



# Lopen in Rotterdam

Meting via Digitaal Stadspanel Rotterdam

Onderzoek en Business Intelligence



Gemeente Rotterdam

# Achtergrond en resultaten

## 1.1 Achtergrond

Wandelen is een gezonde en duurzame manier van je verplaatsen. Ook biedt lopen een alternatieve wijze van vervoer, naast gebruik van fiets, auto of openbaar vervoer. Daarom wil de gemeente Rotterdammers stimuleren om vaker te gaan lopen. Om inzicht te krijgen in het loopgedrag van Rotterdammers en in wat hen stimuleert of juist remt om te gaan lopen, is het Digitale Stadspanel Rotterdam geraadpleegd.

Het Digitaal Stadspanel Rotterdam bestaat uit ca 7.300 leden waarvan 3.645 personen zijn uitgenodigd om deel te nemen aan deze peiling. Het panel bestaat uit Rotterdamse burgers die eerder hebben deelgenomen aan een Rotterdams vragenlijstonderzoek en die hebben aangegeven vaker deel te willen nemen aan onderzoek voor de gemeente Rotterdam. Zodoende hebben zij zich ingeschreven bij het Digitaal Stadspanel Rotterdam. Het Digitaal Stadspanel Rotterdam is geen representatieve afspiegeling van de bevolking van Rotterdam. Bij de interpretatie van de resultaten moet men dit in het achterhoofd houden.

## 1.2 Respons

Voor dit onderzoek zijn in september 2019 3.645 panelleden uitgenodigd voor een online enquête. Na een week volgde een reminder. 1.893 panelleden hebben de vragenlijst volledig ingevuld (tabel 1), wat neerkomt op een respons van 52%.

Tabel 1: Aantal panelleden dat is benaderd en dat heeft gereageerd (respons)

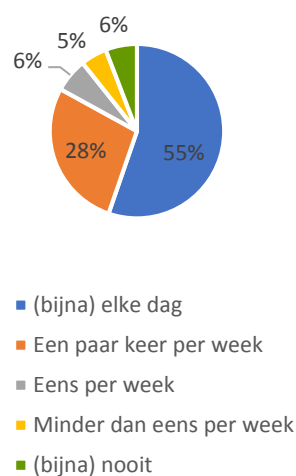
	Aantal benaderd	Aantal gereageerd	Respons
Panelleden	3.645	1.893	52%

## 1.3 Resultaten

### 1.3.1 Lopen naar een bestemming

Een ruime meerderheid van de respondenten (83%) loopt bijna elke dag tot een paar keer per week naar een bestemming. Het merendeel van de respondenten (71%) wil maximaal tussen de 5 minuten en een half uur naar een bestemming lopen (figuur 1 en 2).

Fig 1. Hoe vaak loopt u naar een bestemming? (N=1.988)





Voor vervoer naar een aantal veel gebruikte bestemmingen is gevraagd welke vervoersmiddelen men gebruikt. Hierbij konden meerdere vervoersmiddelen tegelijk worden aangekruist. De aangekruiste vervoersmiddelen kunnen in combinatie of om de beurt worden gebruikt.

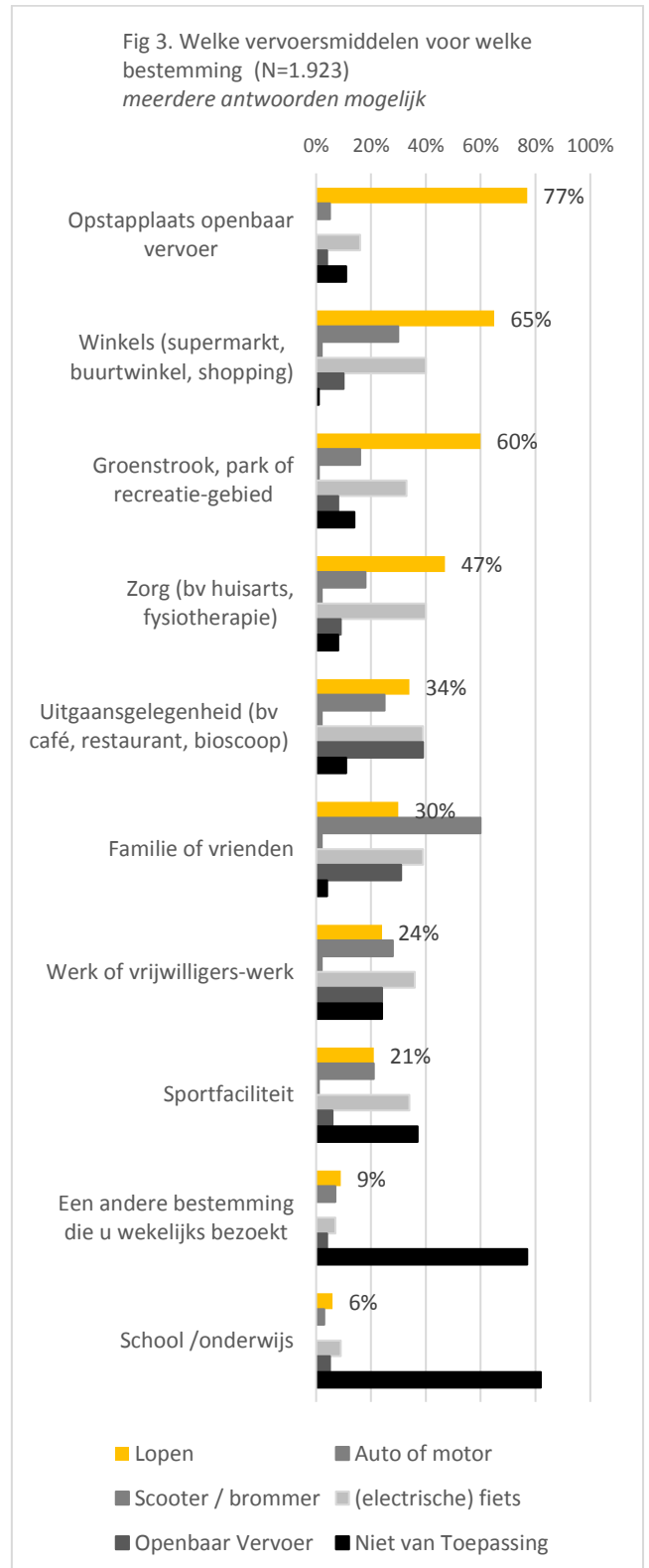
In figuur 3 is te zien dat de respondenten vooral lopen naar een opstapplaats voor het openbaar vervoer, naar winkels, en naar een groenstrook.

Van de respondenten die naar een opstapplaats voor het openbaar vervoer loopt, gebruikt 12% naast lopen de (elektrische) fiets. 85% loopt naar een opstapplaats voor het openbaar vervoer zonder een ander vervoersmiddel te gebruiken.

32% Van de respondenten die naar winkels loopt, gebruikt daarnaast de (elektrische) fiets, 20% de auto of motor. 49% loopt naar winkels zonder een ander vervoersmiddel te gebruiken.

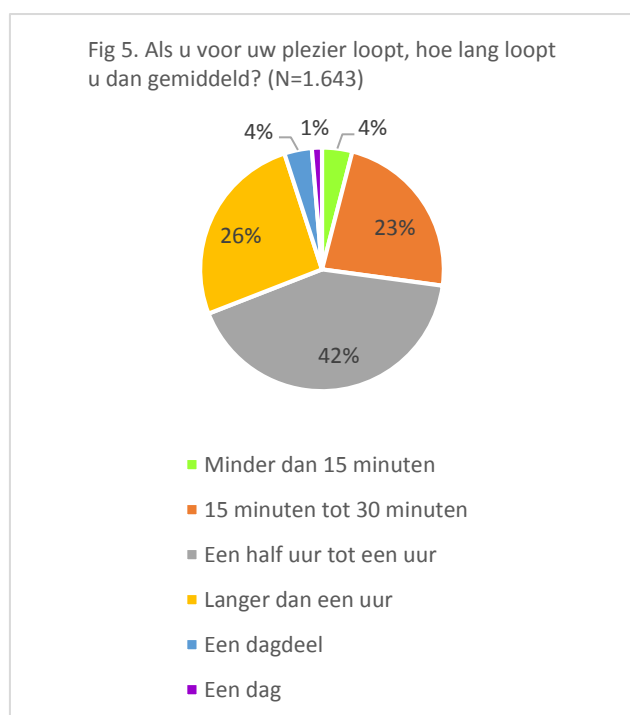
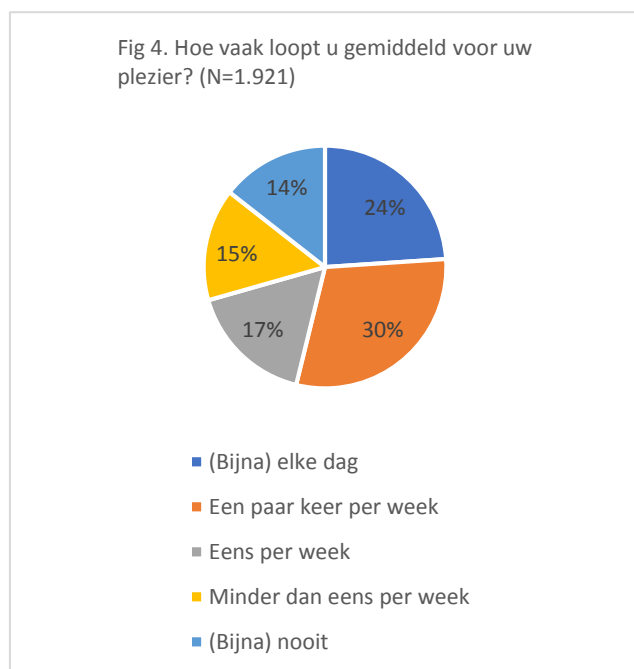
28% Van de respondenten die naar een groenstrook loopt, gebruikt daarnaast de (elektrische) fiets, 11%

de auto of motor, 9% gebruikt daarnaast het openbaar vervoer. 61% loopt naar een groenstrook zonder een ander vervoersmiddel te gebruiken.



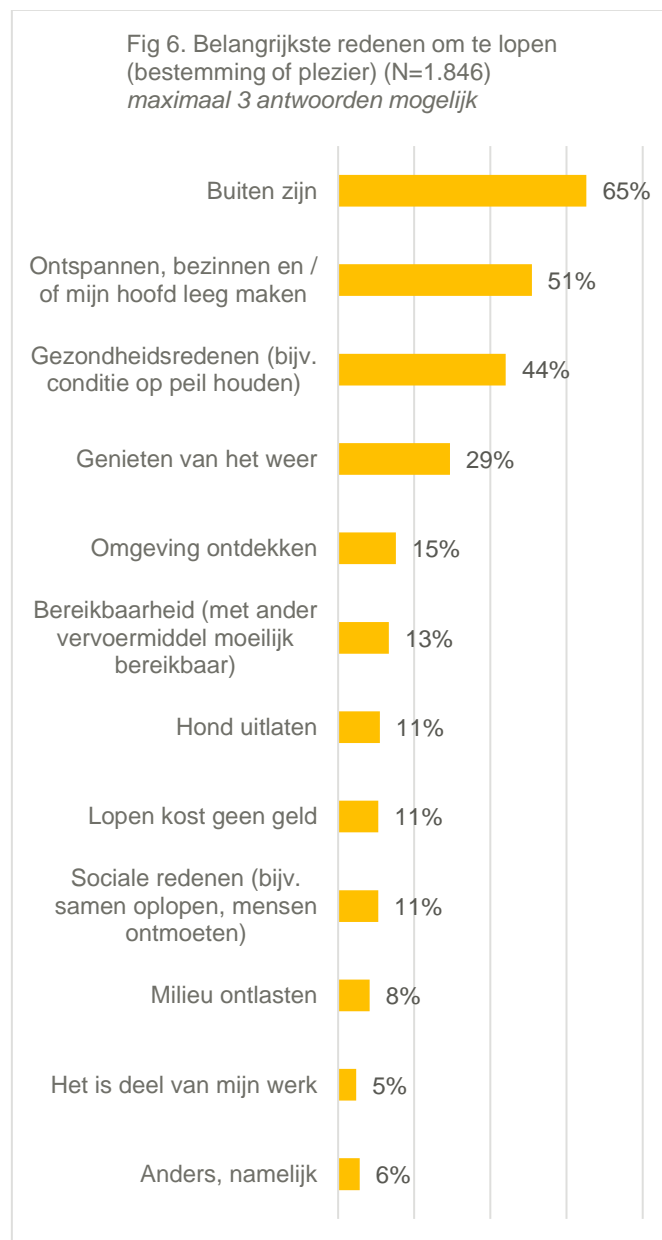
### 1.3.2 Lopen voor het plezier

14% Van de respondenten loopt (bijna) nooit voor het plezier en 24% van de respondenten doet dat (bijna) elke dag (figuur 4). 42% Loopt een kwartier tot een half uur als zij voor hun plezier lopen. Slechts 1% loopt een hele dag (figuur 5).



### 1.3.3 Redenen om te lopen

Aan de respondenten is gevraagd wat voor hen de belangrijkste redenen zijn om te gaan lopen (naar een bestemming of voor het plezier). 'Buiten zijn' en 'ontspannen, bezinnen en hoofd leegmaken' werden als belangrijkste redenen genoemd (figuur 6).



6% Noemde een andere belangrijke reden om te gaan lopen; 'een korte afstand' en 'gemak/efficiëntie/het snelste' werd hier het vaakst genoemd.

Uit figuur 7 blijkt dat respondenten (veel) groen en prettige voetgangerspaden als belangrijkste omgevingsfactoren benoemen, bij het lopen naar een bestemming of voor het plezier.

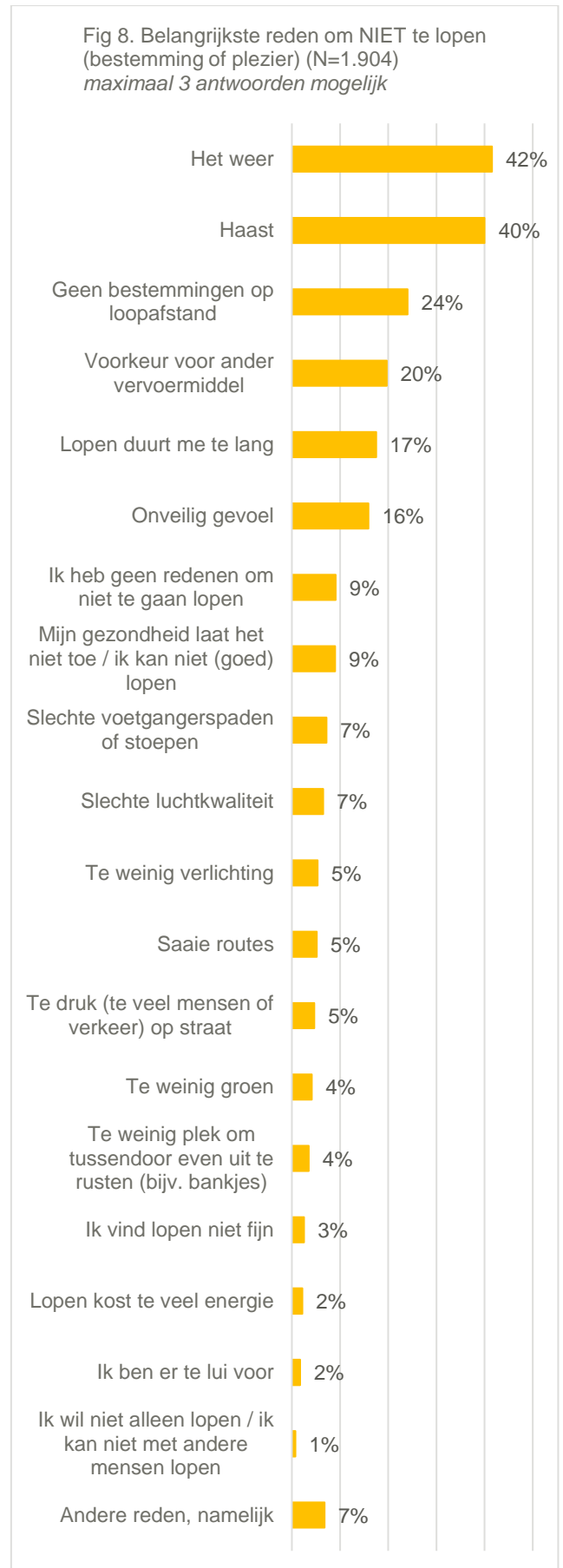


Bij de 8% andere belangrijke factoren in de omgeving zijn verkeersveiligheid (goede kwaliteit vlakke en brede voetgangerspaden, geen ander verkeer, veilige oversteekplekken) en schoon (geen afval, geen hondenpoep, et cetera) het meest genoemd.

### 1.3.4 Redenen om NIET te lopen

Als belangrijkste redenen om niet te gaan lopen, noemen respondenten het weer, te veel haast en een bestemming die niet op loopafstand is (figuur 8).

7% van de respondenten noemde een andere reden om niet te gaan lopen: Meest genoemde andere reden om niet te gaan lopen is dat respondenten zware boodschappentassen of zware spullen bij zich hebben. Daarnaast is ook een te grote afstand een reden om niet te gaan lopen (vaak genoemd ondanks dat dit als vaste categorie kon worden aangekruist).



### 1.3.5 De gemeente aan zet?

Op de vraag of er zaken zijn die de gemeente Rotterdam zou kunnen veranderen om lopen in Rotterdam aantrekkelijker te maken, antwoordt 46% bevestigend en 21% ontkennend (figuur 9). Een derde van de panelleden antwoordde 'weet ik niet'.



Aan de respondenten die de vraag bevestigend hadden beantwoord, is gevraagd wat Rotterdam zou kunnen doen om lopen in Rotterdam aantrekkelijker te maken. 862 Respondenten hebben de vraag beantwoord:

- Meer dan de helft van de 862 respondenten die de vraag heeft ingevuld, geeft aan dat er veilige, brede voetgangerspaden moeten komen;

*Brede voetgangerspaden, goed bestraat (vlak, zonder losliggende tegels en hobbels), zonder obstakels (gestalde fietsen, terrassen), zonder ander verkeer (fietsers, scooters, auto's (handhaving!)), met veilige oversteekplaatsen (waar het licht niet te lang op rood staat), in goeie verbinding tussen verschillende gebieden, met afritjes voor rollator's en rolstoelen, en waar de regen niet te lang in plassen blijft liggen.*

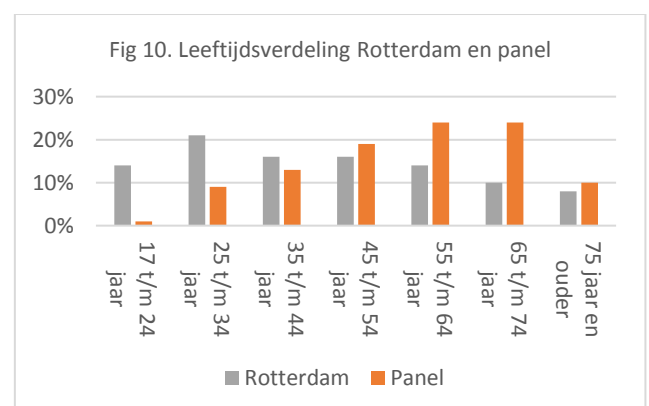


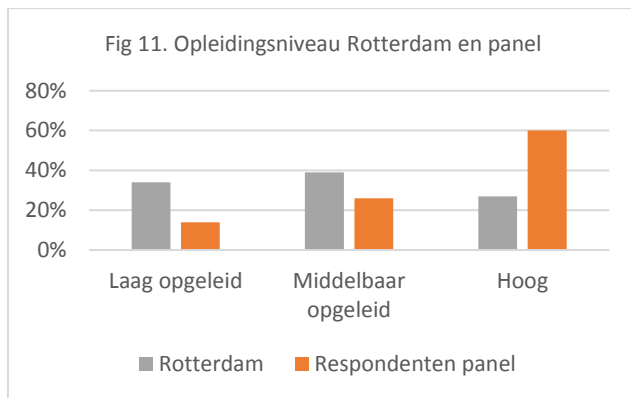
De onderwerpen die daarna het meest werden genoemd zijn:

- Meer groen (met parkachtige gebieden)
- Minder auto's (in het centrum) en een lagere maximumsnelheid voor auto 's
- Minder rotzooi op straat (prullenbakken plaatsen, hondenpoep en ganzen poep opruimen, het groen onderhouden)
- Aantrekkelijke wandelpaden (langs groen en/of het water)
- Goede verlichting van paden
- Sociale veiligheid
- Minder luchtvervuiling
- Bankjes onderweg

### 1.4 Achtergrondkenmerken

Van de deelnemers is 55% man en 44% vrouw. In de Rotterdamse bevolking ligt het percentage mannen op 49%. Behalve dat er onder de respondenten meer mannen zijn, zijn de respondenten ook ouder en hoger opgeleid (figuur 10 en 11) <sup>1,2</sup>.





Het merendeel van de respondenten heeft een toegangkaart voor het OV, een fiets, of een auto (tabel 2). Respondenten zonder auto of brommer of scooter, of met een OV-chipkaart lopen frequenter naar een bestemming dan de respondenten zonder OV-chipkaart of met een auto of brommer of scooter.

Tabel 2. Vervoersmogelijkheden van de respondenten

	In bezit van
Toegangkaart voor het OV	<b>91%</b>
Fiets / elektrische fiets	<b>83%</b>
Auto	<b>74%</b>
Brommer/scooter	<b>5%</b>
Ander vervoermiddel	<b>4%</b>
Motor	<b>3%</b>
Geen vervoersmiddel	<b>1%</b>

4% van de respondenten geeft aan dat zij een slechte tot zeer slechte gezondheid hebben. Relatief veel van deze respondenten geven aan (bijna) nooit voor het plezier of naar een bestemming te lopen.

### 1.5 Kanttekening

Uit een meerjarig onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) <sup>3</sup> blijkt dat zowel de leeftijd als het opleidingsniveau samenhangen met de afstand en de tijdsduur die iemand dagelijks loopt. Mensen met een hoog opleidingsniveau lopen dagelijks gemid-

deld langer en verder, net zoals mensen uit de leeftijdscategorie 65 tot en met 74 jaar. Omdat deze beide groepen zijn oververtegenwoordigd onder de respondenten (zie figuur 10 en 11), kan worden verwacht dat er een over-rapportage is van afstand en duur van lopen.

### 1.6 Referenties

1. Gemeente Rotterdam. Rotterdam010. Beschikbaar op: <https://rotterdam.buurtminter.nl>, Bevolking, Data. Rotterdam, 2019.
2. Paul de Graaf. Feitenkaart. Opleidingsniveau Rotterdam op gebieds- en buurtniveau 2017\* (voorlopige cijfers). Rotterdam, oktober 2018.
3. Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Centraal Bron voor de Statistiek, Den Haag.

## **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.

## **Digitaal Stadspanel Rotterdam**

Onderzoek en Business Intelligence gebruikt verschillende onderzoeksmethoden om in de informatie- en kennisbehoefte van haar opdrachtgevers te voorzien. Het Digitaal Stadspanel Rotterdam is er één van. Het Digitaal Stadspanel Rotterdam is een online panel dat bestaat uit ruim 7.000 Rotterdammers. Het panel biedt gemeentelijke organisatieonderdelen de kans om bewoners van Rotterdam te ondervragen over allerlei onderwerpen die van belang zijn voor het ontwikkelen, volgen of evalueren van beleid.

Fré Kreuger

Maaïke Dujardin



**Gemeente Rotterdam**