



Rotterdamers over mobiliteit 2020

Resultaten uit de
Omnibusenquête
2020



Gemeente Rotterdam

Colofon

Gemeente Rotterdam, afdeling Onderzoek en Business Intelligence (OBI)

Datum: Oktober 2020

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

Projectnummer: 5239-2020-b

Vragen: onderzoek@rotterdam.nl

Samenvatting en conclusies

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

De belangrijkste problemen in de stad

De afgelopen drie jaar waren verkeersproblemen de meest genoemde soorten problemen die volgens de Rotterdammers met voorrang moeten worden aangepakt; meer nog dan problemen op het gebied van criminaliteit, onveiligheid en drugsoverlast, die daarvóór het meest genoemd werden. Dit jaar is de veiligheidsproblematiek weer terug op de eerste plaats, en staat de verkeersproblematiek, die nu weer wat minder vaak genoemd wordt, op de derde plaats.

Bezit van vervoermiddelen

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

Drie kwart van de Rotterdammers heeft een fiets; 13% een elektrische. 7% gebruikt wel eens een deelfiets (doch minder dan één keer per week). Rotterdammers met een niet-westerse migratieachtergrond hebben veel minder vaak een fiets. Het fietsbezit is het hoogst op de Rechter Maasoever buiten de ring en het laagst op de Linker Maasoever, en is hoger naarmate het opleidingsniveau hoger is.

14% van de Rotterdammers heeft geen auto én geen fiets.

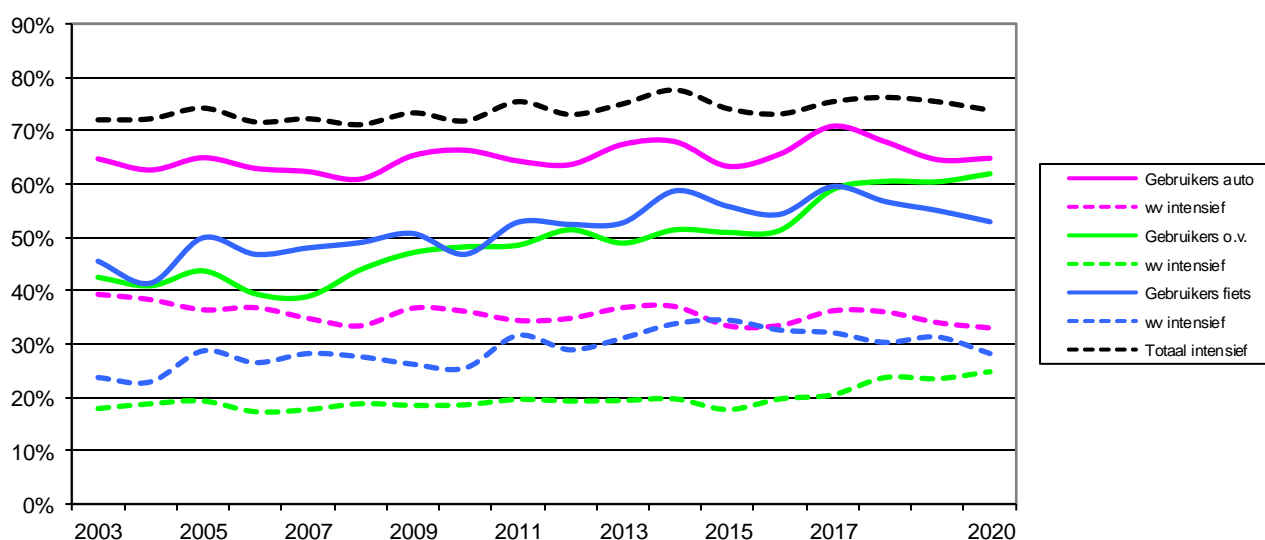
3% van de Rotterdammers heeft een motor, en 7% een bromfiets, snorfiets of scooter.

Inmiddels weet 74% van de Rotterdammers dat er tegenwoordig ook 'deelscooters' bestaan, en inmiddels heeft 10% daar ook al eens gebruik van gemaakt.

89% van de Rotterdammers bezit een OV-chipkaart.

Gebruik van vervoermiddelen

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



Bij het vervoermiddelengebruik in diverse situaties / naar diverse bestemmingen zijn weinig trends waarneembaar. Alleen loopt men tegenwoordig wat vaker naar winkelcentrum, station en sport, en levert het openbaar vervoer voor sommige bestemmingen wat in.

Vier van de vijf Rotterdammers lopen wel eens afstanden van ten minste tien minuten naar een bestemming zoals werk, winkel enzovoorts; de helft kan zelfs als intensieve loper (meestal ten minste vier dagen per week) worden beschouwd. Voor zijn plezier loopt bijna driekwart, en één op de drie intensief.

Ander vervoermiddelengebruik

Eén op de drie Rotterdammers zou niet méér gaan fietsen als een aantal voorgelegde veranderingen zou worden doorgevoerd; de rest is vooral gevoelig voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, betere stallingsmogelijkheden en betere doorstroming op het fietspad. Vergeleken met vorig jaar geven veel meer mensen aan dat ze na verbeteringen méér zouden gaan fietsen, wat betekent dat ze onder bepaalde voorwaarden ontvankelijker zijn voor méér fietsgebruik.

Inmiddels zeggen bijna zes van de tien Rotterdammers, al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te reizen, en bijna vier van de tien zeggen dat over de trein. Grootste obstakels zijn de kosten, tijdverlies bij het overstappen en het comfort.

Vier van de tien spitsreizigers overwegen wel eens op een andere manier te reizen. Dit aantal is dit jaar weer wat toegenomen. "Voor of na de spits" wordt hierbij de laatste jaren steeds vaker genoemd, evenals thuisblijven. Intensieve autogebruikers overwegen vaker dan anderen een andere manier van spitsreizen.

Het gebruik van elektrisch vervoer lijkt de laatste jaren niet meer verder toe te nemen. De laatste drie jaar is het aantal voorstanders van de gemeentelijke stimulering van elektrisch vervoer constant, en neemt het aantal tegenstanders weer heel licht toe. Ook over de aanleg van 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij speciale parkeervakken hebben wat meer Rotterdammers de afgelopen jaren een mening gekregen, doch de laatste paar jaar lijkt de tegenstand wat toe te nemen.

Het aantal Rotterdammers dat denkt binnen twee jaar zelf elektrisch te gaan rijden, neemt langzaam wat toe.

Meningen en oordelen

Over een lange reeks voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen zijn bijna alle langetermijntrends positief, en

vooral dit jaar is de tevredenheid toegenomen. Behalve over de veiligheid in bus, tram en metro, het parkeren van de auto bij de woningen de verkeersveiligheid in de wijk is men dit jaar overal minder negatief of ontevreden over. Over de verkeersveiligheid in de eigen straat is, net als vorig jaar, 69% positief.

De verkeersveiligheid in de straat en in de wijk wordt op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever gewaardeerd dan in de andere twee stadsdelen. Ook het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning worden daar positiever gewaardeerd.

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad en binnen Rotterdam in het algemeen is men de afgelopen jaren dit jaar een stuk positiever geworden. Over die binnen Rotterdam in het algemeen is nu driekwart positief. Over de bereikbaarheid met de auto van de eigen straat is men dit jaar echter negatiever geworden.

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

Parkeren van de auto

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

Meer dan een kwart van de Rotterdammers vindt de mogelijkheden om de auto bij de eigen woning te parkeren onvoldoende, en drie van de tien vinden dat over de mogelijkheden in de binnenstad. Vooral dat eerste betekent een verslechtering. Bijna driekwart vindt de prijs van een parkeervergunning voor een auto bij de woning te hoog, en bijna twee derde vindt dat van de prijs van een bezoekersparkeervergunning. De prijs van het parkeren in de binnenstad wordt zelfs door bijna negen van de tien te hoog gevonden.

Stallen van de fiets

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, maar daar is de laatste jaren wel sprake van verbetering.

Mobiliteit en Corona volgens de Omnibusenquête 2020

De antwoorden op vragen in een (Omnibus)enquête vormen altijd voor een deel een momentopname, waarbij recente gedragingen en ervaringen wellicht wat eerder genoemd worden, maar daar kwam dit jaar nog iets bij. De enquête is dit jaar grotendeels afgenomen in maart en april en deels in juni, waardoor verschillende respondenten de vragen in verschillende fases van de Corona-crisis hebben beantwoord. Het is natuurlijk de vraag in hoeverre respondenten, als bij hen door de Corona-crisis iets veranderd is in hun gedrag, dit soort vragen nog hebben beantwoord naar de oude situatie, of al naar de (wellicht ook als tijdelijk beschouwde) nieuwe situatie; en 15 maart (het begin van de *lockdown*) zal wellicht ook niet voor iedereen pas het begin van hun veranderde gedrag hebben betekend. Niettemin is voor de vragen naar het gebruik van vervoermiddelen in diverse situaties ook gekeken naar de verschillen in de uitkomsten bij de 30% respondenten van vóór het begin van de *lockdown* van 15 maart en de 70% van daarna.

Een duidelijke algemene trend in de zin van en “vlucht” naar andere vervoermiddelen is niet waarneembaar. Wel is in alle gevallen iets vaker ‘niet van toepassing’ aangekruist, wat een lichte daling van de mobiliteit in zijn algemeenheid suggereert.

Inhoudsopgave

Inleiding	9
1 De belangrijkste problemen in de stad	11
2 Bezit van vervoermiddelen	13
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	13
2.2 Fietsbezit	16
2.3 Bezit en bekendheid overige vervoermiddelen	17
2.4 OV-chipkaartbezit	18
2.5 Trends in het bezit van vervoermiddelen	19
3 Gebruik van vervoermiddelen	21
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	21
3.2 Intensieve gebruikers	24
3.3 Gebruik in diverse situaties	26
3.4 Afstanden van ten minste tien minuten lopen	32
4 Stimulering van ander vervoermiddelengebruik	33
4.1 Frequenter fietsgebruik	33
4.2 Frequenter ov-gebruik	34
4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	35
4.4 Elektrisch vervoer	37
5 Mening en oordelen	41
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	41
5.2 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	44
5.3 Oordeel over verkeershinder	45
6 Parkeren	47
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	47
6.2 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren	48
7 Stallen van de fiets	51
Bijlage A Respons en representativiteit	55
A.1 Geslacht en leeftijd	55
A.2 Etniciteit	56
A.3 Gebied	56
A.4 Conclusie	56

Bijlage B De vragen in de vragenlijst	58
Bijlage C De betekenis van de percentages	65
C.1 Percentages	65
C.2 Vergelijkingen	65
C.3 Gemiddelden	66
Bijlage D Mobiliteit en Corona	67

Inleiding

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

De respons voor het enquête-deel over verkeer en vervoer bedroeg dit jaar 30% (1.077 respondenten), wat niet slecht is voor enquêtes in een stad als Rotterdam. Dankzij een aantal veranderingen in de aanpak is de dalende trend in de respons de laatste paar jaar gekeerd. Bovendien is de representativiteit van de respons de laatste jaren door een veel grotere opbrengst van het aanvullend mondeling veldwerk onder Rotterdammers met een migratieachtergrond een stuk beter dan daarvoor, al blijven sommige bevolkingsgroepen wat ondervertegenwoordigd. Uitkomsten kunnen dan ook nog steeds goed vergeleken worden met die uit eerdere Omnibus-enquêtes. (Zie Bijlage A.) Het grotere aandeel Rotterdammers met een migratieachtergrond in de respons de afgelopen drie jaar heeft echter wel consequenties voor de vergelijkbaarheid met voorafgaande jaren bij onderwerpen waarbij zij sterk verschillen van autochtonen, zoals bijvoorbeeld bij het fietsbezit, maar ook bij het autobezit en bij het gebruik van fiets en auto.

Opbouw van deze rapportage

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

Voordat ingegaan wordt op de uitkomsten van de Omnibus-enquête die specifiek over mobiliteitsaspecten gaan, wordt in hoofdstuk 1 de verkeersproblematiek in de bredere context van problemen in de stad geplaatst.

Hoofdstuk 2 gaat over de al jaren gestelde vragen naar het bezit van een rijbewijs, de beschikbaarheid van een auto en het bezit van een fiets en van een OV-chipkaart. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van vervoermiddelen getoond: de frequentie van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets, en de vraag welk vervoermiddel doorgaans wordt gebruikt in diverse situaties. Hoofdstuk 4 gaat over stimulering van ander vervoermiddelengebruik: de redenen waarom Rotterdammers niet of niet vaker gebruik maken van de fiets, ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits, en elektrisch vervoer. In hoofdstuk 5 komt het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde, hoofdstuk 6 gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto, en hoofdstuk 7 over de stallingsmogelijkheden voor de fiets.

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

In Bijlage D tenslotte is onderscheid gemaakt tussen de

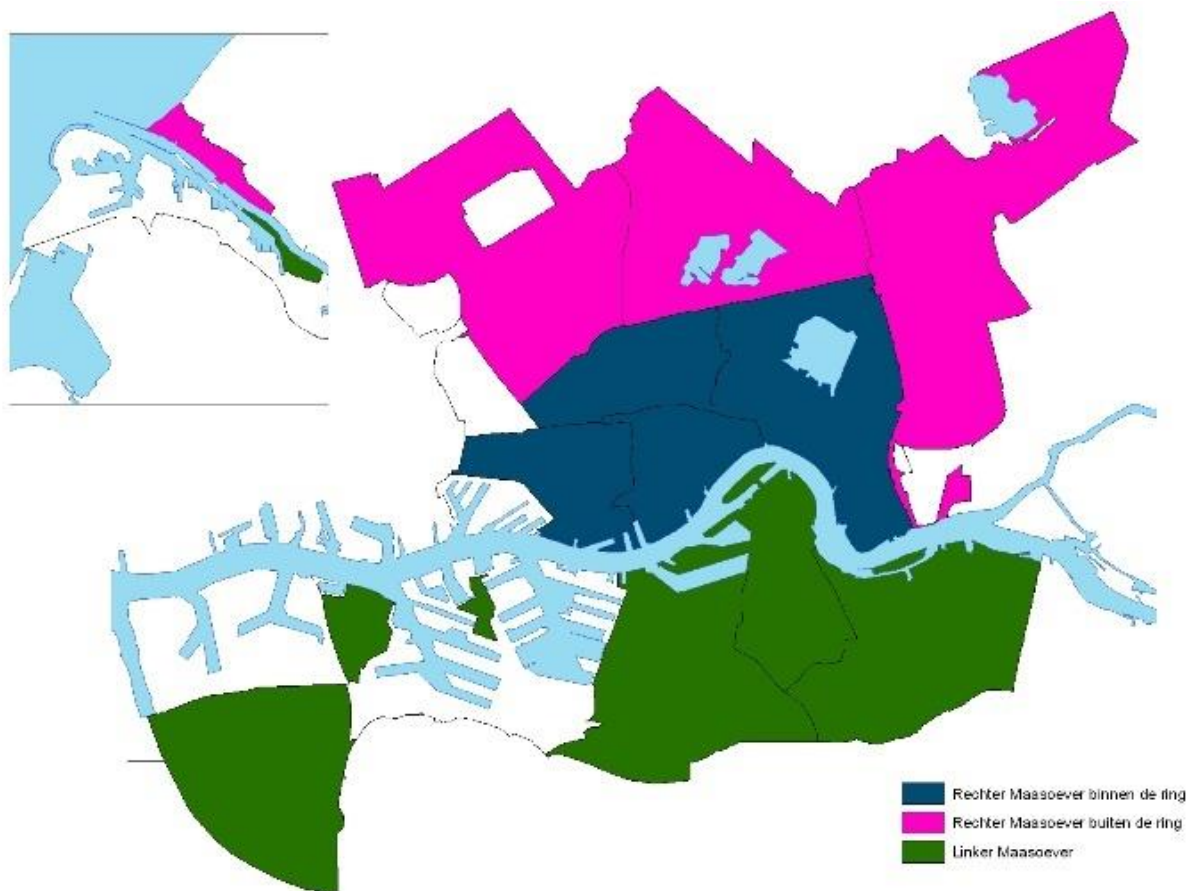
30% respondenten van vóór het begin van de *lockdown* van 15 maart en de 70% van daarna bij de uitkomsten van de vragen naar het gebruik van vervoermiddelen in diverse situaties uit paragraaf 3.3.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over ‘de Rotterdammers’, Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2020 waren dat er 529.670 (van de in totaal 650.597). Eén procent van de 1.077 respondenten uit 2020 in deze rapportage

staat dus voor 5.297 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar, en één respondent voor 492 Rotterdammers van 16 tot en met 85 jaar.

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



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

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

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

1 De belangrijkste problemen in de stad

Voordat ingegaan wordt op de uitkomsten van de Omnibus-enquête die specifiek over mobiliteitsaspecten gaan, wordt in dit hoofdstuk de verkeersproblematiek in de bredere context van problemen in de stad geplaatst.

Al vele jaren wordt in de Omnibus-enquête gevraagd wat de belangrijkste problemen in Rotterdam zijn die met voorrang moeten worden aangepakt. Men mag er maximaal drie in eigen woorden noemen. De belangrijkste problemen volgens de Rotterdammers bleken tot voorkort ieder jaar weer te liggen op het vlak van criminaliteit, onveiligheid en drugs-overlast, maar sinds 2015 werden zulke onderwerpen wel

ieder jaar minder vaak genoemd, en in 2017 werd voor het eerst een ander soort problematiek het meest genoemd: de verkeersproblematiek (zoals parkeer- en bereikbaarheidsproblematiek). De laatste twee jaar wordt de veiligheidsproblematiek echter weer iets vaker genoemd, en dit jaar is die dan ook weer terug op de eerste plaats. De verkeersproblematiek, die nu weer wat minder vaak genoemd wordt, staat dit jaar op de derde plaats; achter de de laatste jaren steeds vaker genoemde problematiek van de vervuiling en vernieling en het beheer van de openbare ruimte (inclusief openbaar groen).

Figuur 1.1: De belangrijkste problemen in de stad; 2011-2020.

Belangrijkste problemen in Rotterdam	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkeersproblematiek, algemeen / overig	19%	15%	16%	16%	20%	20%	22%	22%	23%	19%
Parkeerproblematiek	14%	14%	13%	14%	13%	14%	13%	18%	19%	18%
Bereikbaarheidsproblematiek autoverkeer	2%	4%	3%	3%	4%	5%	6%	6%	5%	5%
Verkeerde verkeersmaatregelen	0%+	3%+	1%+	2%+	1%+	0%+	3%+	4%+	2%+	2%+
Totaal Verkeersproblematiek	32%	32%	30%	31%	34%	36%	40%	43%	44%	39%
Criminaliteit, onveiligheid en drugsoverlast	52%	53%	50%	52%	47%	46%	39%	38%	42%	43%
Vervuiling, vernielingen beheer openbare ruimte	32%	32%	32%	29%	33%	29%	34%	33%	36%	40%
Woningproblematiek	7%	5%	6%	7%	7%	8%	15%	19%	20%	24%
Jeugdproblematiek	20%	18%	18%	13%	14%	10%	9%	7%	8%	13%
Kwantiteit / kwaliteit overige voorzieningen	12%	10%	10%	15%	14%	14%	11%	12%	10%	9%
Bevolking / Bevolkingssamenstelling	14%	12%	14%	13%	13%	11%	17%	11%	10%	8%
Werkloosheid, arbeidsongeschiktheid, armoede e.d.	8%	11%	14%	17%	16%	15%	13%	13%	10%	8%
Kwantiteit / kwaliteit openbaar groen	5%	4%	4%	4%	5%	2%	7%	6%	8%	8%
Overige overlast	5%	6%	5%	5%	4%	5%	7%	5%	7%	7%
Verpaupering / verloederend wijken	6%	7%	6%	7%	5%	7%	7%	4%	4%	4%
Kwantiteit / kwaliteit speelgelegenheid	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%
Verkeerde stedenbouwkundige plannen	2%	2%	2%	3%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Overige problemen	15%	19%	18%	22%	22%	18%	23%	25%	22%	19%
w.o. luchtvervuiling, milieu	3%	3%	4%	5%	7%	7%	10%	11%	11%	8%
gemeente / overheid algemeen	5%	10%	9%	9%	9%	5%	4%	4%	4%	3%
vluchtelingen / asielzoekers	.	.	.	.	.	.	1%	0%	1%	0%
onderwijs	.	3%	2%	4%	2%	3%	3%	4%	0%	0%

‘Verkeersproblematiek’ is in de gehanteerde de optelsom (exclusief dubbeltellingen) van algemene verkeersproblematiek, parkeerproblematiek, bereikbaarheidsproblematiek

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

Figuur 1.2: Genoemde soorten verkeersproblematiek; 2020.

Genoemde soorten verkeersproblematiek	Verkeers- problematiek (overig)	Parkeer- problematiek	Bereikbaarheids problematiek autoverkeer	Verkeerde verkeers- maatregelen	Totaal verkeers- problematiek
<i>Geslacht</i>					
man	20%	18%	6%	2%	41%
vrouw	17%	17%	4%	1%	36%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	17%	18%	4%	1%	37%
25 tot 45 jaar	20%	20%	6%	2%	43%
45 tot 65 jaar	18%	17%	5%	2%	38%
65 tot en met 85 jaar	19%	15%	4%	2%	35%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	23%	18%	4%	2%	43%
Rechter Maasoever buiten ring	17%	10%	6%	2%	31%
Linker Maasoever	16%	24%	4%	1%	40%
<i>Gebied</i>					
Rotterdam Centrum	26%	17%	7%	3%	47%
Delfshaven	23%	23%	3%	3%	48%
Overschie	(19%)	(13%)	(4%)	(3%)	(36%)
Noord	25%	18%	3%	2%	46%
Hillegersberg-Schiebroek	19%	11%	7%	1%	33%
Kralingen-Crooswijk	18%	10%	4%	2%	31%
Feijenoord	18%	30%	3%	0%	47%
IJsselmonde	16%	16%	3%	1%	33%
Pernis	(16%)	(20%)	(4%)	(4%)	(40%)
Prins Alexander	17%	9%	6%	2%	29%
Charlois	15%	28%	5%	1%	42%
Hoogvliet	12%	19%	5%	2%	34%
Hoek van Holland	(18%)	(13%)	(9%)	(4%)	(36%)
Rozenburg	(19%)	(10%)	(9%)	(4%)	(39%)
Totaal	19%	18%	5%	2%	39%

N.B. 1: De percentages bij de verschillende soorten verkeersproblematiek tellen niet op tot het percentage bij het totaal, omdat respondenten die méér dan één soort hebben genoemd slechts één keer bij het totaal zijn meegeteld.

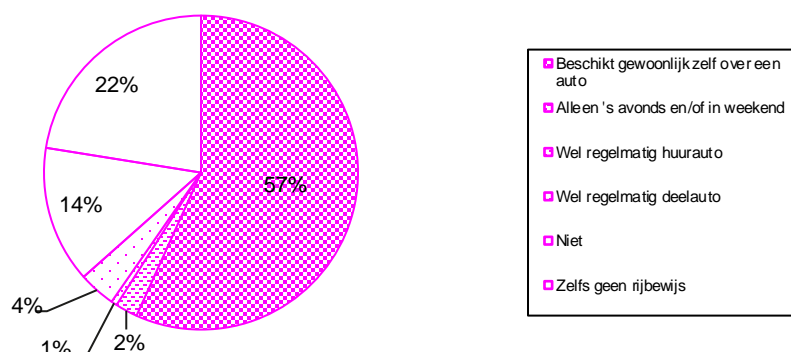
N.B. 2: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

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

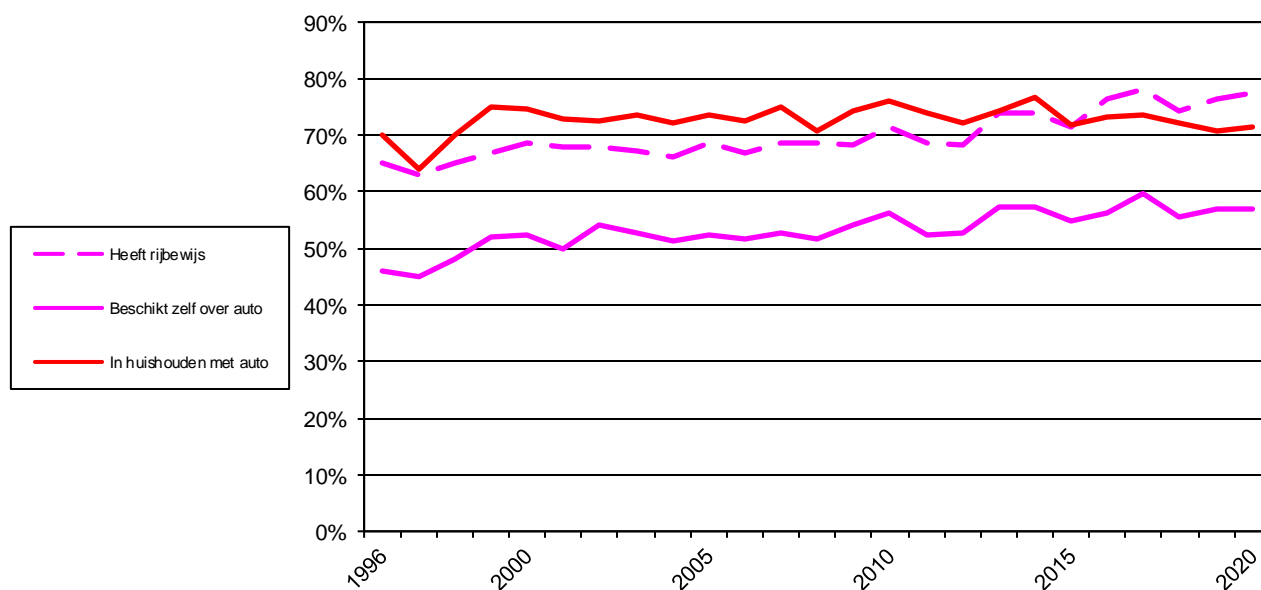
2 Bezit van vervoermiddelen

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Figuur2.1: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 2020.



Figuur2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1996-2020.



Beschikbaarheid auto	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Heeft een autorijbewijs	66%	68%	69%	71%	77%	78%	74%	76%	78%
Beschikt zelf over een auto ¹	49%	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%	57%
In een huishouden met een auto	71%	73%	74%	74%	73%	73%	72%	71%	72%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	65%	67%	68%	68%	67%	.	.	67%	67%

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

Figuur 2.3: Rijbewijsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2020.

Rijbewijsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Geslacht</i>								
man	80%	80%	81%	83%	87%	81%	85%	86%
vrouw	58%	60%	63%	71%	71%	68%	67%	70%
<i>Leeftijd</i>								
16 tot 25 jaar	44%	43%	50%	(64%)	(56%)	(56%)	(47%)	(62%)
25 tot 45 jaar	78%	81%	81%	88%	86%	80%	86%	82%
45 tot 65 jaar	73%	74%	76%	78%	84%	77%	78%	82%
65 tot en met 85 jaar ¹	52%	54%	61%	67%	69%	73%	76%	74%
<i>Etniciteit</i>								
autochtonen	71%	74%	77%	80%	82%	80%	85%	84%
westerse allochtonen	72%	67%	71%	(78%)	(85%)	(72%)	(71%)	(75%)
niet-westerse allochtonen	54%	56%	57%	(66%)	(63%)	65%	60%	66%
<i>Stadsdeel</i>								
Rechter Maasoevers binnen ring waarvan Rotterdam Centrum	67% 70%	67% 74%	72% 75%	76% (77%)	81% (84%)	76% (72%)	74% (71%)	81% (80%)
Rechter Maasoevers buiten ring	75%	76%	76%	80%	83%	79%	82%	83%
Linker Maasoevers	64%	65%	67%	73%	72%	69%	73%	70%
<i>Opleidingsniveau</i>								
laag (geen startkwalificatie)	56%	54%	54%	56%	56%	60%	55%	60%
midden	75%	75%	74%	81%	80%	69%	75%	78%
hoog (HBO / WO)	89%	89%	89%	90%	93%	90%	92%	89%
<i>Huishoudensinkomen</i>								
minima	46%	48%	52%	60%	57%	56%	(54%)	(54%)
minimum tot modaal	62%	62%	68%	72%	(72%)	73%	(79%)	(73%)
modaal tot 2 x modaal	78%	79%	80%	(83%)	89%	82%	89%	88%
boven 2 x modaal	89%	91%	92%	97%	94%	90%	96%	91%
Totaal	68%	69%	71%	77%	78%	74%	76%	78%

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

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

Figuur 2.4: Altijd de beschikking over een auto naar persoonskenmerken; 2001-2020.

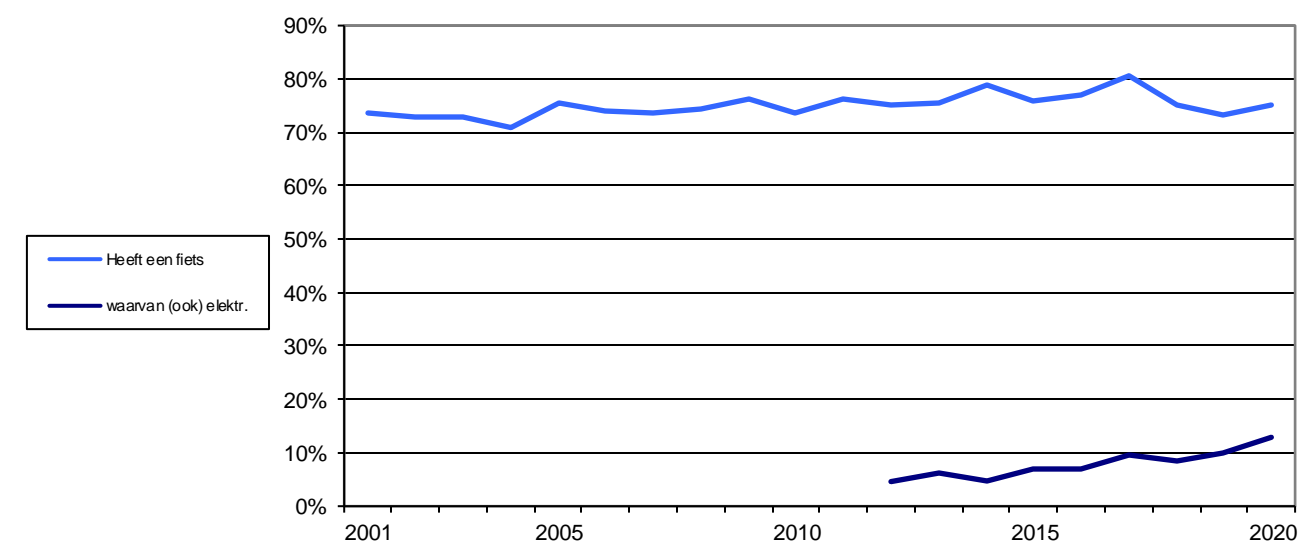
Beschikbaarheid auto	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Geslacht</i>								
man	66%	65%	66%	65%	68%	65%	66%	67%
vrouw	41%	44%	46%	49%	53%	47%	48%	47%
<i>Leeftijd</i>								
16 tot 25 jaar	22%	19%	19%	(19%)	(21%)	(26%)	(13%)	(27%)
25 tot 45 jaar	62%	64%	63%	64%	66%	57%	62%	55%
45 tot 65 jaar	57%	58%	62%	61%	69%	62%	63%	67%
65 tot en met 85 jaar ¹	44%	45%	52%	56%	55%	60%	63%	60%
<i>Etniciteit</i>								
autochtonen	57%	60%	62%	62%	65%	63%	69%	66%
westerse allochtonen	55%	51%	52%	(61%)	(59%)	(52%)	(53%)	(44%)
niet-westerse allochtonen	35%	35%	37%	(37%)	(44%)	43%	34%	43%
<i>Stadsdeel</i>								
Rechter Maasoevers binnen ring	45%	48%	48%	50%	54%	48%	47%	49%
waarvan Rotterdam Centrum	45%	52%	50%	(45%)	(47%)	(46%)	(53%)	(43%)
Rechter Maasoevers buiten ring	62%	64%	65%	70%	72%	64%	69%	70%
Linker Maasoevers	51%	50%	52%	50%	54%	56%	57%	54%
<i>Opleidingsniveau</i>								
laag (geen startkwalificatie)	42%	41%	40%	41%	42%	44%	38%	46%
midden	57%	57%	55%	59%	61%	48%	58%	57%
hoog (HBO / WO)	72%	73%	72%	68%	72%	70%	70%	63%
<i>Huishoudensinkomen</i>								
minima	25%	25%	26%	27%	29%	24%	25%	(27%)
minimum tot modaal	45%	47%	51%	51%	(54%)	53%	(56%)	(55%)
modaal tot 2 x modaal	64%	66%	67%	(68%)	70%	69%	74%	69%
boven 2 x modaal	77%	79%	80%	85%	84%	77%	83%	74%
Totaal	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%	57%

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

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

2.2 Fietsbezit

Figuur2.5: Fietsbezit; 2001-2020.



Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Heeft een fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%	75%
Heeft een elektrische fiets	.	.	6%	7%	9%	8%	10%	13%

Figuur2.6: Gebruik “deelfiets” (zoals een OV-fiets, Mobike, Jump of Donkey Republic fiets); 2018-2020.

Gebruik “deelfiets”	2018	2019	2020
Nooit	96%	95%	93%
Soms (minder dan één keer per week)	4%	5%	7%
Vaak (minstens één keer per week)	0%	0%	1%

Figuur2.7: Fietsbezit naar persoonskenmerken; 2001-2020.

Fietsbezit	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geslacht								
man	76%	78%	78%	80%	83%	76%	79%	79%
vrouw	70%	72%	75%	74%	79%	74%	67%	71%
Leeftijd								
16 tot 25 jaar	69%	75%	79%	(83%)	(80%)	(70%)	(73%)	(75%)
25 tot 45 jaar	78%	78%	80%	84%	85%	76%	80%	77%
45 tot 65 jaar	76%	78%	80%	80%	84%	78%	76%	82%
65 t/m 85 jaar ¹	63%	64%	63%	64%	70%	72%	62%	64%
Etniciteit								
autochtonen	81%	83%	84%	83%	87%	87%	85%	87%
westerse allochtonen	76%	77%	77%	(82%)	(85%)	(76%)	(73%)	(75%)
niet-westerse allochtonen	46%	51%	55%	(54%)	(56%)	52%	50%	53%

<i>Stadsdeel</i>								
Rechter Maasoever binnen ring	67%	71%	75%	76%	81%	76%	74%	75%
waarvan Rotterdam Centrum	70%	75%	77%	(75%)	(84%)	(78%)	(81%)	(69%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	84%	84%	83%	88%	82%	78%	85%
Linker Maasoever	71%	70%	71%	72%	74%	69%	69%	67%
<i>Opleidingsniveau</i>								
laag (geen startkwalificatie)	65%	64%	62%	57%	63%	61%	59%	56%
midden	80%	78%	78%	79%	82%	74%	70%	74%
hoog (HBO/WO)	88%	90%	91%	92%	92%	88%	86%	89%
<i>Huishoudensinkomen</i>								
minima	55%	57%	60%	61%	67%	65%	63%	69%
minimum tot modaal	69%	69%	72%	72%	76%	67%	68%	69%
modaal tot 2 x modaal	81%	84%	84%	(83%)	87%	84%	82%	88%
boven 2 x modaal	88%	90%	93%	93%	93%	93%	93%	91%
Totaal	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%	75%

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

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

Auto én fiets

Figuur 2.8: Beschikbaarheid auto en fiets; 2001-2020.

Beschikbaarheid auto en fiets	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto én fiets	42%	44%	46%	47%	51%	44%	46%	46%
Wel auto, geen fiets	10%	9%	9%	9%	8%	11%	11%	11%
Geen auto, wel fiets	31%	30%	30%	30%	29%	31%	27%	29%
Geen auto én geen fiets ¹	17%	17%	15%	14%	12%	14%	16%	14%
Totaal auto	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%	57%
Totaal fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%	75%

¹⁾: In zulke gevallen wordt ook wel van 'vervoersarmoede' gesproken.

2.3 Bezit en bekendheid overige vervoermiddelen

Figuur 2.9: Bezit motor, bromfiets, snorfiets of scooter; 2020.

Bezit overige vervoermiddelen	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Motor	(1%)	5%	4%	0%	3%
Bromfiets, snorfiets of scooter	(7%)	8%	8%	6%	7%

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

Figuur 2.10: Bekendheid 'deelscooters' (zoals bijvoorbeeld van Felyx); 2020.

Bekendheid 'deelscooters'	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 t/m 85 jaar	Totaal
Nee	(15%)	20%	29%	37%	26%
Ja; maar nooit gebruik van gemaakt	(61%)	62%	67%	62%	64%
Ja; en ook al eens gebruik van gemaakt	(24%)	18%	4%	0%	10%

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

Figuur2.11: Bekendheid 'deelscooters' (zoals bijvoorbeeld van Felyx); 2019-2020.

Bekendheid 'deelscooters'	2019	2020
Nee	45%	26%
Ja; maar nooit gebruik van gemaakt	51%	64%
Ja; en ook al eens gebruik van gemaakt	3%	10%

2.4 OV-chipkaartbezit

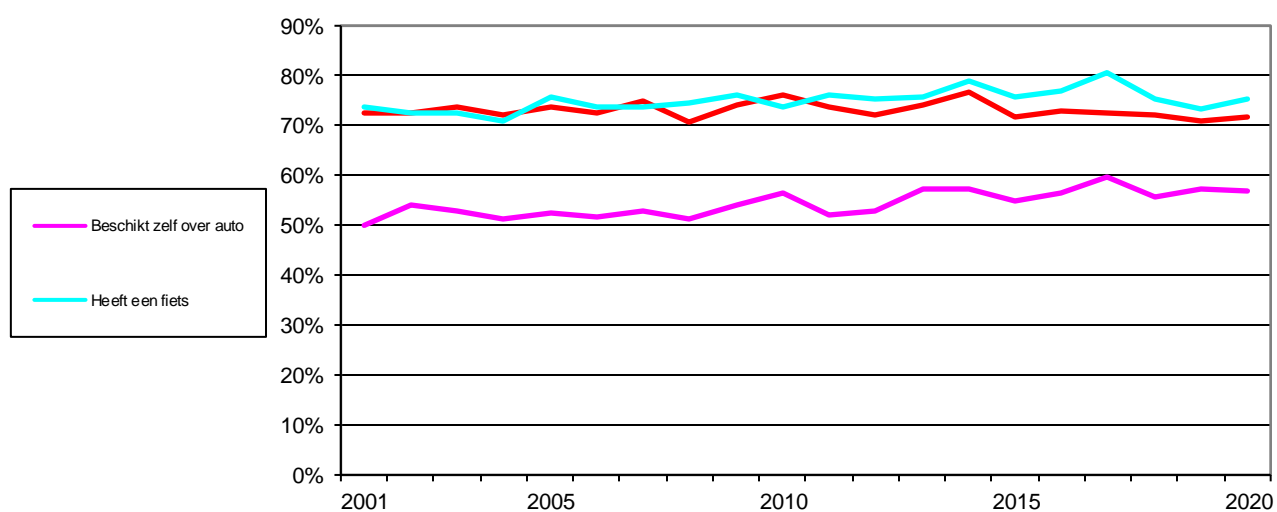
Figuur2.12: OV-chipkaartbezit naar persoonskenmerken; 2015-2020.

OV-chipkaartbezit	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Geslacht</i>						
man	81%	85%	87%	83%	86%	88%
vrouw	88%	87%	89%	91%	91%	94%
<i>Leeftijd</i>						
16 tot 25 jaar	(98%)	(99%)	(95%)	(93%)	(96%)	(98%)
25 tot 45 jaar	87%	84%	90%	89%	89%	93%
45 tot 65 jaar	79%	79%	81%	82%	82%	86%
65 t/m 85 jaar ¹	89%	93%	94%	90%	93%	92%
<i>Etniciteit</i>						
autochtonen	86%	86%	90%	89%	91%	92%
westerse allochtonen	(86%)	(90%)	(91%)	(89%)	(90%)	(89%)
niet-westerse allochtonen	82%	(83%)	(81%)	83%	84%	91%
<i>Stadsdeel</i>						
Rechter Maasoever binnen ring	90%	91%	91%	90%	92%	95%
waarvan Rotterdam Centrum	(95%)	(96%)	(95%)	(99%)	(86%)	(94%)
Rechter Maasoever buiten ring	84%	85%	88%	89%	89%	87%
Linker Maasoever	81%	83%	86%	84%	85%	91%
<i>Opleidingsniveau</i>						
laag (geen startkwalificatie)	81%	79%	85%	82%	83%	88%
midden	84%	86%	88%	85%	89%	91%
hoog (HBO / WO)	90%	92%	91%	93%	93%	94%
<i>Huishoudensinkomen</i>						
minima	85%	82%	88%	86%	(90%)	(98%)
minimum tot modaal	83%	86%	(86%)	87%	(91%)	(91%)
modaal tot 2 x modaal	87%	(90%)	89%	85%	92%	91%
boven 2 x modaal	86%	86%	91%	92%	89%	91%
Totaal	85%	86%	88%	87%	89%	91%

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

2.5 Trends in het bezit van vervoermiddelen

Figuur 2.13: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2020.



Bezit vervoermiddelen	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beschikt zelf over een auto ¹	52%	53%	55%	56%	60%	56%	57%	57%
In een huish. met een auto	73%	74%	74%	73%	73%	72%	.	.
Heeft een fiets	73%	74%	76%	77%	81%	75%	73%	75%

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

3 Gebruik van vervoermiddelen

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Figuur 3.1: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2020.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	13%	20%	23%	19%
4 of 5 dagen	12%	18%	12%	14%
2 of 3 dagen	17%	24%	18%	19%
1 dag	14%	11%	12%	12%
Totaal autogebruikers	57%	74%	65%	65%
waarvan intensief ¹	25%	39%	35%	33%
Bijna nooit	20%	12%	10%	14%
Nooit/geen antwoord	23%	15%	25%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.2: Autogebruik (als bestuurder en/of passagier); 2003-2020.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
(Bijna) elke dag	28%	25%	25%	22%	25%	23%	23%	19%
4 of 5 dagen	10%	10%	11%	12%	11%	13%	11%	14%
2 of 3 dagen	18%	19%	19%	19%	21%	19%	18%	19%
1 dag	8%	9%	11%	13%	13%	13%	12%	12%
Totaal autogebruikers	64%	64%	65%	66%	71%	68%	65%	65%
waarvan intensief ¹	38%	36%	35%	33%	36%	36%	34%	33%
Bijna nooit ²	13%	13%	11%	11%	14%	15%	14%	14%
Nooit/geen antwoord ³	23%	24%	23%	23%	15%	17%	21%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

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

³): Toten met 2009: 'Geen antwoord'.

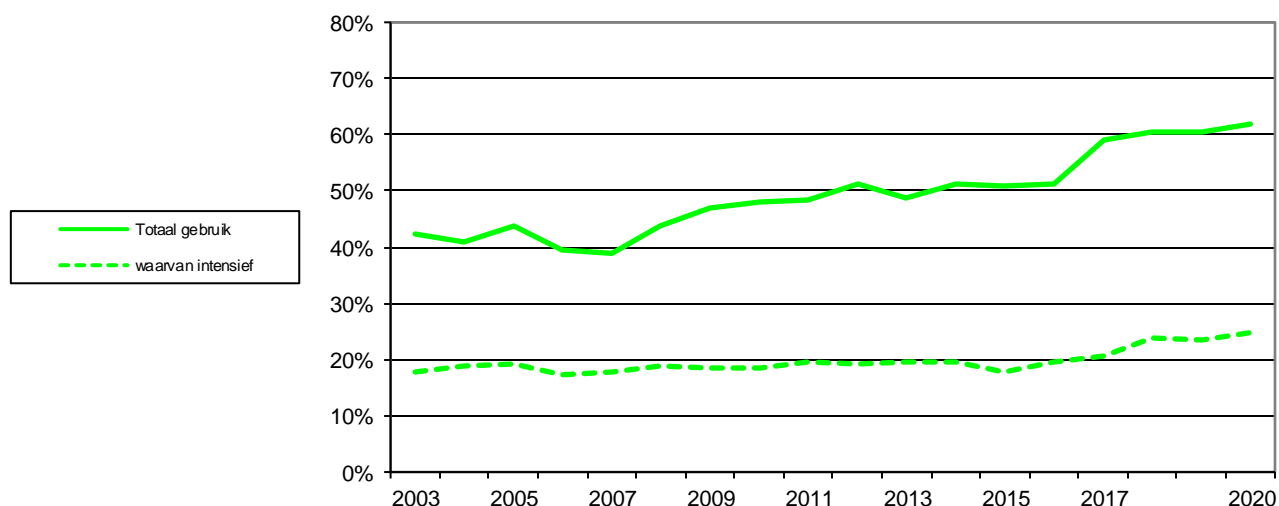
Gebruik van openbaar vervoer

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per stadsdeel; 2020.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	14%	9%	13%	12%
4 of 5 dagen	16%	9%	12%	12%
2 of 3 dagen	21%	19%	20%	20%
1 dag	17%	19%	15%	17%
Totaal o.v.-gebruikers waarvan intensief ¹	68% 30%	56% 18%	60% 26%	62% 25%
Bijna nooit	20%	24%	22%	21%
Nooit / geen antwoord	11%	20%	18%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik; 2003-2020.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
(Bijna) elke dag	11%	10%	11%	12%	11%	13%	15%	12%
4 of 5 dagen	8%	8%	8%	8%	10%	11%	9%	12%
2 of 3 dagen	13%	14%	16%	16%	18%	21%	19%	20%
1 dag	10%	11%	15%	15%	20%	16%	18%	17%
Totaal o.v.-gebruikers waarvan intensief ¹	42% 19%	43% 18%	50% 19%	51% 20%	59% 20%	60% 24%	60% 23%	62% 25%
Bijna nooit ²	34%	31%	27%	27%	31%	27%	26%	21%
Nooit / geen antwoord ³	24%	26%	23%	22%	10%	12%	14%	16%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

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

³): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

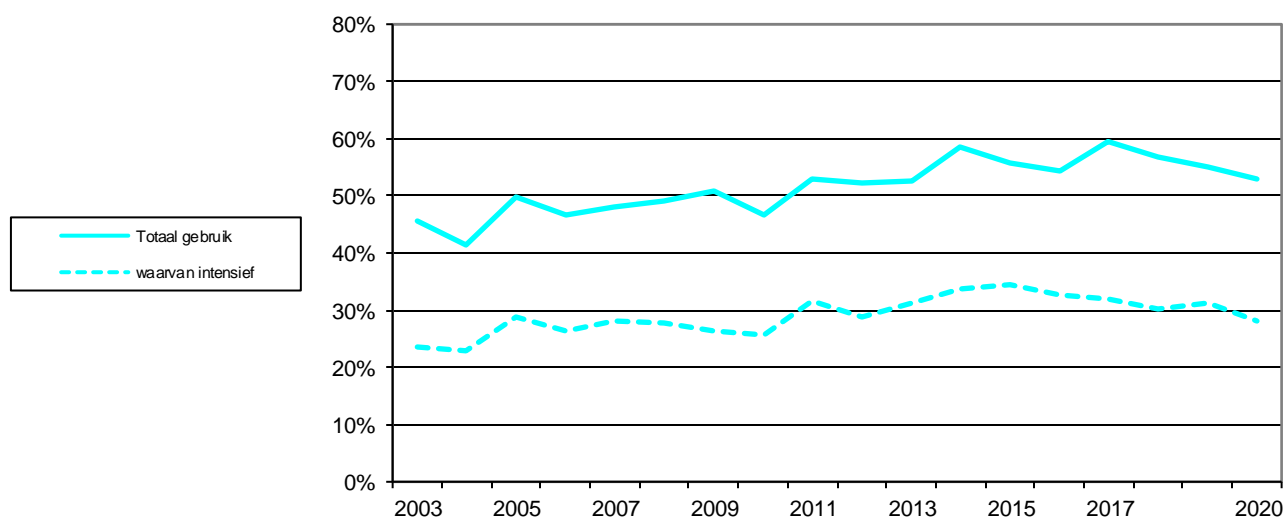
Fietsgebruik

Figuur 3.5: Fietsgebruik per stadsdeel; 2020.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	25%	22%	13%	20%
4 of 5 dagen	11%	8%	7%	9%
2 of 3 dagen	13%	18%	15%	15%
1 dag	9%	12%	8%	9%
Totaal fietsgebruikers waarvan intensief ¹	58%	59%	42%	53%
Bijna nooit	13%	20%	19%	17%
Nooit / geen antwoord	29%	21%	38%	30%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.6: Fietsgebruik; 2003-2020.



Gebruik per week	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
(Bijna) elke dag	19%	20%	24%	25%	23%	23%	22%	20%
4 of 5 dagen	6%	7%	8%	8%	9%	8%	9%	9%
2 of 3 dagen	12%	13%	14%	13%	18%	15%	14%	15%
1 dag	8%	9%	9%	9%	10%	11%	9%	9%
Totaal fietsgebruikers waarvan intensief ¹	46%	48%	54%	54%	59%	57%	55%	53%
Bijna nooit ²	27%	24%	15%	14%	19%	17%	14%	17%
Nooit / geen antwoord ³	27%	28%	30%	31%	21%	27%	31%	30%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

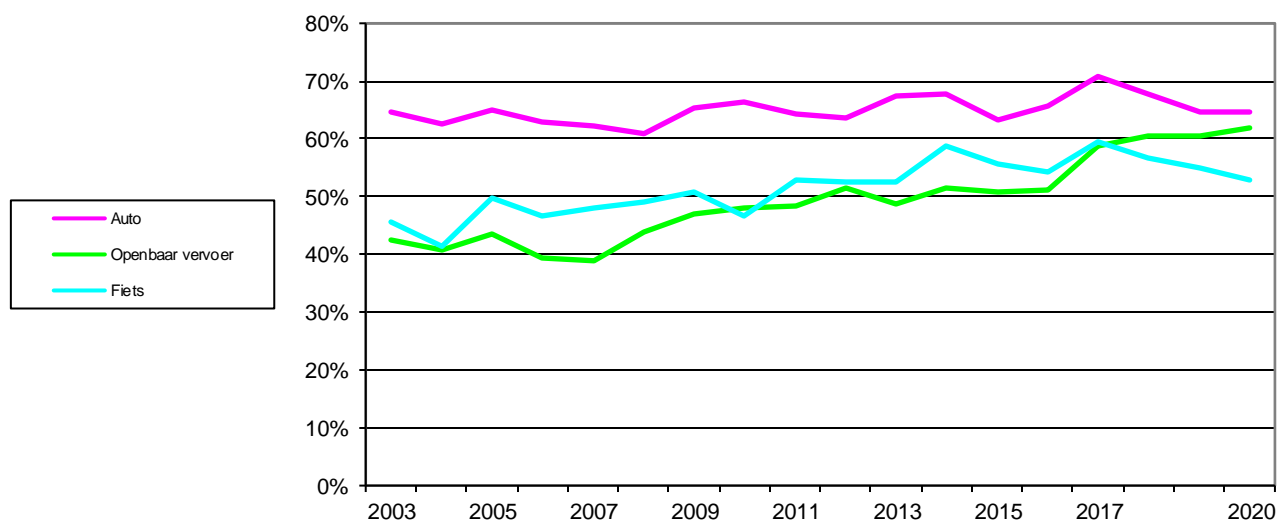
¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

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

³): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

Totaalbeeld

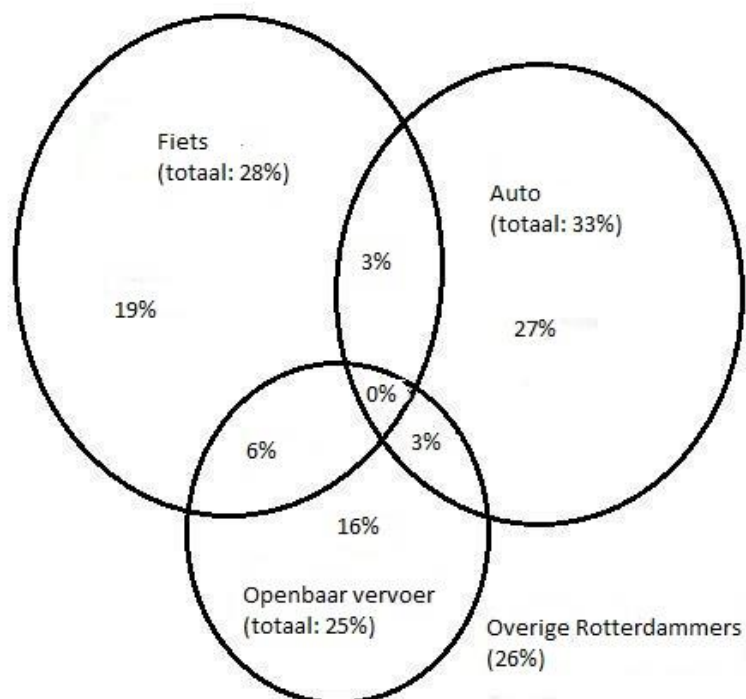
Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2020.



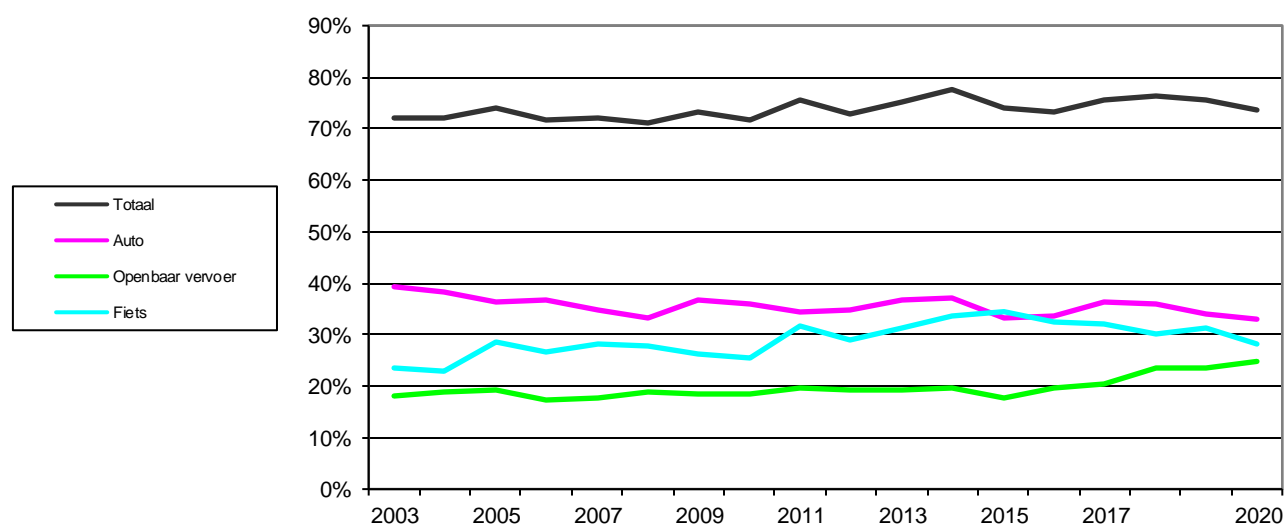
Verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Autogebruikers	64%	64%	65%	66%	71%	68%	65%	65%
O.v.-gebruikers	42%	43%	50%	51%	59%	60%	60%	62%
Fietsgebruikers	46%	48%	54%	54%	59%	57%	55%	53%

3.2 Intensieve gebruikers

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2020.



Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2020.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Intensieve autogebruikers	38%	36%	35%	33%	36%	36%	34%	33%
Intensieve o.v.-gebruikers	19%	18%	19%	20%	20%	24%	23%	25%
Intensieve fietsgebruikers	25%	27%	32%	33%	32%	30%	31%	28%
Intensieve verkeersdeelnemers	73%	72%	75%	73%	75%	76%	75%	74%

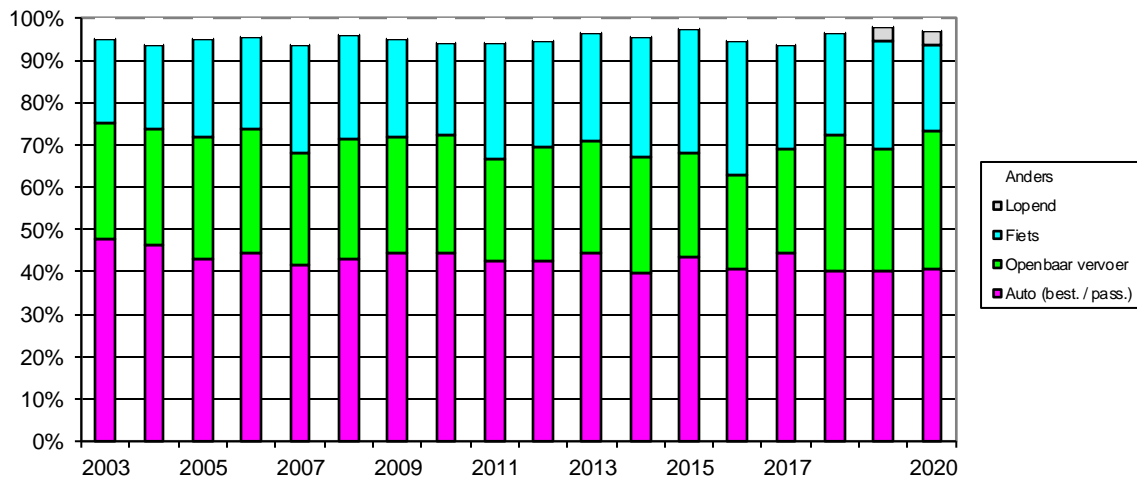
Figuur 3.10: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers per gebied; 2016 t/m 2020.

Intensieve verkeersdeelnemers	Auto-gebruikers	waarvan intensief	O.v.-gebruikers	waarvan intensief	Fiets-gebruikers	waarvan intensief	Totaal	Aantal respond.
Rotterdam Centrum	54%	22%	73%	29%	63%	38%	75%	301
Delfshaven	55%	27%	70%	30%	59%	38%	81%	561
Overschie	(76%)	(41%)	(44%)	(12%)	(53%)	(25%)	(71%)	154
Noord	62%	28%	60%	22%	70%	46%	79%	419
Hillegersberg-Schiebroek	81%	39%	56%	15%	67%	39%	79%	405
Kralingen-Crooswijk	61%	27%	67%	27%	64%	41%	78%	440
Feijenoord	59%	31%	63%	26%	43%	23%	69%	518
IJsselmonde	69%	40%	54%	23%	44%	20%	73%	430
Pernis	(77%)	(35%)	(54%)	(11%)	(73%)	(50%)	(69%)	26
Prins Alexander	74%	40%	55%	18%	57%	27%	74%	851
Charlois	64%	34%	60%	32%	40%	19%	73%	424
Hoogvliet	75%	45%	48%	15%	45%	17%	69%	274
Hoek van Holland	(85%)	(45%)	(23%)	(4%)	(65%)	(26%)	(69%)	88
Rozenburg	(82%)	(50%)	(29%)	(5%)	(67%)	(35%)	(78%)	112
Rotterdam	67%	35%	59%	22%	56%	31%	75%	5.013

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

3.3 Gebruik in diverse situaties

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik naar werk of studie (excl. 'niet van toepassing'); 2003-2020.



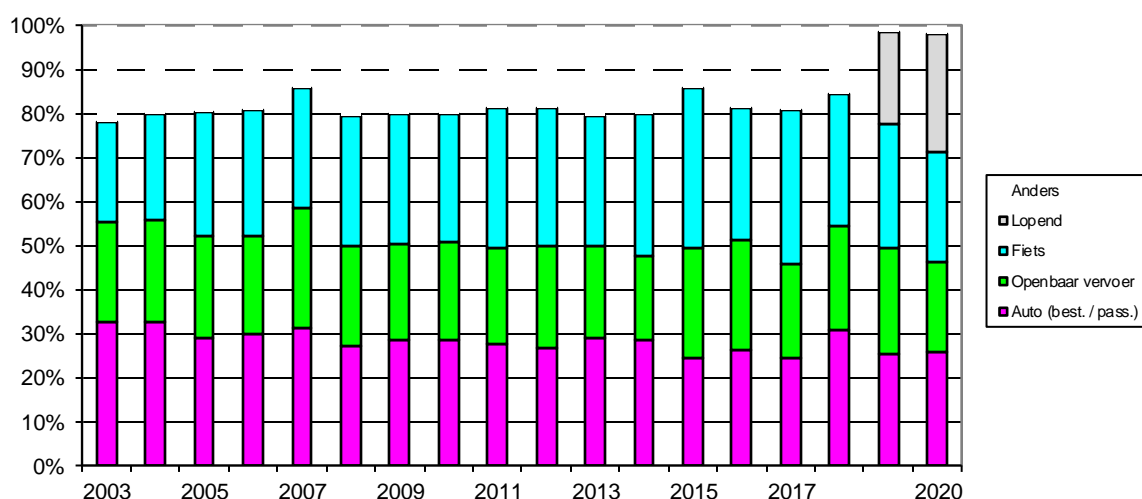
Gebruikt meestal naar werk of studie	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	46%	44%	43%	41%	45%	40%	40%	41%
Openbaar vervoer	28%	28%	26%	22%	25%	32%	29%	33%
Fiets	21%	23%	27%	31%	24%	24%	25%	20%
Lopend							4%	3%
Ander vervoermiddel	5%	5%	5%	6%	7%	3%	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	36%	35%	34%	26%	36%	28%	31%	31%
Openbaar vervoer	32%	32%	26%	25%	23%	36%	34%	38%
Fiets	26%	26%	35%	44%	34%	33%	29%	25%
Lopend							5%	5%
Ander vervoermiddel	6%	7%	5%	5%	7%	3%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	53%	50%	49%	(58%)	(55%)	(48%)	45%	48%
Openbaar vervoer	21%	22%	22%	(14%)	(17%)	(25%)	22%	24%
Fiets	21%	25%	28%	(23%)	(21%)	(24%)	28%	20%
Lopend							4%	3%
Ander vervoermiddel	4%	3%	2%	(5%)	(6%)	(3%)	2%	4%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	49%	48%	47%	41%	46%	48%	46%	45%
Openbaar vervoer	30%	29%	29%	27%	32%	34%	29%	35%
Fiets	15%	18%	19%	26%	16%	14%	20%	15%
Lopend							2%	2%
Ander vervoermiddel	6%	5%	6%	6%	6%	4%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik naar een winkelcentrum (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2020.



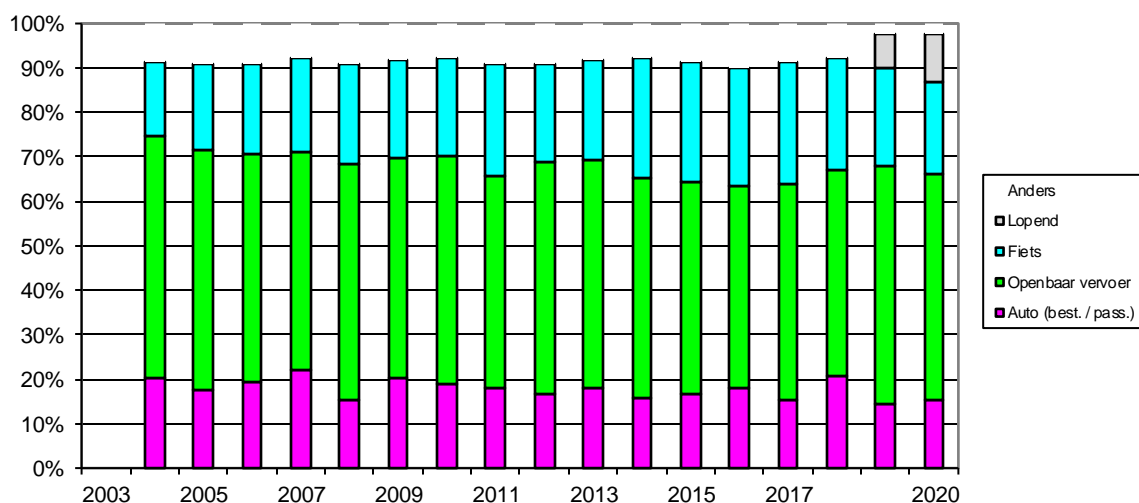
Gebruikt meestal naar een winkelcentrum	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	31%	29%	27%	26%	24%	31%	25%	26%
Openbaar vervoer	23%	23%	22%	25%	21%	23%	24%	21%
Fiets	25%	29%	32%	30%	35%	30%	28%	25%
Lopend							21%	27%
Ander vervoermiddel	21%	19%	19%	19%	19%	16%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	19%	16%	15%	12%	15%	18%	13%	15%
Openbaar vervoer	28%	27%	23%	25%	17%	23%	28%	25%
Fiets	28%	34%	40%	39%	45%	41%	32%	28%
Lopend							25%	30%
Ander vervoermiddel	25%	23%	21%	25%	23%	18%	2%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	38%	37%	35%	36%	32%	40%	35%	30%
Openbaar vervoer	17%	16%	16%	21%	15%	18%	16%	11%
Fiets	27%	32%	34%	27%	37%	27%	30%	28%
Lopend							18%	28%
Ander vervoermiddel	18%	16%	15%	16%	17%	15%	1%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	36%	34%	32%	30%	27%	36%	28%	32%
Openbaar vervoer	24%	26%	25%	28%	31%	28%	29%	24%
Fiets	21%	22%	24%	25%	25%	22%	22%	20%
Lopend							20%	21%
Ander vervoermiddel	20%	18%	19%	17%	17%	14%	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik naar de binnenstad van Rotterdam (exclusief 'niet van toepassing'); 2004-2020.



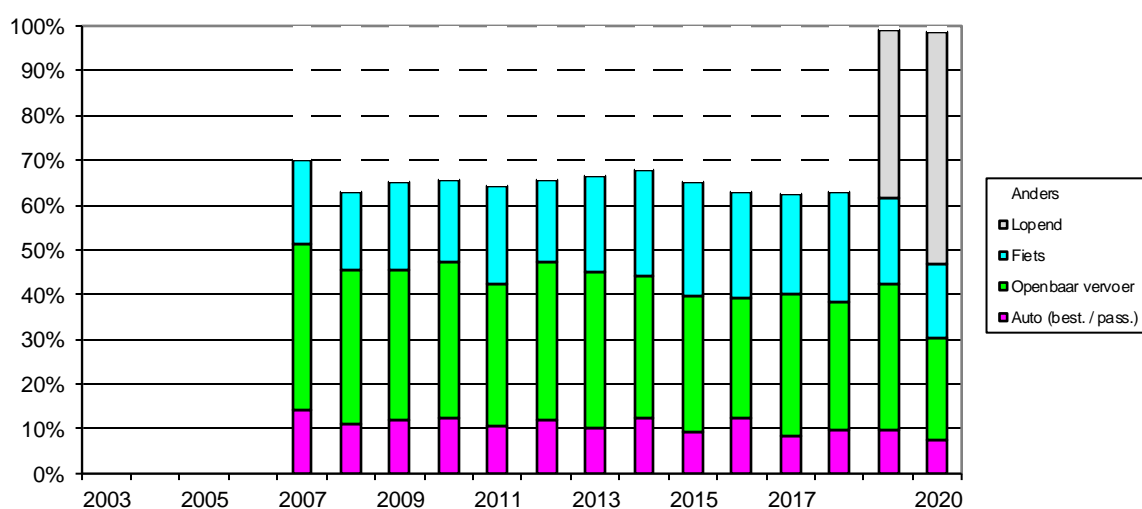
Gebruikt meestal naar de binnenstad van Rotterdam	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	19%	19%	17%	18%	15%	21%	15%	15%
Openbaar vervoer	54%	51%	50%	45%	49%	46%	53%	51%
Fiets	18%	22%	25%	26%	28%	25%	22%	21%
Lopend							8%	11%
Ander vervoermiddel	9%	8%	9%	10%	9%	8%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	10%	9%	9%	7%	7%	14%	5%	8%
Openbaar vervoer	37%	33%	32%	29%	24%	25%	38%	31%
Fiets	33%	38%	41%	44%	49%	45%	36%	32%
Lopend							19%	28%
Ander vervoermiddel	21%	20%	18%	21%	21%	17%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	27%	25%	22%	23%	20%	24%	20%	20%
Openbaar vervoer	56%	54%	55%	54%	60%	57%	57%	58%
Fiets	14%	19%	21%	20%	19%	17%	20%	19%
Lopend							1%	1%
Ander vervoermiddel	3%	2%	3%	3%	1%	2%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2004 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	20%	24%	21%	24%	20%	26%	20%	19%
Openbaar vervoer	67%	64%	62%	54%	63%	59%	67%	65%
Fiets	9%	9%	13%	15%	14%	12%	9%	11%
Lopend							2%	3%
Ander vervoermiddel	4%	3%	4%	7%	3%	4%	3%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.14: Vervoermiddelengebruik naar trein- of metrostation (exclusief 'niet van toepassing'); 2007-2020.



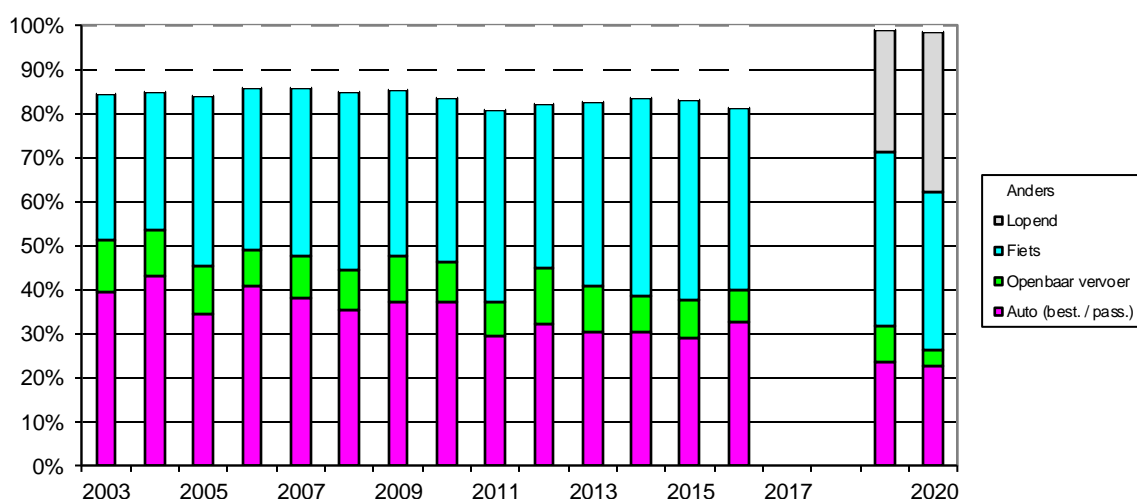
Gebruikt meestal naar trein- of metrostation	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	13%	11%	12%	8%	10%	10%	7%
Openbaar vervoer	35%	33%	27%	32%	29%	33%	23%
Fiets	19%	22%	24%	22%	24%	19%	16%
Lopend						38%	52%
Ander vervoermiddel	34%	34%	37%	37%	37%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	5%	3%	2%	2%	2%	2%	1%
Openbaar vervoer	30%	29%	26%	26%	22%	29%	18%
Fiets	26%	28%	31%	28%	35%	24%	20%
Lopend						44%	60%
Ander vervoermiddel	38%	40%	41%	44%	41%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	16%	16%	20%	12%	14%	15%	12%
Openbaar vervoer	30%	25%	22%	24%	24%	26%	17%
Fiets	20%	26%	26%	27%	25%	21%	21%
Lopend						37%	48%
Ander vervoermiddel	33%	33%	32%	37%	37%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/passagier)	17%	15%	16%	12%	14%	14%	11%
Openbaar vervoer	42%	43%	32%	45%	40%	42%	34%
Fiets	10%	13%	14%	13%	12%	11%	10%
Lopend						31%	44%
Ander vervoermiddel	31%	29%	38%	31%	33%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figuur 3.15: Vervoermiddelengebruik naar sporten (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2020.



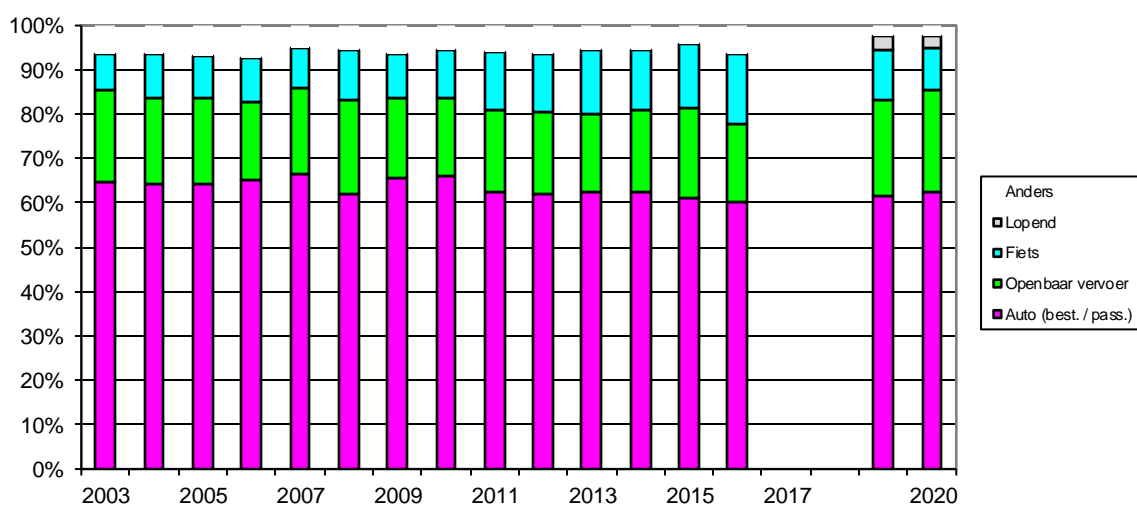
Gebruikt meestal naar sporten	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/ passagier)	39%	38%	30%	32%	---	---	24%	23%
Openbaar vervoer	11%	9%	10%	8%	---	---	8%	4%
Fiets	35%	38%	43%	41%	---	---	40%	36%
Lopend	---	---	---	---	---	---	27%	36%
Ander vervoermiddel	16%	15%	18%	19%	---	---	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/ passagier)	27%	25%	20%	18%	---	---	13%	11%
Openbaar vervoer	14%	12%	10%	9%	---	---	13%	3%
Fiets	40%	44%	49%	50%	---	---	43%	43%
Lopend	---	---	---	---	---	---	30%	42%
Ander vervoermiddel	20%	18%	21%	23%	---	---	1%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/ passagier)	47%	46%	39%	42%	---	---	31%	35%
Openbaar vervoer	7%	5%	6%	2%	---	---	4%	3%
Fiets	36%	40%	44%	42%	---	---	45%	32%
Lopend	---	---	---	---	---	---	19%	28%
Ander vervoermiddel	10%	10%	11%	14%	---	---	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder/ passagier)	43%	43%	33%	39%	---	---	30%	25%
Openbaar vervoer	12%	11%	12%	12%	---	---	6%	6%
Fiets	28%	30%	35%	31%	---	---	30%	29%
Lopend	---	---	---	---	---	---	33%	38%
Ander vervoermiddel	16%	16%	21%	18%	---	---	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Figuur 3.16: Vervoermiddelengebruik naar familie of vrienden (exclusief 'niet van toepassing'); 2003-2020.



Gebruikt meestal naar familie of vrienden	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	64%	65%	62%	60%	---	---	62%	63%
Openbaar vervoer	20%	19%	19%	18%	---	---	22%	23%
Fiets	9%	10%	14%	16%	---	---	12%	10%
Lopend	---	---	---	---	---	---	3%	2%
Ander vervoermiddel	7%	6%	5%	6%	---	---	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Rechter Maasoever binnen de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	53%	54%	51%	45%	---	---	48%	54%
Openbaar vervoer	27%	24%	23%	25%	---	---	28%	30%
Fiets	13%	15%	20%	24%	---	---	18%	13%
Lopend	---	---	---	---	---	---	4%	2%
Ander vervoermiddel	7%	7%	6%	6%	---	---	3%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Rechter Maasoever buiten de ring	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	74%	75%	73%	74%	---	---	74%	71%
Openbaar vervoer	13%	13%	13%	12%	---	---	13%	14%
Fiets	8%	9%	11%	10%	---	---	9%	9%
Lopend	---	---	---	---	---	---	3%	3%
Ander vervoermiddel	5%	4%	3%	3%	---	---	2%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

Idem Linker Maasoever	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Auto (bestuurder / passagier)	66%	67%	63%	61%	---	---	64%	63%
Openbaar vervoer	19%	19%	19%	17%	---	---	24%	23%
Fiets	7%	7%	10%	14%	---	---	8%	7%
Lopend	---	---	---	---	---	---	2%	2%
Ander vervoermiddel	8%	7%	7%	9%	---	---	2%	4%
Totaal	100%	100%	100%	100%	---	---	100%	100%

3.4 Afstanden van ten minste tien minuten lopen

Naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts)

Figuur 3.17: Lopen naar een bestemming (werk, winkel, enzovoorts) per stadsdeel; 2020.

Frequentie per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	33%	33%	32%	33%
4 of 5 dagen	19%	15%	17%	17%
2 of 3 dagen	27%	21%	24%	24%
1 dag	7%	9%	7%	8%
Totaal lopers waarvan intensief ¹	86% 52%	78% 48%	80% 49%	81% 50%
Bijna nooit	6%	11%	8%	8%
Nooit / geen antwoord	8%	12%	12%	11%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

Voor het plezier

Figuur 3.18: Lopen voor het plezier per stadsdeel; 2020.

Frequentie per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
(Bijna) elke dag	23%	24%	22%	23%
4 of 5 dagen	11%	11%	12%	11%
2 of 3 dagen	26%	21%	21%	23%
1 dag	15%	16%	14%	15%
Totaal lopers waarvan intensief ¹	76% 34%	72% 35%	68% 33%	72% 34%
Bijna nooit	15%	14%	13%	14%
Nooit / geen antwoord	10%	14%	19%	14%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Meestal ten minste vier dagen per week.

4 Stimulering van ander vervoermiddelengebruik

4.1 Frequenter fietsgebruik

Figuur 4.1: Nodig om vaker te fietsen naar persoonskenmerken (beperkt); 2020.

Wat zou er moeten veranderen zodat u méér zou gaan fietsen?	Niet-westerse allochtonen	Intensieve autogebruikers	Niet-intensieve fietsers	Totaal
Niets; zal hierdoor niet méér gaan fietsen	45%	33%	39%	31%
Aangekruiste veranderingen ¹ :				
verkeersveiligheid verbeteren	19%	19%	21%	24%
beter stallen bij andere bestemmingen	12%	10%	11%	14%
doorstroming op fietspad beter	9%	8%	9%	14%
routes beter verlicht	15%	12%	11%	12%
reiskostenvergoeding werkgever	14%	9%	9%	11%
minder luchtverontreiniging	5%	6%	6%	9%
andere vervoermiddelen flink duurder	10%	9%	8%	9%
aantrekkelijk leasen via werkgever	6%	9%	6%	7%
routes minder saai / aantrekkelijker	6%	6%	5%	7%
beter stallen bij werk	7%	4%	6%	7%
mogelijkheid douchen op werk	2%	5%	3%	4%
Bij 'anders, namelijk ...' genoemd:				
doet alles / het maximale al op de fiets	2%	1%	2%	6%
andere werklocatie	3%	8%	4%	4%
beter weer	2%	4%	3%	3%
gezondheid / leeftijd / kan niet fietsen	2%	1%	3%	2%
beter stallen	1%	1%	2%	2%
overig	4%	5%	5%	4%

¹): Zie voor de precieze bewoordingen de formulering van vraag 19 in Bijlage B.

Figuur 4.2: Nodig om vaker te fietsen naar persoonskenmerken (beperkt); 2019-2020.

Wat zou er moeten veranderen zodat u méér zou gaan fietsen?	2019	2020
Niets; zal hierdoor niet méér gaan fietsen	49%	31%
Aangekruiste veranderingen:		
verkeersveiligheid verbeteren	17%	24%
beter stallen bij andere bestemmingen	12%	14%
doorstroming op fietspad beter	11%	14%
routes beter verlicht	9%	12%
reiskostenvergoeding werkgever	7%	11%
minder luchtverontreiniging	8%	9%
andere vervoermiddelen flink duurder	6%	9%
aantrekkelijk leasen via werkgever	4%	7%
routes minder saai / aantrekkelijker	5%	7%
beter stallen bij werk	4%	7%
mogelijkheid douchen op werk	4%	4%
anders	18%	22%

4.2 Frequenter ov-gebruik

Figuur 4.3: Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen; 2012-2015 en 2020.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	2012	2013	2014	2015	(...)	2020
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	38%	41%	41%	46%		58%
Redenen ¹ :						
te duur	43%	42%	41%	41%		40%
overstappen kost te veel tijd	27%	25%	30%	24%		24%
niet comfortabel	17%	17%	17%	18%		16%
voelt zich niet veilig	23%	20%	18%	13%		16%
rijden niet wanneer nodig	16%	14%	14%	16%		16%
gaan niet snel genoeg	14%	15%	18%	15%		15%
haltes te ver weg	10%	13%	13%	15%		15%
rijden niet vaak genoeg	11%	10%	11%	11%		11%
heeft geen OV-chipkaart	11%	9%	10%	11%		9%
te onbetrouwbaar	---	---	---	---		8%
kent het systeem niet goed genoeg	8%	7%	9%	7%		8%
weet niet waar de haltes zijn	1%	1%	2%	2%		1%

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%. Zie voor de precieze bewoordingen de formulering van vraag 25 in Bijlage B.

Figuur 4.4: Redenen om niet vaker met de trein te reizen; 2012-2015 en 2020.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	2012	2013	2014	2015	(...)	2020
Ik doe daar al zo veel mogelijk mee	27%	25%	26%	28%		38%
Redenen ¹ :						
te duur	51%	52%	53%	51%		56%
station te ver weg	16%	19%	20%	19%		19%
overstappen kost te veel tijd	18%	19%	17%	16%		17%
rijden niet wanneer nodig	14%	13%	11%	10%		12%
kent het systeem niet goed genoeg	15%	11%	9%	9%		11%
te onbetrouwbaar	---	---	---	---		9%
niet comfortabel	13%	10%	9%	10%		8%
heeft geen OV-chipkaart	9%	8%	8%	9%		8%
gaan niet snel genoeg	9%	7%	8%	10%		6%
voelt zich niet veilig	8%	8%	7%	6%		6%
rijden niet vaak genoeg	5%	6%	4%	5%		6%

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%. Zie voor de precieze bewoordingen de formulering van vraag 26 in Bijlage B.

Figuur 4.5: Overeenkomst redenen om niet vaker met het openbaar vervoer te reizen; 2020.

Redenen om er niet vaker mee te reizen	Bus, tram en metro	Trein
Te duur	40%	56%
Overstappen kost te veel tijd	25%	17%
Haltes resp. station te ver weg	15%	19%
Rijden niet wanneer nodig	16%	12%
Niet comfortabel	17%	8%
Voelt zich niet veilig	16%	6%
Gaan niet snel genoeg	15%	6%
Kent het systeem niet goed genoeg	8%	11%
Te onbetrouwbaar	8%	9%
Heeft geen OV-chipkaart	9%	8%
Rijden niet vaak genoeg	11%	6%
Weet niet waar de haltes zijn	1%	
Totaal	178%	156%

N.B.: In aflopende volgorde van het totaal van beide percentages.

4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Huidig gebruik

Figuur 4.6: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012-2020.

Vervoermiddel tijdens de spits	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2016-2020
Niet van toepassing ¹	28%	28%	22%	27%	26%	27%	28%	25%	24%	26%
Vervoermiddel ¹ :										
auto, als bestuurder	27%	28%	28%	25%	24%	27%	24%	27%	26%	25%
auto, als passagier	4%	3%	2%	3%	4%	2%	2%	2%	3%	3%
openbaar vervoer	24%	22%	25%	23%	26%	22%	26%	29%	33%	27%
fiets	20%	21%	25%	24%	26%	20%	20%	24%	21%	22%
lopend	7%	6%	6%	5%	6%	5%	4%	8%	7%	7%
ander vervoermiddel								2%	4%	
Vervoermiddel ² :										
auto, als bestuurder	37%	39%	35%	34%	33%	37%	33%	35%	34%	35%
auto, als passagier	5%	5%	3%	4%	5%	3%	3%	3%	4%	4%
openbaar vervoer	33%	30%	32%	32%	35%	30%	37%	38%	43%	36%
fiets	27%	29%	33%	33%	36%	28%	28%	32%	28%	30%
lopend	10%	8%	8%	8%	8%	7%	5%	11%	10%	10%
ander vervoermiddel								3%	5%	

¹): Als percentage van *alle* Rotterdammers. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor 2020: 119%).

²): Als percentage van de Rotterdammers die zeggen wel eens tijdens de spits te reizen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor 2020: 124%).

Bij 'ander vervoermiddel' werd in 2020 onder meer scooters genoemd. Een opsomming is op aanvraag leverbaar.

Figuur 4.7: Vervoermiddel tijdens de spits naar persoonskenmerken; 2016 t/m 2020.

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	9%	46%	3%	29%	29%	7%
scholier / student	4%	5%	2%	68%	35%	7%
huish. / uitkering / pensioen	48%	17%	6%	46%	31%	16%
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoeverbinnen ring	18%	26%	3%	39%	37%	11%
R. Maasoeverbuiten ring	30%	44%	3%	28%	28%	8%
Linker Maasoever	30%	36%	5%	40%	24%	10%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
altijd	26%	58%	2%	21%	25%	7%
niet altijd / nooit	25%	4%	5%	58%	37%	14%
<i>Fietsbezit</i>						
wel	24%	34%	2%	32%	38%	9%
niet	33%	36%	8%	54%	1%	13%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>						
wel	26%	30%	3%	40%	32%	10%
niet	30%	70%	5%	5%	17%	10%
Intensieve autogebruikers	21%	81%	4%	14%	8%	5%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	4%	2%	89%	14%	8%
Intensieve fietsers	19%	9%	1%	27%	75%	8%
Totaal	26%	35%	4%	36%	30%	10%
Totaal, <i>alle</i> Rotterdammers ²	26%	25%	3%	27%	22%	7%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die zeggen wel eens tijdens de spits te reizen. De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 111%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

²): *Alle* Rotterdammers. Ook deze percentages tellen op tot méér dan 100% (namelijk tot 115%) omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

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

Alternatieven

Figuur 4.8: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits¹; 2012-2020.

Overweegt wel eens andere manier van reizen	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2016-2020
Ander vervoermiddel	15%	15%	13%	14%	16%	15%	15%	14%	16%	15%
Voor of na de spits	9%	10%	12%	11%	9%	13%	16%	15%	18%	15%
Andere route	5%	5%	5%	4%	3%	4%	4%	8%	8%	6%
Thuisblijven	7%	7%	5%	6%	7%	5%	6%	9%	10%	7%
Nee	69%	66%	69%	67%	69%	65%	61%	64%	59%	63%

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

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor 2020: 112%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

Figuur 4.9: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits naar persoonskenmerken¹; 2016 t/m 2020 (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	21%	19%	10%	7%	52%
auto, als passagier	(15%)	(14%)	(6%)	(15%)	(57%)
openbaar vervoer	13%	14%	4%	8%	68%
fiets	13%	13%	5%	5%	70%
ander vervoermiddel / lopend	11%	15%	7%	13%	66%
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	17%	14%	6%	6%	62%
scholier / student	16%	19%	6%	5%	62%
huish. / uitkering / pensioen	9%	16%	5%	9%	66%
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoeverbinnen ring	15%	17%	6%	8%	62%
R. Maasoeverbuiten ring	15%	14%	4%	8%	63%
Linker Maasoever	14%	12%	7%	7%	65%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
altijd	17%	16%	7%	8%	59%
niet altijd / nooit	12%	13%	4%	7%	69%
<i>Fietsbezit</i>					
wel	16%	15%	6%	7%	62%
niet	11%	13%	6%	7%	67%
<i>Bezit OV-chipkaart</i>					
wel	15%	15%	6%	8%	63%
niet	10%	12%	7%	6%	69%
Intensieve autogebruikers	19%	17%	8%	7%	56%
Intensieve o.v.-gebruikers	13%	13%	3%	7%	69%
Intensieve fietsers	13%	12%	5%	6%	69%
Totaal	15%	15%	6%	7%	63%

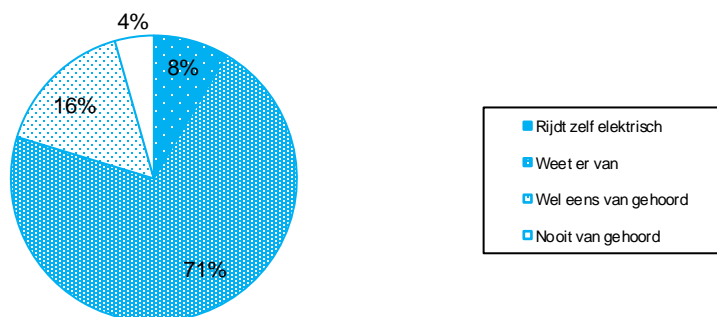
¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen.

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 106%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

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

4.4 Elektrisch vervoer

Figuur 4.10: Bekendheid met elektrisch vervoer; 2013-2020.



Bekendheid met elektrisch vervoer	2013	2014	2015 ¹	2016	2017	2018	2019	2020
Rijdt zelf elektrisch	2%	5%	7%	8%	8%	7%	11%	8%
Weet er van	56%	65%	62%	63%	66%	66%	63%	71%
Wel eens van gehoord	35%	27%	25%	25%	22%	20%	18%	16%
Nooit van gehoord	6%	4%	7%	5%	3%	7%	8%	4%

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

Figuur 4.11: Soort elektrisch vervoer; 2017-2020. (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)

Soort elektrisch vervoer	2017	2018	2019	2020
Volledig elektrische auto	7%	10%	8%	20%
Plug-in hybride auto	19%	8%	15%	8%
Hybride auto, niet plug-in	0%	0%	5%	0%
Elektrische deelauto	0%	0%	0%	1%
e-fiets	72%	77%	72%	63%
Speed pedelec	0%	0%	0%	1%
e-scooter	1%	1%	9%	6%
Scootmobiel	4%	7%	5%	2%
Anders ¹	3%	1%	2%	5%
Aantal respondenten	75	71	108	92

¹): Inclusief deelscooters en -fietsen.

N.B.: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 106%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

Figuur 4.12: Hoofdzakelijk gebruikte laadvoorziening; 2017-2020. (Wie zelf elektrisch rijdt; indicatief gezien het kleine aantal respondenten.)

Laadvoorziening	2017	2018	2019	2020
Laadpunt op eigen terrein	79%	76%	65%	68%
Laadpunt in een privé-garage	9%	10%	---	---
Laadpunt in een openbare parkeergarage	0%	0%	---	---
Laadpunt in/op openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%	5%
Laadpunt in/op niet-openbare parkeergarage / -terrein	---	---	4%	3%
Laadpunt op straat	3%	6%	15%	20%
Snellader	4%	6%	12%	11%
Laadpunt op het werk	7%	1%	14%	8%
Aantal respondenten	67	68	98	85

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

Figuur 4.13: Oordeel over gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer; 2013-2020.

Gemeentelijke stimulering elektrisch vervoer	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Goede keuze	49%	53%	57%	54%	71%	65%	67%	67%
Geen goede keuze	7%	7%	9%	12%	7%	7%	8%	10%
Geen mening	44%	39%	35%	35%	23%	28%	25%	23%

Figuur 4.14: Aanleg 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij gereserveerde parkeervakken; 2013-2020.

Aanleg 'oplaadpalen'	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Goed ¹	31%	35%	36%	35%	36%	33%	29%	29%
Dat hangt er van af ¹	16%	17%	19%	21%	21%	20%	25%	23%
Niet goed ¹	7%	9%	9%	11%	11%	11%	13%	16%
Geen mening	45%	39%	36%	34%	33%	36%	33%	32%

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

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

Figuur 4.15: Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets; 2013-2020.

Binnen twee jaar zelf een elektrische auto, scooter of fiets	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rijdt al elektrisch	4%	3%	5%	7%	6%	7%	9%	7%
Ja, een elektrische fiets	7%	9%	7%	9%	6%	6%	8%	8%
Ja, een elektrische scooter	2%	2%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Ja, een elektrische eigen auto	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	5%
Ja, een elektrische auto via het werk	1%	2%	3%	2%	1%	2%	2%	3%
Ja, een elektrische deelauto	1% +	1% +	1% +	1% +	2% +	1% +	1% +	1% +
Subtotaal 'ja' plus 'al'	15%	17%	16%	20%	16%	16%	18%	22%
Nee	41%	47%	49%	47%	47%	45%	42%	39%
Weet niet	44%	35%	35%	33%	37%	39%	40%	40%

5 Meningen en oordelen

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2020.

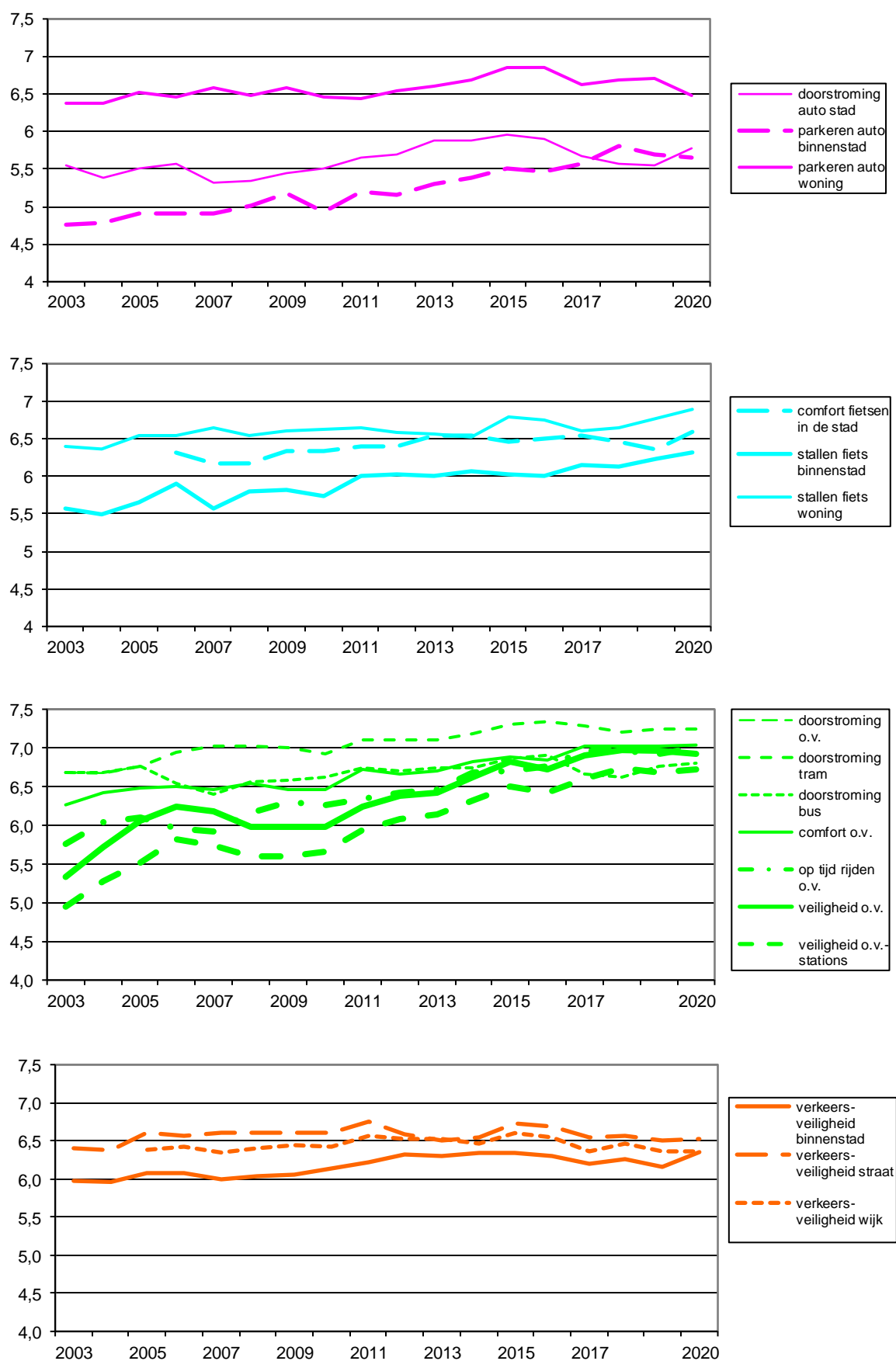
Hoe denkt u over ...	Perc. (zeer) negatief / ontevreden	Perc. (zeer) positief / tevreden	Geconstrueerd "rapportcijfer"	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	52%	48%	5,8	26%
het comfort van het fietsen in de stad	28%	72%	6,6	26%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	33%	67%	6,4	20%
het stallen van de fiets in de binnenstad	35%	65%	6,3	33%
het parkeren van de auto in de binnenstad	51%	49%	5,7	34%
de doorstroming van de bus	17%	83%	6,8	38%
de doorstroming van de tram	7%	93%	7,2	27%
comfort van het openbaar vervoer	10%	90%	7,0	16%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	13%	87%	7,0	17%
de veiligheid in bus/tram/metro	16%	84%	6,9	16%
de veiligheid in en om metro- / treinstations	22%	78%	6,7	18%
comfort en uitstraling daarvan	16%	84%	6,9	18%
de verkeersveiligheid in de straat	31%	69%	6,5	9%
het stallen van de fiets bij de woning	25%	75%	6,9	23%
het parkeren van de auto bij de woning	35%	65%	6,5	21%
de verkeersveiligheid in de wijk	37%	63%	6,4	9%
comfort van het lopen in de wijk	15%	85%	7,1	9%
comfort van het lopen in de binnenstad	9%	91%	7,2	13%

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2020.

Hoe denkt u over ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,8	5,9	5,7	5,6	5,6	5,8
het comfort van het fietsen in de stad	---	6,3	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4	6,6
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,1	6,3	6,3	6,2	6,3	6,2	6,4
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,8	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	6,3
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	5,0	5,3	5,5	5,6	5,8	5,7	5,7
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	---	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	6,5	6,8	6,9	6,7	6,6	6,8	6,8
de doorstroming van de tram	---	7,0	7,2	7,3	7,3	7,2	7,3	7,2
comfort van het openbaar vervoer	6,4	6,5	6,8	6,8	7,0	7,0	7,0	7,0
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,0	6,1	6,5	6,8	7,0	7,0	6,9	7,0
de veiligheid in bus/tram/metro	5,7	6,1	6,5	6,7	6,9	7,0	7,0	6,9
de veiligheid in en om metro- / treinstations	5,2	5,7	6,2	6,4	6,6	6,7	6,7	6,7
comfort en uitstraling daarvan	---	---	---	---	---	---	---	6,9
de verkeersveiligheid in de straat	6,5	6,6	6,6	6,7	6,6	6,6	6,5	6,5
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,6	6,6	6,7	6,6	6,6	6,8	6,9
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,5	6,6	6,9	6,6	6,7	6,7	6,5
de verkeersveiligheid in de wijk ¹⁾	6,4	6,4	6,5	6,5	6,4	6,5	6,4	6,4
comfort van het lopen in de wijk	---	---	---	---	---	---	---	7,1
comfort van het lopen in de binnenstad	---	---	---	---	---	---	---	7,2

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

Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2020.



Oordelen naar stadsdeel

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2020.

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

5.2 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

Figuur 5.5: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2020.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	7%	28%	60%	4%	100%	807	25%
idem tijdens grote evenementen	24%	41%	33%	2%	100%	699	35%
rest van de stad tijdens grote evenementen	13%	37%	46%	4%	100%	690	35%
van de eigen straat in het algemeen	3%	12%	62%	24%	100%	917	15%
idem aan het eind van de middag	6%	21%	57%	17%	100%	857	20%
idem in het weekend	4%	11%	62%	23%	100%	871	19%
binnen Rotterdam in het algemeen	3%	20%	72%	5%	100%	815	24%

Figuur 5.6a: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: percentages positief (exclusief 'geen mening'); 2012-2020.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
van de binnenstad in het algemeen	55%	58%	58%	69%	67%	65%	63%	60%	64%
binnenstad tijdens grote evenementen	20%	20%	23%	26%	29%	24%	28%	27%	35%
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	43%	45%	51%	47%	45%	45%	45%	50%
van de eigen straat in het algemeen	88%	88%	90%	90%	90%	90%	85%	89%	85%
eigen straat aan het eind van de middag	79%	79%	79%	78%	79%	73%	72%	76%	74%
eigen straat in het weekend	85%	84%	89%	86%	87%	83%	82%	85%	85%
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	72%	75%	74%	73%	72%	72%	70%	76%

Figuur 5.6b: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad: geconstrueerde "rapportcijfers"; 2012-2020.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
van de binnenstad in het algemeen	6,0	6,0	6,1	6,4	6,3	6,2	6,2	6,1	6,2
binnenstad tijdens grote evenementen	4,6	4,7	4,8	5,0	5,0	4,9	5,1	5,0	5,2
rest van de stad tijdens grote evenementen	5,5	5,6	5,6	5,8	5,7	5,6	5,6	5,7	5,8
van de eigen straat in het algemeen	7,1	7,1	7,2	7,3	7,3	7,2	7,1	7,2	7,1
eigen straat aan het eind van de middag	6,8	6,8	6,8	7,0	6,9	6,7	6,6	6,8	6,7
eigen straat in het weekend	7,0	7,0	7,2	7,3	7,2	7,1	7,0	7,1	7,1
binnen Rotterdam in het algemeen	6,4	6,4	6,5	6,5	6,5	6,4	6,4	6,4	6,6

5.3 Oordeel over verkeershinder

Figuur 5.7: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2020.

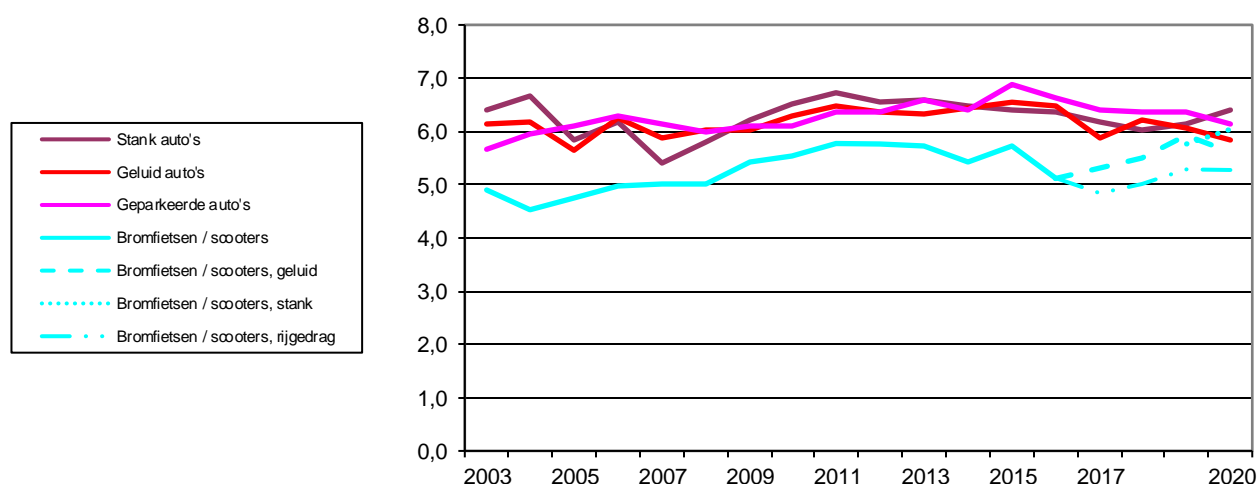
Heeft u in Rotterdam hinder van ...	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	20%	15%	15%	17%
een beetje hinder	42%	38%	34%	38%
geen hinder	38%	48%	51%	45%
cijfer	5,9	6,6	6,8	6,4
Geluid van auto's:				
veel hinder	26%	17%	21%	22%
een beetje hinder	40%	42%	37%	40%
geen hinder	34%	41%	42%	39%
cijfer	5,4	6,2	6,0	5,8
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	23%	16%	26%	22%
een beetje hinder	35%	37%	29%	34%
geen hinder	42%	47%	45%	44%
cijfer	6,0	6,6	5,9	6,1
Bromfietsen / scooters, geluid:				
veel hinder	25%	21%	26%	24%
een beetje hinder	40%	43%	36%	39%
geen hinder	35%	36%	38%	36%
cijfer	5,5	5,7	5,6	5,6
Bromfietsen / scooters, stank:				
veel hinder	26%	22%	20%	23%
een beetje hinder	36%	32%	31%	33%
geen hinder	38%	45%	49%	44%
cijfer	5,6	6,1	6,5	6,0
Bromfietsen / scooters, hoe en waar ze rijden:				
veel hinder	31%	26%	30%	29%
een beetje hinder	36%	40%	32%	38%
geen hinder	33%	34%	38%	35%
cijfer	5,1	5,4	5,4	5,3

Figuur 5.8: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2020.

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	17%	18%	15%	17%
een beetje hinder	37%	41%	37%	38%
geen hinder	46%	42%	48%	45%
cijfer	6,4	6,2	6,6	6,4
Geluid van auto's:				
veel hinder	22%	24%	19%	22%
een beetje hinder	39%	40%	41%	40%
geen hinder	39%	36%	41%	39%
cijfer	5,8	5,6	6,1	5,8
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	24%	18%	20%	22%
een beetje hinder	37%	31%	28%	34%
geen hinder	39%	51%	52%	44%
cijfer	5,8	6,6	6,6	6,1

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

Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2020.



Heeft u in Rotterdam hinder van ...	2003 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stank van auto's:								
veel hinder	16%	20%	15%	19%	15%	21%	17%	17%
een beetje hinder	42%	41%	38%	35%	47%	38%	43%	38%
geen hinder	42%	40%	46%	46%	39%	41%	40%	45%
cijfer	6,3	6,0	6,5	6,4	6,2	6,0	6,1	6,4
Geluid van auto's:								
veel hinder	19%	18%	16%	15%	20%	17%	19%	22%
een beetje hinder	42%	41%	39%	40%	42%	43%	40%	40%
geen hinder	39%	41%	45%	45%	37%	41%	40%	39%
cijfer	6,0	6,1	6,4	6,5	5,9	6,2	6,1	5,8
Geparkeerde auto's:								
veel hinder	24%	21%	18%	16%	17%	19%	17%	22%
een beetje hinder	35%	36%	34%	35%	37%	35%	38%	34%
geen hinder	42%	43%	48%	49%	46%	46%	44%	44%
cijfer	5,9	6,1	6,5	6,6	6,4	6,4	6,4	6,1
Bromfietsen / scooters, algemeen:								
veel hinder	35%	29%	25%	31%	---	---	---	---
een beetje hinder	36%	38%	37%	35%	---	---	---	---
geen hinder	29%	33%	38%	33%	---	---	---	---
cijfer	4,7	5,2	5,7	5,1	---	---	---	---
Idem, geluid:								
veel hinder	---	---	---	---	28%	27%	22%	24%
een beetje hinder	---	---	---	---	38%	37%	38%	39%
geen hinder	---	---	---	---	34%	37%	40%	36%
cijfer	---	---	---	---	5,3	5,5	5,9	5,6
Idem, stank:								
veel hinder	---	---	---	---	---	---	26%	23%
een beetje hinder	---	---	---	---	---	---	32%	33%
geen hinder	---	---	---	---	---	---	41%	44%
cijfer	---	---	---	---	---	---	5,8	6,0
Idem, hoe en waar ze rijden:								
veel hinder	---	---	---	---	32%	31%	28%	29%
een beetje hinder	---	---	---	---	38%	39%	38%	38%
geen hinder	---	---	---	---	29%	30%	34%	35%
cijfer	---	---	---	---	4,8	5,0	5,3	5,3

6 Parkeren

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Figuur 6.1a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2020.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Eigen garage, tuin, carport, ...	(15%)	26%	18%	20%
Op straat	(74%)	73%	78%	75%
Elders in een garagegebouw	(11%)	1%	4%	5%
Aantal respondenten	195	227	221	648

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

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

Figuur 6.1b: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2016 t/m 2020.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Eigen garage, tuin, carport, ...	14%	25%	18%	20%
Op straat	77%	74%	78%	76%
Elders in een garagegebouw	9%	1%	3%	4%

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

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

Figuur 6.2: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1996-2020.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	1996 t/m 2000	2001 t/m 2005	2006 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Eigen garage, tuin, carport, ...	12%	13%	14%	18%	19%	20%	14%	18%	20%
Vlak bij huis op straat	69%	65%	64%	56%	52%	55%	56%	55%	75%
Verder weg op straat	11%	13%	14%	15%	19%	16%	13%	17%	
Elders in een parkeergarage	2%	2%	2%	3%	3%	4%	7%	2%	5%
Wisselend	6%	7%	7%	8%	8%	5%	10%	8%	---

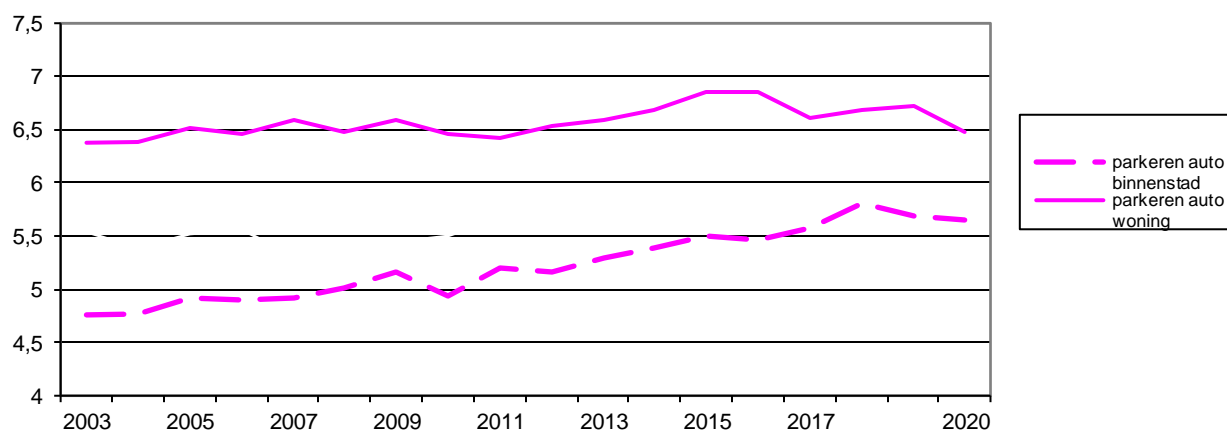
¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2020 wordt 20% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

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

auto bij de woning te parkeren met een 6,5. In figuur 6.3 is dit oordeel herhaald.

Figuur 6.3: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2020.



Het oordeel over het parkeren bij de woning naar stadsdeel is herhaald in figuur 6.4.

Figuur 6.4: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2020.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	45%	23%	37%	35%
Percentage positief	55%	77%	63%	65%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,1	6,4	6,5

6.2 Mogelijkheden, gemak en prijs van het parkeren

Mogelijkheden en gemak

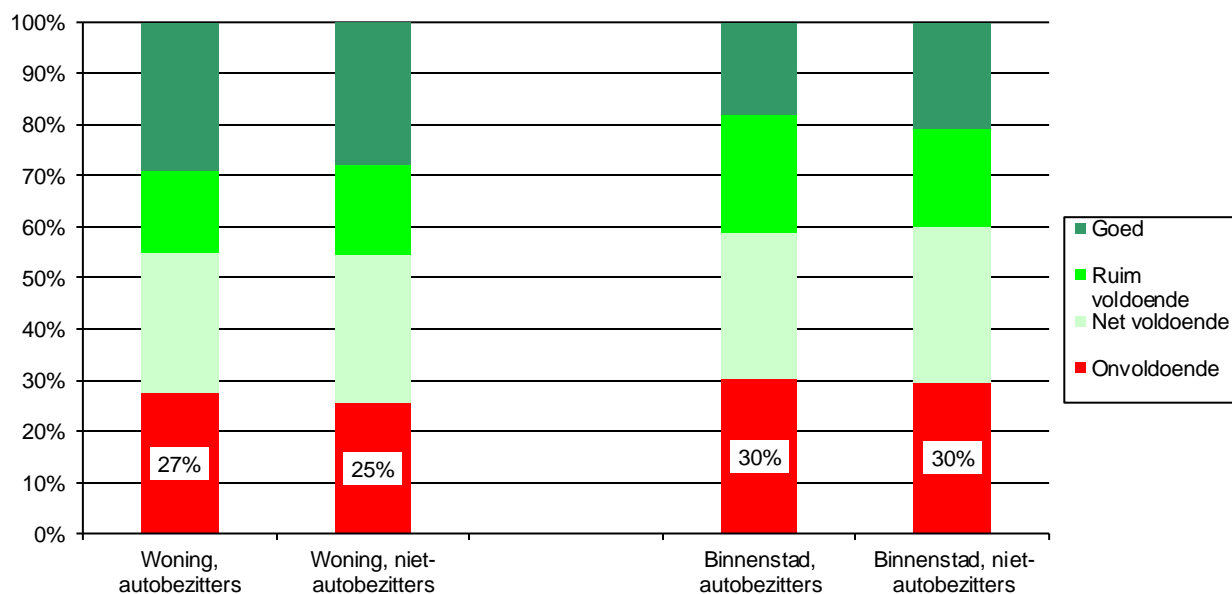
Figuur 6.5: Oordeel over parkeermogelijkheden (exclusief 'geen mening'); 2020.

Wat vindt u van ...	On-voldoende	Net voldoende	Ruim voldoende	Goed	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de mogelijkheden om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	27%	28%	17%	29%	100%	914	15%
de mogelijkheden om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	30%	29%	22%	19%	100%	722	33%

Leesvoorbeeld: eerste regel: van de Rotterdammers die er een mening over hebben, vindt 27% de parkeermogelijkheden bij de eigen woning onvoldoende, en zovoorts. In totaal hadden 914 respondenten een mening; de overige 15% niet.

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

Figuur 6.6: Oordeel over parkeermogelijkheden (exclusief 'geen mening'); autobezitters respectievelijk niet-autobezitters; 2020.



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

jaar: onvoldoende = 4, net voldoende = 6, ruim voldoende = 7 en goed = 8. Zie figuur 6.7.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden en -gemak: percentages onvoldoende en "rapportcijfers"; 2015-2020.

Wat vindt u van ...	2015	2016	2017	2018	2019	2020
de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	20% 6,5	15% 6,6	22% 6,4	20% 6,3	21% 6,4	27% 6,2
het <u>gemak</u> om de auto <u>bij uw woning</u> te parkeren	17% 6,6	15% 6,7	20% 6,5	21% 6,4	19% 6,5	--- ---
de <u>mogelijkheden</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	29% 5,9	35% 5,8	32% 5,8	31% 5,8	28% 6,0	30% 6,0
het <u>gemak</u> om de auto <u>in de binnenstad</u> te parkeren	34% 5,8	39% 5,6	35% 5,7	36% 5,7	31% 5,9	--- ---

Figuur 6.8: Oordeel over de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren (exclusief 'geen mening') per gebied; 2016 t/m 2020.

Wat vindt u van ...	Rotterdam Centrum	Delfshaven	Overschie	Noord	Hill'berg-Schiebroek	Kralingen-Crooswijk	Feijenoord	IJsselmonde
Onvoldoende	31%	35%	22%	27%	17%	15%	27%	16%
Net voldoende	29%	32%	26%	41%	30%	30%	30%	31%
Ruim voldoende	18%	17%	18%	17%	18%	20%	19%	21%
Goed	22% +	17% +	34% +	15% +	36% +	34% +	24% +	33% +
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal absoluut	232	440	132	341	356	360	419	353
"Rapportcijfer"	6,0	5,8	6,4	5,9	6,6	6,6	6,1	6,5

Wat vindt u van ...	Pernis	Prins Alexander	Charlois	Hoogvliet	Hoek van Holland	Rozenburg		Rotterdam
Onvoldoende	16%	10%	27%	19%	8%	19%		21%
Net voldoende	30%	28%	31%	28%	30%	24%		30%
Ruim voldoende	19%	26%	20%	23%	15%	21%		20%
Goed	35% +	37% +	22% +	30% +	47% +	37% +		29% +
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%
Totaal absoluut	26	733	318	241	81	100		4.141
"Rapportcijfer"	6,6	6,8	6,1	6,5	6,9	6,6		6,4

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief. In totaal is deze vraag door 17% van de respondenten niet beantwoord, of beantwoord met 'geen mening'.

Prijs

Figuur 6.9: Oordeel over de prijs van het parkeren van de auto (exclusief 'geen mening' en 'niet van toepassing'); 2015-2020.

Wat vindt u van de prijs van het parkeren van de auto ...	In de binnenstad						Bij de woning					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Te laag	1%	1%	0%	2%	2%	3%	2%	1%	1%	3%	---	---
Precies goed	4%	4%	8%	7%	11%	9%	35%	39%	44%	32%	---	---
Iets te hoog	19%	19%	22%	20%	20%	19%	25%	28%	23%	23%	---	---
Veel te hoog	77%	75%	69%	71%	67%	69%	37%	32%	32%	43%	---	---
Totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	---	---
Totaal absoluut	746	616	702	739	725	753	387	300	349	426	---	---
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	32%	33%	26%	28%	31%	%	65%	68%	63%	58%	---	---

Wat vindt u van de prijs van een parkeervergunning voor een auto bij uw woning?	Parkeervergunning bij woning						Bezoekersparkeervergunning					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Te laag	---	---	---	---	2%	3%	---	---	---	---	1%	2%
Precies goed	---	---	---	---	22%	26%	---	---	---	---	36%	36%
Iets te hoog	---	---	---	---	24%	24%	---	---	---	---	26%	23%
Veel te hoog	---	---	---	---	52%	48%	---	---	---	---	37%	40%
Totaal %	---	---	---	---	100%	100%	---	---	---	---	100%	100%
Totaal absoluut	---	---	---	---	361	350	---	---	---	---	380	382
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	---	---	---	---	65%	68%	---	---	---	---	64%	65%

Wat vindt u van de prijs van het parkeertarief bij uw woning?	Parkeertarief bij woning					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Te laag	---	---	---	---	3%	4%
Precies goed	---	---	---	---	22%	21%
Iets te hoog	---	---	---	---	28%	24%
Veel te hoog	---	---	---	---	47%	50%
Totaal %	---	---	---	---	100%	100%
Totaal absoluut	---	---	---	---	367	394
Geen mening / n.v.t. / geen antwoord	---	---	---	---	65%	63%

7 Stallen van de fiets

Stalling in of bij de woning

Figuur 7.1: Stallingsplaats fiets; 2004-2020.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fietsbezitters:								
Binnen in huis	} 91%	8%	7%	6%	7%	7%	6%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	76%	75%	72%	72%	74%	76%
Buiten op een veilige plaats	4%	5%	7%	8%	7%	10%	9%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	7%	10%	11%	13%	11%	11%	10%
Niet-fietsbezitters¹:								
Binnen in huis	} 91%	10%	9%	(12%)	(5%)	(9%)	7%	(6%)
In schuur, berging, kelder of garage		78%	80%	(75%)	(81%)	(71%)	82%	(80%)
Buiten op een veilige plaats	6%	9%	8%	(11%)	(9%)	(10%)	8%	(9%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	2%	4%	(2%)	(5%)	(6%)	3%	(5%)
Totaal:								
Binnen in huis	} 91%	9%	8%	7%	7%	7%	6%	6%
In schuur, berging, kelder of garage		80%	77%	75%	73%	72%	75%	76%
Buiten op een veilige plaats	4%	6%	7%	9%	7%	10%	9%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	6%	8%	9%	12%	10%	9%	9%
Percentage fietsbezitters	73%	75%	76%	77%	81%	75%	73%	75%

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.

Figuur 7.2a: Stallingsplaats fiets; Rechter Maasoevers binnen de ring; 2004-2020.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fietsbezitters:								
Binnen in huis	} 78%	13%	11%	9%	10%	12%	6%	8%
In schuur, berging, kelder of garage		61%	55%	51%	47%	50%	57%	55%
Buiten op een veilige plaats	7%	9%	12%	13%	13%	14%	14%	15%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	15%	18%	22%	27%	31%	24%	23%	22%
Niet-fietsbezitters¹:								
Binnen in huis	} 86%	14%	9%	(10%)	(6%)	(16%)	(7%)	(2%)
In schuur, berging, kelder of garage		68%	75%	(71%)	(67%)	(67%)	(78%)	(73%)
Buiten op een veilige plaats	9%	15%	11%	(15%)	(15%)	(13%)	(12%)	(18%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	(4%)	(12%)	(5%)	(3%)	(7%)
Totaal:								
Binnen in huis	} 80%	13%	10%	9%	9%	13%	6%	7%
In schuur, berging, kelder of garage		62%	60%	55%	50%	53%	61%	58%
Buiten op een veilige plaats	8%	10%	12%	13%	13%	14%	14%	16%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	12%	15%	18%	23%	28%	20%	19%	20%
Percentage fietsbezitters	68%	72%	75%	76%	81%	76%	74%	75%

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.

Figuur 7.2b: Stallingsplaats fiets; Rechter Maasoever buiten de ring; 2004-2020.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fietsbezitters:								
Binnen in huis	} 94%	6%	6%	5%	7%	5%	6%	4%
In schuur, berging, kelder of garage		87%	85%	87%	84%	80%	80%	87%
Buiten op een veilige plaats	4%	4%	5%	7%	5%	9%	9%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	2%	2%	4%	2%	3%	6%	5%	2%
Niet-fietsbezitters ¹ :								
Binnen in huis	} (95%)	6%	9%	(8%)	(4%)	(5%)	(3%)	(12%)
In schuur, berging, kelder of garage		85%	86%	(87%)	(92%)	(83%)	(91%)	(74%)
Buiten op een veilige plaats	(4%)	7%	4%	(6%)	(0%)	(7%)	(3%)	(9%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(1%)	1%	2%	(0%)	(4%)	(5%)	(2%)	(6%)
Totaal:								
Binnen in huis	} 94%	6%	6%	6%	7%	5%	6%	5%
In schuur, berging, kelder of garage		87%	85%	87%	85%	81%	82%	85%
Buiten op een veilige plaats	4%	5%	4%	6%	5%	9%	8%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	2%	2%	4%	1%	3%	6%	4%	3%
Percentage fietsbezitters	85%	83%	84%	83%	88%	82%	78%	85%

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.

Figuur 7.2c: Stallingsplaats fiets; Linker Maasoever; 2004-2020.

Stallingsplaats fiets	2004 t/m 2006	2007 t/m 2010	2011 t/m 2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fietsbezitters:								
Binnen in huis	} 97%	7%	6%	4%	5%	4%	5%	5%
In schuur, berging, kelder of garage		89%	86%	85%	85%	87%	85%	87%
Buiten op een veilige plaats	2%	3%	4%	6%	4%	8%	5%	4%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	1%	2%	4%	5%	6%	2%	5%	4%
Niet-fietsbezitters ¹ :								
Binnen in huis	} 94%	9%	9%	(15%)	(6%)	(7%)	(10%)	(6%)
In schuur, berging, kelder of garage		84%	80%	(73%)	(86%)	(77%)	(78%)	(87%)
Buiten op een veilige plaats	5%	5%	7%	(11%)	(7%)	(9%)	(8%)	(3%)
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	1%	2%	4%	(1%)	(1%)	(7%)	(4%)	(3%)
Totaal:								
Binnen in huis	} 96%	7%	7%	7%	5%	4%	6%	5%
In schuur, berging, kelder of garage		88%	85%	82%	85%	84%	84%	87%
Buiten op een veilige plaats	3%	3%	5%	7%	5%	8%	6%	4%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	1%	2%	4%	4%	5%	3%	4%	4%
Percentage fietsbezitters	70%	71%	71%	72%	74%	69%	69%	67%

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.

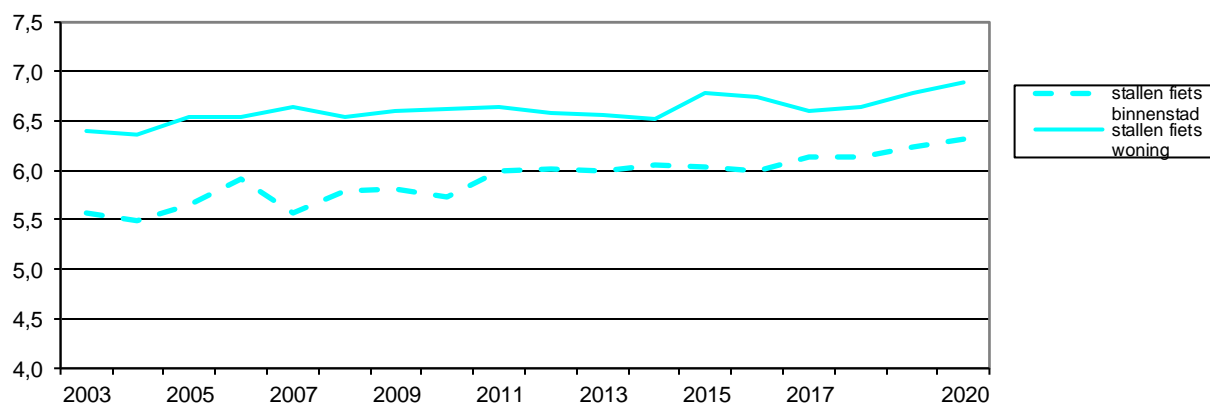
Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

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

met een 6,8.

In figuur 7.3 is dit oordeel herhaald.

Figuur 7.3: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2020.

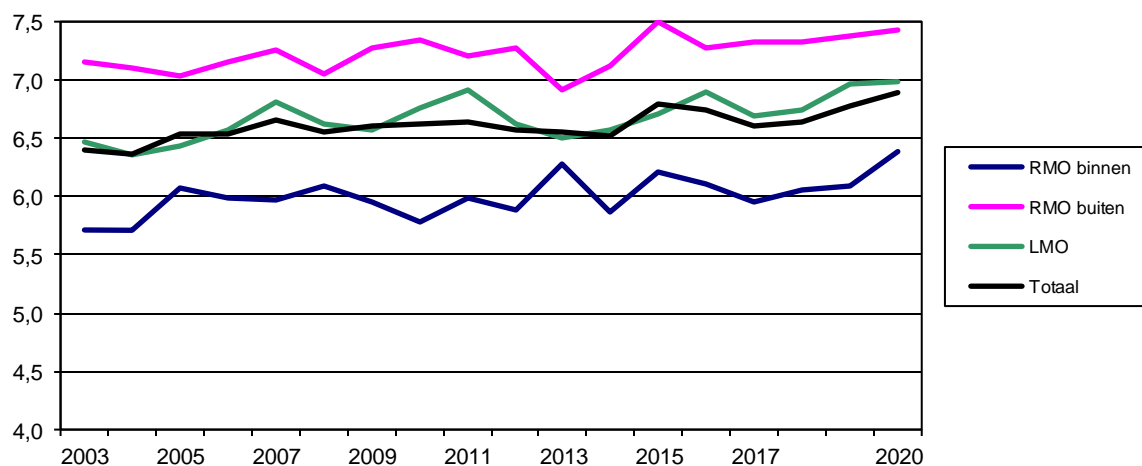


Het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel is herhaald in figuur 7.4.

Figuur 7.4: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2020.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Percentage negatief	36%	16%	20%	25%
Percentage positief	64%	84%	80%	75%
Gemiddeld cijfer	6,4	7,4	7,0	6,9

Figuur 7.5: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2003-2020.



Bijlage A Respons en representativiteit

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vijf vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, een aantal alleen op de E-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De respons voor het enquêtedeel over verkeer en vervoer (in de B-lijst) bedroeg 30% (1.077 respondenten); wederom 0,6%-punt hoger dan vorig jaar.

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

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

een aantal veranderingen in de aanpak bij de Omnibus-enquête de laatste jaren in ieder geval gekeerd.

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

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

A.1 Geslacht en leeftijd

In figuur A.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar

geslachten en naar leeftijd begin 2019. Traditiegetrouw blijken Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

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

Geslacht en leeftijd	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	Rotterdam op 1-1-'20
Geslacht: Man	47%	45%	48%	52%	48%	49%
Vrouw	53%	55%	52%	48%	52%	51%
Respons	936	943	1.022	1.045	1.068	529.670
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	10%	12%	11%	12%	15%
25 tot 45 jaar	28%	31%	30%	31%	31%	38%
45 tot 65 jaar	34%	34%	34%	33%	33%	30%
65 t/m 85 jaar	28%	25%	23%	25%	24%	17%
Respons	936	943	1.022	1.045	1.077	529.670

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (23% in de categorie tot 25 jaar!), en vervolgens oploopt tot 43% bij de 65- tot en met 85-

jarigen. (Eerdere ervaring heeft geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.)

A.2 Etniciteit

Figuur A.2 geeft de verdeling van de respondenten en van de Rotterdamse bevolking van 16 tot en met 85 jaar naar etniciteit.

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

Etniciteit	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	Rotterdam op 1-1-'20
Surinamers	5%	6%	8%	8%	6%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	2%	3%	4%
Kaapverdianen	2%	1%	2%	2%	2%	3%
Turken	4%	4%	6%	6%	7%	7%
Marokkanen	2%	3%	5%	4%	5%	6%
Overig niet-westers	5%	4%	7%	8%	8%	10%
Niet-westers	21%	21%	30%	30%	31%	38%
Nederlanders	68%	69%	57%	59%	58%	48%
Overig EU	6%	6%	8%	6%	6%	9%
Overig westers	4%	4%	6%	6%	4%	5%
Respons	936	943	1.022	1.045	1.068	529.670

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

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

A.3 Gebied

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

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

Gebied	B-lijst enquête 2016	C-lijst enquête 2017	B-lijst enquête 2018	B-lijst enquête 2019	B-lijst enquête 2020	Rotterdam op 1-1-'20
Rotterdam Centrum	5%	6%	7%	5%	7%	6%
Delfshaven	10%	9%	11%	12%	13%	12%
Overschie	4%	2%	3%	3%	3%	3%
Noord	7%	10%	8%	10%	7%	8%
Hillegersberg-Schiebroek	7%	9%	8%	9%	8%	6%
Kralingen-Crooswijk	10%	9%	9%	8%	8%	9%
Feijenoord	10%	12%	10%	9%	11%	12%
IJsselmonde	8%	7%	10%	9%	9%	9%
Pernis	0%	0%	0%	1%	0%	1%
Prins Alexander	18%	18%	15%	17%	17%	15%
Charlois	9%	8%	9%	7%	8%	10%
Hoogvliet	6%	6%	5%	5%	6%	5%
Hoek van Holland	3%	1%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	2%	3%	2%	2%	2%	2%
Respons	936	943	1.022	1.045	1.048	529.670

A.4 Conclusie

Net als in eerdere jaren en in andere enquêtes, zijn sommige bevolkingsgroepen, en met name Rotterdammers onder

der de 45 jaar en/of met een migratieachtergrond, ondervetegenwoordigd in de Omnibusenquête; en daarnaast zal

er ook een ondervertegenwoordiging zijn van Rotterdammers met een lagere economische status (lage opleiding, laag inkomen) en waarschijnlijk ook van Rotterdammers die zich minder betrokken voelen bij de stad en/of “de gemeente”, en/of in andere opzichten maatschappelijk ontevreden zijn. Bovendien is de representativiteit de laatste jaren een stuk beter dan daarvóór; met name in termen van etniciteit. De respons is dan ook nog altijd acceptabel; kwantitatief zowel als kwalitatief.

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

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

immers waarschijnlijk ondervertegenwoordigd!

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan voorts ook een aantal structurele verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze door de BRP (de Basisregistratie Personen) geacht worden te wonen. Dit impliceert in een aantal opzichten ook een selectiviteit. Daarnaast valt niet te vermijden, dat dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen (ondanks de moeite die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren en de inzet van tweetalige enquêteurs in de rappêlfase).

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel maatschappelijk verklaarbaar en moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de autochtonen iets vindt, en 25% van de Rotterdammers met een migratieachtergrond, hiervoor in Vragenlijst B van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 39,5% zal worden gemeten, terwijl dit 37,7% had moeten zijn. Een dergelijk verschil is niet significant (zie Bijlage C). (Bovendien is het in zo'n geval waarschijnlijk interessanter om te weten dat deze groepen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt.)

Bijlage B De vragen in de vragenlijst

Deze rapportage handelt over de vragen over diverse onderwerpen op het terrein van verkeer en vervoer in

Vragenlijst B van de Omnibusenquête 2020, die als volgt waren geformuleerd.

De volgende vragen gaan over verkeer en vervoer.

12. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 14

13. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

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

14. Beschikt uw huishouden over één of meer auto's?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 16

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

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

16. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
☐ nee

17. Heeft u een elektrische fiets?

- ☐ ja
☐ nee

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

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

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

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

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

20. Heeft u een motor?

- ☐ ja
- ☐ nee

21. Heeft u een bromfiets, snorfiets of scooter?

- ☐ ja
- ☐ nee

22. Maakt u in Rotterdam wel eens gebruik van een “deelfiets”, zoals een OV-fiets, Mobike, Jump of Donkey Republic fiets?

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

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

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

24. Heeft u een OV-chipkaart?

- ☐ ja
- ☐ nee

25. Waarom reist u niet vaker met bus, tram of metro?

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

- ☐ 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
- ☐ ik vind bus, tram en metro te onbetrouwbaar

26. Waarom reist u niet vaker met de trein?

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

- ☐ 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
- ☐ ik vind de trein te onbetrouwbaar

27. Hoeveel dagen per week maakt u meestal gebruik van ...

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

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

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

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

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

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

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

31. 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

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 wijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. verkeersveiligheid in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. comfort van het fietsen in de stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. stallen fiets bij uw woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. stallen fiets in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. parkeren van uw auto bij uw woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. parkeren van uw auto in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. veiligheid in de bus/tram/metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m. veiligheid in en om metro- / treinstations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n. comfort en uitstraling van de metro- / treinstatio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o. comfort van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p. het op tijd rijden van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
q. comfort van lopen in uw wijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
r. comfort van lopen in de binnenstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33. Wat vindt u van ...

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

34. Wat vindt u van ...

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

35. 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"/>

36. Heeft u in Rotterdam hinder van ...

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

De volgende vragen gaan over elektrisch vervoer.

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

- ☐ ik rijd zelf elektrisch
- ☐ ik weet er van => **Ga door naar vraag 40**
- ☐ ik heb er wel eens van gehoord => **Ga door naar vraag 40**
- ☐ daar heb ik nog nooit van gehoord => **Ga door naar vraag 40**

- 38. Wat voor soort elektrisch vervoer gebruikt u?**

U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.

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

--

- 39. Wat voor laadvoorziening gebruikt u hoofdzakelijk?**

- ☐ laadpunt op eigen terrein
- ☐ laadpunt in een openbare parkeergarage / op een openbaar parkeerterrein
- ☐ laadpunt in een niet-openbare parkeergarage / op een niet-openbaar parkeerterrein
- ☐ laadpunt op straat
- ☐ snellader
- ☐ laadpunt op het werk

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

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

- 41. Om elektrisch vervoer te stimuleren, plaatst de gemeente (onder meer) 'oplaadpalen' voor elektrische auto's bij parkeervakken op straat waar alleen elektrische auto's mogen parkeren.**

Wat vindt u van de aanleg van laadpalen met parkeervakken waar niet-elektrische auto's niet mogen parkeren?

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

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

(U mag hier meerdere antwoorden aankruisen.)

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

Bijlage C De betekenis van de percentages

C.1 Percentages

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

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

De 95%-betrouwbaarheidsmarge bij een steekproefpercentage en een steekproefgrootte geeft aan, hoe groot de afwijking van de geschatte waarde met de werkelijke waarde zou kunnen zijn ten gevolge van het toeval. De betekenis

van zo'n marge is, dat, indien de steekproef en de meting vele malen zouden worden herhaald, en steeds een 95%-betrouwbaarheidsmarge zou worden bepaald, de werkelijke waarde zich in 95 van de 100 gevallen binnen de betrouwbaarheidsmarge zal bevinden.

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

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

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

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

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

C.2 Vergelijkingen

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

53%. Een stijging van 10- naar 13% daarentegen is wél significant.

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

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

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

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

Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden altijd weer andere marges: van de uitkomsten van een 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 toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

C.3 Gemiddelden

Ook om te bepalen of het verschil tussen twee gemeten gemiddelden (bijvoorbeeld het verschil tussen twee rapportcijfers) significant is of slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproeven, kan een t-toets worden verricht. Hoewel ook hier het precieze resultaat van geval tot geval verschilt, en met name ook afhangt van de gemeten waarden en de spreiding rond de gemiddelden, geldt in de praktijk in het algemeen, dat verschillen in rapportcijfers van 0,2 en hoger significant zijn³. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

omvang n_2 met n_{21}, \dots, n_{2k} , dan dienen we de twee steekproeven tezamen te beschouwen, en bedragen de gemiddelde verwachtingen per steekproef

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

respectievelijk

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

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

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

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

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

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

Deze 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.

Noten

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

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de Omnibusenquête 2020 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.076} = 3,0\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.076} = 0,6\%$.

Bij alleen de 513 mannen in de B-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{512} = 4,3\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{512} = 0,9\%$.

2. Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang n_1 worden gegeven met n_{11}, \dots, n_{1k} , en die in een andere steekproef van

3. Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aan gegeven 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

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

waarbij

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

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

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

Bijlage D Mobiliteit en Corona

De antwoorden op vragen in een (Omnibus)enquête vormen altijd voor een deel een momentopname, waarbij recente gedragingen en ervaringen wellicht wat eerder genoemd worden, maar daar kwam dit jaar nog iets bij. De enquête is dit jaar grotendeels afgenomen in maart en april en deels in juni, waardoor verschillende respondenten de vragen in ver-

schillende fases van de Corona-crisis hebben beantwoord. Als onderscheid wordt gemaakt tussen de 30% respondenten van vóór het begin van de *lockdown* van 15 maart en de 70% van daarna, dan ontstaat bij de vragen naar het gebruik van vervoermiddelen in diverse situaties (paragraaf 3.3) het volgende beeld.

Gebruikt meestal naar werk of studie	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	40%	37%	43%	41%
Openbaar vervoer	29%	36%	31%	33%
Fiets	25%	20%	20%	20%
Lopend	4%	4%	3%	3%
Ander vervoermiddel	2%	3%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	713	258	449	707

Gebruikt meestal naar een winkelcentrum	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	25%	24%	27%	26%
Openbaar vervoer	24%	18%	22%	21%
Fiets	28%	28%	23%	25%
Lopend	21%	28%	26%	27%
Ander vervoermiddel	2%	2%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	920	301	630	931

Gebruikt meestal naar de binnenstad van Rotterdam	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	15%	14%	16%	15%
Openbaar vervoer	53%	47%	53%	51%
Fiets	22%	24%	19%	21%
Lopend	8%	12%	10%	11%
Ander vervoermiddel	2%	3%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	937	305	651	956

Gebruikt meestal naar trein- of metrostation	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	10%	7%	8%	7%
Openbaar vervoer	33%	24%	22%	23%
Fiets	19%	18%	15%	16%
Lopend	38%	48%	54%	52%
Ander vervoermiddel	1%	2%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	849	282	560	842

Gebruikt meestal naar sporten	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	24%	25%	21%	23%
Openbaar vervoer	8%	3%	4%	4%
Fiets	40%	38%	35%	36%
Lopend	27%	32%	39%	36%
Ander vervoermiddel	1%	2%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	655	217	405	

Gebruikt meestal naar familie of vrienden	2019	2020 vóór 15 maart	2020 ná 15 maart	2020 totaal
Auto (bestuurder/passagier)	62%	60%	64%	63%
Openbaar vervoer	22%	24%	22%	23%
Fiets	12%	12%	8%	10%
Lopend	3%	3%	2%	2%
Ander vervoermiddel	2%	1%	3%	3%
Totaal	100%	100%	100%	100%
N =	920	309	628	937

Het is natuurlijk de vraag in hoeverre respondenten, als bij hen door de Corona-crisis iets veranderd is in hun gedrag, dit soort vragen nog hebben beantwoord naar de oude situatie, of al naar de (wellicht ook als tijdelijk beschouwde) nieuwe situatie; en 15 maart 2020 zal wellicht ook niet voor iedereen pas het begin van hun veranderde gedrag hebben betekend.

Een duidelijke algemene trend in de zin van en “vlucht” naar andere vervoermiddelen is in ieder geval niet waarneembaar. (Wel is in alle gevallen iets vaker ‘niet van toepassing’ aangekruist, wat een lichte daling van de mobiliteit in zijn algemeenheid suggereert.)

Kennis voor een sterk Rotterdams beleid

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

Auteur



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



Gemeente Rotterdam