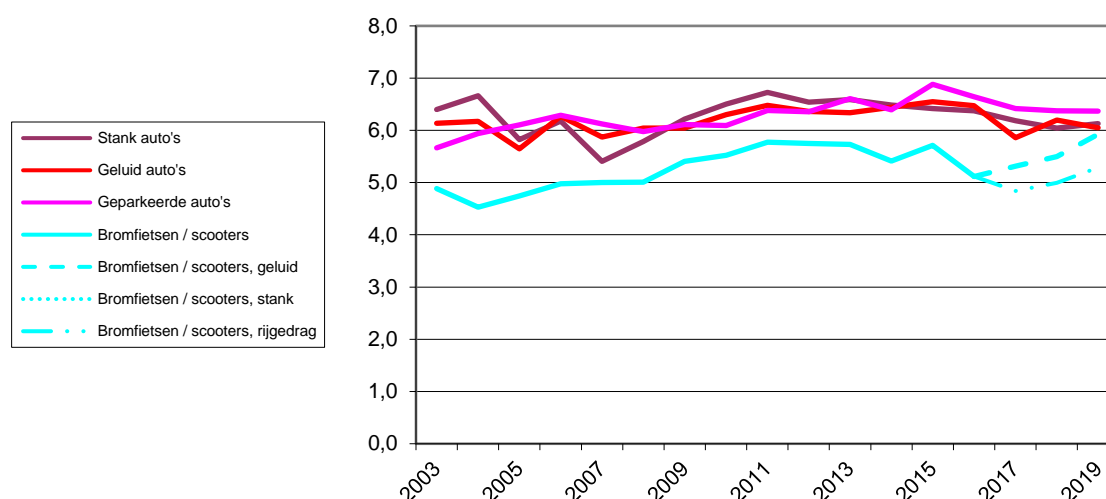
Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	16%	16%	17%
een beetje hinder	47%	40%	43%	43%
geen hinder	34%	45%	40%	40%
cijfer	5,8	6,5	6,2	6,1
Geluid van auto's:				
veel hinder	22%	20%	15%	19%
een beetje hinder	43%	37%	40%	40%
geen hinder	35%	42%	45%	40%
cijfer	5,6	6,1	6,5	6,1
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	18%	17%	17%	17%
een beetje hinder	38%	42%	36%	38%
geen hinder	45%	41%	47%	44%
cijfer	6,4	6,2	6,5	6,4
Bromfietsen / scooters, geluid:				
veel hinder	22%	22%	21%	22%
een beetje hinder	42%	35%	36%	38%
geen hinder	36%	42%	44%	40%
cijfer	5,7	6,0	6,1	5,9
Bromfietsen / scooters, stank:				
veel hinder	27%	29%	23%	26%
een beetje hinder	34%	31%	33%	32%
geen hinder	39%	40%	45%	41%
cijfer	5,6	5,6	6,1	5,8
Bromfietsen / scooters, hoe en waar ze rijden:				
veel hinder	29%	31%	25%	28%
een beetje hinder	37%	39%	38%	38%
geen hinder	34%	30%	38%	34%
cijfer	5,3	5,0	5,6	5,3

Figuur 5.9: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2019.

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	16%	(19%)	(19%)	17%
een beetje hinder	40%	(48%)	(46%)	43%
geen hinder	44%	(33%)	(35%)	40%
cijfer	6,4	(5,7)	(5,8)	6,1
Geluid van auto's:				
veel hinder	19%	(24%)	(17%)	19%
een beetje hinder	38%	(41%)	(44%)	40%
geen hinder	43%	(34%)	(39%)	40%
cijfer	6,2	(5,5)	(6,1)	6,1
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	18%	(17%)	(15%)	17%
een beetje hinder	39%	(43%)	(32%)	38%
geen hinder	44%	(39%)	(52%)	44%
cijfer	6,3	(6,1)	(6,9)	6,4

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

Figuur 5.10: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2019.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Stank van auto's:</b>							
veel hinder	16%	20%	15%	19%	15%	21%	17%
een beetje hinder	42%	41%	38%	35%	47%	38%	43%
geen hinder	42%	40%	46%	46%	39%	41%	40%
cijfer	6,3	6,0	6,5	6,4	6,2	6,0	6,1
<b>Geluid van auto's:</b>							
veel hinder	19%	18%	16%	15%	20%	17%	19%
een beetje hinder	42%	41%	39%	40%	42%	43%	40%
geen hinder	39%	41%	45%	45%	37%	41%	40%
cijfer	6,0	6,1	6,4	6,5	5,9	6,2	6,1
<b>Geparkeerde auto's:</b>							
veel hinder	24%	21%	18%	16%	17%	19%	17%
een beetje hinder	35%	36%	34%	35%	37%	35%	38%
geen hinder	42%	43%	48%	49%	46%	46%	44%
cijfer	5,9	6,1	6,5	6,6	6,4	6,4	6,4
<b>Bromfietsen / scooters, algemeen:</b>							
veel hinder	35%	29%	25%	31%	---	---	---
een beetje hinder	36%	38%	37%	35%	---	---	---
geen hinder	29%	33%	38%	33%	---	---	---
cijfer	4,7	5,2	5,7	5,1	---	---	---
<b>Idem, geluid:</b>							
veel hinder	---	---	---	---	28%	27%	22%
een beetje hinder	---	---	---	---	38%	37%	38%
geen hinder	---	---	---	---	34%	37%	40%
cijfer	---	---	---	---	5,3	5,5	5,9
<b>Idem, stank:</b>							
veel hinder	---	---	---	---	---	---	26%
een beetje hinder	---	---	---	---	---	---	32%
geen hinder	---	---	---	---	---	---	41%
cijfer	---	---	---	---	---	---	5,8
<b>Idem, hoe en waar ze rijden:</b>							
veel hinder	---	---	---	---	32%	31%	28%
een beetje hinder	---	---	---	---	38%	39%	38%
geen hinder	---	---	---	---	29%	30%	34%
cijfer	---	---	---	---	4,8	5,0	5,3

N.B.: De stippellijn voor stank van bromfietzers / scooters is in de grafiek nog niet zichtbaar, omdat daar in 2019 pas voor de eerste keer over is gevraagd.



# 6 Parkeren

## 6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Figuur 6.1: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2019.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts <sup>1</sup>	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Eigen garage, tuin, carport, ...	(16%)	(26%)	(12%)	18%
Vlak bij huis op straat	(47%)	(55%)	(60%)	55%
Verder weg op straat	(25%)	(12%)	(17%)	17%
Elders in een garagegebouw	( 3%)	( 2%)	( 2%)	2%
Wisselend	( 9%)	( 6%)	( 9%)	8%
Aantal respondenten	175	198	190	563

<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 18% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

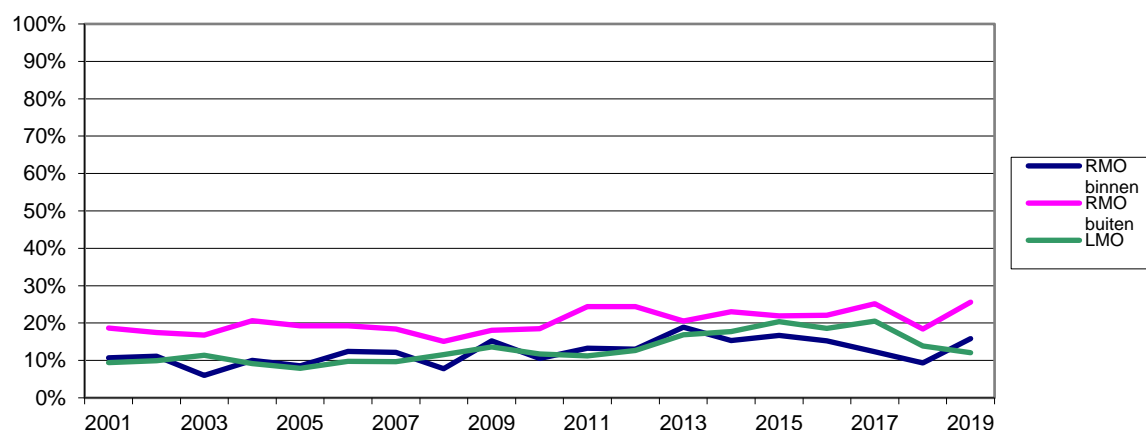
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Figuur 6.2: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2019.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts <sup>1</sup>	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	18%	19%	20%	14%	18%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	64%	56%	52%	55%	56%	55%
Verder weg op straat	11%	13%	14%	15%	19%	16%	13%	17%
Elders in een parkeergarage	2%	2%	2%	3%	3%	4%	7%	2%
Wisselend	6%	7%	7%	8%	8%	5%	10%	8%

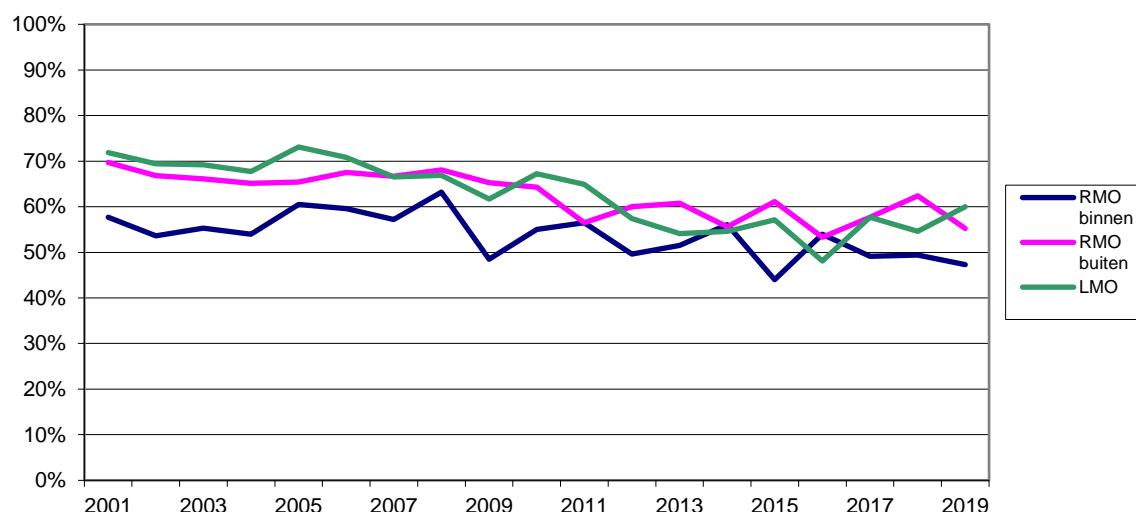
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2019 wordt 18% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.3a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: eigen terrein; 2001-2019.



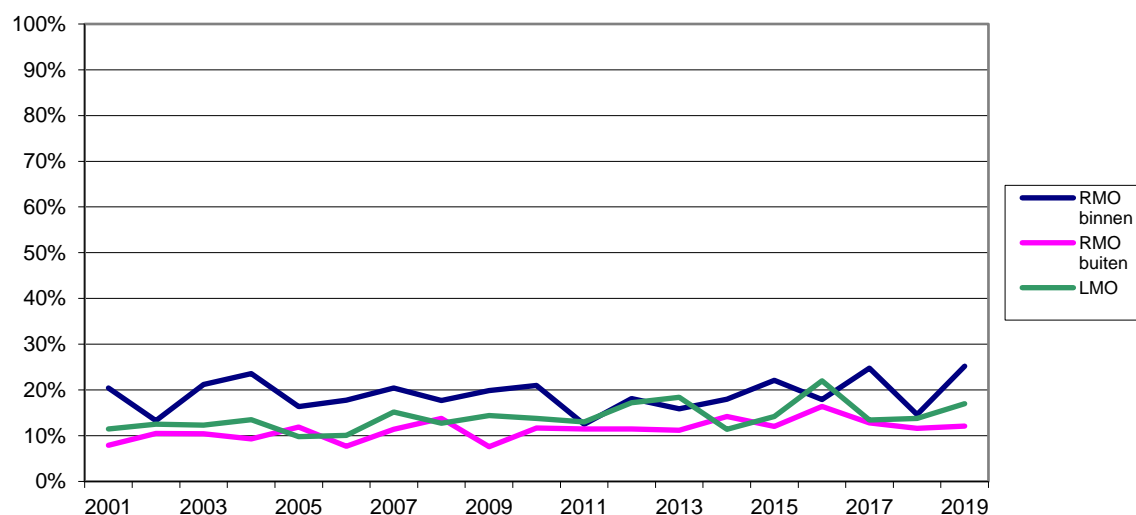
<sup>1</sup>): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 26% van alle auto's van de Rechter Maasoevers buiten de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

**Figuur 6.3b:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2019.



<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 55% van alle auto's van de Rechter Maasoever buiten de ring (paarse lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

**Figuur 6.3c:** Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2019.



<sup>1)</sup>: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 25% van alle auto's van de Rechter Maasoever binnen de ring (blauwe lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

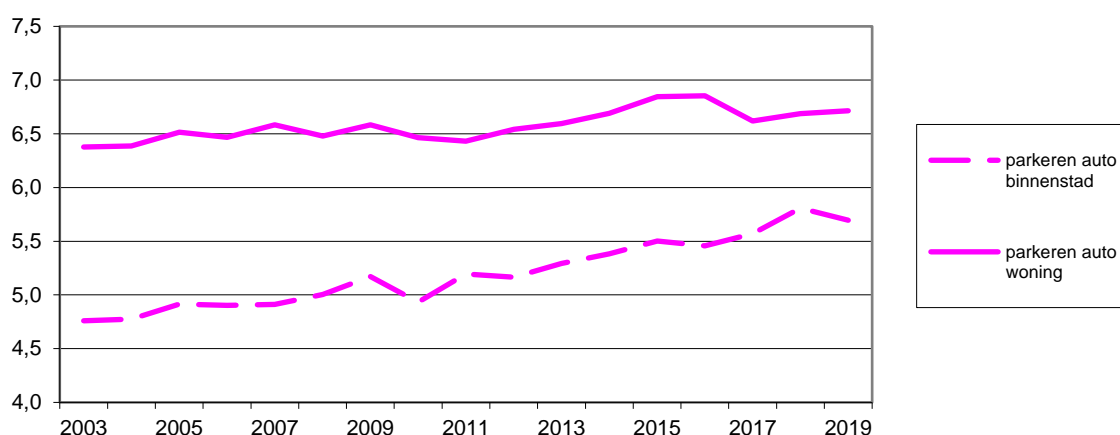
### Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een "rapportcijfer" 5,7 waarden, en de mogelijkheden om de

auto bij de woning te parkeren met een 6,7. In figuur 6.4 is dit oordeel herhaald.



Figuur 6.4: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2019.



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

Figuur 6.5: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2019.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	37%	20%	29%	28%
Percentage positief	63%	80%	71%	72%
Gemiddeld cijfer	6,3	7,2	6,6	6,7

## 6.2 Parkeren in het centrum

Figuur 6.6: Parkeerwijze bij een bezoek aan het centrum; 2015-2019.

Waar parkeert u meestal uw auto bij bezoek aan het centrum?	2015	2016	2017	2018	2019
Gaat nooit met de auto naar het centrum	54%	54%	51%	49%	55%
Overigen <sup>1</sup> :					
in een parkeergarage	53%	58%	57%	52%	75%
op straat, waar er plaats is	16%	12%	16%	16%	18%
op straat, zo dicht mogelijk bij mijn bestemming	22%	23%	23%	23%	18%
op een P+R-terrein	11%	6%	9%	7%	11%
anders	5%	3%	3%	4%	1%
Reden overigen <sup>1</sup> :					
uit gemak	41%	39%	52%	47%	44%
wil altijd zo dicht mogelijk bij bestemming	36%	37%	42%	34%	34%
wil niet te veel betalen	25%	20%	26%	18%	27%
meestal geen andere mogelijkheden	20%	21%	20%	21%	24%
voor de veiligheid	17%	18%	25%	16%	18%

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

N.B.: Sinds 2017 wordt hiernaar alleen gevraagd aan Rotterdammers met een auto in het huishouden. De uitkomsten uit eerdere jaren zijn hier met terugwerkende kracht voor gecorrigeerd.

## 6.3 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren

### Mogelijkheden en gemak

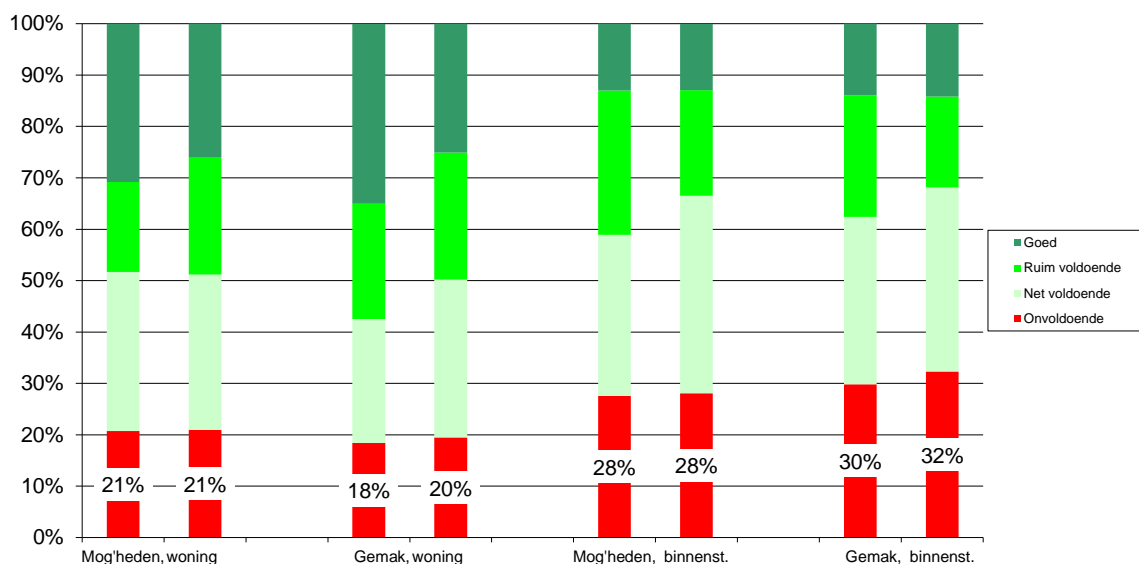
Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); 2019.

Wat vindt u van ...	On-voldoende	Net voldoende	Ruim voldoende	Goed	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de <u>mogelijkheden</u> om de auto bij uw woning te parkeren	21%	31%	19%	29%	100%	872	17%
het <u>gemak</u> om de auto bij uw woning te parkeren	19%	27%	23%	32%	100%	858	18%
de <u>mogelijkheden</u> om de auto in de binnenstad te parkeren	28%	34%	26%	13%	100%	665	36%
het <u>gemak</u> om de auto in de binnenstad te parkeren	31%	34%	22%	14%	100%	668	36%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 21% de parkeermogelijkheden bij de eigen woning onvoldoende, enzovoorts. In totaal hadden 872 respondenten een mening; de overige 17% niet.

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

Figuur 6.8: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak (exclusief 'geen mening'); autobezitters (linker kolommen) respectievelijk niet-autobezitters (rechter kolommen); 2019.



Ook kan hier weer een "rapportcijfer" worden geconstrueerd zodat de uitkomst vergeleken kan worden met die van

vorig jaar: onvoldoende = 4, net voldoende = 6, ruim voldoende = 7 en goed = 8. Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak: percentages onvoldoende en “rapportcijfers”, 2015-2019.

Wat vindt u van ...	2015	2016	2017	2018	2019
de <u>mogelijkheden</u> 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
het <u>gemak</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	17% 6,6	15% 6,7	20% 6,5	21% 6,4	19% 6,5
de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	29% 5,9	35% 5,8	32% 5,8	31% 5,8	28% 6,0
het <u>gemak</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	34% 5,8	39% 5,6	35% 5,7	36% 5,7	31% 5,9

Figuur 6.10a: Oordeel over de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren (exclusief ‘geen mening’) per gebied; 2015 t/m 2019.

Wat vindt u van ...	Rotterdam Centrum	Delfshaven	Overschie	Noord	Hill'berg-Schiebroek	Kralingen-Crooswijk	Feijenoord	IJsselmonde
Onvoldoende	31%	28%	18%	27%	17%	16%	26%	14%
Net voldoende	28%	33%	25%	42%	29%	30%	33%	27%
Ruim voldoende	21%	19%	20%	16%	19%	20%	19%	24%
Goed	<u>21% +</u>	<u>20% +</u>	<u>37% +</u>	<u>15% +</u>	<u>35% +</u>	<u>34% +</u>	<u>22% +</u>	<u>35% +</u>
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal absoluut	231	409	132	347	355	352	394	345
“Rapportcijfer”	6,0	6,0	6,6	5,9	6,5	6,6	6,1	6,6

Wat vindt u van ...	Pernis	Prins Alexander	Charlois	Hoogvliet	Hoek van Holland	Rozenburg		Rotterdam
Onvoldoende	19%	10%	22%	16%	8%	18%		19%
Net voldoende	19%	26%	32%	27%	26%	20%		30%
Ruim voldoende	21%	25%	22%	26%	15%	21%		21%
Goed	<u>41% +</u>	<u>39% +</u>	<u>24% +</u>	<u>30% +</u>	<u>51% +</u>	<u>41% +</u>		<u>30% +</u>
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%
Totaal absoluut	32	727	331	240	80	105		4.089
“Rapportcijfer”	6,7	6,8	6,3	6,5	7,0	6,7		6,4

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief. In totaal is deze vraag door 19% van de respondenten niet beantwoord, of beantwoord met ‘geen mening’.

Figuur 6.10b: Oordeel over het gemak om de auto bij de woning te parkeren (exclusief ‘geen mening’) per gebied; 2015 t/m 2019.

Wat vindt u van ...	Rotterdam Centrum	Delfshaven	Overschie	Noord	Hill'berg-Schiebroek	Kralingen-Crooswijk	Feijenoord	IJsselmonde
Onvoldoende	33%	27%	14%	28%	15%	16%	27%	14%
Net voldoende	23%	30%	18%	35%	22%	26%	30%	22%
Ruim voldoende	23%	22%	21%	20%	23%	23%	19%	28%
Goed	<u>21% +</u>	<u>22% +</u>	<u>47% +</u>	<u>17% +</u>	<u>39% +</u>	<u>35% +</u>	<u>24% +</u>	<u>36% +</u>
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal absoluut	227	406	130	346	348	345	386	341
“Rapportcijfer”	6,0	6,1	6,9	6,0	6,7	6,6	6,1	6,7

Wat vindt u van ...	Pernis	Prins Alexander	Charlois	Hoogvliet	Hoek van Holland	Rozenburg		Rotterdam
Onvoldoende	16%	8%	19%	13%	7%	13%		18%
Net voldoende	19%	22%	31%	24%	21%	16%		26%
Ruim voldoende	21%	27%	24%	27%	22%	26%		23%
Goed	44% +	44% +	26% +	36% +	49% +	46% +		33% +
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%
Totaal absoluut	32	717	330	239	82	104		4.042
"Rapportcijfer"	6,8	7,0	6,4	6,7	7,1	6,9		6,5

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief. In totaal is deze vraag door 20% van de respondenten niet beantwoord, of beantwoord met 'geen mening'.

## Prijs

Figuur 6.11: Oordeel over de prijs van het parkeren van de auto (exclusief 'geen mening' en 'niet van toepassing'); 2015-2019.

Wat vindt u van de prijs van het parkeren van de auto ...	In de binnenstad					Bij de woning				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Te laag	1%	1%	0%	2%	2%	2%	1%	1%	3%	---
Precies goed	4%	4%	8%	7%	11%	35%	39%	44%	32%	---
Iets te hoog	19%	19%	22%	20%	20%	25%	28%	23%	23%	---
Veel te hoog	77%	75%	69%	71%	67%	37%	32%	32%	43%	---
Totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	---
Totaal absoluut	746	616	702	739	725	387	300	349	426	---
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	32%	33%	26%	28%	31%	65%	68%	63%	58%	---

Wat vindt u van de prijs van een parkeervergunning voor een auto bij uw woning?	Parkeervergunning bij woning					Bezoekersparkeervergunning				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Te laag	---	---	---	---	2%	---	---	---	---	1%
Precies goed	---	---	---	---	22%	---	---	---	---	36%
Iets te hoog	---	---	---	---	24%	---	---	---	---	26%
Veel te hoog	---	---	---	---	52%	---	---	---	---	37%
Totaal %	---	---	---	---	100%	---	---	---	---	100%
Totaal absoluut	---	---	---	---	361	---	---	---	---	380
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	---	---	---	---	65%	---	---	---	---	64%

Wat vindt u van de prijs van het parkeertarief bij uw woning?	Parkeertarief bij woning				
	2015	2016	2017	2018	2019
Te laag	---	---	---	---	3%
Precies goed	---	---	---	---	22%
Iets te hoog	---	---	---	---	28%
Veel te hoog	---	---	---	---	47%
Totaal %	---	---	---	---	100%
Totaal absoluut	---	---	---	---	367
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	---	---	---	---	65%

# 7 Stallen van de fiets

## Stalling in of bij de woning

Figuur 7.1: Stallingsplaats fiets; 2004-2019.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Fietsbezitters:</b>							
Binnen in huis	} 91%	8%	7%	6%	7%	7%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	76%	75%	72%	72%	74%
Buiten op een veilige plaats	4%	5%	7%	8%	7%	10%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	7%	10%	11%	13%	11%	11%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>							
Binnen in huis	} 91%	10%	9%	(12%)	( 5%)	( 9%)	7%
In schuur, berging, kelder of garage		78%	80%	(75%)	(81%)	(71%)	82%
Buiten op een veilige plaats	6%	9%	8%	(11%)	( 9%)	(10%)	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	2%	4%	( 2%)	( 5%)	( 6%)	3%
<b>Totaal:</b>							
Binnen in huis	} 91%	9%	8%	7%	7%	7%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	77%	75%	73%	72%	75%
Buiten op een veilige plaats	4%	6%	7%	9%	7%	10%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	6%	8%	9%	12%	10%	9%
<b>Percentage fietsbezitters</b>	73%	75%	76%	77%	81%	75%	73%

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

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

Figuur 7.2a: Stallingsplaats fiets; Rechter Maasoevers binnen de ring; 2004-2019.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Fietsbezitters:</b>							
Binnen in huis	} 78%	13%	11%	9%	10%	12%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		61%	55%	51%	47%	50%	57%
Buiten op een veilige plaats	7%	9%	12%	13%	13%	14%	14%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	15%	18%	22%	27%	31%	24%	23%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>							
Binnen in huis	} 86%	14%	9%	(10%)	( 6%)	(16%)	( 7%)
In schuur, berging, kelder of garage		68%	75%	(71%)	(67%)	(67%)	(78%)
Buiten op een veilige plaats	9%	15%	11%	(15%)	(15%)	(13%)	(12%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	( 4%)	(12%)	( 5%)	( 3%)
<b>Totaal:</b>							
Binnen in huis	} 80%	13%	10%	9%	9%	13%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		62%	60%	55%	50%	53%	61%
Buiten op een veilige plaats	8%	10%	12%	13%	13%	14%	14%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	12%	15%	18%	23%	28%	20%	19%
<b>Percentage fietsbezitters</b>	68%	72%	75%	76%	81%	76%	74%

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

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

**Figuur 7.2b:** Stallingsplaats fiets; Rechter Maasoever buiten de ring; 2004-2019.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Fietsbezitters:</b>							
Binnen in huis	} 94%	6%	6%	5%	7%	5%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		87%	85%	87%	84%	80%	80%
Buiten op een veilige plaats	4%	4%	5%	7%	5%	9%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	2%	2%	4%	2%	3%	6%	5%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>							
Binnen in huis	} (95%)	6%	9%	( 8%)	( 4%)	( 5%)	( 3%)
In schuur, berging, kelder of garage		85%	86%	(87%)	(92%)	(83%)	(91%)
Buiten op een veilige plaats	( 4%)	7%	4%	( 6%)	( 0%)	( 7%)	( 3%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	( 1%)	1%	2%	( 0%)	( 4%)	( 5%)	( 2%)
<b>Totaal:</b>							
Binnen in huis	} 94%	6%	6%	6%	7%	5%	6%
In schuur, berging, kelder of garage	4%	87%	85%	87%	85%	81%	82%
Buiten op een veilige plaats	2%	5%	4%	6%	5%	9%	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	85%	2%	4%	1%	3%	6%	4%
<b>Percentage fietsbezitters</b>		83%	84%	83%	88%	82%	78%

<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.

**Figuur 7.2c:** Stallingsplaats fiets; Linker Maasoever; 2004-2019.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019
<b>Fietsbezitters:</b>							
Binnen in huis	} 97%	7%	6%	4%	5%	4%	5%
In schuur, berging, kelder of garage		89%	86%	85%	85%	87%	85%
Buiten op een veilige plaats	2%	3%	4%	6%	4%	8%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	1%	2%	4%	5%	6%	2%	5%
<b>Niet-fietsbezitters<sup>1</sup>:</b>							
Binnen in huis	} 94%	9%	9%	(15%)	( 6%)	( 7%)	(10%)
In schuur, berging, kelder of garage		84%	80%	(73%)	(86%)	(77%)	(78%)
Buiten op een veilige plaats	5%	5%	7%	(11%)	( 7%)	( 9%)	( 8%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	1%	2%	4%	( 1%)	( 1%)	( 7%)	( 4%)
<b>Totaal:</b>							
Binnen in huis	} 96%	7%	7%	7%	5%	4%	6%
In schuur, berging, kelder of garage	3%	88%	85%	82%	85%	84%	84%
Buiten op een veilige plaats	1%	3%	5%	7%	5%	8%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	70%	2%	4%	4%	5%	3%	4%
<b>Percentage fietsbezitters</b>		71%	71%	72%	74%	69%	69%

<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.

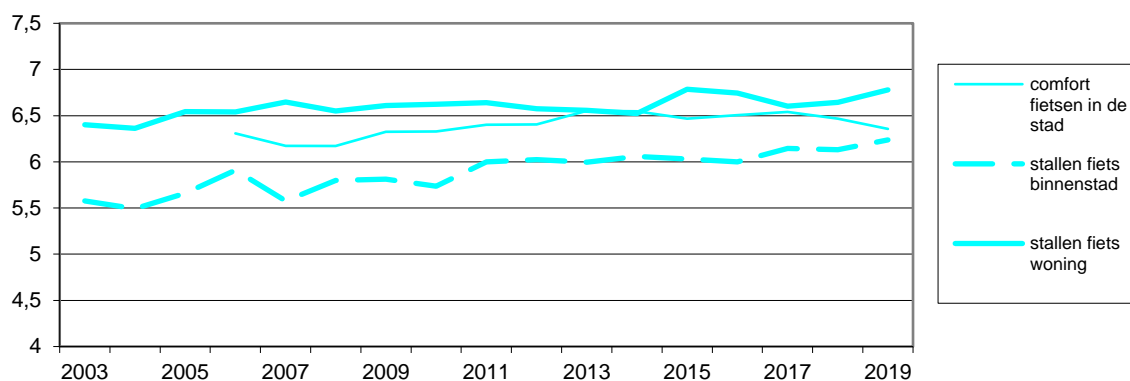
## Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een “rapportcijfer” 6,2 waarden, en die bij de woning

met een 6,8.

In figuur 7.3 is dit oordeel herhaald.

Figuur 7.3: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2019.

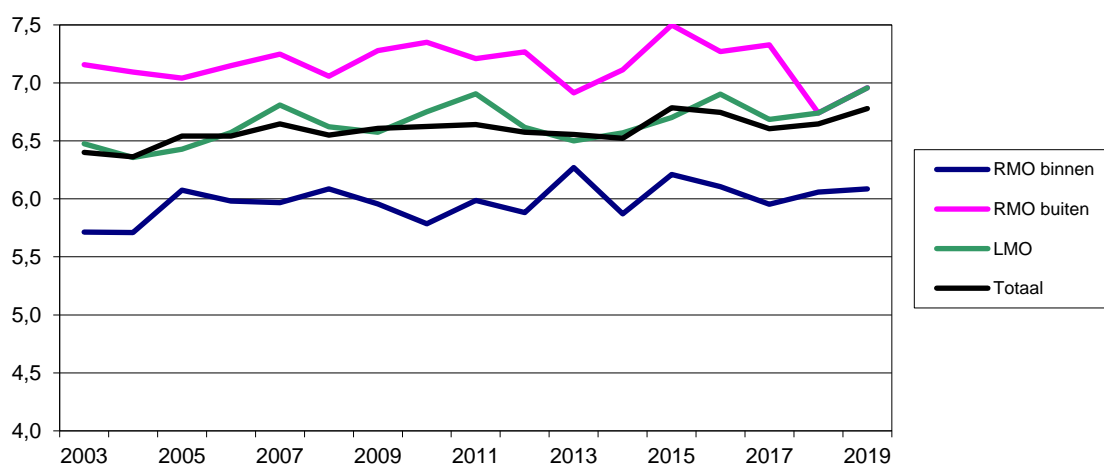


Het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel is herhaald in figuur 7.4.

Figuur 7.4: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2019.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	51%	18%	25%	32%
Percentage positief	49%	82%	75%	68%
Gemiddeld cijfer	6,1	7,4	7,0	6,8

Figuur 7.5: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2003-2019.







## 8 Wisselend actueel: Maastunnel

Figuur 8.1: Wist van afsluiting Maastunnel; 2018-2019.

Wist dat de Maastunnel sinds juli 2017 is afgesloten voor auto's richting Zuid	RMO binnen de ring		RMO buiten de ring		LMO	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Ja	78%	86%	87%	84%	81%	89%
Nee	22%	14%	13%	16%	19%	11%

Wist dat de Maastunnel sinds juli 2017 is afgesloten voor auto's richting Zuid	Autogebruikers		Niet-autogebruikers		Totaal Rotterdam	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Ja	89%	94%	73%	76%	82%	86%
Nee	11%	6%	27%	24%	18%	14%

Figuur 8.2: Last van afsluiting Maastunnel (exclusief wie het niet wist); 2018-2019.

Zo ja: Heeft u daar last van?	RMO binnen de ring		RMO buiten de ring		LMO	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Gebruikt (bijna) nooit	52%	60%	79%	75%	55%	52%
Andere manier is net zo makkelijk	13%	10%	11%	10%	15%	13%
Andere manier is lastiger	34%	30%	10%	15%	30%	35%

Zo ja: Heeft u daar last van?	Autogebruikers		Niet-autogebruikers		Totaal Rotterdam	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Gebruikt (bijna) nooit	54%	55%	73%	73%	61%	62%
Andere manier is net zo makkelijk	15%	13%	11%	8%	13%	11%
Andere manier is lastiger	31%	32%	16%	19%	26%	27%

Figuur 8.3: Andere manier of andere frequentie naar de andere Maasoever (exclusief wie het niet wist of (bijna) nooit met de auto door de Maastunnel gaat)<sup>1</sup>; 2018-2019.

Reist u door de afsluiting van de Maastunnel op een andere manier, of minder vaak naar de andere Maasoever?	2018	2019
Nee	26%	21%
Reist nu met openbaar vervoer	16%	16%
Gaat nu met de fiets	8%	8%
Reist nu met waterbus / watertaxi	0%	1%
Neemt nu andere route: Erasmusbrug of Willemsbrug	60%	67%
Neemt nu andere route: Van Brienoordbrug / Beneluxtunnel	36%	38%
Gaat nu op andere tijden (bijvoorbeeld buiten de spits)	8%	10%
Gaat nu minder vaak naar de andere Maasoever	17%	18%
Anders	6%	6%

<sup>1</sup>): De percentages van de alternatieven tellen tot meer dan 100% op (voor het totaal: tot 151% respectievelijk 166%), omdat sommige respondenten die nu op een andere manier of minder vaak reizen meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

Leesvoorbeeld: 2019: 21% reist *niet* op een andere manier of minder vaak naar de andere Maasoever; van de overigen reist 16% nu met het openbaar vervoer, enzovoorts.

N.B.: Percentages per stadsdeel zouden slechts gebaseerd zijn op 90, 34 en 101 respondenten in 2018 respectievelijk 89, 52 en 114 respondenten in 2019.



# Bijlage A Respons en representativiteit

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vier vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De respons voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer (in de B-lijst) bedroeg 29%; 0,6%-punt hoger dan vorig jaar.

De enquête kon naar eigen keuze schriftelijk dan wel via internet worden ingevuld. Van die laatste mogelijkheid heeft bij de B-lijst ongeveer de helft van de respondenten gebruik gemaakt.

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

dankzij een aantal veranderingen in de aanpak bij de Omnibusenquête dit jaar in ieder geval gekeerd.

Op zich is de *representativiteit* ook belangrijker dan de *omvang* van de respons, die natuurlijk nog altijd groot genoeg is om uitspraken te kunnen doen. Die representativiteit is wederom acceptabel, al kent de respons een zekere selectiviteit die voor een belangrijk deel maatschappelijk verklaarbaar en moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. Dit gold in vergelijkbare mate ook in voorgaande jaren, zodat uitkomsten nog steeds goed vergeleken kunnen worden met die uit eerdere Omnibusenquêtes. De representativiteit naar etniciteit is de laatste twee jaar zelfs een stuk beter dan daarvóór.

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 2019. Traditiegetrouw blijken Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

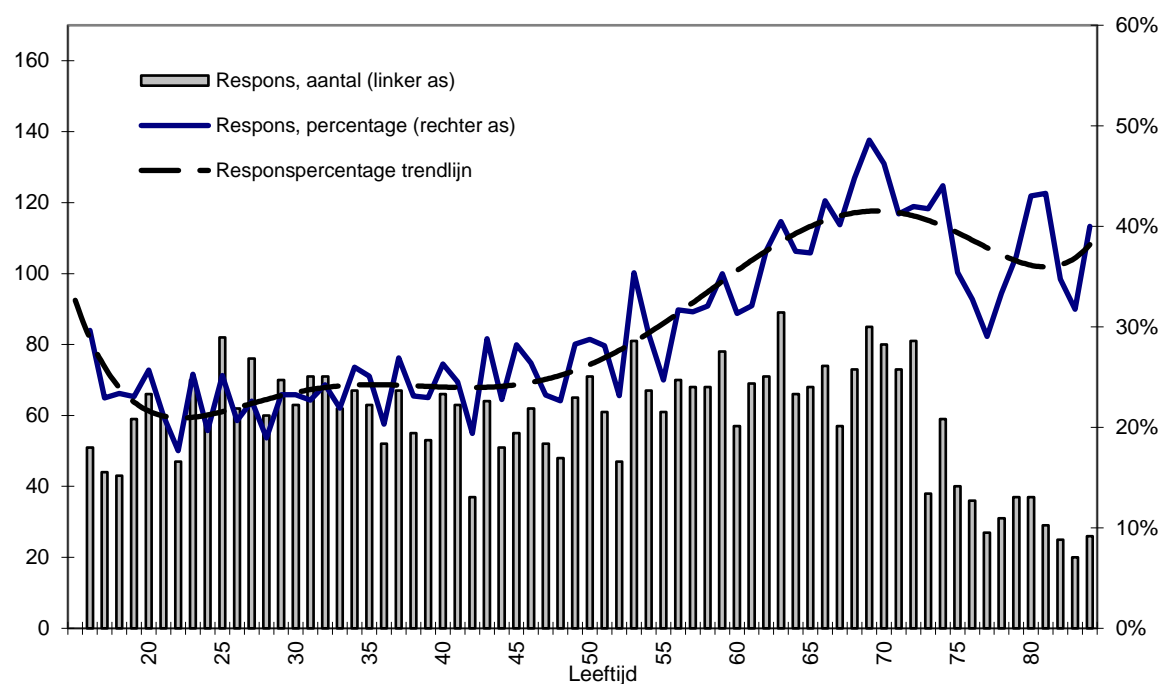
*Figuur A.1: Verdeling van de respondenten in de laatste vijf enquêtes en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot en met 85 jaar naar geslacht en naar leeftijd.*

Geslacht en leeftijd	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	Rotterdam op 1-1-'19
Geslacht: Man	44%	47%	45%	48%	52%	49%
Vrouw	56%	53%	55%	52%	48%	51%
Respons	1.092	936	943	1.022	1.045	522.623
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	10%	10%	12%	11%	15%
25 tot 45 jaar	29%	28%	31%	30%	31%	38%
45 tot 65 jaar	37%	34%	34%	34%	33%	30%
65 t/m 85 jaar	25%	28%	25%	23%	25%	17%
Respons	1.092	936	943	1.022	1.045	522.623

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (23% in de categorie tot 25 jaar!), en vervolgens oploopt tot 40% bij de 65- tot en met

85-jarigen. (Eerdere ervaring heeft geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.) Zie figuur A.2.

Figuur A.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2019 naar leeftijd.



## A.2 Etniciteit

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

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 etniciteit.

Etniciteit	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	Rotterdam op 1-1-'19
Surinamers	7%	5%	6%	8%	8%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	2%	2%	4%
Kaapverdianen	2%	2%	1%	2%	2%	3%
Turken	3%	4%	4%	6%	6%	7%
Marokkanen	3%	2%	3%	5%	4%	6%
Overig niet-westers	6%	5%	4%	7%	8%	9%
Niet-westers	22%	21%	21%	30%	30%	38%
Nederlanders	67%	68%	69%	57%	59%	49%
Overig EU	6%	6%	6%	8%	6%	8%
Overig westers	5%	4%	4%	6%	6%	5%
Respons	1.084	936	943	1.022	1.045	522.623

Vanouds zijn autochtonen in enquêtes over-, en allochtone groeperingen ondervertegenwoordigd, maar door een veel grotere opbrengst van het aanvullend mondeling veldwerk onder Rotterdammers met een migratieachtergrond is het

verschil de laatste twee jaar niet groot meer, en is de representativiteit naar etniciteit sindsdien dus een stuk beter dan daarvoor.

## A.3 Gebied

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

Gebied	B-lijst enquête 2015	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	Rotterdam op 1-1-'19
Rotterdam Centrum	4%	5%	6%	7%	5%	6%
Delfshaven	10%	10%	9%	11%	12%	12%
Overschie	3%	4%	2%	3%	3%	3%
Noord	9%	7%	10%	8%	10%	8%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	7%	9%	8%	9%	6%
Kralingen-Crooswijk	8%	10%	9%	9%	8%	9%
Feijenoord	9%	10%	12%	10%	9%	12%
IJsselmonde	9%	8%	7%	10%	9%	9%
Pernis	0%	0%	0%	0%	1%	1%
Prins Alexander	20%	18%	18%	15%	17%	15%
Charlois	9%	9%	8%	9%	7%	10%
Hoogvliet	6%	6%	6%	5%	5%	5%
Hoek van Holland	2%	3%	1%	2%	2%	2%
Rozenburg	2%	2%	3%	2%	2%	2%
Respons	1.048	936	943	1.022	1.045	522.623

## A.4 Conclusie

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

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

voor vormen van maatschappelijke participatie zoals het deelnemen aan een gemeentelijke enquête. In dat opzicht is wellicht ook een vergelijking te trekken met de selectieve opkomst bij verkiezingen.

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

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan voorts ook een aantal structurele verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze door 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 en de inzet van tweetalige enquêteurs in de rappêlfase).

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel maatschappelijk verklaarbaar en moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de autochtonen iets vindt, en 25% van de Rotterdammers met

een migratieachtergrond, hiervoor in Vragenlijst B van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 39,6% zal worden gemeten, terwijl dit 37,7% had moeten zijn. Een dergelijk verschil is niet 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 handelt over de vragen over diverse onderwerpen op het terrein van verkeer en vervoer in

Vragenlijst B van de |Omnibussenquête 2019, die als volgt waren geformuleerd.

***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  
☐ nee, maar ik gebruik wel regelmatig een huurauto  
☐ nee, maar ik gebruik wel regelmatig een deelauto  
☐ nee

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

- ☐ ja  
☐ nee => Ga door naar vraag 18

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

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

**16. Waar parkeert u meestal uw auto bij een bezoek aan het centrum van Rotterdam?**

- ☐ ik ga nooit met de auto naar het centrum => Ga door naar vraag 18  
☐ op straat, zo dicht mogelijk bij mijn bestemming  
☐ op straat, waar er plaats is  
☐ in een parkeergarage  
☐ op een P+R-terrein  
☐ anders, namelijk

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

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

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

**18. Heeft u een fiets?**

- ☐ ja
- ☐ nee

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

- ☐ ja
- ☐ nee

**20. Maakt u in Rotterdam wel eens gebruik van een “deelfiets”, zoals een OV-fiets, oBike, Mobike, Gobike of Donkey Republic fiets?**

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

**21. Wist u dat er tegenwoordig ook ‘deelscooters’ bestaan, zoals bijvoorbeeld van Felyx?**

- ☐ nee
- ☐ ja, maar ik heb er nog nooit gebruik van gemaakt
- ☐ ja, en ik heb daar ook al eens gebruik van gemaakt

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

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

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

- ☐ ja
- ☐ nee

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

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



**25. 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 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"/>

**26. Wat zou er moeten veranderen zodat u méér zou gaan fietsen?**

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

- ☐ als ik de reiskosten als ik fiets ook vergoed krijg door mijn werkgever
- ☐ als ik een fiets aantrekkelijk kan leasen via mijn werkgever
- ☐ als ik de mogelijkheid zou hebben om te douchen op mijn werk
- ☐ als de verkeersveiligheid voor fietsers zou verbeteren
- ☐ als mijn routes beter verlicht worden
- ☐ als ik mijn fiets beter kan parkeren bij mijn werk
- ☐ als ik mijn fiets beter kan parkeren bij mijn andere bestemmingen
- ☐ als mijn routes minder saai / aantrekkelijker worden
- ☐ als de doorstroming op het fietspad verbetert
- ☐ als andere vervoermiddelen flink duurder worden; bijvoorbeeld brandstof, openbaar vervoer, parkeren, enzovoorts
- ☐ als er minder luchtverontreiniging is op mijn routes
- ☐ anders, namelijk
- ☐ niets: ik zal nooit méér gaan fietsen

**27. 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

**28. 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

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

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

**30. Wat vindt u van ...**

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

**31. Wat vindt u van ...**

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

**32. 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"/>

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

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

**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. geluid van bromfietsen / scooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. de stank van bromfietsen / scooters	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. hoe en waar bromfietsen / scooters rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

- ☐ ik rijd zelf elektrisch
- ☐ ik weet er van => **Ga door naar vraag 38**
- ☐ ik heb er wel eens van gehoord => **Ga door naar vraag 38**
- ☐ daar heb ik nog nooit van gehoord => **Ga door naar vraag 38**

**36. 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

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

- ☐ 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

**38. 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

**39. 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 de aanleg van laadpalen met parkeervakken waar niet-elektrische auto's niet mogen parkeren?**

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

**40. 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

***De volgende vragen gaan over de Maastunnel.***

**41. Sinds juli 2017 is de Maastunnel afgesloten voor auto's richting Zuid. Wist u dat?**

- ☐ ja
- ☐ nee                    => Ga door naar vraag 44

**42. Heeft u last van de afsluiting van de Maastunnel?**

- ☐ nee, want ik ga (bijna) nooit met de auto door de Maastunnel **=> Ga door naar vraag 44**
- ☐ nee, want het is voor mij net zo makkelijk om een andere route te nemen of op een andere manier te reizen
- ☐ ja, want ik ga wel eens met de auto door de Maastunnel, en een andere route of een andere manier is lastiger

**43. Reist u door de afsluiting van de Maastunnel op een andere manier, of minder vaak naar de andere Maas-oever?**

*(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)*

- ☐ ja, ik reis nu met het openbaar vervoer
- ☐ ja, ik ga nu met de fiets
- ☐ ja, ik reis nu met de waterbus / watertaxi
- ☐ ja, ik neem nu een andere route, namelijk de Erasmusbrug of de Willemsbrug
- ☐ ja, ik neem nu een andere route, namelijk de Van Brienenoordbrug of de Beneluxtunnel
- ☐ ja, ik ga nu op andere tijden (bijvoorbeeld buiten de spits)
- ☐ ja, ik ga nu minder vaak naar de andere Maasoever
- ☐ ja, anders, namelijk
- ☐ nee



# 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%
1.045 (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 ('chi-kwadraattoets'). In het algemeen kan gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar

toegenomen als het vorig jaar volgens de Omnibusenquête 50% was en dit jaar 53%. Een stijging van 10- naar 13% daarentegen is wél significant.

In onderstaande tabel zijn de marges aangegeven waarbinnen verschillen niet significant zijn in drie gevallen: bij vergelijking van de uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van twee uitkomsten voor deelgroepen van elk 750 respondenten en van twee uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.000 respondenten (ongeveer een respons van een vragenlijst van de Omnibusenquête). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere

marges: van de uitkomsten van een  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven.

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

Voorbeeld: (links halverwege:) als voor een deelgroep van 250 respondenten een percentage 50% wordt gemeten, dan verschillen andere groepen van zo'n grootte significant van die deelgroep als daarvoor minder dan 41,3% of méér dan 58,7% is gemeten. Bij kleinere of grotere gemeten percentages wordt deze marge kleiner. Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden altijd weer andere marges: van de uitkomsten van een  $\chi^2$ -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven.

In het algemeen moge de boodschap zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van slechts enkele %-punten niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar

evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

### 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.)

percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge  
 $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99) / 447} = 0,9\%$ .

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

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

respectievelijk

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

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

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

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

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

### Noten

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

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de A-lijst van de Omnibusenquête 2019 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50) / 998} = 3,1\%$ . Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99) / 998} = 0,6\%$ .

Bij alleen de 448 mannen in de A-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50) / 447} = 4,6\%$ , en is bij een gemeten

3. Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met  $m_1$  respectievelijk  $m_2$ , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met  $s_1$  respectievelijk  $s_2$  en de



steekproefomvang met  $n_1$  respectievelijk  $n_2$ , dan is het verschil  $(m_2 - m_1)$  met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

$$s^2 = ((n_1 - 1)xs_1^2 + (n_2 - 1)xs_2^2) / (n_1 + n_2 - 2).$$

Als we eenvoudshalve mogen veronderstellen dat beide

steekproefomvang even groot zijn (zeg:  $n_1 = n_2 = n$ ), dan is deze toetsingsformule te vereenvoudigen tot

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

## Kennis voor een sterk Rotterdams beleid

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.

Auteur



Paul de Graaf (1957) is wiskundige en werkt sinds 1989 als onderzoeker bij de gemeente Rotterdam. Hij is de projectleider van de jaarlijkse Omnibusenquête. Daarnaast doet hij onder meer kwantitatief onderzoek over mobiliteit, onderwijs / opleidingsniveau, arbeidsmarkt en inkomensverdeling.



Gemeente Rotterdam