

Het verplaatsingsgedrag onder woontorenbewoners

Stefan Klingens, stadsgeograaf

De manier om van A naar B te reizen hangt niet alleen af van de woonomgeving, maar ook van de houding en routine die een individu heeft ten aanzien van verplaatsingsgedrag. Dit onderzoek richt zich specifiek op het verplaatsingsgedrag onder woontorenbewoners in Rotterdam. Hiervoor hebben ruim 400 respondenten uit vijftien woontorens een enquête ingevuld.

Uit de resultaten blijkt dat woontorenbewoners binnen het centrum relatief jong en hoogopgeleid zijn. De helft woont samen en heeft geen kinderen. Vier op de vijf bewoners is werkzaam, een kwart van de bewoners heeft geen auto. Gemiddeld gebruiken ze 2,5 dag per week de auto, evenals de fiets. De bewoners hechten belang aan de nabijheid van het centrum, voldoende winkels en openbaar vervoer op loop- of fietsafstand.

Buiten het centrum is meer dan de helft van alle woontorenbewoners 50-plusser. Ruim de helft van de bewoners is werkzaam en ruim een derde is met de VUT of gepensioneerd. Slechts 10% heeft geen auto. Gemiddeld maken ze ruim 3,5 dag per week gebruik van de auto en stappen ze 1,5 dag per week op de fiets. De bewoners vinden het belangrijk om voldoende winkels in de nabijheid te hebben en in een voetganger- en fietsvriendelijke woonomgeving te wonen.

Bewoners buiten het centrum gebruiken vaker de auto om bijvoorbeeld naar het werk te reizen of om te gaan winkelen. Centrubewoners zijn juist meer op de fiets, lopend of met het openbaar vervoer onderweg. De nabijheid van voorzieningen heeft een groter effect op het verplaatsingsgedrag dan de woonlocatie zelf. Er is dan ook sprake van zelfselectie; mensen kiezen de woonlocatie die overeenkomt met het door hun gewenste verplaatsingsgedrag. Verder heeft ook de houding ten aanzien van vervoermiddelen een sterke invloed op het verplaatsingsgedrag. Ondanks de nabijheid van voorzieningen reizen auto-georiënteerde mensen meer met de auto dan andere woontorenbewoners.

Er is dus een duidelijk verschil in autobezit en -gebruik tussen woontorenbewoners binnen en buiten het centrum. De autobeschikbaarheid onder binnenstadbewoners ligt juist hoger; zij lenen of huren vaker een auto dan bewoners buiten het centrum, bijvoorbeeld via vrienden of familie of door gebruik te maken van carsharingfaciliteiten.

Wat betreft gemeenschappelijke fietsenbergingen laten deze in een aantal woontorens te wensen over. Ze zijn vaak te klein, en bovendien slecht toegankelijk of in het geheel niet aanwezig. Daarnaast wordt er nauwelijks gebruik gemaakt van elektrische auto's onder woontorenbewoners, ondanks het feit dat er inmiddels voldoende mogelijkheden zijn om een oplaadpunt in een parkeergarage te realiseren. Opvallend is dat ook in de nieuwste woontorens geen faciliteiten aanwezig zijn voor het elektrisch laden van auto's.

Verplaatsingsgedrag wordt dus voornamelijk bepaald door de wensen en de houding van bewoners, en in mindere mate door de nabijheid van voorzieningen. Dit resulteert in een duidelijk lager autobezit én -gebruik onder

woontorenbewoners in het centrum van Rotterdam. Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van lenen en delen van auto's zullen het autobezit verder omlaag brengen, waardoor de parkeernorm binnen het centrum van Rotterdam voor woontorens verder omlaag kan.