

Rotterdammers over het verkeer 2014

Resultaten uit de Omnibusenquête 2014

Onderzoek en Business Intelligence



Rotterdamers over het verkeer 2014

Resultaten uit de Omnibusenquête 2014

Projectnr. 4089-a

drs. P.A. de Graaf

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)
Augustus 2014

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

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

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

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	13
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	15
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	15
2.2 Fietsbezit	18
2.3 Openbaarvervoerabonnement	20
2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen	21
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	23
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	23
3.2 Intensieve gebruikers	28
3.3 Gebruik in diverse situaties	29
4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK	33
4.1 Frequenter fietsgebruik	33
4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer	35
4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	39
4.4 'P+R'	43
4.5 Elektrisch vervoer	45
4.6 Milieuoverwegingen	47
5 MENINGEN EN OORDELEN	49
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	49
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	53
5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	55
5.4 Oordeel over verkeershinder	56
6 PARKEREN EN STALLEN	59
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	59
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	65

BIJLAGEN	69
BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2014	71
BIJLAGE II: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	73
II.1 Geslacht en leeftijd	73
II.2 Etniciteit	74
II.3 Deelgemeente	75
II.4 Conclusie	75
BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	77
BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	83
IV.1 Percentages	83
IV.2 Vergelijkingen	84
IV.3 Gemiddelden	85

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling, de Verkeersmarinier en De Verkeersonderneming hebben ook dit jaar in de jaarlijkse gemeentelijke Omnibusenquête, die in februari en maart 2014 is gehouden, weer een groot aantal vragen laten opnemen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en meningen over diverse verkeersonderwerpen in de stad.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt drie kwart (74%) een rijbewijs te hebben. 57% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 4% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is relatief laag onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en relatief hoog onder mannen en 25- tot 65-jarigen. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en beschikbaarheid van een auto enerzijds, en opleiding en (huishoudens-)inkomen anderzijds. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men vaker dan elders een rijbewijs.

Omgerekend zou volgens de Omnibusenquête 2014 66% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken.

Op de langere termijn gezien is sprake van een licht stijgende trend in het rijbewijs- en autobezit, en valt de "inhaalslag" van vrouwen en van 65-plussers bij het rijbewijs- en autobezit op.

Ruim drie kwart van de Rotterdammers heeft een fiets. Niet-westerse allochtonen hebben veel minder vaak een fiets dan autochtonen. Het fietsbezit is het hoogst op de Rechter Maasoever buiten de ring, en is hoger naarmate opleidingsniveau en/of het huishoudensinkomen hoger is.

Van de Rotterdammers zonder fiets zegt bijna een kwart niet te kunnen fietsen. Op de langere termijn gezien lijkt het fietsbezit in Rotterdam heel licht te stijgen; het bezit van elektrische fietsen stagneert; ook al is landelijk de verkoop van elektrische fietsen flink gestegen.

5% heeft (ook) een elektrische fiets.

De helft van de Rotterdammers heeft zowel een auto als een fiets. Anderzijds heeft 14% geen van beide. Dat laatste komt bij vrouwen veel vaker voor dan bij mannen, en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Ook hangt zulke zogeheten "vervoersarmoede" sterk samen met het inkomen.

Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, lijkt op termijn heel langzaam iets af te nemen.

10% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt een abonnement op het openbaar vervoer via de werkgever te hebben; de overigen hebben dat niet (of hebben geen werkgever: bij wie een werkgever zegt te hebben is dit 13%).

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is zulk abonnementbezit overigens veel hoger: 31%.

Vervoermiddelkeuze

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als

bestuurder of als passagier; 37% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve autogebruikers (meestal ten minste vier dagen per week). De helft gebruikt meestal iedere week wel eens het openbaar vervoer (waaronder 20% intensief) en bijna zes van de tien Rotterdammers gebruiken meestal iedere week wel eens de fiets (waaronder 34% intensief).

Het totale percentage autogebruikers lijkt de laatste jaren licht te stijgen. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de afgelopen zeven jaar flink toegenomen (vooral door het incidentele gebruik!), en ook het fietsgebruik neemt op de lange termijn gezien toe.

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

In totaal behoort 78% van de Rotterdammers tot één van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers. De trend bij het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn richtingloos, die bij het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers vlak en die bij het aantal intensieve fietsgebruikers stijgend. De trend voor het totaal van deze drie groepen intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien licht stijgend: ook in die zin is de Rotterdammer er langzaam maar iets mobieler op geworden.

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

De verschillen met vorige metingen zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. In een aantal situaties is de lichte toename van het gebruik van openbaar vervoer en fiets terug te zien; met name bij het reizen naar werk of studie, waarbij het autogebruik dan ook afnam van 45% tot 40%..

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

Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie af, en dat van de fiets toe. Het gebruik van het openbaar vervoer varieert van jaar op jaar wel, maar lijkt op de lange termijn nauwelijks te veranderen.

Frequenter fietsgebruik

Steeds meer Rotterdammers (inmiddels bijna één op de drie) geven aan, al zo veel mogelijk op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden om niet vaker de fiets te gebruiken vooral het weer en de afstand. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd. Van de niet-westerse allochtonen geeft 15% als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

41% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (41%). Verder noemt 30% dat het overstappen te veel tijd kost. Langzaamaan wordt de snelheid wat vaker, en de veiligheid minder vaak genoemd.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 26% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (53%).

De redenen om niet vaker met bus, tram en metro te reizen en die om niet vaker met de trein te reizen, komen in sterke mate met elkaar overeen: het openbaar vervoer is te duur, overstappen kost te veel tijd en de opstapplaatsen zijn te ver weg. Daarnaast worden bus, tram en metro vaak als niet snel genoeg, niet veilig en niet comfortabel ervaren.

Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Dit jaar zeggen wat minder respondenten (22%) tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken of dat dit niet van toepassing is. Van de overigen maakt 38% meestal gebruik van de auto (35% als bestuurder en 3% als passagier), 32% van het openbaar vervoer, 33% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 30% van alle Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 28% als bestuurder), 25% gaat met het openbaar vervoer, eveneens 25% met de fiets en 6% anderszins.

Het gebruik van de fiets in de spits neemt langzaamaan wat toe. De auto lijkt wat minder populair geworden, maar dat komt vooral ook doordat dit jaar minder respondenten tijdens de spits zeggen te reizen.

Van de Rotterdammers met betaald werk gaat de helft (45% als bestuurder en 1% als passagier) met de auto, een derde met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer.

31% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 13% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 12% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en eveneens 5% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan in de vorige twee jaar. "Spits-automobilisten" overwegen relatief wat vaker een andere manier van reizen.

Eén op de drie Rotterdammers gebruikt tijdens de spits meestal de auto; de rest heeft geen auto en/of rijbewijs, of gebruikt zelden of nooit tijdens de spits de auto. Eén op de tien Rotterdammers gebruikt tijdens de spits de auto en wil dat wel veranderen; van hen zegt echter een ruime meerderheid dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken en dat te gaan veranderen.

Van degenen die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt 36% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 17%, en van de intensieve autogebruikers is dat 25%. Hiervan zegt echter telkens de overgrote meerderheid niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts een paar procent zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

'P+R'

79% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 21% erkent dit niet te kennen. De helft van de Rotterdammers (53%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 15% kent het van radio en tv, 14% door vrienden en/of familie, 11% noemt kranten / tijdschriften, 10% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet en 12% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral vaak eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording en herkenning.

In totaal blijkt dat 23% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 56% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 21% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 60%), gevolgd door 'goedkoper' (58%) en 'sneller' (22%).

De bekendheid van 'P+R' is voor het eerst in jaren toegenomen, en ook het gebruik neemt op de langere termijn gezien langzaam toe. Financiële argumenten lijken daarbij de laatste paar jaar belangrijker te worden.

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

Elektrisch vervoer

Op de vraag naar de bekendheid van elektrisch vervoer (zoals elektrische auto's, scooters, fietsen en bussen) zegt 5% van de Rotterdammers zelf elektrisch te rijden. 65% weet er wel van, 27% heeft er wel eens van gehoord en 4% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord.

53% vindt het een goede keuze dat de gemeente elektrisch vervoer stimuleert; 7% vindt dat geen goede keuze, en de overige 39% heeft hierover geen mening; een vergelijkbaar oordeel als vorig jaar. Voorstanders vinden het beter voor het milieu (luchtkwaliteit!); tegenstanders vinden het te duur, net zo min goed voor het milieu, en noemen dat je elektrisch vervoer niet aan hoort komen.

35% van de Rotterdammers vindt de aanleg van 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat een goede zaak, bij 17% hangt dat er van af, 9% vindt dat geen goede zaak en de overige 39% heeft hierover geen mening. Vergeleken met vorig jaar hebben nu méér Rotterdammers hier een mening over, maar de verhouding tussen voor- en tegenstanders is niet veranderd. De voorstanders geven daarbij bijna allemaal als argument dat dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren (en herhalen hier ook vaak dat elektrisch rijden goed is voor het milieu). De tegenstanders noemen vooral als argument dat dit ten koste gaat van "reguliere" parkeerplekken (en herhalen hier ook soms hun bezwaren tegen elektrisch vervoer in het algemeen). De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende parkeerplaatsen overblijven, dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn en dat de gebruikers er wel gewoon voor moeten betalen.

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

Ruim één op de drie (35%) weet niet of men binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets zal rijden, en 47% verwacht dit niet. De overige 17% rijdt al elektrisch (3%), of denkt aan een elektrische fiets (9%), scooter (2%), eigen auto (3%), auto van het werk (2%) of deelauto (1%). Vergeleken met vorig jaar weten nu méér Rotterdammers op deze vraag een antwoord te geven, waardoor vooral het 'nee'-kamp is gegroeid.

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

Milieuoverwegingen

Tot de meeste voorgelegde maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan, zoals méér gebruik maken van de fiets, een zuinige auto kopen / gebruiken, minder gebruik maken van de auto, méér gebruik maken van het openbaar vervoer, zuinige autobanden kopen en méér gebruik maken van elektrisch vervoer, zeggen de Rotterdammers (voor zo ver van toepassing) in meerderheid wel bereid te zijn.

Meningen over verkeersonderwerpen

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

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

Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer en over het parkeren van de auto in de binnenstad. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets bij de woning, en ook zijn zij wat vaker negatief over het parkeren van de auto bij de woning en de verkeersveiligheid in hun deelgemeente. Op deze Maasoever buiten de ring is men veel vaker tevreden over het stallen van de fiets bij de woning, en ook wat vaker over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente en over het parkeren van de auto bij de woning. Op de Linker Maasoever zijn geen grote verschillen te zien.

De doorstroming tussen ring en binnenstad

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door de helft van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige die niet een overwegend positieve beoordeling krijgt. Over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' en de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 32% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 41% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 59% positief c.q. tevreden.

Over alle voorgelegde routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste jaren praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009, en een lichte verbetering in 2013.

Bereikbaarheid met de auto

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

De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval, en in het weekend zijn eveneens negen van de tien hier tevreden over.

En in het algemeen is driekwart positief over de bereikbaarheid met de auto binnen Rotterdam.

De afgelopen twee jaar is de tevredenheid over de bereikbaarheid met de auto heel licht toegenomen.

Verkeershinder

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 27% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van ondervindt. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 16% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, eveneens 16% van de stank van auto's, en 15% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch nog niet de helft van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden. Hinder van bromfietsen en scooters was in eerdere jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel de laatste twee jaar niet meer wezenlijk van de andere twee. Op de Linker Maasoever heeft men het meest last van auto's.

De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gestabiliseerd. De hinder van bromfietsen en scooters lijkt weer wat toegenomen, en die van geparkeerde auto's nam de laatste jaren langzaam af, maar lijkt nu weer wat toegenomen.

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

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen terrein, in 14% van de gevallen wat verder weg op straat, en in 7% van de gevallen is het "wisselend". Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen; ook al nemen de mogelijkheden op eigen terrein toe. Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring kunnen het meest op eigen terrein of vlak bij huis op straat worden geparkeerd. In dit stadsdeel hoeft ook het minst vaak verder weg op straat te worden geparkeerd.

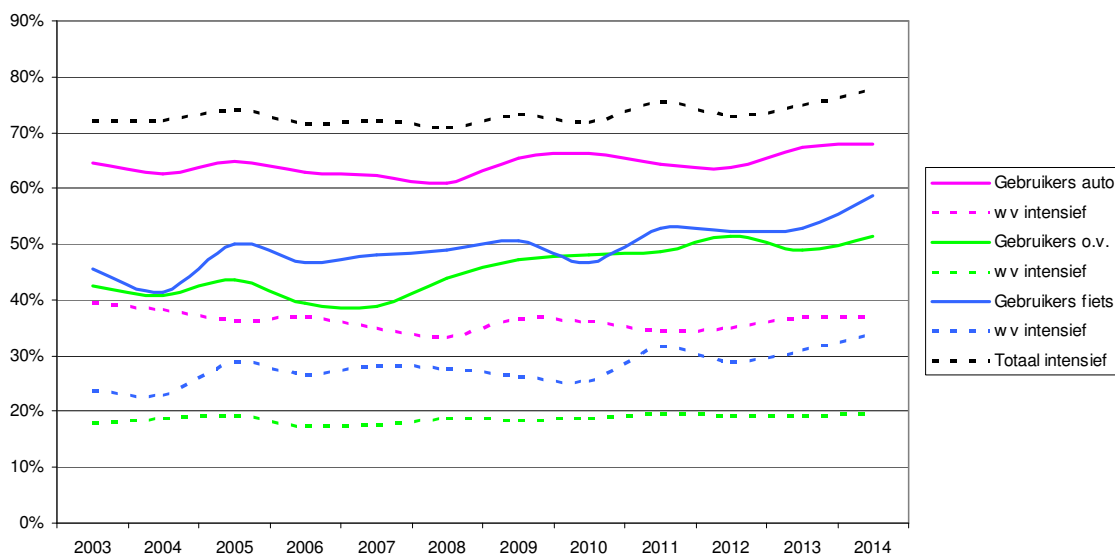
Aan het aantal auto's per huishouden liggen de verschillen per stadsdeel overigens niet, want zowel het autobezit in het algemeen als het bezit van méér dan één auto komt juist het meest voor waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maasoever buiten de ring.

81% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 8% in huis, en 74% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (7%) of buiten op een onveilige plaats (12%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze zelfs nog iets vaker binnen stallen, en denken minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van de bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 25% van de fietsbezitters zich genooddaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor 7% respectievelijk 4% van de fietsbezitters.

Veranderingen en trends



- Op de lange termijn vertoont het bezit van een rijbewijs en de beschikbaarheid van een auto (dat laatste overigens op persoonsniveau; niet op huishoudensniveau!) een licht stijgende trend, al lijken de metingen uit 2011 en (vooral) 2012 wat aan de lage kant.
- Het fietsbezit lijkt op de lange termijn heel licht te stijgen. Het bezit van elektrische fietsen stagneert.
- Het percentage autogebruikers lijkt de laatste jaren licht te stijgen. Het aantal openbaarvervoergebruikers is de afgelopen zeven jaar flink toegenomen (vooral door het incidentele gebruik!), en ook het aantal fietsgebruikers neemt op de lange termijn gezien toe. Op de lange termijn gezien is de toename van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer en de fiets niet ten koste gegaan van het autogebruik. In die zin is de Rotterdammer er langzaamaan dus steeds mobieler op geworden.

- *De trend bij het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn richtingloos, die bij het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers vlak en die bij het aantal intensieve fietsgebruikers stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien licht stijgend; ook in die zin is de Rotterdammer er langzaamaan dus iets mobieler op geworden.*
- *De verschillen in het vervoermiddelengebruik in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen) ten opzichte van vorig jaar zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. In een aantal situaties is de lichte toename van het gebruik van openbaar vervoer en fiets terug te zien; met name bij het reizen naar werk of studie. Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie af, en dat van de fiets toe. Het gebruik van het openbaar vervoer varieert van jaar op jaar wel, maar lijkt op de lange termijn nauwelijks te veranderen.*
- *De argumenten om niet (vaker) te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden. Wel geven steeds meer Rotterdammers aan, al zo veel mogelijk op de fiets te doen.*
- *Het gebruik van de fiets in de spits neemt langzaamaan wat toe.*
- *De bekendheid van 'P+R' is voor het eerst in jaren toegenomen, en ook het gebruik neemt op de langere termijn gezien langzaam toe.*
- *Alle langetermijntrends bij de voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen zijn positief: overall is men méér tevreden over dan zo'n tien jaar geleden. Dit geldt vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer, maar ook met de doorstroming van de auto in de stad gaat het de laatste jaren kennelijk beter.*
- *Het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad is de laatste jaren praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009, en een lichte verbetering in 2013.*
- *De afgelopen twee jaar is de tevredenheid over de bereikbaarheid met de auto heel licht toegenomen.*
- *De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gestabiliseerd. De hinder van geparkeerde auto's nam de laatste jaren langzaam af, maar lijkt nu weer wat toegenomen.*
- *Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.*
- *Langzaamaan vinden méér fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel op de lange termijn gezien veel minder sterk toe.*

1 INLEIDING

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

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

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

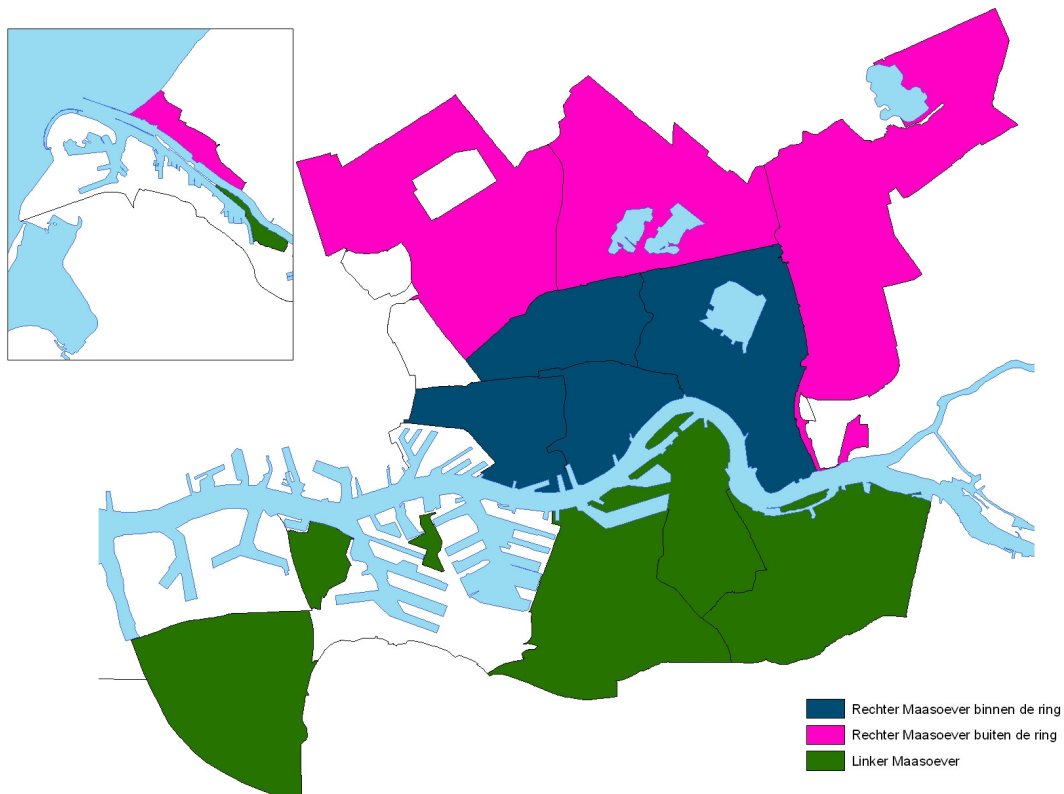
Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibusenquête 2014 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage V wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indicatief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers',

Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2014 waren dat er 496.371 (van de in totaal 618.109). Eén procent van de 1.069 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.964 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 464 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

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



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

2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

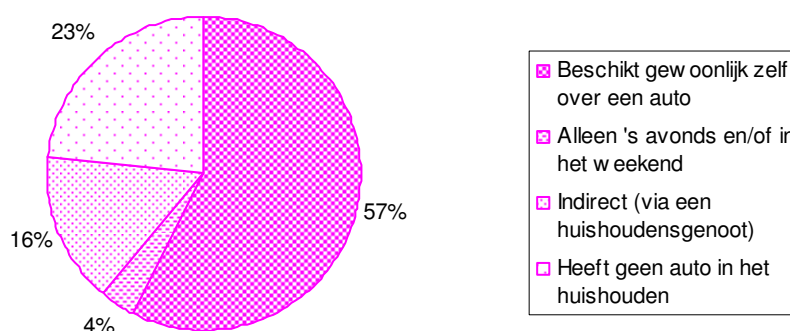
2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Drie kwart van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (74%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 78% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 5% alleen 's avonds of in het weekeinde, en 17% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus ruim de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs én gewoonlijk ook zelf over een auto (57%), en nog eens 4% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 16% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 77% van de Rotterdammers zegt dat het huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat van alle Rotterdamse *huishoudens* 66% over een auto beschikt.

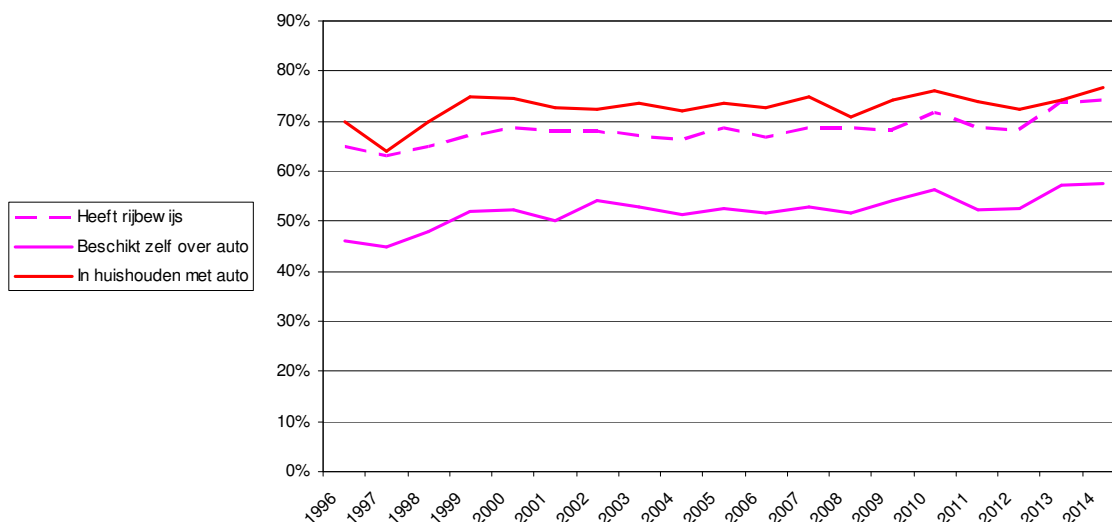
7% van de Rotterdammers heeft een rijbewijs en een auto in het huishouden, maar beschikt daar gewoonlijk *niet* altijd zelf over.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2014.



Op de langere termijn gezien is sprake van een licht stijgende trend in het rijbewijs- en autobezit, al lijken de metingen uit 2011 en (vooral) 2012 wat aan de lage kant.

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2014.



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

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

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

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto onderscheiden naar een aantal persoonskenmerken.

Figuur 2.3: Rijbewijsbezit naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2014.

Rijbewijsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2013	2014
<i>Geslacht</i>				
man	80%	80%	80%	85%
vrouw	58%	60%	63%	64%
<i>Leeftijd</i>				
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(51%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	80%	82%
45 tot 65 jaar	73%	74%	74%	82%
65 tot 85 jaar ¹	52%	54%	61%	64%
85 jaar en ouder ²	(28%)	(20%)		
<i>Etniciteit</i>				
autochtonen	71%	74%	75%	80%
westerse allochtonen	72%	67%	68%	(76%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	58%	59%
<i>Stadsdeel</i>				
Rechter Maasoever binnen ring	67%	67%	71%	73%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	74%	(75%)	(74%)
Rechter Maasoever buiten ring	75%	76%	76%	79%
Linker Maasoever	64%	65%	66%	71%
<i>Opleidingsniveau</i>				
Laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	54%	58%
Midden	75%	75%	74%	72%
Hoog (HBO / WO)	89%	89%	88%	92%
<i>Huishoudensinkomen</i>				
Minima	46%	48%	50%	57%
Minimum tot modaal	62%	62%	67%	(73%)
Modaal tot 2 x modaal	78%	79%	79%	80%
Boven 2 x modaal	89%	91%	90%	91%
Totaal	68%	69%	70%	74%

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

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

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

Figuur 2.4: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2014.

Beschikbaarheid auto	Beschikbaarheid auto:											
	altijd				's avonds / in het weekend				nooit / geen rijbewijs			
	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2013	2014	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2013	2014	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2013	2014
<i>Geslacht</i>												
man	66%	65%	64%	69%	3%	3%	2%	3%	31%	32%	34%	27%
vrouw	41%	44%	46%	47%	5%	5%	4%	4%	54%	51%	50%	49%
<i>Leeftijd</i>												
16 tot 25 jaar	22%	19%	20%	(17%)	6%	7%	5%	(8%)	72%	74%	75%	(76%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	62%	65%	6%	5%	5%	4%	33%	31%	33%	31%
45 tot 65 jaar	57%	58%	60%	68%	4%	4%	3%	4%	39%	38%	38%	28%
65 tot 85 jaar ¹	44%	45%	51%	53%	0%	0%	1%	0%	56%	55%	48%	46%
85 jaar en ouder ²	(23%)	(17%)			(0%)	(0%)			(77%)	(83%)		
<i>Etniciteit</i>												
autochtonen	57%	60%	60%	65%	4%	4%	3%	3%	39%	36%	37%	31%
westerse allochtonen	55%	51%	51%	(54%)	5%	4%	2%	(6%)	41%	46%	47%	(41%)
niet-westerse allochtonen	35%	35%	39%	38%	4%	5%	3%	4%	60%	60%	58%	58%
<i>Stadsdeel</i>												
Rechter Maasoever binnen ring	45%	48%	49%	50%	5%	4%	4%	5%	50%	48%	47%	45%
waarvan Rotterdam Centrum	45%	52%	(49%)	(50%)	4%	6%	(3%)	(5%)	51%	43%	(48%)	(45%)
Rechter Maasoever buiten ring	62%	64%	65%	69%	5%	4%	2%	4%	33%	32%	33%	27%
Linker Maasoever	51%	50%	51%	54%	4%	4%	3%	2%	46%	47%	46%	44%
<i>Opleidingsniveau</i>												
Laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	40%	43%	3%	3%	2%	2%	55%	57%	58%	55%
Midden	57%	57%	56%	53%	5%	6%	3%	4%	37%	37%	41%	43%
Hoog (HBO / WO)	72%	73%	70%	76%	6%	4%	4%	5%	22%	23%	26%	19%
<i>Huishoudensinkomen</i>												
Minima	25%	25%	26%	29%	3%	3%	3%	3%	72%	72%	72%	68%
Minimum tot modaal	45%	47%	52%	(52%)	3%	3%	1%	(4%)	52%	50%	47%	(45%)
Modaal tot 2 x modaal	64%	66%	65%	69%	6%	5%	3%	3%	30%	29%	31%	28%
Boven 2 x modaal	77%	79%	80%	82%	6%	6%	5%	5%	17%	15%	15%	13%
Totaal	52%	53%	54%	57%	4%	4%	3%	4%	43%	43%	43%	39%

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

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

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

Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 65-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men relatief vaker een rijbewijs dan elders in de stad. Ook is er een zeer sterk oplopend verband tussen rijbewijsbezit enerzijds, en opleiding en huishoudensinkomen anderzijds.

De beschikbaarheid van een auto loopt daarmee parallel; de zelfde bevolkingsgroepen die vaker of minder vaak een rijbewijs hebben, kunnen ook vaker of minder vaak over een auto beschikken. Dit beeld verschilt niet wezenlijk van dat van vorig jaar, zij het dat het rijbewijs en de beschikbaarheid van een auto bij zo ongeveer alle onderscheiden categorieën inmiddels wat hoger ligt. Op de langere termijn valt de "inhaalslag" van vrouwen en van 65-plussers bij het rijbewijs- en autobezit op.

Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, vergelijkbaar met in afgelopen jaren, in 88% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak (4%), van een leasemaatschappij (5%) of van iets anders (3%). Bijna dit gehele wagenpark (95%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Ruim drie kwart van de Rotterdammers (79%) heeft een fiets. Elders in de vragenlijst (zie paragraaf 4.1) heeft bij de vraag waarom men niet vaker fietst 18% van degenen die *geen* fiets hebben geantwoord niet te kunnen fietsen. Derhalve heeft 79% een fiets, heeft 17% geen fiets terwijl men wel kan fietsen en heeft 4% geen fiets terwijl men ook niet kán fietsen.

In figuur 2.5 is het fietsbezit onderscheiden naar persoonskenmerken.

Figuur 2.5: Fietsbezit naar een aantal persoonskenmerken; 2001-2014.

Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2013	2014
<i>Geslacht</i>				
man	76%	78%	78%	80%
vrouw	70%	72%	74%	77%
<i>Leeftijd</i>				
16 tot 25 jaar	69%	75%	78%	(78%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	78%	86%
45 tot 65 jaar	76%	78%	79%	83%
65 tot 85 jaar ¹	63%	64%	65%	65%
85 jaar en ouder ²	(23%)	(22%)		
<i>Etniciteit</i>				
autochtonen	81%	83%	85%	85%
westerse allochtonen	76%	77%	75%	(80%)
niet-westerse allochtonen	46%	51%	53%	60%
<i>Stadsdeel</i>				
Rechter Maasoever binnen ring	67%	71%	75%	79%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	(78%)	(81%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	84%	84%	85%
Linker Maasoever	71%	70%	71%	73%
<i>Opleidingsniveau</i>				
Laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	63%	63%
Midden	80%	78%	77%	80%
Hoog (HBO / WO)	88%	90%	91%	93%
<i>Huishoudensinkomen</i>				
Minima	55%	57%	59%	61%
Minimum tot modaal	69%	69%	71%	(78%)
Modaal tot 2 x modaal	81%	84%	83%	86%
Boven 2 x modaal	88%	90%	94%	93%
Totaal	73%	74%	76%	79%

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

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

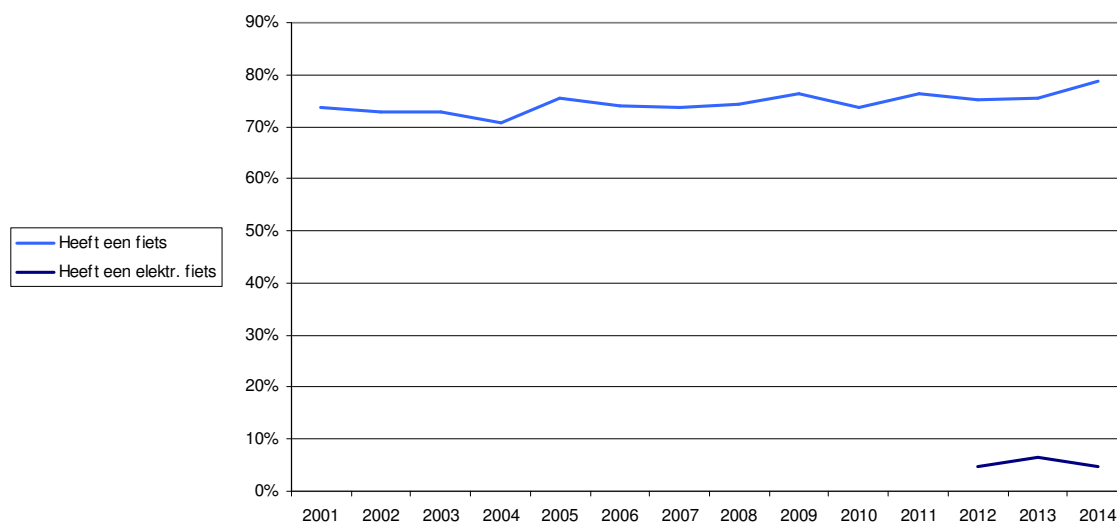
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

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

5% van de Rotterdammers heeft (ook) een elektrische fiets.

Op de langere termijn gezien lijkt het fietsbezit in Rotterdam heel licht te stijgen. Het bezit van elektrische fietsen stagneert; ook al is landelijk de verkoop van elektrische fietsen flink gestegen, en was volgens RAI Vereniging en Bovag vorig jaar 19% van alle verkochte fietsen in Nederland een elektrische fiets¹.

Figuur 2.6: Fietsbezit; 2001-2014.



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

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

Auto én fiets

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

¹): <http://www.nu.nl>: 'Populariteit elektrische fiets verder gestegen'; 28 februari 2014.

Figuur 2.7: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2014.

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

De helft van de Rotterdammers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 14% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dergelijke zogeheten "vervoersarmoede" komt bij vrouwen veel vaker voor dan bij mannen (bij 17% van de vrouwen en bij 10% van de mannen), en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 29% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 8% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 3% van de Rotterdammers met een huishoudensinkomen van meer dan twee keer modaal heeft geen fiets en evenmin altijd een auto ter beschikking, tegen maar liefst 29% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *buiten* de ring heeft 8% auto noch fiets, op de Rechter Maasoever *binnen* de ring 17% en op de Linker Maasoever 16%.

Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, lijkt op termijn heel langzaam iets af te nemen.

2.3 Openbaarvervoerabonnement

De vraag naar het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer is de laatste jaren een aantal keren geherformuleerd; met name omdat de indruk bestond dat de OV-chipkaart door sommigen als abonnement wordt gezien en doordat onduidelijk is hoe 65-plussers met een OV-chipkaart voor gratis lokaal openbaar vervoer na 9:00 uur 's ochtends deze vraag beantwoorden. Dit jaar is deze vraag dan ook beperkt tot de enkelvoudige vraag of men een abonnement op het openbaar vervoer via de werkgever heeft.

10% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt nu een abonnement op het openbaar vervoer via de werkgever te hebben; de overigen hebben dat niet (of hebben geen werkgever: bij wie een werkgever zegt te hebben is dit 13%).

Het bezit van openbaarvervoerabonnementen via de werkgever is onder autobezitters maar half zo groot als onder niet-autobezitters: 7% respectievelijk 13%.

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is zulk abonnementenbezit overigens veel hoger, namelijk in totaal 31%.

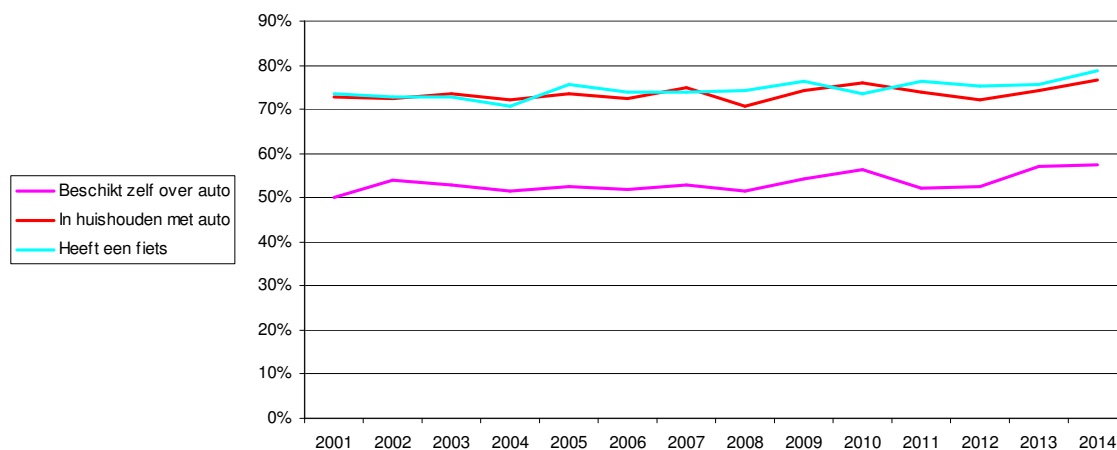
Het bezit van een abonnement zegt op zich echter nog niet zo veel over het mogelijk gebruik van het openbaar vervoer (zoals het bezit van een auto of een fiets dat wél doet over mogelijk gebruik van auto of fiets). Theoretisch heeft iedereen de mogelijkheid tot gebruik van het openbaar ver-

voer, en het hangt van meerdere factoren af of iemand voor zijn of haar gebruik van openbaar vervoer een abonnement aanschaft; zelfs als hij of zij het openbaar vervoer ook voor zijn of haar woon-werkverkeer gebruikt. Wat dat laatste betreft kan er hier reeds op worden gewezen dat in hoofdstuk 3 zal blijken dat het gebruik van het openbaar vervoer de afgelopen zeven jaar flink is toegenomen, het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers nauwelijks verandert en ook het gebruik van openbaar vervoer naar werk of studie op de lange termijn nauwelijks verandert.

2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

In figuur 2.8 is de ontwikkeling in het bezit van vervoermiddelen sinds 2001 herhaald.

Figuur 2.8: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2014.



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

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

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

Zoals in de voorgaande paragrafen reeds was aangegeven, is de eigen autobeschikbaarheid op de lange termijn licht stijgend, al lijken de metingen uit 2011 en (vooral) 2012 wat aan de lage kant. Het fietsbezit lijkt op de lange termijn heel licht te stijgen.

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week. Als ook degenen worden meegeteld die 'bijna nooit' een auto zeggen te gebruiken, komt het totaal aan autogebruikers op 78%; iets méér dan het percentage dat een auto in het huishouden heeft (77%; zie paragraaf 2.1).

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

Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2014.

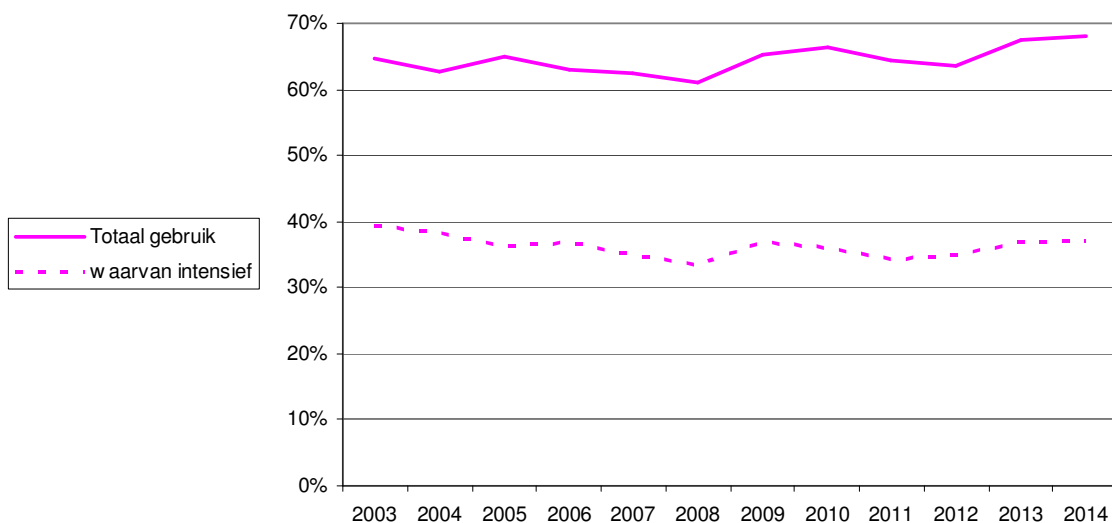
Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	18%	33%	26%	25%
4 of 5 dagen	10%	12%	12%	12%
2 of 3 dagen	22%	21%	15%	19%
1 dag	12%	12%	11%	12%
Totaal autogebruikers	62%	79%	65%	68%
Bijna nooit	15%	7%	9%	11%
Nooit / geen antwoord	23%	14%	26%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Het aantal autogebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 79% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoever is dit 65%, en "rechts binnen de ring" 62%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoever buiten de ring veel vaker voor dan in beide andere stadsdelen: 45%, tegen 38% "links" en 28% "rechts-binnen".

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2014 weergegeven.

Het totale percentage autogebruikers lijkt de laatste jaren licht te stijgen. Het aantal intensieve autogebruikers varieert de laatste jaren licht, zonder duidelijke richting.

Figuur 3.2: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2014.



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

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

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

Gebruik van openbaar vervoer

Dan het gebruik van het openbaar vervoer.

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per stadsdeel; 2014.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	17%	7%	11%	12%
4 of 5 dagen	9%	7%	9%	8%
2 of 3 dagen	16%	14%	15%	15%
1 dag	17%	17%	15%	16%
Totaal o.v.-gebruikers	59%	46%	51%	51%
Bijna nooit	28%	34%	24%	28%
Nooit / geen antwoord	14%	20%	25%	20%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

Van *alle* Rotterdammers kan 20% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik meestal ten minste vier dagen per week).

Het aantal openbaarvervoergebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring: 59%. Ook het intensieve gebruik is in dat stadsdeel het grootst: 26%. Op de Linker Maasoever is 20%, en op de Rechter Maasoever buiten de ring is 14% intensief gebruiker van het openbaar vervoer.

De afgelopen zeven jaar is het aantal openbaarvervoergebruikers flink toegenomen; het aantal intensieve openbaarvervoergebruikers verandert echter nauwelijks. De trendmatige groei van de laatste jaren betrof vooral het incidentele gebruik.

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2014.



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

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

²⁾: Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

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

Fietsgebruik

Bijna zes van de tien Rotterdammers maken wekelijks wel eens gebruik van de fiets. Van hen doet meer dan de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en ruim een kwart meestal twee of drie dagen per week.

Van *alle* Rotterdammers kan 34% gerekend worden tot de intensieve fietsers.

Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2014.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	33%	23%	21%	26%
4 of 5 dagen	7%	12%	5%	8%
2 of 3 dagen	17%	17%	13%	16%
1 dag	7%	8%	11%	9%
Totaal fietsgebruikers	65%	60%	51%	59%
Bijna nooit	10%	19%	17%	15%
Nooit / geen antwoord	25%	21%	33%	26%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Het aantal fietsgebruikers is op de Linker Maasoever minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het aantal intensieve gebruikers is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (40%); daar neemt zowel het totale aantal fietsgebruikers als het aantal intensieve fietsgebruikers steeds verder toe. Op de Rechter Maasoever buiten de ring bedraagt het aantal intensieve fietsgebruikers 35%, en op de Linker Maasoever 26%.

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

Figuur 3.6: Fietsgebruik; 2003-2014.



->

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%	19%	23%	22%	23%	26%
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%	7%	8%	7%	8%	8%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%	13%	12%	14%	12%	16%
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%	8%	9%	9%	10%	9%
Totaal fietsgebr. waarvan intensief	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%	52%	53%	59%
Bijna nooit ¹⁾	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%	19%	15%	16%	16%	15%
Nooit / geen antw. ²⁾	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%	34%	32%	32%	31%	26%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²⁾: Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

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

In figuur 3.7 tenslotte is de ontwikkeling van de omvang van de drie soorten verkeersdeelnemers sinds 2003 in één beeld te zien. 5% van de Rotterdammers zegt trouwens (al dan niet impliciet) zowel auto, openbaar vervoer als fiets (bijna) nooit te gebruiken.

Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2014.



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

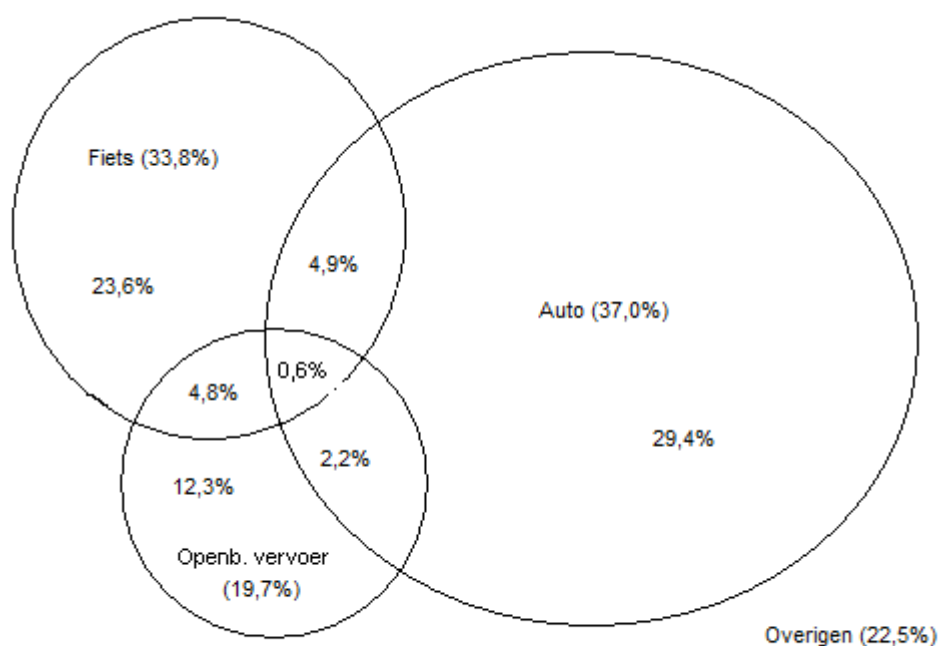
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

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

3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 37% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 20% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 34% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets. Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemáál op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

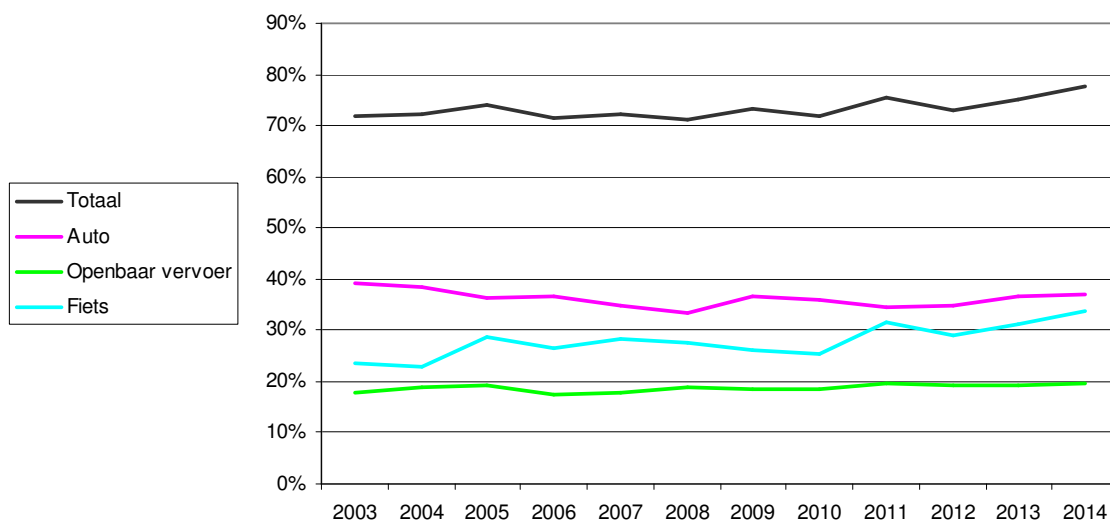
Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2014.



In totaal behoort 78% van de Rotterdammers tot één van deze drie groepen intensieve verkeersdeelnemers. (Het totale aantal intensieve verkeersdeelnemers is natuurlijk nóg groter: iemand die bijvoorbeeld twee dagen per week de auto gebruikt, twee dagen per week het openbaar vervoer en twee dagen per week de fiets is immers “in totaal” óók een intensieve verkeersdeelnemer!)

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

Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2014.



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

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

3.3 Gebruik in diverse situaties

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

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

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

Figuur 3.10 geeft het vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen). De verschillen met vorige metingen zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. In een aantal situaties is de lichte toename van het gebruik van openbaar vervoer en fiets terug te zien; met name bij het reizen naar werk of studie, waarbij het autogebruik dan ook afnam van 45% tot 40%.

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2014 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder / passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	40%	28%	28%	5%	100%	723
als u naar een winkelcentrum gaat	28%	19%	33%	20%	100%	975
als u vrienden of familie bezoekt	63%	18%	14%	5%	100%	980
als u uitgaat	36%	33%	23%	8%	100%	833
als u gaat sporten	30%	9%	45%	17%	100%	644
in het weekend	48%	17%	26%	8%	100%	929
door de week overdag	35%	23%	34%	8%	100%	922
door de week in de avond	50%	16%	28%	6%	100%	825
naar de binnenstad van Rotterdam	16%	50%	27%	8%	100%	936
naar bestemmingen elders in Rotterdam	47%	30%	19%	3%	100%	867
naar bestemmingen buiten Rotterdam	73%	23%	2%	2%	100%	938
naar trein of metrostation	13%	31%	24%	32%	100%	831

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2013 door de kleinere aantallen respondenten soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

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

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2014 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder / passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	32%	29%	34%	5%	100%	253
als u naar een winkelcentrum gaat	14%	22%	43%	21%	100%	307
als u vrienden of familie bezoekt	50%	23%	23%	5%	100%	311
als u uitgaat	17%	27%	41%	15%	100%	272
als u gaat sporten	19%	12%	50%	20%	100%	218
in het weekend	29%	21%	38%	11%	100%	302
door de week overdag	27%	26%	40%	8%	100%	296
door de week in de avond	34%	19%	42%	5%	100%	270
naar de binnenstad van Rotterdam	7%	29%	47%	17%	100%	310
naar bestemmingen elders in Rotterdam	38%	28%	30%	4%	100%	283
naar bestemmingen buiten Rotterdam	64%	32%	3%	2%	100%	300
naar trein of metrostation	3%	29%	30%	38%	100%	279

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

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2014 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder / passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	45%	23%	29%	3%	100%	235
als u naar een winkelcentrum gaat	36%	12%	34%	18%	100%	319
als u vrienden of familie bezoekt	75%	11%	11%	3%	100%	323
als u uitgaat	46%	34%	17%	4%	100%	288
als u gaat sporten	40%	3%	45%	12%	100%	214
in het weekend	63%	11%	21%	5%	100%	307
door de week overdag	42%	19%	35%	5%	100%	313
door de week in de avond	61%	11%	25%	3%	100%	278
naar de binnenstad van Rotterdam	23%	56%	20%	2%	100%	304
naar bestemmingen elders in Rotterdam	56%	24%	16%	3%	100%	294
naar bestemmingen buiten Rotterdam	82%	14%	2%	2%	100%	316
naar trein of metrostation	18%	21%	29%	31%	100%	267

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

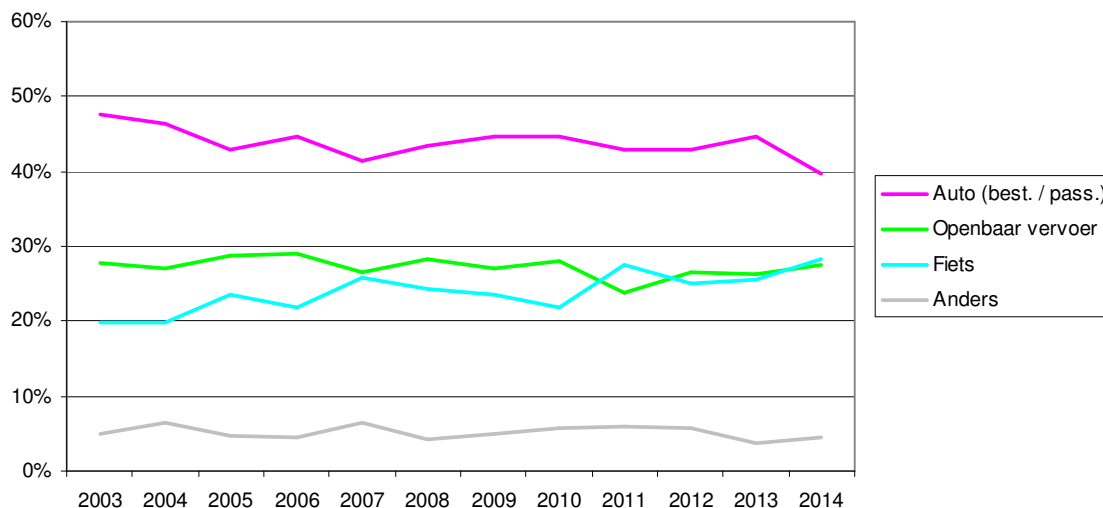
Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2014 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...	Auto (bestuurder / passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	42%	31%	21%	6%	100%	226
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	24%	22%	21%	100%	333
als u vrienden of familie bezoekt	64%	21%	7%	9%	100%	329
als u uitgaat	46%	36%	11%	6%	100%	263
als u gaat sporten	32%	11%	39%	18%	100%	202
in het weekend	53%	20%	18%	9%	100%	306
door de week overdag	36%	26%	26%	11%	100%	300
door de week in de avond	55%	20%	15%	9%	100%	265
naar de binnenstad van Rotterdam	18%	64%	13%	5%	100%	307
naar bestemmingen elders in Rotterdam	47%	40%	10%	4%	100%	278
naar bestemmingen buiten Rotterdam	74%	23%	2%	1%	100%	307
naar trein of metrostation	18%	43%	11%	28%	100%	270

Gebruik naar werk of studie

In figuur 3.14 tenslotte is weergegeven hoe het vervoermiddelengebruik naar werk of studie zich sinds 2003 heeft ontwikkeld.

Figuur 3.14: Vervoermiddelengebruik naar werk of studie (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2003-2014.



Gebruikt meestal naar werk of studie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Auto (bestuurder / passagier)	48%	46%	43%	45%	41%	43%	45%	45%	43%	43%	45%	40%
Openbaar vervoer	28%	27%	29%	29%	26%	28%	27%	28%	<u>24%</u>	26%	26%	28%
Fiets	20%	20%	<u>24%</u>	22%	<u>26%</u>	24%	23%	22%	<u>28%</u>	25%	25%	28%
Ander vervoermiddel of lopend	5%	7%	5%	5%	6%	<u>4%</u>	5%	6%	6%	6%	4%	5%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Op de lange termijn neemt het gebruik van de auto naar werk of studie af, en dat van de fiets toe. Het gebruik van het openbaar vervoer varieert van jaar op jaar wel, maar lijkt op de lange termijn nauwelijks te veranderen.

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK

4.1 Frequenter fietsgebruik

Als eerste van een reeks vragen over belemmeringen om vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken is gevraagd waarom men niet vaker de fiets gebruikt. Men mocht hier één of meer redenen aankruisen uit een negental voorgedrukte redenen en/of bij de antwoordmogelijkheid 'anders namelijk ...' een reden in eigen bewoordingen invullen. Voor wie de vraag niet van toepassing vond, bestond de antwoordmogelijkheid 'ik doe al zo veel mogelijk op de fiets'. Zie voor de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 26.

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

Steeds meer Rotterdammers (inmiddels bijna één op de drie) geven aan, al zo veel mogelijk op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen geven als reden vooral de afstand en het weer. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 31% als reden dat de afstanden te groot zijn, en eveneens 31% dat het weer niet geschikt is. 19% vindt het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot, en 12% dat fietsen niet snel genoeg gaat. Andere redenen worden door minder dan 10% genoemd: 9% noemt leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, eveneens 9% vindt dat het verkeer niet veilig is, 8% vindt dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning, eveneens 8% heeft geen fiets, 7% vindt de routes niet comfortabel, eveneens 7% vindt fietsen eng en 6% kán niet fietsen. Men mocht hier overigens meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,65.

Figuur 4.1: Redenen om niet vaker te fietsen; 2007-2014.

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

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

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

³): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%. Weergegeven zijn alleen de redenen die ooit ten minste 10% "scoorden"; in de laatste kolom staat dus *niet* de top-6 van 2014. (Wél de top-4!)

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

Bij de redenen om niet vaker te fietsen is er weinig veranderd sinds vorig jaar; de top-4 is wederom onveranderd.

Figuur 4.2 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 8% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Figuur 4.2: Redenen om niet vaker te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2014.

Redenen om niet vaker te fietsen	Doet al zo veel mogelijk op de fiets	Redenen ¹						
		Afstanden te groot	Weer niet geschikt	Risico diefstal etc. bij bestemming	Fietsen niet snel genoeg	Leeftijd, handicap, etc.	Verkeer niet veilig	Overig
<i>Geslacht</i>								
man	32%	34%	31%	21%	14%	8%	9%	45%
vrouw	32%	29%	32%	17%	11%	10%	8%	50%
<i>Leeftijd</i>								
16 tot 25 jaar	(30%)	(45%)	(39%)	(16%)	(16%)	(4%)	(5%)	(41%)
25 tot 45 jaar	33%	38%	38%	15%	17%	3%	9%	49%
45 tot 65 jaar	35%	34%	28%	23%	13%	9%	8%	45%
65 tot 85 jaar	26%	(13%)	(24%)	(18%)	(4%)	(20%)	(12%)	(51%)
<i>Etniciteit</i>								
autochtonen	36%	34%	32%	21%	12%	11%	8%	43%
westerse allochtonen	(37%)	(27%)	(42%)	(15%)	(14%)	(14%)	(8%)	(48%)
niet-westerse allochtonen	18%	29%	27%	15%	13%	3%	11%	58%
<i>Stadsdeel</i>								
R. Maasoever binnen ring	39%	28%	29%	17%	11%	6%	9%	52%
R. Maasoever buiten ring	32%	41%	37%	21%	16%	11%	6%	41%
Linker Maasoever	25%	27%	28%	18%	10%	10%	10%	49%
<i>Opleidingsniveau</i>								
Laag (geen startkwalificatie)	26%	18%	21%	18%	7%	14%	10%	54%
Midden	33%	35%	31%	16%	14%	8%	12%	51%
Hoog (HBO / WO)	35%	43%	43%	22%	17%	7%	5%	36%
<i>Huishoudensinkomen</i>								
Minima	29%	(20%)	(24%)	(14%)	(9%)	(10%)	(12%)	(58%)
Minimum tot modaal	(28%)	(35%)	(32%)	(23%)	(9%)	(10%)	(7%)	(53%)
Modaal tot 2 x modaal	31%	(34%)	(34%)	(21%)	(10%)	(11%)	(9%)	(39%)
Boven 2 x modaal	37%	(43%)	(40%)	(17%)	(22%)	(5%)	(6%)	(37%)
<i>Fietsbezit</i>								
Wel	40%	41%	40%	23%	15%	6%	8%	37%
Niet	0%	9%	10%	9%	6%	16%	10%	71%
<i>Fietsgebruik</i>								
Momenteel wel eens	52%	42%	44%	19%	13%	5%	7%	37%
Momenteel nooit	2%	24%	21%	18%	12%	12%	10%	55%
Intensieve autogebruikers	15%	42%	36%	21%	18%	6%	9%	41%
Intensieve o.v.-gebruikers	24%	(29%)	(36%)	(20%)	(12%)	(8%)	(13%)	(47%)
Intensieve fietsers	72%	(47%)	(42%)	(22%)	(7%)	(7%)	(7%)	(33%)
Totaal	32%	31%	31%	19%	12%	9%	9%	47%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 165%).

Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn het niet hebben van een fiets en redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 8%; zij zijn samen met de voorgedrukte antwoordmogelijkheden 'het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt bij de woning is te groot' (8%), 'de routes zijn niet comfortabel' (7%), 'eng om te fietsen' (eveneens 7%) en 'ik kan niet fietsen' (6%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen. Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 26.

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

Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd. Van de niet-westerse allochtonen geeft 15% als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

Analoog wordt sinds 2012 ook gevraagd, waarom men niet vaker met bus, tram of metro reist. 41% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (41%). Verder noemt 30% dat het overstappen te veel tijd kost, 18% dat bus, tram en metro niet snel genoeg gaan, eveneens 18% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt, 17% dat men bus, tram en metro niet comfortabel vindt, 14% dat bus, tram en metro niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 13% dat de haltes te ver weg zijn en 11% dat bus, tram en metro niet vaak genoeg rijden. Voorts heeft 10% geen OV-chipkaart, zegt 9% het systeem niet goed genoeg te kennen om er mee te reizen en zegt 2% niet te weten waar de haltes zijn.

Dit is ongeveer het zelfde "lijstje" als vorig jaar; de verschillen zijn geen van alle significant, al wordt over twee jaar gemeten de snelheid wat vaker en de veiligheid minder vaak genoemd.

Figuur 4.3: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; 2012-2014.

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

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

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

Op de volgende bladzijde toont figuur 4.4 de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 10% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving. Opvallende afwijkingen zijn in deze figuur niet te zien.

Figuur 4.4: Belangrijkste redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2014.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	Doet al zo veel mogelijk met bus, tram of metro	Belangrijkste redenen ¹							
		Te duur	Overstappen kost te veel tijd	Niet snel genoeg	Voelt zich niet veilig	Niet comfortabel	Rijden niet wanneer nodig	Haltes te ver weg	Niet vaak genoeg
<i>Geslacht</i>									
man	36%	40%	30%	20%	14%	22%	16%	8%	10%
vrouw	45%	42%	29%	16%	21%	12%	12%	17%	11%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(46%)	(48%)	(42%)	(20%)	(8%)	(11%)	(14%)	(15%)	(18%)
25 tot 45 jaar	31%	51%	30%	24%	15%	21%	17%	10%	12%
45 tot 65 jaar	34%	41%	31%	17%	19%	15%	14%	11%	10%
65 tot 85 jaar	65%	(6%)	(14%)	(4%)	(26%)	(18%)	(8%)	(24%)	(4%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	38%	35%	31%	20%	19%	20%	16%	15%	10%
westerse allochtonen	(40%)	(47%)	(28%)	(27%)	(9%)	(14%)	(11%)	(5%)	(11%)
niet-westerse allochtonen	47%	(58%)	(28%)	(9%)	(16%)	(8%)	(10%)	(8%)	(12%)
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	41%	(44%)	(29%)	(21%)	(11%)	(15%)	(15%)	(10%)	(10%)
R. Maasoever buiten ring	37%	40%	34%	22%	17%	22%	17%	14%	12%
Linker Maasoever	43%	(41%)	(25%)	(11%)	(24%)	(13%)	(10%)	(13%)	(10%)
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	47%	(44%)	(17%)	(5%)	(23%)	(11%)	(7%)	(11%)	(9%)
Midden	40%	42%	26%	15%	22%	14%	15%	11%	9%
Hoog (HBO / WO)	34%	39%	41%	30%	10%	23%	17%	15%	12%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	48%	(59%)	(16%)	(9%)	(16%)	(5%)	(7%)	(6%)	(6%)
Minimum tot modaal	(43%)	(43%)	(30%)	(18%)	(22%)	(14%)	(11%)	(10%)	(9%)
Modaal tot 2 x modaal	37%	(45%)	(34%)	(20%)	(17%)	(16%)	(17%)	(16%)	(13%)
Boven 2 x modaal	34%	(23%)	(39%)	(26%)	(13%)	(27%)	(18%)	(16%)	(13%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Ten minste één dag per week	62%	45%	33%	20%	13%	10%	14%	15%	17%
Bijna nooit / nooit	17% ²	39%	28%	17%	20%	20%	14%	11%	7%
Intensieve autogebruikers	20%	35%	35%	20%	20%	24%	18%	12%	11%
Intensieve o.v.-gebruikers	77%	(38%)	(29%)	(21%)	(15%)	(13%)	(13%)	(15%)	(31%)
Intensieve fietsers	38%	48%	33%	22%	13%	11%	11%	13%	11%
Totaal	41%	41%	30%	18%	18%	17%	14%	13%	11%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 180%).

Redenen die niet door meer dan 10% van de respondenten waren aangekruist zijn niet in de tabel opgenomen. Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 27.

²): Het betreft hier 84 respondenten die de vragenlijst schijnbaar niet consequent hebben ingevuld - tenzij ze inderdaad bedoelen dat 'bijna nooit' of 'nooit' al 'zo veel mogelijk' is...

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

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 26% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (53%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 20% dat het station te ver weg is, 17% dat het overstappen te veel tijd kost, 11% dat de treinen niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 9% dat men het systeem niet goed genoeg kent om er mee te reizen en eveneens 9% dat men de trein niet comfortabel vindt. Voorts heeft 8% geen OV-chipkaart, vindt eveneens 8% dat de trein niet snel genoeg gaat, voelt 7% zich in de trein niet veilig en vindt 4% dat de treinen niet vaak genoeg rijden.

Ook dit is ongeveer het zelfde "lijstje" als vorig jaar. Hooguit kan worden opgemerkt dat het niet goed genoeg kennen van het systeem (de OV-chipkaart?) en het comfort langzaamaan wat minder vaak genoemd worden.

Figuur 4.5: Redenen om niet vaker met de trein te reizen; 2012-2014.

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

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

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

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

Overigens is deze vraag voor veel respondenten kennelijk te moeilijk te beantwoorden: 11% heeft helemaal niets aangekruist.

Figuur 4.6: Belangrijkste redenen om niet vaker met de trein te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2014.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	Doet al zo veel mogelijk met de trein	Belangrijkste redenen ¹							
		Te duur	Station te ver weg	Overstappen kost te veel tijd	Rijden niet wanneer nodig	Kent het systeem niet goed genoeg	Niet comfortabel	Heeft geen OV-chipkaart	Niet snel genoeg
<i>Geslacht</i>									
man	23%	51%	18%	18%	14%	11%	12%	10%	9%
vrouw	29%	54%	21%	17%	8%	9%	6%	7%	6%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(42%)	(50%)	(18%)	(21%)	(12%)	(16%)	(7%)	(4%)	(7%)
25 tot 45 jaar	21%	62%	23%	16%	10%	5%	10%	5%	12%
45 tot 65 jaar	24%	48%	20%	22%	12%	10%	9%	10%	7%
65 tot 85 jaar	(29%)	(47%)	(14%)	(8%)	(10%)	(13%)	(7%)	(13%)	(3%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	26%	50%	23%	20%	13%	8%	11%	9%	9%
westerse allochtonen	(28%)	(59%)	(9%)	(17%)	(7%)	(9%)	(7%)	(9%)	(13%)
niet-westerse allochtonen	24%	(56%)	(17%)	(11%)	(9%)	(11%)	(5%)	(8%)	(4%)
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	33%	55%	13%	20%	10%	9%	10%	8%	10%
R. Maasoever buiten ring	25%	50%	17%	21%	14%	11%	10%	9%	11%
Linker Maasoever	20%	52%	29%	12%	9%	8%	7%	9%	4%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	18%	49%	15%	11%	8%	15%	5%	12%	2%
Midden	27%	58%	20%	13%	9%	9%	7%	8%	6%
Hoog (HBO / WO)	30%	53%	24%	27%	15%	4%	13%	5%	15%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	26%	(62%)	(13%)	(10%)	(7%)	(13%)	(12%)	(13%)	(1%)
Minimum tot modaal	(25%)	(62%)	(15%)	(16%)	(11%)	(10%)	(8%)	(11%)	(8%)
Modaal tot 2 x modaal	24%	(53%)	(24%)	(18%)	(10%)	(8%)	(7%)	(9%)	(9%)
Boven 2 x modaal	28%	(39%)	(27%)	(26%)	(17%)	(8%)	(16%)	(2%)	(14%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Ten minste één dag per week	40%	60%	13%	16%	10%	8%	5%	4%	8%
Bijna nooit / nooit	10% ²	47%	25%	18%	12%	10%	12%	12%	8%
Intensieve autogebruikers	11%	46%	25%	23%	14%	9%	12%	9%	10%
Intensieve o.v.-gebruikers	50%	(61%)	(11%)	(11%)	(15%)	(11%)	(6%)	(3%)	(3%)
Intensieve fietsers	34%	64%	17%	19%	8%	4%	7%	5%	8%
Totaal	26%	53%	20%	17%	11%	9%	9%	8%	8%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met de trein te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 147%).

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

²): Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 28. Het betreft hier 46 respondenten die de vragenlijst schijnbaar niet consequent hebben ingevuld - tenzij ze inderdaad bedoelen dat 'bijna nooit' of 'nooit' al 'zo veel mogelijk' is...

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

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

Figuur 4.7: Redenen om niet vaker met het openbaar vervoer te reizen; 2014.

Redenen om er niet vaker mee te reizen	Bus, tram en metro	Trein
Te duur	41%	53%
Overstappen kost te veel tijd	30%	17%
Haltes resp. station te ver weg	13%	20%
Gaan niet snel genoeg	18%	8%
Niet comfortabel	17%	9%
Rijden niet wanneer nodig	14%	11%
Voelt zich niet veilig	18%	7%
Heeft geen OV-chipkaart	10%	8%
Kent het systeem niet goed genoeg	9%	9%
Rijden niet vaak genoeg	11%	4%
Weet niet waar de haltes zijn	2%	
Totaal	180%	147%

4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Ook wordt sinds 2012 een aantal vragen gesteld over ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits. Allereerst wordt gevraagd, van welk vervoermiddel men meestal gebruik maakt tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur). Dit jaar zeggen wat minder respondenten (22%) tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken of dat dit niet van toepassing is. Van de overigen maakt 38% meestal gebruik van de auto (35% als bestuurder en 3% als passagier), 32% van het openbaar vervoer, 33% van de fiets en 8% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 30% van *alle* Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 28% als bestuurder), 25% gaat met het openbaar vervoer, eveneens 25% met de fiets en 6% anderszins.

Het gebruik van de fiets in de spits neemt langzaam toe. De auto lijkt wat minder populair geworden, maar dat komt vooral ook doordat dit jaar minder respondenten tijdens de spits zeggen te reizen.

Figuur 4.8: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012-2014.

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

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

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

Zoals in figuur 4.9 is te zien, gaat van de Rotterdammers met betaald werk de helft (45% als bestuurder en 1% als passagier) met de auto, een derde met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer. Op de Rechter Maasoever buiten de ring gebruikt de reiziger tijdens de spits het meest de auto, en het minst het openbaar vervoer; op de Linker Maasoever wordt de fiets het minst gebruikt.

Figuur 4.9: Vervoermiddel tijdens de spits; 2014.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel ¹				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel / lopend
<i>Sociaal-economische positie</i>						
betaald werk	8%	45%	1%	24%	34%	5%
scholier / student	(2%)	(0%)	(0%)	(75%)	(34%)	(2%)
huish. / uitkering / pensioen	42%	24%	6%	37%	31%	13%
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoever binnen ring	16%	26%	3%	33%	41%	10%
R. Maasoever buiten ring	21%	43%	2%	25%	33%	5%
Linker Maasoever	27%	37%	4%	37%	22%	9%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
Altijd	22%	60%	2%	15%	29%	4%
Niet altijd / nooit	21%	2%	5%	55%	38%	13%
<i>Fietsbezit</i>						
Wel	19%	37%	2%	27%	39%	5%
Niet	35%	(29%)	(6%)	(53%)	(1%)	(21%)
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>						
Wel	7%	(10%)	(0%)	(83%)	(23%)	(3%)
Niet	23%	39%	3%	25%	34%	8%
Intensieve autogebruikers	19%	81%	4%	9%	9%	5%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	(3%)	(1%)	(91%)	(14%)	(4%)
Intensieve fietsers	18%	8%	0%	25%	77%	4%
Totaal	22%	35%	3%	32%	33%	8%
Totaal ²	22%	28%	2%	25%	25%	6%

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

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

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

Alternatieven

31% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 13% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 12% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en eveneens 5% overweegt wel eens om thuis te blijven. Dit is nauwelijks anders dan in de vorige twee jaar.

Figuur 4.10: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits¹; 2014 en 2012-2013 (horizontale percentering).

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>					
auto, als bestuurder	18%	17%	10%	8%	58%
auto, als passagier	(13%)	(13%)	(4%)	(9%)	(65%)
openbaar vervoer	8%	9%	5%	4%	75%
fiets	14%	9%	2%	5%	72%
ander vervoermiddel / lopend	(6%)	(6%)	(3%)	(6%)	(79%)
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	14%	10%	6%	5%	71%
scholier / student	(13%)	(6%)	(4%)	(4%)	(74%)
huish. / uitkering / pensioen	11%	16%	5%	7%	65%
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoever binnen ring	11%	10%	4%	6%	72%
R. Maasoever buiten ring	17%	13%	6%	6%	66%
Linker Maasoever	10%	12%	6%	4%	70%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
Altijd	14%	14%	6%	7%	66%
Niet altijd / nooit	12%	9%	4%	3%	73%
<i>Fietsbezit</i>					
Wel	14%	12%	5%	5%	69%
Niet	(9%)	(11%)	(7%)	(9%)	(70%)
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>					
Wel	(10%)	(7%)	(3%)	(3%)	(78%)
Niet	14%	12%	5%	6%	68%
Intensieve autogebruikers	14%	14%	9%	6%	64%
Intensieve o.v.-gebruikers	(9%)	(6%)	(3%)	(4%)	(77%)
Intensieve fietsers	14%	9%	4%	3%	72%
Totaal	13%	12%	5%	5%	69%
Totaal 2013	15%	10%	5%	7%	66%
Totaal 2012	15%	9%	5%	7%	69%

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

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

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

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

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

Tenslotte is alle respondenten een aantal uitspraken voorgelegd over autogebruik voor ritten tijdens de spits en plannen om autogebruik tijdens de spits te verminderen, met de vraag welke van toepassing is. (Zie voor de precieze formuleringen Bijlage III, vraag 31.)

Twee derde gaf daarbij aan, geen auto en/of rijbewijs te hebben, of zelden of nooit tijdens de spits de auto te gebruiken; zie de eerste twee kolommen van figuur 4.11. Eén op de tien gebruikt tijdens de spits meestal de auto en wil dat wel veranderen (vierde, vijfde en zesde kolom); van hen zegt echter een ruime meerderheid dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken en dat te gaan veranderen.

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

Figuur 4.11: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits¹; 2014 en 2012-2013 (horizontale percentering).

Veranderingsgezindheid autogebruik	Geen auto en/of geen rijbewijs	Gebruikt auto of nooit tijdens de spits	Zo weinig mogelijk; gaat niet veranderen	Meestal; gaat veranderen	Meestal; gaat veranderen; weet niet hoe en wanneer	Meestal; gaat veranderen; nu niet mogelijk	Meestal; gaat niet veranderen
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>							
nooit / niet van toepassing auto, als bestuurder	34%	58%	9%	0%	0%	1%	1%
auto, als passagier openbaar vervoer	1%	10%	12%	3%	7%	25%	48%
fiets	(35%)	(22%)	(13%)	(0%)	(9%)	(4%)	(22%)
ander vervoermiddel / lopend	55%	33%	12%	0%	0%	1%	1%
	36%	45%	20%	0%	0%	2%	1%
	(56%)	(31%)	(6%)	(0%)	(0%)	(3%)	(6%)
<i>Sociaal-economische positie</i>							
betaald werk	16%	32%	15%	1%	3%	12%	24%
scholier / student	(50%)	(46%)	(7%)	(0%)	(0%)	(0%)	(0%)
huish. / uitkering / pensioen	48%	36%	10%	1%	1%	3%	4%
<i>Stadsdeel</i>							
R. Maasoever binnen ring	36%	30%	16%	1%	3%	7%	10%
R. Maasoever buiten ring	22%	38%	13%	1%	1%	7%	21%
Linker Maasoever	36%	36%	10%	1%	2%	8%	11%
<i>Beschikbaarheid auto</i>							
Altijd	0%	45%	18%	2%	3%	12%	24%
Niet altijd / nooit	76%	19%	4%	0%	0%	1%	1%
<i>Fietsbezit</i>							
Wel	26%	37%	14%	1%	2%	8%	15%
Niet	53%	25%	6%	1%	1%	5%	11%
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>							
Wel	(32%)	(44%)	(21%)	(0%)	(1%)	(1%)	(4%)
Niet	31%	33%	12%	1%	2%	8%	15%
Intensieve autogebruikers	6%	25%	14%	2%	5%	18%	35%
Intensieve o.v.-gebruikers	53%	34%	9%	0%	1%	1%	1%
Intensieve fietsers	36%	45%	17%	0%	1%	1%	2%
Totaal	31%	34%	13%	1%	2%	7%	14%
Totaal 2013	<u>32%</u>	<u>36%</u>	12%	1%	2%	8%	12%
Totaal 2012	37%	32%	12%	1%	2%	7%	12%

¹): Als percentage van alle Rotterdammers.

Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 31.

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

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

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

Van de Rotterdammers die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt 36% dat wel te willen veranderen; van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken is dat 17%, en van de intensieve autogebruikers is dat 25%. Hiervan zegt echter telkens de overgrote meerderheid niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts een paar procent zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen. Rotterdammers die nu tijdens de spits meestal het openbaar vervoer, de fiets of een ander vervoermiddel gebruiken zijn zelden van plan dit te veranderen.

4.4 'P+R'

Sinds 2009 worden ook vragen gesteld over het begrip 'P+R': of men dit begrip kent (en zo ja: waardoor), en of men er wel eens gebruik van maakt (en zo ja: wat daarvoor de belangrijkste reden is). Zie voor de precieze formulering van de vragen Bijlage III, vraag 22 en 23.

79% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 21% erkent dit *niet* te kennen. De helft van de Rotterdammers (53%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; 15% kent het van radio en tv, 14% door vrienden en/of familie, 11% noemt kranten / tijdschriften, 10% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet en 12% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral vaak eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording en herkenning. (Deze percentages tellen op tot méér dan 79%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.12: Kennis van het begrip 'P+R'; 2014 (horizontale centering).

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijdschriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs-gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	25%	15%	15%	10%	13%	51%	10%
Rechter Maasoever buiten ring	14%	13%	13%	11%	8%	60%	13%
Linker Maasoever	23%	15%	13%	11%	8%	47%	12%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	11%	16%	14%	12%	12%	61%	14%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(20%)	(17%)	(20%)	(10%)	(11%)	(52%)	(9%)
Geen rijbewijs	44%	9%	9%	9%	5%	33%	8%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	13%	15%	15%	11%	12%	60%	13%
Niet intensief / niet	25%	14%	13%	11%	8%	48%	11%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	29%	16%	14%	14%	12%	42%	11%
Niet intensief / niet	19%	14%	14%	10%	9%	55%	12%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	13%	15%	15%	11%	12%	61%	12%
Openbaar vervoer	(24%)	(17%)	(15%)	(12%)	(13%)	(49%)	(14%)
Ander vervoermiddel / lopend	19%	12%	15%	8%	9%	58%	13%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	27%	15%	11%	12%	6%	44%	10%
Totaal	21%	15%	14%	11%	10%	53%	12%

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

'P+R' is het meest bekend op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar 86% dit begrip kent. Voorts is dit begrip bij autobezitters en (intensieve) -gebruikers bekender dan bij anderen. Van de Rotterdammers die geen rijbewijs hebben, kent bijna de helft dit begrip niet; van de autobezitters en van hen die meestal met de auto naar werk of studie gaan kennen bijna negen van de tien het.

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

In totaal blijkt dat 23% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 56% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 21% 'P+R' niet kent.

Figuur 4.13: Gebruik 'P+R'; 2014 (horizontale percentering).

Gebruik 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	23%	53%	24%
Rechter Maasoever buiten ring	27%	60%	13%
Linker Maasoever	20%	57%	23%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	31%	58%	10%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(16%)	(64%)	(20%)
Geen rijbewijs	10%	47%	43%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	29%	59%	13%
Niet intensief / niet	20%	55%	25%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	25%	57%	18%
Niet intensief / niet	16%	55%	29%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	29%	58%	13%
Openbaar vervoer	(23%)	(54%)	(24%)
Ander vervoermiddel / lopend	25%	56%	18%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	17%	57%	26%
Totaal	23%	56%	21%

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

'P+R'-gebruikers vinden we het meest op de Rechter Maasoever buiten de ring (27%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruiken drie van de tien wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan. Deze conclusies konden in vorige jaren ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het makkelijker is (genoemd door 60% van de gebruikers), gevolgd door goedkoper (58%) en sneller (22%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

De bekendheid van 'P+R' is voor het eerst in jaren toegenomen, en ook het gebruik neemt op de langere termijn gezien langzaam toe. Financiële argumenten lijken daarbij de laatste paar jaar belangrijker te worden.

Figuur 4.14: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2014.

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

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. De schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête (2014: 344) zelden significant.

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

4.5 Elektrisch vervoer

Nieuw sinds vorig jaar is een aantal vragen over elektrisch vervoer. Allereerst is gevraagd, in welke mate men bekend is met elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, scooters, fietsen en bussen. 5% zegt zelf elektrisch te rijden, 65% weet er wel van, 27% heeft er wel eens van gehoord en 4% heeft nog nooit van elektrisch vervoer gehoord. Daarmee zijn gebruik en bekendheid sinds vorig jaar flink toegenomen.

Figuur 4.15: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013-2014.

Bekendheid met elektrisch vervoer	2013	2014
Rijdt zelf elektrisch	2%	<u>5%</u>
Weet er van	56%	<u>65%</u>
Wel eens van gehoord	35%	<u>27%</u>
Nooit van gehoord	6%	<u>4%</u>

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

De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch vervoer. 53% van de Rotterdammers vindt dat een goede keuze, 7% vindt dat *geen* goede keuze, en de overige 39% heeft hierover geen mening; een vergelijkbaar oordeel als vorig jaar.

Figuur 4.16: Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer; 2013-2014.

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013	2014
Goede keuze	49%	53%
Geen goede keuze	7%	7%
Geen mening	44%	<u>39%</u>

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

De voorstanders geven daarbij desgevraagd in eigen bewoordingen bijna allemaal als argument dat het beter is voor het milieu, waarmee men vooral de luchtkwaliteit (vervuiling en stank) bedoelt; 'geluid' wordt weinig genoemd. Niemand noemt dat het goedkoper zou zijn.

De tegenstanders noemen vooral als argument dat elektrisch vervoer (te) duur is, dat het net zo min goed is voor het milieu (extra stroom nodig!) of daar niet voor uitmaakt, en dat je elektrisch verkeer niet aan hoort komen.

Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken op straat. 35% van de Rotterdammers vindt deze aanleg een goede zaak, bij 17% hangt dat er van af, 9% vindt dat *geen* goede zaak en de overige 39% heeft hierover geen mening. Vergeleken met vorig jaar hebben nu méér Rotterdammers hier een mening over, maar noch de toename van het aantal voorstanders noch die van het aantal tegenstanders is significant; en de verhouding tussen voor- en tegenstanders is niet veranderd.

Figuur 4.17: Aanleg 'oplaadpunten' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken; 2013-2014.

Aanleg 'oplaadpunten'	2013	2014
Goed	31%	35%
Dat hangt er van af	16%	17%
Niet goed	7%	9%
Geen mening	45%	<u>39%</u>

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

De voorstanders geven daarbij bijna allemaal als argument dat dat een goede manier is om elektrisch rijden te stimuleren (en herhalen hier ook vaak dat elektrisch rijden goed is voor het milieu). De tegenstanders noemen vooral als argument dat dit ten koste gaat van "reguliere" parkeerplekken (en herhalen hier ook soms hun bezwaren tegen elektrisch vervoer in het algemeen).

De Rotterdammers met een "voorwaardelijk oordeel" willen vooral dat er nog wel voldoende parkeerplaatsen overblijven, dat er niet meer aanbod dan vraag zal zijn en dat de gebruikers er wel gewoon voor moeten betalen. Aspecten als waar ze precies geplaatst gaan worden, hoe het er uit gaat zien en of het een beetje vandalismebestendig gaat worden, die vorig jaar nog wel eens genoemd werden, worden dit jaar nauwelijks meer genoemd.

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

En tenslotte is ook gevraagd, of men denkt binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets te gaan rijden. Ruim één op de drie (35%) zegt dit niet te weten, en 47% verwacht dit niet. De overige 17% rijdt al elektrisch (3%), of denkt aan een elektrische fiets (9%), scooter (2%), eigen auto (3%), auto van het werk (2%) of deelauto (1%). Vergeleken met vorig jaar weten nu méér Rotterdamers op deze vraag een antwoord te geven, waardoor vooral het 'nee'-kamp is gegroeid.

Figuur 4.18: Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets; 2013-2014.

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

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

De Rotterdamers die dit niet denken, geven bijna allemaal als argument dat het te duur is. (En een deel: dat ze (nog) geen nieuwe auto of fiets nodig hebben, liever gewoon fietsen en/of het niet nodig vinden.) Ook vinden sommigen zich hier te oud voor.

4.6 Milieuoverwegingen

In een andere vragenlijst van de Omnibusenquête zijn ook vragen opgenomen over welke maatregelen men zelf bereid is te nemen om te helpen om de klimaatverandering tegen te gaan. Deze vragen maken onderdeel uit van een vragenblok over het klimaat. In deze paragraaf zal kort worden weergegeven hoe deze vragen zijn beantwoord voor zo ver zij verkeer en vervoer betreffen.

Maatregelen om te helpen om de klimaatverandering tegen te gaan

In het vragenblok over het klimaat is, net als in de drie voorgaande jaren, gevraagd naar de bereidheid om zelf een aantal maatregelen te nemen om de klimaatverandering tegen te gaan. Voor zo ver deze maatregelen betrekking hebben op verkeer en vervoer, is de beweerde bereidheid ertoe weergegeven in figuur 4.19.

Figuur 4.19: *Bereidheid om zelf maatregelen te nemen om te helpen de klimaatverandering tegen te gaan; 2011-2014.*

Maatregelen	2011	2012	2013	2014
Méér gebruik maken van de fiets:				
ja	73%	72%	77%	77%
nee	14%	13%	12%	11%
weet niet / niet van toepassing	13%	14%	11%	12%
Een zuinige auto kopen / gebruiken:				
ja	58%	61%	62%	60%
nee	16%	12%	15%	14%
weet niet / niet van toepassing	26%	27%	23%	26%
Minder gebruik maken van de auto:				
ja	55%	55%	61%	58%
nee	23%	20%	20%	20%
weet niet / niet van toepassing	22%	25%	19%	22%
Méér gebruik maken van het openbaar vervoer:				
ja	63%	61%	69%	66%
nee	24%	25%	23%	26%
weet niet / niet van toepassing	13%	15%	8%	7%
Zuinige autobanden kopen:				
ja	44%	46%	47%	46%
nee	19%	18%	20%	21%
weet niet / niet van toepassing	37%	36%	33%	33%
Méér gebruik maken van elektrisch vervoer:				
ja	44%	44%	41%	45%
nee	26%	26%	29%	27%
weet niet / niet van toepassing	30%	29%	30%	28%
Minder reizen met het vliegtuig:				
ja	32%	33%	35%	33%
nee	36%	35%	38%	39%
weet niet / niet van toepassing	31%	32%	27%	28%

N.B.: De voorgelegde maatregelen zijn in deze tabel opgenomen in volgorde van de verhouding tussen 'ja' en 'nee' in 2014. In deze figuur is alleen de beantwoording van voorgelegde maatregelen gepresenteerd voor zo ver zij betrekking hadden op verkeer en vervoer.

Tot de meeste maatregelen (en dat geldt ook voor de niet-verkeersgerelateerde maatregelen!) zeggen de Rotterdammers in meerderheid wel bereid te zijn; alleen minder reizen met het vliegtuig zien méér mensen niet dan wel zitten. Tot alle andere maatregelen zeggen veel meer Rotterdammers wel dan niet bereid te zijn. De soms hoge percentages 'weet niet / niet van toepassing' zullen veelal samenhangen met toepasselijkheid; zoals het niet in het bezit zijn van een auto. De bereidheid om deze maatregelen te nemen verschilt niet wezenlijk met die in de voorgaande jaren; hooguit kan worden opgemerkt dat het enthousiasme om méér gebruik te maken van elektrisch vervoer na een "dipje" vorig jaar weer op het oude niveau terug is. Van veel van deze maatregelen kan men zich overigens afvragen, waarom mensen die 'ja' zeggen dat dan niet nú al doen; sterker nog: als ze daar inderdaad toe bereid zijn, zouden ze het al gedaan kunnen hebben, en zouden ze nu 'nee' moeten zeggen! Het is dan ook de vraag, in hoeverre hier door respondenten is aangegeven tot welke toekomstige gedragsveranderingen men bereid is, dan wel welke maatregelen men reeds heeft getroffen.

5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2013 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2014 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. Sinds 2012 is daaraan ook een aantal vragen toegevoegd over de bereikbaarheid met de auto (paragraaf 5.3).

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad is, net als in vorige jaren, het onderwerp waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over: in totaal is 62% hierover ontevreden. Over de doorstroming van de auto in de stad, waarover men vroeger ook altijd in meerderheid negatief was, zijn de verhoudingen sinds vorig jaar fifty-fifty: in totaal is dit jaar 51% hierover ontevreden. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 45%) zijn velen negatief.

Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 89% respectievelijk 80%) en het comfort van het openbaar vervoer (82%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2014.

Hoe denkt u over ...	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	9%	42%	45%	4%	100%	771	28%
het comfort van het fietsen in de stad	6%	23%	59%	12%	100%	766	28%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	4%	31%	61%	5%	100%	843	21%
het stallen van de fiets in de binnenstad	9%	36%	49%	7%	100%	696	35%
het parkeren van de auto in de binnenstad	23%	39%	34%	4%	100%	711	33%
de doorstroming van de bus	3%	17%	69%	10%	100%	563	47%
de doorstroming van de tram	2%	8%	67%	22%	100%	659	38%
comfort van het openbaar vervoer	3%	15%	70%	12%	100%	873	18%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	4%	19%	65%	11%	100%	817	24%
de veiligheid in bus/tram/metro	4%	22%	63%	11%	100%	833	22%
de veiligheid in en om metro/treinstations	6%	30%	55%	8%	100%	809	24%
de verkeersveiligheid in de straat	7%	22%	56%	14%	100%	961	10%
het stallen van de fiets bij de woning	11%	23%	43%	22%	100%	808	24%
het parkeren van de auto bij de woning	10%	16%	52%	21%	100%	814	24%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	5%	24%	63%	7%	100%	928	13%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 10% tot 47% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van de bus het meest.

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

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2014.

Hoe denkt u over ...	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	51%	49%	5,9
het comfort van het fietsen in de stad	29%	71%	6,5
de verkeersveiligheid in de binnenstad	34%	66%	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	45%	55%	6,1
het parkeren van de auto in de binnenstad	62%	38%	5,4
de doorstroming van de bus	20%	80%	6,7
de doorstroming van de tram	11%	89%	7,2
comfort van het openbaar vervoer	18%	82%	6,8
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	23%	77%	6,7
de veiligheid in bus/tram/metro	26%	74%	6,6
de veiligheid in en om metro/treinstations	36%	64%	6,3
de verkeersveiligheid in de straat	30%	70%	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	35%	65%	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	27%	73%	6,7
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	29%	71%	6,5

Drie jaar geleden bleek de Rotterdammer een stuk tevredener dan het jaar daarvóór: bij negen van de vijftien onderwerpen was het rapportcijfer toen significant gestegen. Sindsdien is bij de meeste onderwerpen sprake van stabilisatie: de meeste rapportcijfers zijn sindsdien praktisch onveranderd. Wel is dit jaar de tevredenheid over het comfort en het op tijd rijden van het openbaar vervoer en de veiligheid in en rond het openbaar vervoer weer verder toegenomen.

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

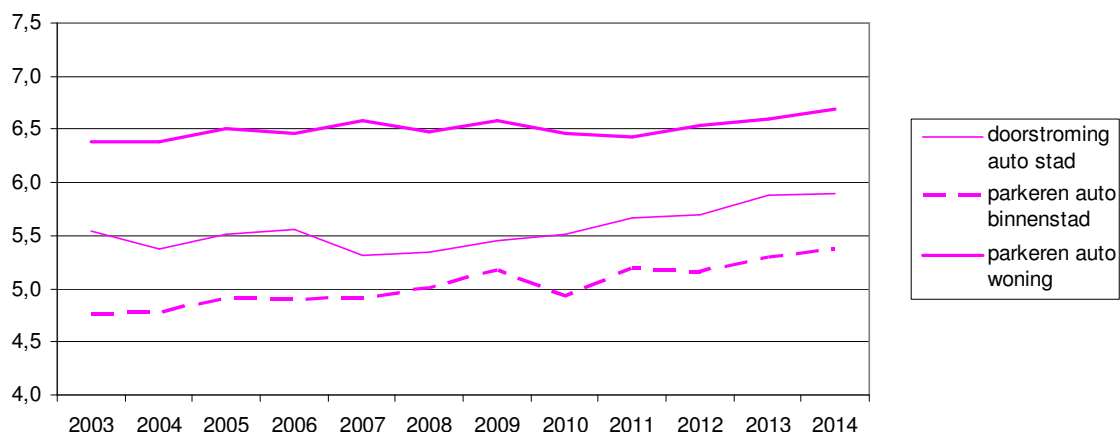
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2014.

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

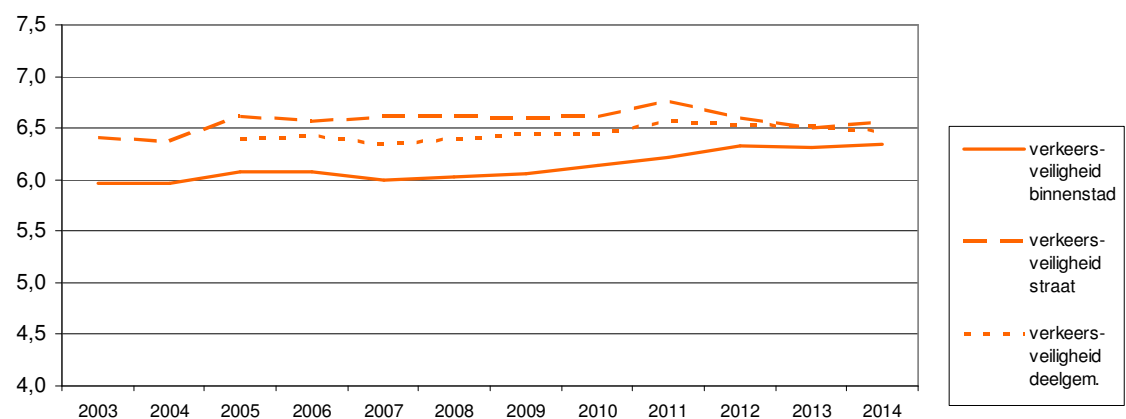
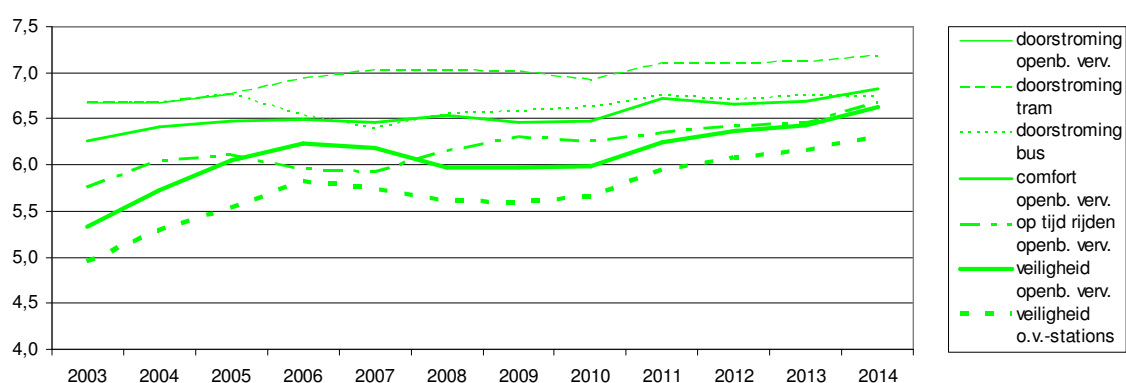
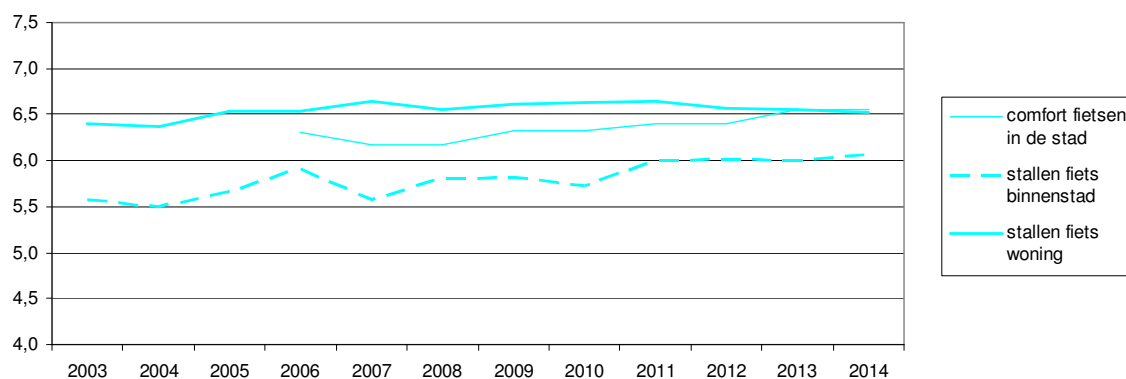
N.B.: "Rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2014.



->



Oordelen naar stadsdeel

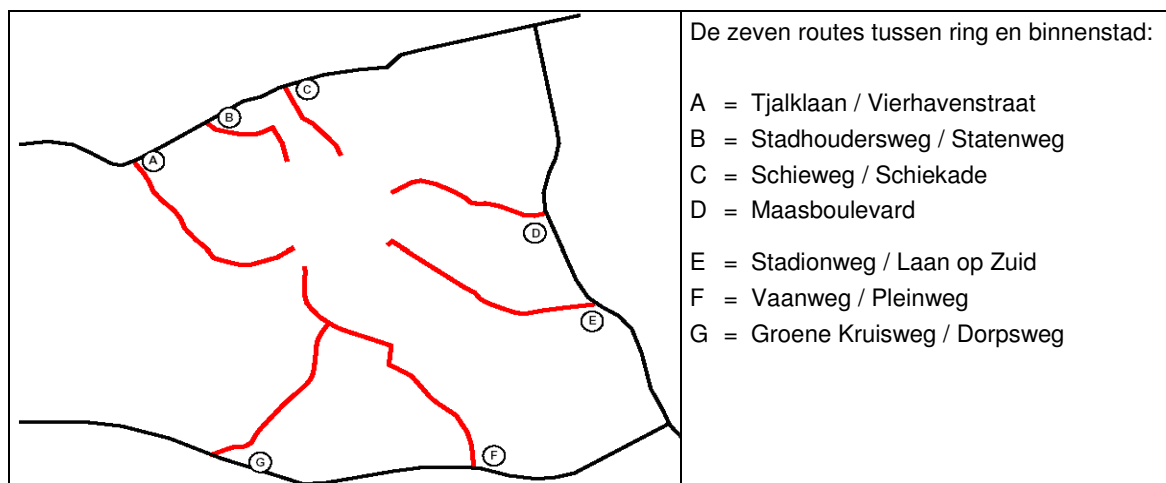
Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer en over het parkeren van de auto in de binnenstad. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets bij de woning, en ook zijn zij wat vaker negatief over het parkeren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

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2014.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

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



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 9% heeft de vraag hierover niet beant-

woord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 23% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar bijna overal geeft de helft of meer aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel hebben gegeven. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 is gedaan.

Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2014.

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

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

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

stroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 41% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 59% positief c.q. tevreden.

Over alle voorgelegde routes oordeelt men niet wezenlijk anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste jaren praktisch constant gebleven, met alleen een “dip” in 2009, en een lichte verbetering in 2013.

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

5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

Nieuw sinds 2012 is een aantal vragen over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad op verschillende momenten. Figuur 5.7 laat zien hoe deze vragen beantwoord zijn.

Figuur 5.7: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief ‘geen mening’); 2014.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	8%	34%	54%	4%	100%	786	26%
idem tijdens grote evenementen	35%	42%	21%	2%	100%	697	35%
rest van de stad tijdens grote evenementen	18%	38%	41%	4%	100%	682	36%
van de eigen straat in het algemeen	2%	8%	68%	22%	100%	860	20%
idem aan het eind van de middag	4%	17%	62%	17%	100%	823	23%
idem in het weekend	2%	9%	65%	23%	100%	833	22%
binnen Rotterdam in het algemeen	3%	22%	71%	4%	100%	781	27%

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

De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval, en in het weekend zijn eveneens negen van de tien hier tevreden over.

En in het algemeen is driekwart positief over de bereikbaarheid met de auto binnen Rotterdam.

Overigens heeft ook hier lang niet iedereen een mening over deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 20% tot 36% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de eigen straat in het algemeen komt dit het minst vaak voor; over de situatie tijdens grote evenementen het meest.

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

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

Figuur 5.8: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad; 2012-2014.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012			2013			2014		
	% positief	% negatief	Cijfer	% positief	% negatief	Cijfer	% positief	% negatief	Cijfer
van de binnenstad in het algemeen	55%	45%	6,0	58%	42%	6,0	58%	42%	6,1
idem tijdens grote evenementen	20%	80%	4,6	20%	80%	4,7	23%	77%	4,8
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	59%	5,5	43%	57%	5,6	45%	55%	5,6
van de eigen straat in het algemeen	88%	12%	7,1	88%	12%	7,1	90%	10%	7,2
idem aan het eind van de middag	79%	21%	6,8	79%	21%	6,8	79%	21%	6,8
idem in het weekend	85%	15%	7,0	84%	16%	7,0	<u>89%</u>	<u>11%</u>	<u>7,2</u>
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	32%	6,4	72%	28%	6,4	75%	25%	6,5

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

5.4 Oordeel over verkeershinder

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

Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2014.

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	18%	15%	14%	16%
een beetje hinder	41%	40%	35%	39%
geen hinder	40%	45%	51%	45%
cijfer	6,1	6,5	6,8	6,5
Geluid van auto's:				
veel hinder	19%	15%	12%	15%
een beetje hinder	41%	42%	38%	40%
geen hinder	39%	43%	50%	44%
cijfer	6,0	6,4	6,9	6,4
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	17%	19%	14%	16%
een beetje hinder	36%	43%	41%	40%
geen hinder	47%	38%	46%	44%
cijfer	6,5	6,0	6,6	6,4
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	28%	26%	27%	27%
een beetje hinder	38%	39%	35%	38%
geen hinder	33%	35%	38%	35%
cijfer	5,3	5,5	5,6	5,4

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 27% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 38% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 16% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, eveneens 16% van de stank van auto's, en 15% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch nog niet de helft van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden. Hinder van bromfietsen en scooters was in eerdere jaren op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter, maar daarin verschilt dit stadsdeel de laatste twee jaar niet meer wezenlijk van de andere twee. Op de Linker Maasoever heeft men het meest last van auto's.

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

Figuur 5.10: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2014.

Heeft u in Rotterdam hinder van ...	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wél rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	14%	(14%)	20%	16%
een beetje hinder	39%	(35%)	43%	39%
geen hinder	48%	(51%)	37%	45%
cijfer	6,7	(6,9)	5,9	6,5
Geluid van auto's:				
veel hinder	14%	(11%)	20%	15%
een beetje hinder	38%	(40%)	45%	40%
geen hinder	47%	(50%)	34%	44%
cijfer	6,6	(7,0)	5,7	6,4
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	16%	(14%)	19%	16%
een beetje hinder	42%	(37%)	35%	40%
geen hinder	42%	(50%)	46%	44%
cijfer	6,3	(6,8)	6,4	6,4

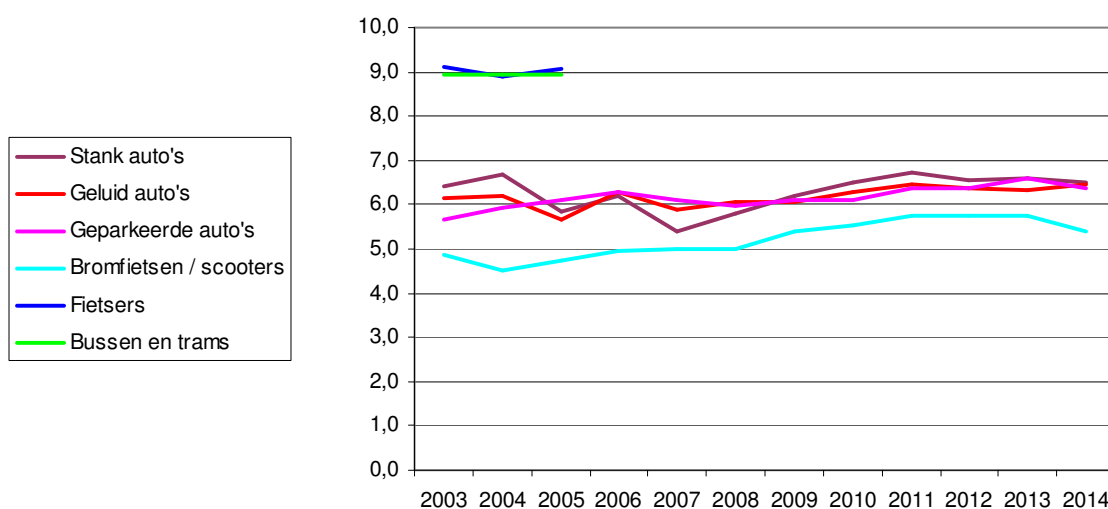
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

In figuur 5.11 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2014 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

De hinder van stank van auto's is, na in de periode 2007-2010 te zijn afgenomen, de laatste jaren gestabiliseerd. (De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even sterk in de belangstelling stond.) Ook de hinder van geluid van auto's lijkt na een eerdere afname de laatste jaren gestabiliseerd. De hinder van bromfietsen en scooters lijkt weer wat toegenomen, maar het verschil met vorig jaar is niet significant. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte nam de laatste jaren langzaam af, maar lijkt nu weer wat toegenomen.

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

Figuur 5.11: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2014.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stank van auto's:												
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%	14%	16%	14%	16%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%	37%	36%	40%	39%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%	49%	47%	46%	45%
cijfer	6,4	<u>6,7</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	6,5	6,7	6,5	6,6	6,5
Geluid van auto's:												
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%	15%	19%	17%	15%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%	40%	36%	40%	40%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%	45%	46%	43%	44%
cijfer	6,1	6,2	<u>5,6</u>	<u>6,3</u>	<u>5,9</u>	6,0	6,0	6,3	6,5	6,4	6,3	6,4
Geparkeerde auto's:												
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%	20%	19%	18%	16%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%	33%	34%	32%	40%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%	47%	47%	50%	44%
cijfer	5,7	5,9	6,1	6,3	6,1	6,0	6,1	6,1	6,4	6,4	6,6	6,4
Bromfietsen / scooters:												
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%	22%	24%	24%	27%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%	40%	37%	37%	38%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%	38%	39%	39%	35%
cijfer	4,9	<u>4,5</u>	4,7	5,0	5,0	5,0	<u>5,4</u>	5,5	5,8	5,7	5,7	5,4
Fietzers:												
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	9,1	<u>8,9</u>	9,1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Bussen en trams:												
veel hinder	3%	3%	4%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	15%	15%	14%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	82%	82%	83%	---	---	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	8,9	8,9	9,0	---	---	---	---	---	---	---	---	---

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

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor die "eerste" auto 's nachts voor veruit de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (dit jaar: 56%). 17% van de autobezitters parkeert de auto op eigen terrein (tuin, garage, carport of oprit) en 15% laat de auto wat verder weg op straat staan. Zoals in figuur 6.1 is te zien, lijkt het de laatste jaren steeds lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1996-2014.

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

¹): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2014 parkeert 17% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

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

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1996-2014.

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts ¹	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	12%	13%	13%	12%	15%	14%	15%	17%	19%	17%
Vlak bij huis op straat	71%	67%	67%	66%	67%	59%	64%	60%	57%	55%	57%
Verder weg op straat	10%	12%	12%	14%	14%	13%	14%	12%	15%	15%	14%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	5%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	10%	6%	10%	9%	8%	7%
Percentage huishoudens met een auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%	66%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2014 wordt 17% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 57% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 17% van de gevallen op eigen terrein, in 14% van de gevallen wat verder weg op straat, en bij 7% is het wisselend. Ook vanuit deze optiek lijkt het de laatste jaren lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 11% van de Rotterdamse huishoudens.

Tweede auto's zouden in 50% van de gevallen vlak bij huis op straat worden geparkeerd, in 26% van de gevallen op eigen terrein en in 16% van de gevallen wat verder weg op straat. Deze percentages lijken nogal af te wijken van die van vorige jaren, maar het betreft hier telkens slechts bescheiden aantallen respondenten: in 2013 209, en dit jaar zelfs nog maar 194. Daardoor zijn de onnauwkeurigheidsmarges groot, en zijn met name de percentages over 2014 slechts indicatief.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1996-2014.

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts ¹	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Eigen garage, tuin, carport, ...	14%	13%	18%	15%	(10%)	18%	12%	16%	16%	19%	(26%)
Vlak bij huis op straat	65%	59%	64%	57%	(64%)	59%	62%	57%	55%	62%	(50%)
Verder weg op straat	14%	17%	11%	21%	(20%)	15%	19%	18%	20%	13%	(16%)
Elders in een garagegebouw	2%	3%	2%	2%	(3%)	2%	1%	1%	2%	2%	(2%)
Wisselend	5%	7%	5%	6%	(4%)	6%	7%	8%	8%	4%	(6%)
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	11%	13%	13%	14%	11%	13%	16%	14%	13%	14%	11%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2014 wordt 26% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

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

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

Voor alle auto's tezamen levert dit het volgende beeld; zie figuur 6.3.

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen op eigen terrein, in 14% van de gevallen wat verder weg op straat en in 7% van de gevallen is het "wisselend". En het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen; ook al nemen de mogelijkheden op eigen terrein toe.

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2014.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's nachts ¹	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	14%	12%	16%	14%	16%	17%	19%	19%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	66%	64%	66%	59%	63%	59%	56%	56%	56%
Verder weg op straat	11%	13%	12%	15%	15%	13%	15%	13%	15%	15%	14%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	4%
Wisselend	6%	7%	6%	6%	6%	9%	6%	10%	9%	7%	7%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	65%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%	68%	66%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2014 wordt 19% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Parkeerplekken naar stadsdeel

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

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

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2014.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport, ...	15%	23%	18%	19%
Vlak bij huis op straat	56%	56%	55%	56%
Verder weg op straat	18%	14%	11%	14%
Elders in een garagegebouw	5%	3%	6%	4%
Wisselend	5%	5%	11%	7%

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

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

Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2014.

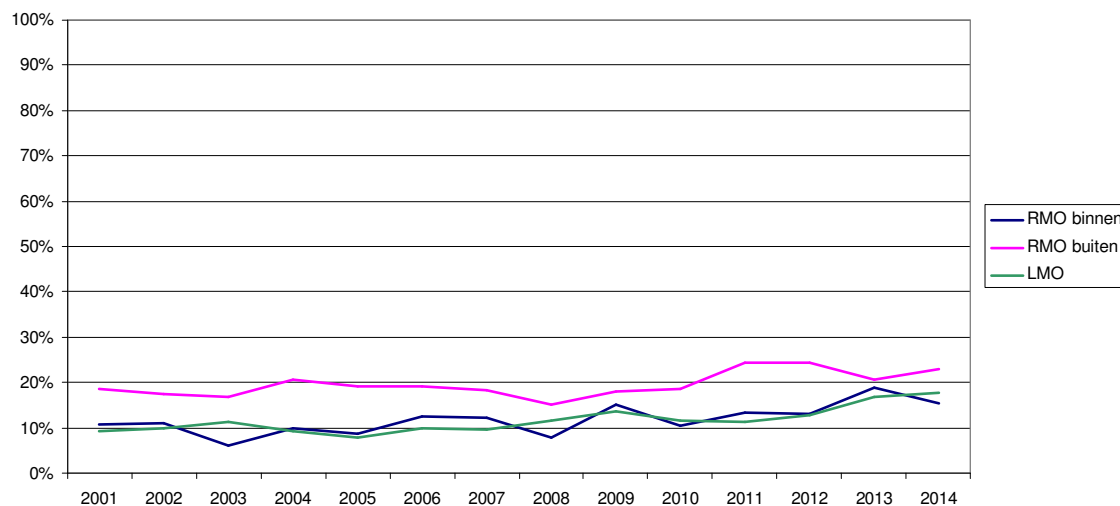
Aantal auto's ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	42%	22%	35%	34%
1 auto	50%	62%	54%	56%
2 auto's	7%	13%	10%	10%
3 of meer auto's	1%	2%	1%	1%

¹): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 34% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

Op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar het autobezit sowieso al groter was dan elders, komt het bezit van méér dan één auto ook het meest voor: 16% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 8% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 11% (Linker Maasoever).

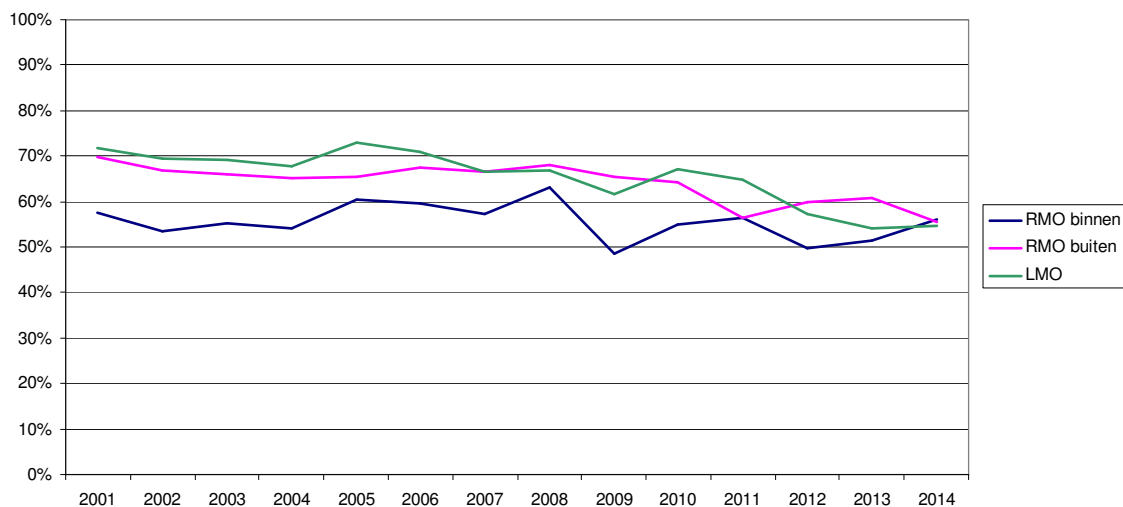
In de figuren 6.6a, 6.6b en 6.6c is aangegeven hoe de parkeermogelijkheden zich sinds 2001 in de verschillende stadsdelen hebben ontwikkeld. Door de relatief kleine aantallen respondenten per stadsdeel zijn de onnauwkeurigheidsmarges ieder jaar relatief groot, en is sprake van relatief grote fluctuaties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

Figuur 6.6a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein; 2001-2014.



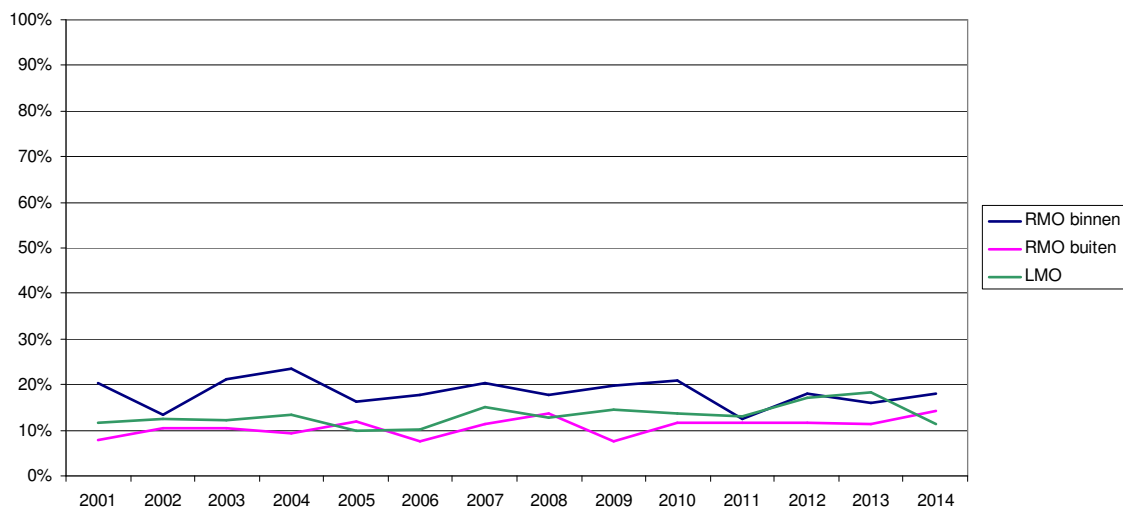
¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 23% van alle auto's van de Rechter Maasoever buiten de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.6b: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2014.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 56% van alle auto's van de Rechter Maas-oever buiten de ring (paarse lijn) zowel als van alle auto's op de Rechter Maasoever binnen de ring (blauwe lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

Figuur 6.6c: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2014.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 18% van alle auto's van de Rechter Maas-oever binnen de ring (blauwe lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

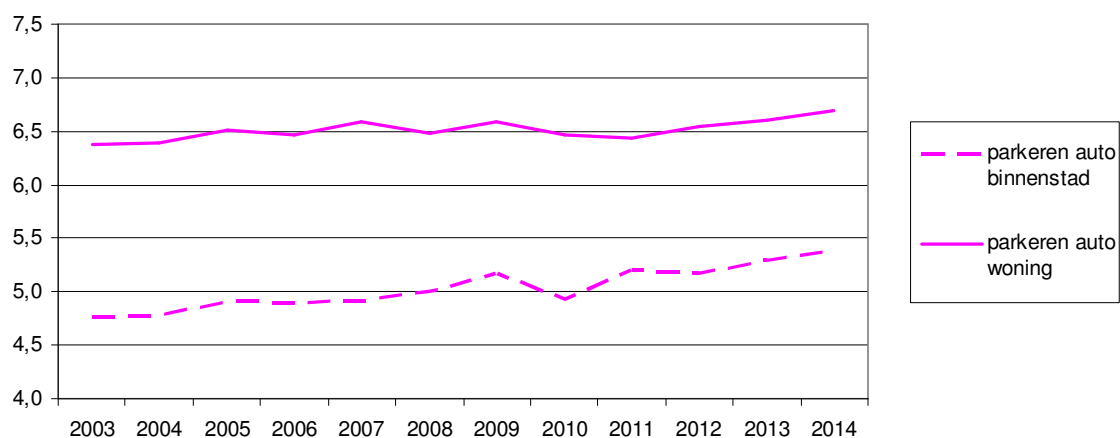
Op de Rechter Maasoever buiten de ring kan men vaker dan elders op eigen terrein parkeren. Voorts is de trend hierbij in dit stadsdeel op de lange termijn ook licht stijgend. Ook op de Linker Maasoever leek de trend hierbij op de lange termijn licht stijgend, maar de meting van 2014 past niet in die trend.

Voorts komt het op de lange termijn gezien in alle drie de stadsdelen (met name op de Rechter Maasoever buiten de ring en op de Linker Maasoever) langzaamaan wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd; deels omdat wat meer op eigen terrein geparkeerd wordt.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een "rapportcijfer" 5,4 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,7. Dat zijn heel licht hogere cijfers dan die uit de vorige meting; op de lange termijn gezien zijn de waardering voor het kunnen parkeren van de auto in de binnenstad zowel als die voor het parkeren van de auto bij de woning wat toegenomen. In figuur 6.7 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2014.



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

Figuur 6.8: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2014.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	31%	21%	28%	27%
Percentage positief	69%	79%	72%	73%
Gemiddeld cijfer	6,4	7,0	6,6	6,7

Er is geen verband tussen de ontwikkeling in de parkeermogelijkheden voor auto's (langzaamaan iets lastiger om vlak bij huis op straat te parkeren) en die in de tevredenheid over het parkeren van de auto bij de woning (langzaamaan wat minder ontevreden).

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

81% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 8% in huis, en 74% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (7%) of buiten op een *onveilige* plaats (12%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze zelfs nog iets vaker binnen stallen dan Rotterdammers die *wel* een fiets hebben, en denken minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben². Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2014.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	12%	5%	7%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	49%	84%	85%	74%
Buiten op een veilige plaats	14%	5%	4%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	25%	7%	4%	12%
Niet-fietsbezitters ¹ :				
Binnen in huis	(7%)	(7%)	(10%)	(8%)
In schuur, berging, kelder of garage	(72%)	(88%)	(73%)	(76%)
Buiten op een veilige plaats	(16%)	(0%)	(9%)	(9%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(5%)	(5%)	(8%)	(6%)
Totaal:				
Binnen in huis	11%	5%	8%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	53%	85%	82%	74%
Buiten op een veilige plaats	14%	4%	5%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	21%	6%	5%	11%
Percentage fietsbezitters	79%	85%	73%	79%

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

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 25% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor 7% respectievelijk 4% van de fietsbezitters.

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

²): In tegenstelling tot wat wellicht verwacht wordt, is het fietsbezit onder Rotterdammers die er geen veilige plek voor hebben zelfs groter dan onder Rotterdammers die een fiets wél veilig stallen, en dat verschil is zelfs (ondanks het kleine aantal Rotterdammers die een fiets alleen maar op een onveilige plek zeggen te kunnen stallen) statistisch significant.

Figuur 6.10: Stallingsplaats fiets; 2004-2014.

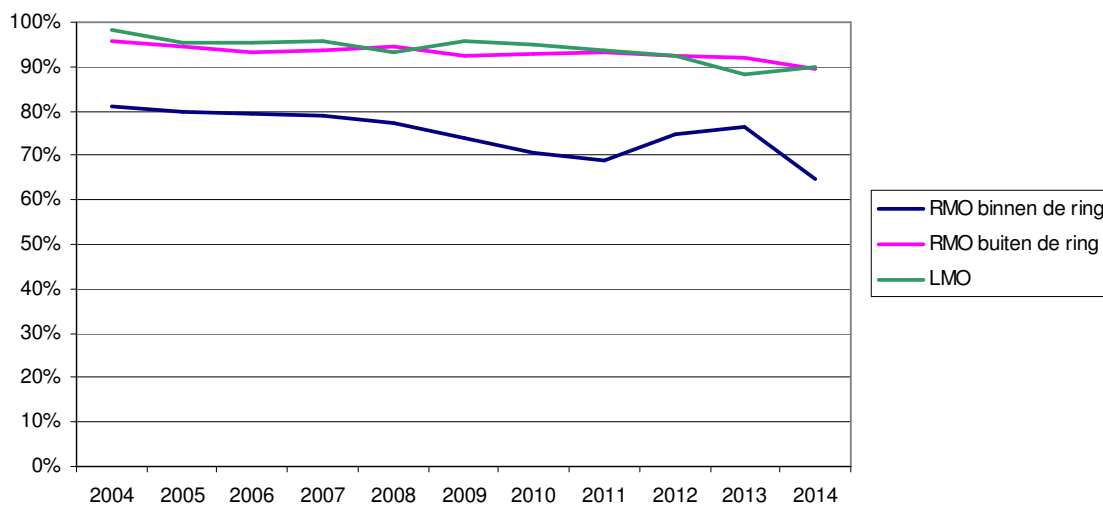
Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fietsbezitters:											
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%	7%	8%	7%	8%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	77%	79%	77%	74%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	7%	7%
Buiten, op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

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

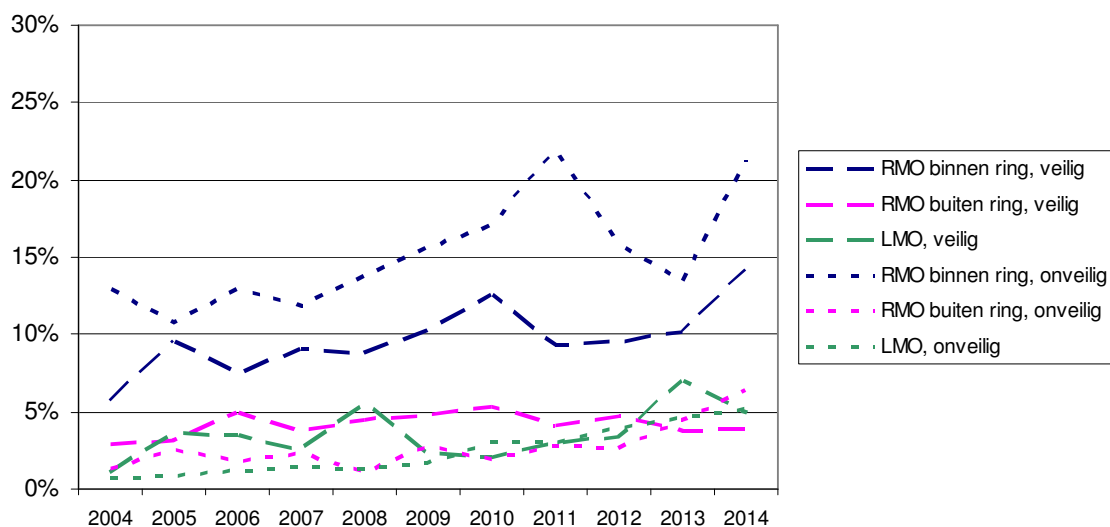
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

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

Figuur 6.11a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen; 2004-2014.



Figuur 6.11b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten; 2004-2014.



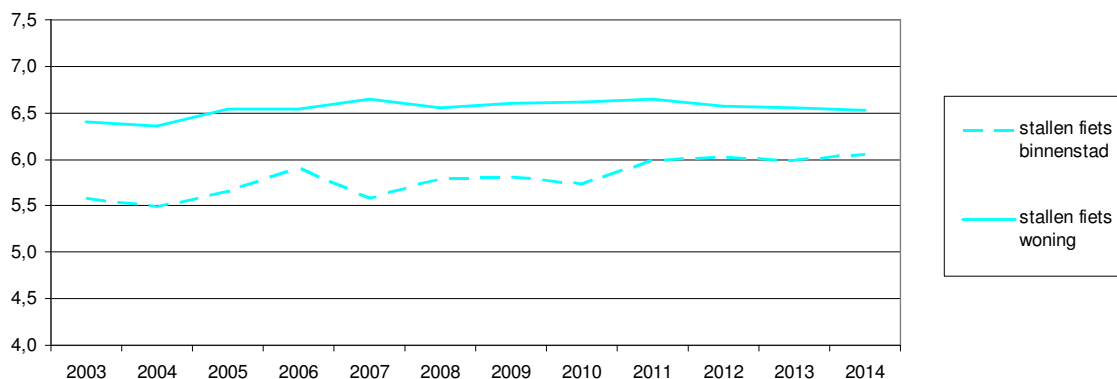
N.B.: Figuur 6.11b is om redenen van duidelijkheid niet op de zelfde schaal vormgegeven als figuur 6.11a.

Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een "rapportcijfer" 6,1 waarden, en die bij de woning met een 6,5. In beide gevallen is dat geen significant ander cijfer dan vorig jaar.

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

Figuur 6.12: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2014.



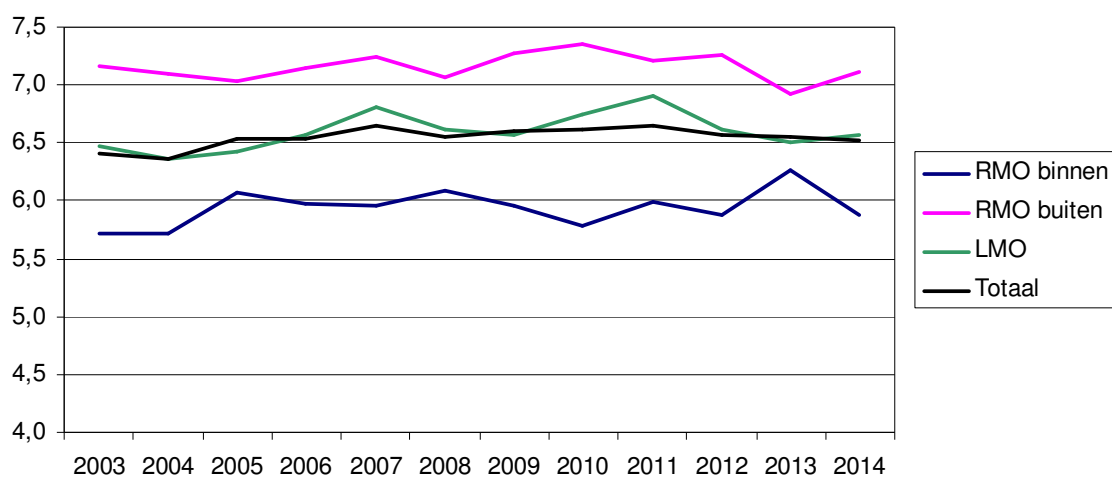
In figuur 6.13 is tenslotte dat oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.13: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2014.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	52%	19%	33%	35%
Percentage positief	48%	81%	67%	65%
Gemiddeld cijfer	5,9	7,1	6,6	6,5

Het meest negatief zijn weer de bewoners van de Rechter Maasoever *binnen* de ring, en het meest positief weer de bewoners van de Rechter Maasoever *buiten* de ring. Vorig jaar was het verschil veel minder groot dan in eerdere jaren (binnen de ring was men een stuk positiever, en buiten de ring een stuk negatiever), maar dit jaar “zijn de oude verhoudingen weer hersteld”. Voor het totaalbeeld (over de hele stad) heffen deze verbetering en deze verslechtering elkaar min of meer op. Zie figuur 6.14.

Figuur 6.14: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2003-2014.



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

BIJLAGEN

BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2014

Aan de Omnibusenquête 2014 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B-, C- én D-lijst, ieder vraag 6) en vragen over de economische crisis (B-lijst, vraag 40 tot en met 44);
2. de Afdeling Schone Stad van het Cluster Stadsbeheer met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (A-lijst, vraag 7 tot en met 9), over wat men zelf doet om de stad schoon te houden (A-lijst, vraag 50 tot en met 57) en over afvalinzameling (D-lijst, vraag 7 tot en met 13);
3. het Havenbedrijf Rotterdam met vragen over de Rotterdamse haven (A-lijst, vraag 10 tot en met 15);
4. de gemeentelijke Ombudsman met vragen over de gemeentelijke Ombudsman (A-lijst, vraag 16 en 17; B-lijst, vraag 11 en 12);
5. de Afdeling Publiekszaken van het Cluster Dienstverlening met vragen over contacten met de Stadswinkels (A-lijst, vraag 18 tot en met 23), over contact met de gemeente (A-lijst, vraag 63 tot en met 67), over samenwerking met de gemeente (A-lijst, vraag 68 tot en met 71; B-lijst, vraag 62 tot en met 65; C-lijst, vraag 23 tot en met 26; D-lijst, vraag 51 tot en met 54), over de website www.rotterdam.nl (C-lijst, vraag 11 tot en met 14), over het centrale telefoonnummer van de gemeente (C-lijst, vraag 17 tot en met 22) en over klachten over de gemeente (D-lijst, vraag 30 tot en met 34);
6. de Directie Publieke Gezondheid en Zorg van het Cluster Maatschappelijke Ontwikkeling ("GGD Rotterdam-Rijnmond") met vragen over de woonomgeving (A-lijst, vraag 24 tot en met 32), over hygiëne en infectieziekten (B-lijst, vraag 47 tot en met 52), over gezondheidszorg en zwangerschap (A-lijst, vraag 58 tot en met 60) en over informatie over gezondheid (C-lijst, vraag 15 en 16);
7. het Programmabureau van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over de binnenstad van Rotterdam (A-lijst, vraag 33 tot en met 40, B-lijst, vraag 53 tot en met 56, en C-lijst, vraag 27 en 28);
8. de Afdeling Gebiedsteams van het Cluster Maatschappelijke Ontwikkeling met vragen over de *VraagWijzers* (A-lijst, vraag 41 tot en met 44);
9. het Programmateam BmR14+ van de Bestuursdienst met vragen over gemeente en deelgemeente (A-lijst, vraag 45 tot en met 49; B-lijst, vraag 57 tot en met 61; C-lijst, vraag 55 tot en met 59; D-lijst, vraag 46 tot en met 50);
10. de Rekenkamer Rotterdam met vragen over de Rekenkamer Rotterdam (A-lijst, vraag 61 en 62; C-lijst, vraag 30 en 31);
11. de Afdeling Openbare Werken van het Cluster Stadsbeheer met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 7 tot en met 10), over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden (C-lijst, vraag 38 tot en met 40) en over het Waterloket van de gemeente Rotterdam (C-lijst, vraag 60 en 61);
12. de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen (B-lijst, vraag 13 tot en met 35) en over elektrisch vervoer (B-lijst, vraag 36 tot en met 39);
13. de Afdeling Beleid van het Cluster Werk en Inkomen met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (B-lijst, vraag 45 en 46);
14. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over de Stadskrant (C-lijst, vraag 7 tot en met 10) en over het imago van de stad (D-lijst, vraag 27 en 28);

15. de Directie Jeugd & Onderwijs van het Cluster Maatschappelijke Ontwikkeling met een vraag over drugs en alcohol (C-lijst, vraag 29);
16. de Afdeling Toezicht & Handhaving van het Cluster Stadsbeheer met vragen over betaald parkeren in Rotterdam (C-lijst, vraag 32 tot en met 37) en over markten in Rotterdam (D-lijst, vraag 14 tot en met 26);
17. Theater Zuidplein met vragen over bezoek aan voorstellingen en optredens (C-lijst, vraag 41 tot en met 45);
18. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over het klimaat (C-lijst, vraag 46 tot en met 54);
19. de Afdeling Ruimtelijke Ordening van het Cluster Stadsontwikkeling met een vraag over groen- en recreatiegebieden in en rond de stad (D-lijst, vraag 29); en
20. RADAR met vragen over discriminatie (D-lijst, vraag 35 tot en met 45).

BIJLAGE II: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vijf vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, enzovoorts, en sommige op meerdere lijsten. De respons bedroeg voor de A-lijst 29% (1.030 respondenten), voor de B-lijst 30% (1.069 respondenten), voor de C-lijst 29% (1.036 respondenten) en voor de D-lijst 31% (1.120 respondenten); in totaal dus 30%. Daarmee is de respons wederom lager dan die van vorig jaar. De respons voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer (in de B-lijst) bedroeg dus 30%; 4%-punt lager dan die voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer vorig jaar.

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

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

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

II.1 Geslacht en leeftijd

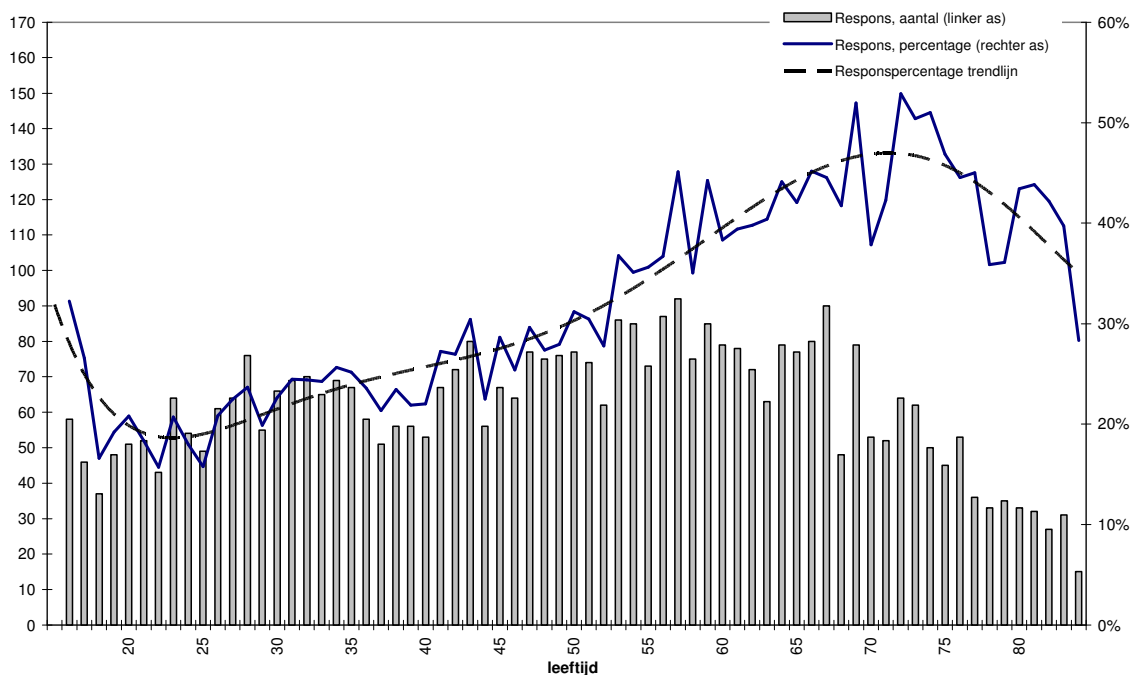
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2014. Traditiegetrouw blijken Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd. De verdeling naar geslacht is beter dan voorheen.

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

Geslacht en leeftijd	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	Rotterdam op 1-1-'14
Geslacht: Man	45%	44%	45%	45%	47%	49%
Vrouw	55%	56%	55%	55%	53%	51%
Respons	1.295	1.263	1.304	1.225	1.069	496.371
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	11%	13%	12%	9%	12%	16%
25 tot 45 jaar	32%	32%	31%	31%	30%	38%
45 tot 65 jaar	34%	34%	35%	37%	37%	31%
65 tot 85 jaar	22%	21%	23%	23%	22%	16%
Respons	1.296	1.263	1.303	1.225	1.068	496.371

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (20% in de categorie tot 25 jaar), en vervolgens oploopt tot 46% bij de 65- tot 75-jarigen. (Eerdere ervaring heeft geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.) Zie figuur II.2.

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2014 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

Etniciteit	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	Rotterdam op 1-1-'14
Surinamers	7%	6%	7%	7%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	3%	3%	2%	4%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	5%	6%	6%	5%	7%
Marokkanen	4%	4%	4%	4%	3%	6%
Overig niet-westers	4%	5%	5%	5%	5%	8%
Niet-westers	25%	24%	26%	26%	24%	36%
Nederlanders	67%	67%	66%	64%	65%	52%
Overig EU	4%	5%	5%	6%	5%	7%
Overig westers	4%	4%	3%	4%	6%	5%
Respons	1.296	1.263	1.305	1.216	1.048	496.371

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

II.3 Deelgemeente

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

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

Deelgemeente	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	B-lijst enquête 2013	B-lijst enquête 2014	Rotterdam op 1-1-'14
Rotterdam Centrum	5%	5%	6%	6%	4%	6%
Delfshaven	10%	11%	10%	11%	10%	12%
Overschie	3%	2%	2%	2%	3%	3%
Noord	9%	10%	7%	8%	9%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	7%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	7%	8%	8%	7%	8%	9%
Feijenoord	10%	11%	11%	11%	9%	12%
IJsselmonde	11%	11%	10%	9%	9%	9%
Pernis	0%	1%	1%	1%	0%	1%
Prins Alexander	17%	14%	17%	18%	20%	15%
Charlois	10%	9%	10%	9%	9%	10%
Hoogvliet	8%	5%	6%	5%	6%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	---	2%	3%	2%	2%	2%
Respons	1.279	1.241	1.280	1.216	1.048	496.371

II.4 Conclusie

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

De ondervertegenwoordiging van allochtone groeperingen is iets groter dan die van vorig jaar. Voor een deel is dit een gevolg van een bezuiniging op het aanvullend mondeling veldwerk onder allochtonen.

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

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan een aantal verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze door het GBA (de Bevolkingsadministratie) geacht worden te wonen. Dit impliceert in een aantal opzichten ook een selectiviteit. Daarnaast valt niet te vermijden, dat - ondanks de moeite

die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren - dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen. En tenslotte moet ook gevreesd worden, dat de grote stad een aantal inwoners heeft die steeds minder ontvankelijk zijn voor vormen van maatschappelijke participatie zoals het deelnemen aan een gemeentelijke enquête. In dat opzicht is wellicht ook een vergelijking te trekken met de selectieve opkomst bij verkiezingen.

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

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen in Vragenlijst B van de Omnibusenquête 2014, die als volgt waren geformuleerd.

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

13. Heeft u een autorijbewijs?

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

14. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

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

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

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

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

- ja
- nee

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

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

18. Heeft u een fiets?

- ja
- nee

19. Heeft u een elektrische fiets?

- ja
- nee

20. 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

21. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer via uw werkgever?

- ik heb geen werkgever
- ja
- nee

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

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

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

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

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

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

25. Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik ...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30. 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

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

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

32. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?

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

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

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

34. 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"/>

35. Heeft u in Rotterdam hinder van ...

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

De volgende vragen gaan over elektrisch vervoer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

IV.1 Percentages

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

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

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

Een betrouwbaarheidsmarge (dus: de onnauwkeurigheid) is kleiner naarmate de steekproef groter is, maar verschilt ook met het gemeten percentage: percentages van rond de 50% hebben de grootste onnauwkeurigheid, en hoe verder het percentage van de 50% af zit, hoe kleiner de onnauwkeurigheid³. Dit betekent in het bijzonder ook, dat bij heel kleine percentages die zijn veroorzaakt door één of twee respondenten nog sprake kan zijn van een toevalstreffer, maar dat dit niet kan worden gezegd als het wat meer respondenten betreft.

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

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

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

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

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

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de Omnibusenquête 2014 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.068} = 3,0\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.068} = 0,6\%$.

Bij alleen de 506 mannen in de B-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{505} = 4,4\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{505} = 0,9\%$.

IV.2 Vergelijkingen

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

In onderstaande tabel zijn de marges aangegeven waarbinnen verschillen niet significant zijn in drie gevallen: bij vergelijking van de uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van twee uitkomsten voor de deelgroepen van elk 750 respondenten en van twee uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.000 respondenten (een bijna volledige respons van een vragenlijst van de Omnibusenquête). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere marges: van de uitkomsten van een χ^2 -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven⁴.

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

Bij een (deel-)steekproefomvang van in beide gevallen:	250 respondenten	750 respondenten	1.000 respondenten (bijna volledige respons)
verschilt 10% <i>niet</i> significant van	5,4% t/m 15,8%	7,2% t/m 13,2%	7,6% t/m 12,7%
verschilt 20% <i>niet</i> significant van	13,5% t/m 27,4%	16,2% t/m 24,1%	16,7% t/m 23,6%
verschilt 30% <i>niet</i> significant van	22,3% t/m 38,3%	25,5% t/m 34,7%	26,1% t/m 34,0%
verschilt 40% <i>niet</i> significant van	31,6% t/m 48,7%	35,1% t/m 45,0%	35,8% t/m 44,3%
verschilt 50% <i>niet</i> significant van	41,3% t/m 58,7%	45,0% t/m 55,0%	45,7% t/m 54,3%
verschilt 60% <i>niet</i> significant van	51,3% t/m 68,4%	55,0% t/m 64,9%	55,7% t/m 64,2%
verschilt 70% <i>niet</i> significant van	61,7% t/m 77,7%	65,3% t/m 74,5%	66,0% t/m 73,9%
verschilt 80% <i>niet</i> significant van	72,6% t/m 86,5%	75,9% t/m 83,8%	76,4% t/m 83,3%
verschilt 90% <i>niet</i> significant van	84,2% t/m 94,6%	86,8% t/m 92,8%	87,3% t/m 92,4%

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

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

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

⁴): Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang n_1 worden aangegeven met n_{11}, \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

$$e_{1j} = p_j \times n_1$$

respectievelijk

$$e_{2j} = p_j \times n_2,$$

waarbij de percentages $p_j = (n_{1j} + n_{2j}) / (n_1 + n_2)$ 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:

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

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

valskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

IV.3 Gemiddelden

Ook om te bepalen of het verschil tussen twee gemeten gemiddelden (bijvoorbeeld het verschil tussen twee rapportcijfers) significant is of slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproeven, kan een t-toets worden verricht. Hoewel ook hier het precieze resultaat van geval tot geval verschilt, en met name ook afhangt van de gemeten waarden en de spreiding rond de gemiddelden, geldt in de praktijk in het algemeen, dat verschillen in rapportcijfers van 0,2 en hoger significant zijn⁵. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

⁵): Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met m_1 respectievelijk m_2 , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met s_1 respectievelijk s_2 en de steekproefomvang met n_1 respectievelijk n_2 , dan is het verschil $(m_2 - m_1)$ met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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

