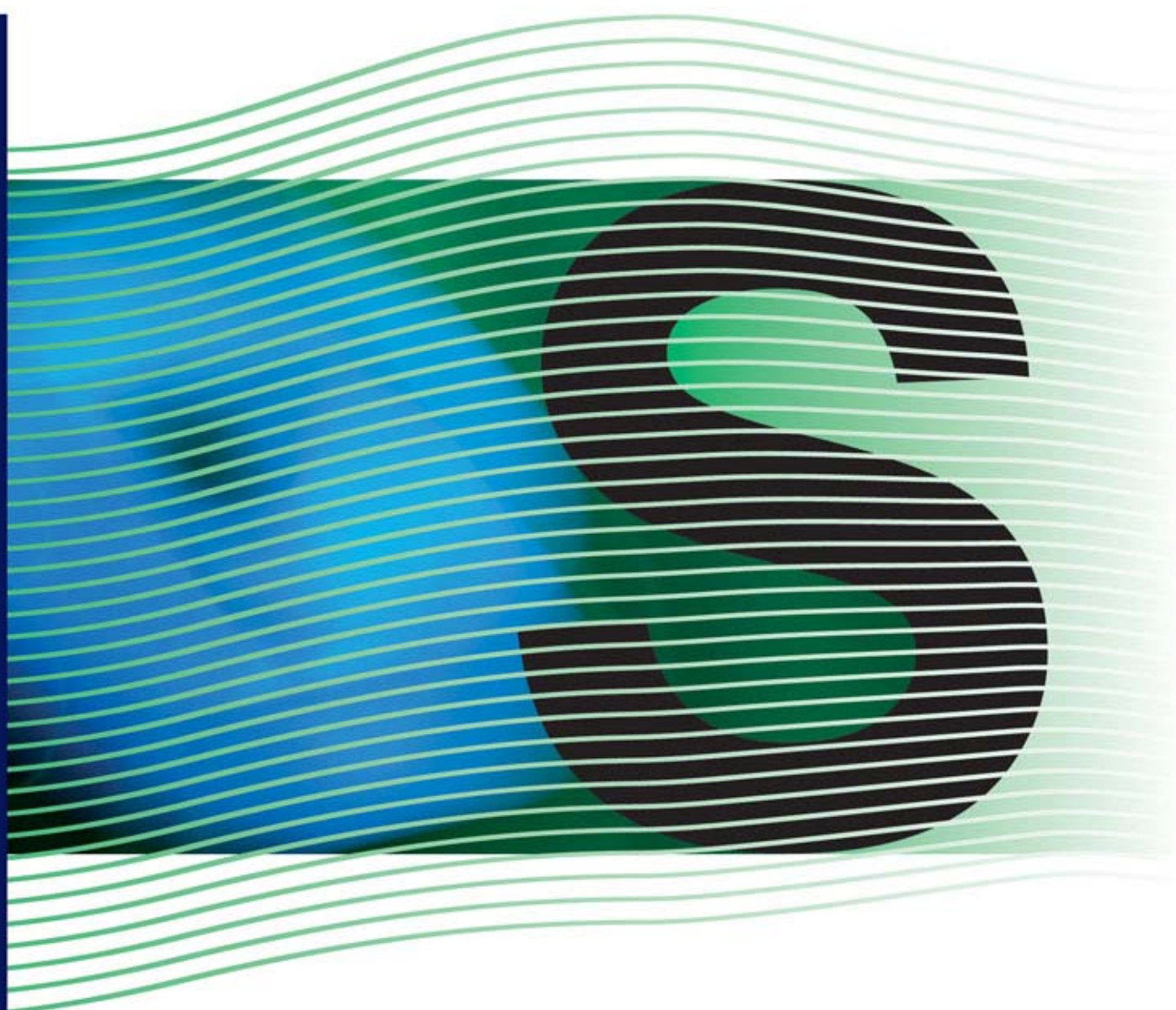


Rotterdamers over het verkeer 2010

Resultaten uit de Omnibusenquête 2010



Centrum voor Onderzoek en Statistiek

Rotterdammers over het verkeer 2010

Resultaten uit de Omnibussenquête 2010

Projectnr. 10-3251

drs. P.A. de Graaf

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Juni 2010

In opdracht van de dS+V, Afdeling Verkeer & Vervoer.

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)

Blaak 34, 3011 TA Rotterdam

Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam

Telefoon: (010) 267 15 00

Fax: (010) 267 15 01

E-mail: infocos@sdr.rotterdam.nl

Internet: <http://www.cos.rotterdam.nl>

Prijs: €10,00

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.

Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	9
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	11
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	11
2.2 Fietsbezit	13
2.3 Openbaarvervoerabonnement	14
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	15
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	15
3.2 Intensieve gebruikers	18
3.3 Gebruik in diverse situaties	19
4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK	23
4.1 Frequenter fietsgebruik	23
4.2 P+R	25
4.3 Autovrije Zondag	27
5 MENINGEN EN OORDELEN	31
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	31
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	35
5.3 Oordeel over verkeershinder	38
6 PARKEREN EN STALLEN	41
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	41
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	46
7 LEEFSTIJLEN	49
7.1 Inleiding	49
7.2 Vervoersgedrag en leefstijlen	50
BIJLAGEN	55
BIJLAGE I OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2010	57
BIJLAGE II RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	59

BIJLAGE III HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	63
BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	69
BIJLAGE V DE BETEKENIS VAN DE DIVERSE LEEFSTIJLEN	71
PUBLICATIEOVERZICHT COS	73

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V heeft in februari en maart 2010 wederom met een aantal vragen deelgenomen aan de jaarlijkse Omnibusenquête van het COS. Het betreft hier vragen die al vele jaren worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Ook worden al vele jaren vragen opgenomen over vervoermiddelengebruik voor diverse bestemmingen, alsmede vragen naar de mening van de Rotterdammers over diverse verkeersonderwerpen in de stad, zoals verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, een aantal kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer, verkeershinder en stimulering van ander vervoermiddelengebruik.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft 72% een rijbewijs. 56% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 3% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is lager onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en hoog onder mannen, 25- tot 45-jarigen en bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband met opleiding en (huishoudens-)inkomen. Omgerekend zou volgens de Omnibusenquête 2010 nu 70% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken; niet wezenlijk afwijkend van vorige jaren.

Driekwart van de Rotterdammers heeft een fiets; niet-westerse allochtonen maar half zo vaak als autochtonen. Bijna de helft heeft zowel een auto als een fiets, en één op de zes heeft geen van beide. Dat laatste komt bij niet-westerse allochtonen vier keer zo vaak voor als bij autochtone Rotterdammers.

36% van de Rotterdammers zegt een abonnement op het openbaar vervoer te hebben. Het abonnementbezit zou volgens de Omnibusenquête de laatste drie jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

Vervoermiddelkeuze

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 36% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve autogebruikers (meestal ten minste vier dagen per week). Bijna de helft gebruikt meestal iedere week wel eens het openbaar vervoer (waaronder 19% intensief) en eveneens bijna de helft gebruikt meestal iedere week wel eens de fiets (waaronder 25% intensief).

Het aantal intensieve autogebruikers is al jaren redelijk constant, en het zelfde geldt voor het totale percentage autogebruikers. Het openbaarvervoergebruik is de afgelopen jaren toegenomen; in het intensieve openbaarvervoergebruik verandert echter weinig. Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets tenslotte schommelt al jaren rond de vijftig procent; het intensieve fietsgebruik lijkt wat af te nemen.

In totaal behoort 72% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

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

De verschillen met de metingen uit eerdere jaren zijn marginaal.

Door inwoners van de Rechter Maasoever buiten de ring wordt de auto méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve naar de binnenstad). Binnen de ring is het auto-gebruik juist lager, en het openbaarvervoergebruik en het fietsgebruik in bijna alle situaties hoger. Op de Linker Maasoever is de fiets een stuk minder populair.

Frequenter fietsgebruik

Net als in de afgelopen drie jaar is ook dit jaar gevraagd waarom mensen niet fietsen, of waarom ze niet vaker fietsen. Vergelijkbaar met in de vorige enquête zegt 20% van de Rotterdammers 'alles al op de fiets te doen': zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen geven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak fietsen eng, en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft ruim één op de vijf als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

'P+R'

72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit niet te kennen. De helft van de Rotterdammers kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de acht kent het van radio en tv, één op de tien door vrienden en/of familie, en een vergelijkbaar aantal noemt kranten / tijdschriften. 4% zegt P+R te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring wordt genoemd, en in mindere mate ook nabijheid, borden (vooral bij (metro-)stations) en "algemene kennis".

In totaal blijkt dat 18% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 54% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 28% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 72%), gevolgd door 'goedkoper' (36%) en 'sneller' (31%).

Autovrije Zondag

57% van de Rotterdammers zegt te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag. Vorig jaar was dit 45%.

Op de vraag of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam vanaf een aantal 'P+R'-locaties gratis met het openbaar vervoer naar de binnenstad kon reizen, antwoordt 26% bevestigend. Van hen zegt 9% hierdoor op deze dag met het openbaar vervoer naar de stad te zijn gekomen. Bij 45% was dit niet het geval, bij 43% was dit niet van toepassing omdat men toen niet naar de stad was geweest en de overige 3% weet het niet meer. Die 9% gebruikers van het openbaar vervoer komt overeen met 16% van de Rotterdammers die die dag

naar de stad zijn gegaan (en zich nog herinneren met welk vervoermiddel ze dat toen hebben gedaan). Onbekend is overigens, of zij anders die dag niet ook met het openbaar vervoer naar de stad zouden zijn gegaan.

Allochtonen, laag opgeleiden, minima en niet-autobezitters lijken wat minder op de hoogte, en Rotterdammers op de Rechter Maasoever buiten de ring wat méér.

Bij het soort activiteiten op een Autovrije Zondag gaat de voorkeur van hen die een voorkeur hebben uit naar activiteiten voor jeugd c.q. kinderen (21%), sportieve activiteiten (20%), culturele activiteiten (10%) en ontspanningsactiviteiten (8%), terwijl daarnaast ook nog eens 15% meerdere activiteiten noemt.

Meningen over verkeersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, de veiligheid in en om metro/treinstations en het stallen van de fiets in de binnenstad zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover de ontevredenheid het grootst is. Relatief positief is de Rotterdammer over onderwerpen in de onmiddellijke woonomgeving, en over de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer.

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijkt maar één verandering ten opzichte van 2009 significant: de daling van de waardering voor het parkeren van de auto in de binnenstad. De overige veranderingen kunnen ook door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan.

Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning, en ook over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente is men hier wat negatiever. Over deze laatste aspecten zijn de bewoners op deze Maasoever die buiten de ring wonen juist veel vaker positief. Op de Linker Maasoever is men iets vaker positief over de doorstroming van het openbaar vervoer.

Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door 59% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is dit jaar de enige met een overwegend negatieve beoordeling. Over de Maasboulevard en de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: in beide gevallen is daar slechts één op de drie negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 42% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 58% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de routes 'Stadhoudersweg / Statenweg' en de 'Schieweg / Schiekade' weer flink positiever geworden, nadat vorig jaar juist van een forse verslechtering sprake was. Ook over de Maasboulevard en de route 'Vaanweg / Pleinweg' is men een stuk positiever. Bij de overige routes is het oordeel niet anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad dit jaar dus ook een stuk positiever geworden; het ligt nu weer op het niveau van 2008.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 24% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 21% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 17% van het

geluid van auto's, en 16% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters is op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter. Geparkeerde auto's zijn op de Rechter Maasoever binnen de ring een wat minder groot probleem dan elders in de stad.

De hinder van stank van auto's is voor het derde achtereenvolgende jaar afgenomen, en bevindt zich nu weer op het niveau van vóór 2007. De hinder van geluid van auto's neemt de laatste jaren ook langzaam af. Die van geparkeerde auto's is niet veranderd, en die van bromfietsen en scooters neemt al jaren af.

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 63% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat en in 14% van de gevallen op eigen erf. Over de lange termijn is hierin geen trend te zien.

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

Aan het aantal auto's per huishouden liggen deze verschillen overigens niet, want het bezit van meer dan één auto komt juist het meest voor waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maasoever buiten de ring.

87% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 7% in huis, en 80% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (6%) of buiten op een onveilige plaats (7%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen, en denken zelfs nóg minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

Deze uitkomsten komen ongeveer overeen met die van de voorgaande zes metingen.

Het probleem, zo bleek bij uitgebreidere analyses in 2006 al, zit hem vooral in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas), en wel bij de bovenwoningen en/of de vooroorlogse woningen. In termen van stadsdelen speelt het derhalve het meest op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 22% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

Vervoersgedrag en leefstijl

In hoofdstuk 7 van deze rapportage is een koppeling gelegd tussen vervoersgedrag en leefstijlen. Rotterdammers met een "blauwe" leefstijl beschikken vaker over een auto dan anderen, en zijn ook vaker intensieve autogebruikers. Ook hebben zij vaker een fiets. "Rode" Rotterdammers zijn wat vaker intensieve fietsgebruikers.

Voorts hebben "blauwe" Rotterdammers kennelijk veel vaker een eigen garage, tuin of carport, en moeten "rode" Rotterdammers hun auto's veel vaker verder weg op straat parkeren.

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari en maart een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. Ook dit jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst D. (De Omnibusenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in vier, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft in de eerste plaats vragen die al jaren in de Omnibusenquête worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Daarnaast zijn enkele vragen herhaald die ook in 2003 tot en met 2009 zijn gesteld: vragen over vervoermiddelengebruik voor diverse bestemmingen, en vragen naar de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad zoals verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, een aantal kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer en verkeershinder. Aan deze reeks vragen is sinds 2005 tevens een vraag toegevoegd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad, sinds 2007 een vraag over vaker fietsen, en sinds 2009 zijn ook vragen toegevoegd over het begrip 'P+R' en over de Autovrije Zondag.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

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

Deze rapportage kent tevens vier bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibusenquête 2010 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage IV wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indicatief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2010 waren dat er 476.312 (van de in totaal 592.939). Eén procent van de 1.296 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.763 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 368 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

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

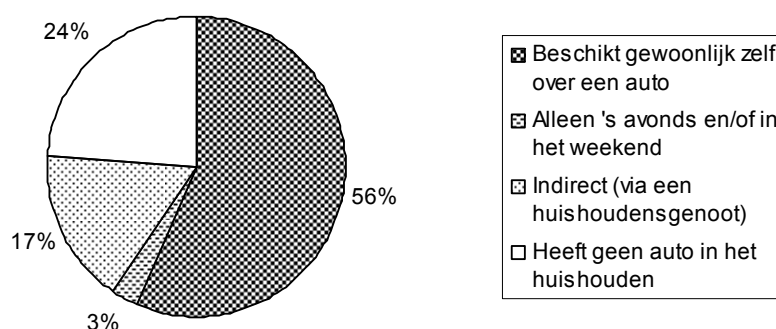
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Bijna driekwart van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (72%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 79% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 5% alleen 's avonds of in het weekeinde en 16% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus meer dan de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs en gewoonlijk ook zelf over een auto (56%), en nog eens 3% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 17% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 76% zegt dat zijn of haar huishouden over een auto beschikt. Omgekeerd betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 70% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2010.



Deze cijfers wijken niet wezenlijk af van die van voorgaande jaren; in het bijzonder zijn ook de schijnbare toenames ten opzichte van vorig jaar niet significant (en kunnen zij dus ook veroorzaakt zijn door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen).

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2010.

Beschikbaarheid auto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Heeft een autorijbewijs	61%	65%	63%	65%	67%	69%	68%	68%	67%	66%
Beschikt zelf over een auto ¹	43%	46%	45%	48%	52%	52%	50%	54%	53%	51%
In een huishouden met een auto	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010				
Heeft een autorijbewijs	69%	67%	69%	69%	68%	72%				
Beschikt zelf over een auto ¹	52%	52%	53%	52%	54%	56%				
In een huishouden met een auto	74%	73%	75%	71%	74%	76%				
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	67%	66%	68%	66%	69%	70%				

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

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto onderscheiden naar een aantal persoonskenmerken. Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 45-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring (de deelgemeenten Prins Alexander, Hillegerberg-Schiebroek, Overschie en Hoek van Holland) heeft men relatief vaak een rijbewijs. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en opleiding en (huishoudens-) inkomen. De beschikbaarheid van een auto loopt daarmee parallel; de zelfde bevolkingsgroepen die vaker of minder vaak een rijbewijs hebben, kunnen ook vaker of minder vaak over een auto beschikken.

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2010.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	81%	19%	66%	2%	32%
vrouw	64%	36%	49%	4%	47%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(48%)	(52%)	(22%)	(6%)	(72%)
25 tot 45 jaar	82%	18%	65%	4%	31%
45 tot 65 jaar	80%	20%	65%	4%	31%
65 tot 85 jaar	56%	44%	52%	0%	47%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	78%	22%	65%	3%	32%
westerse allochtonen	(67%)	(33%)	(47%)	(4%)	(48%)
niet-westerse allochtonen	56%	44%	36%	3%	61%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	70%	30%	49%	4%	47%
Rechter Maasoever buiten ring	78%	22%	66%	3%	30%
Linker Maasoever	68%	32%	54%	3%	43%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag	60%	40%	46%	3%	51%
Midden	72%	28%	56%	4%	40%
Hoog	86%	14%	69%	3%	28%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	52%	48%	28%	2%	70%
Minimum tot modaal	65%	35%	48%	2%	50%
Modaal tot 2 x modaal	81%	19%	69%	4%	27%
Boven 2 x modaal	92%	8%	81%	5%	14%
Totaal	72%	28%	56%	3%	41%

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

Vergelijking met de overeenkomstige figuur in de rapportage van vorig jaar leert, dat de toename van het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van auto's ruwweg "over de hele linie" heeft plaatsgevonden.

Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, vergelijkbaar met de afgelopen jaren, in 87% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak, van een leasemaatschappij of van iets anders. Bijna dit gehele wagenpark (92%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (74%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers (84%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor minder dan de helft geldt (43%).

Bij het fietsbezit zijn van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat er sprake is van significante ontwikkelingen.

Figuur 2.4: Fietsbezit; 2001-2010.

Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Heeft een fiets	74%	73%	73%	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2010.

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Auto én fiets	40%	44%	44%	41%	44%	44%	44%	42%	46%	47%
Wel auto, geen fiets	11%	10%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%
Geen auto, wel fiets	34%	29%	29%	30%	32%	30%	30%	32%	30%	27%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	19%	16%	18%	17%	16%	15%	17%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%
Totaal fiets	74%	73%	73%	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bijna de helft van de Rotterdammers (48%) heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 16% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dit komt onder vrouwen naar verhouding bijna twee keer zo vaak voor: bij 20% van de vrouwen, en maar bij 12% van de mannen. Van de bejaarden (d.i.: 65- tot 85-jarigen) heeft 26% auto noch fiets; hoe ouder men is, hoe vaker dit voorkomt.

Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 37% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 10% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 2% van de Rotterdammers met een huishoudensinkomen van meer dan twee keer modaal heeft geen fiets en evenmin altijd een auto ter beschikking, tegen maar liefst 37% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ring heeft 20% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 18% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ring 10%.

2.3 Openbaarvervoerabonnement

36% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft een abonnement op het openbaar vervoer: 6% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 22% privé. In andere woorden: bijna twee van de vijf abonnementbezitters hebben dat abonnement via de werkgever of de studie, en ruim drie van de vijf hebben het privé aangeschaft. Zie figuur 2.6.

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is het bezit van openbaarvervoerabonnementen veel hoger, namelijk in totaal 76%. Van hen hebben drie van de vijf het abonnement via de werkgever of de studie.

Voorts is het bezit van openbaarvervoerabonnementen onder autobezitters maar half zo groot als dat onder niet-autobezitters: 25% respectievelijk 50%.

Het abonnementbezit zou volgens de Omnibusenquête de laatste drie jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2010.

Abonnement openbaar vervoer?	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autobezitters ¹ :							
Ja, via werkgever	6%	7%	7%	7%	6%	5%	6%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	1%	1%	2%
Ja, privé	3%	4%	5%	5%	12%	14%	16%
Nee	92%	89%	88%	88%	80%	79%	75%
Niet-autobezitters:							
Ja, via werkgever	8%	9%	9%	7%	7%	6%	6%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	13%	14%	13%
Ja, privé	19%	19%	19%	16%	19%	26%	31%
Nee	74%	72%	72%	76%	61%	55%	50%
Totaal:							
Ja, via werkgever	7%	8%	8%	7%	7%	6%	6%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	7%	7%	7%
Ja, privé	10%	11%	12%	11%	15%	20%	22%
Nee	83%	81%	81%	83%	71%	68%	64%

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

²): De antwoordmogelijkheid 'ja, een ov-studentenkaart' is pas in 2008 toegevoegd.

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, bijna een-derde meestal twee of drie dagen per week een auto, en de rest meestal maar één dag per week. Als ook degenen worden meegeteld die 'bijna nooit' een auto zeggen te gebruiken, komt het totaal aan autogebruikers op 76%; het zelfde percentage dat een auto in het huishouden heeft (zie paragraaf 2.1)¹.

Van *alle* Rotterdammers kan 36% gerekend worden tot de zogeheten intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.1: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2010¹.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	16%	26%	30%	24%
4 of 5 dagen	11%	14%	12%	12%
2 of 3 dagen	20%	25%	19%	21%
1 dag	12%	7%	9%	9%
Totaal autogebruikers	58%	73%	69%	66%
Bijna nooit	14%	8%	7%	10%
Nooit / geen antwoord	28%	19%	24%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Door het gebruik van anders geformuleerde antwoordmogelijkheden zijn de percentages voor 'bijna nooit', 'nooit' en 'geen antwoord' niet vergelijkbaar met die uit voorgaande jaren, en is daarmee ook het begrip 'autogebruiker' scherper gedefinieerd. In 2010 wordt men hier nog slechts als autogebruiker beschouwd als men meestal ten minste één dag per week de auto gebruikt.

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoevers buiten de ring: 73% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoevers is dit 69%, en "rechts binnen de ring" 58%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoevers binnen de ring veel minder vaak voor dan in beide andere stadsdelen: 26%, tegen 40% "rechtsbuiten" en 41% "links".

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2010 weergegeven.

Het aantal intensieve autogebruikers is al jaren redelijk constant (op een eenmalig wat lagere score in 2008 na), en het zelfde geldt voor het *totale* percentage autogebruikers.

¹): In rapportages over Omnibusenquêtes uit voorgaande jaren werden Rotterdammers die "bijna nooit" de auto gebruikten ook inderdaad tevens nog tot de 'autogebruikers' gerekend. De nu gehanteerde scherpere definitie lijkt niet alleen inhoudelijk praktischer en beter interpreteerbaar, maar blijkt ook stabiel. Op de zelfde wijze zijn overigens ook de begrippen 'openbaarvervoergebruiker' en 'fietsgebruiker' verderop in deze paragraaf scherper gedefinieerd dan in rapportages over Omnibusenquêtes uit voorgaande jaren.

Figuur 3.2: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2010.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%	24%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%	12%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%	21%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	9%
Totaal autogebr.	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%
Bijna nooit ¹	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%	10%
Nooit / geen antw. ²	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

Gebruik van openbaar vervoer

Bijna de helft van de Rotterdammers maakt meestal iedere week wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Van deze gebruikers doet bijna twee-vijfde dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en een-derde meestal twee of drie dagen per week.

Van *alle* Rotterdammers kan 19% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik meestal ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per week per stadsdeel; 2010¹.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	13%	8%	10%	10%
4 of 5 dagen	8%	10%	7%	8%
2 of 3 dagen	22%	14%	13%	16%
1 dag	14%	15%	12%	14%
Totaal o.v.-gebruikers	57%	47%	43%	48%
Bijna nooit	22%	27%	23%	24%
Nooit / geen antwoord	22%	26%	34%	28%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Door het gebruik van anders geformuleerde antwoordmogelijkheden zijn de percentages voor 'bijna nooit', 'nooit' en 'geen antwoord' niet vergelijkbaar met die uit voorgaande jaren, en is daarmee ook het begrip 'o.v.-gebruiker' scherper gedefinieerd. In 2010 wordt men hier nog slechts als o.v.-gebruiker beschouwd als men meestal ten minste één dag per week het openbaar vervoer gebruikt.

Het openbaarvervoergebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring, en dat geldt ook voor het intensieve gebruik (21%; buiten de ring 18%, en op de Linker Maasoever 17%).

Het openbaarvervoergebruik is de afgelopen jaren toegenomen; in het intensieve openbaarvervoergebruik verandert echter weinig (figuur 3.4).

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik per week; 2003-2010.

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

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

Fietsgebruik

Eveneens bijna de helft van de Rotterdammers maakt wekelijks wel eens gebruik van de fiets. Van hen doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, en ruim een kwart meestal twee of drie dagen per week.

Van *alle* Rotterdammers kan 25% gerekend worden tot de intensieve fietsers (gebruik ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2010¹.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	26%	18%	14%	19%
4 of 5 dagen	5%	10%	5%	7%
2 of 3 dagen	14%	15%	12%	13%
1 dag	8%	10%	7%	8%
Totaal fietsgebruikers	53%	53%	37%	47%
Bijna nooit	13%	21%	23%	19%
Nooit / geen antwoord	34%	26%	39%	34%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Door het gebruik van anders geformuleerde antwoordmogelijkheden zijn de percentages voor 'bijna nooit', 'nooit' en 'geen antwoord' niet vergelijkbaar met die uit voorgaande jaren, en is daarmee ook het begrip 'fietsgebruiker' scherper gedefinieerd. In 2010 wordt men hier nog slechts als fietsgebruiker beschouwd als men meestal ten minste één dag per week de fiets gebruikt.

Het fietsgebruik is op de Linker Maasoever een stuk minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het intensieve gebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (32%); op de Rechter Maasoever buiten de ring is dit 28%, en op de Linker Maasoever slechts 19%.

Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets schommelt al jaren rond de vijftig procent. Het intensieve fietsgebruik lijkt wat af te nemen. Zie figuur 3.6.

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2010.

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

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

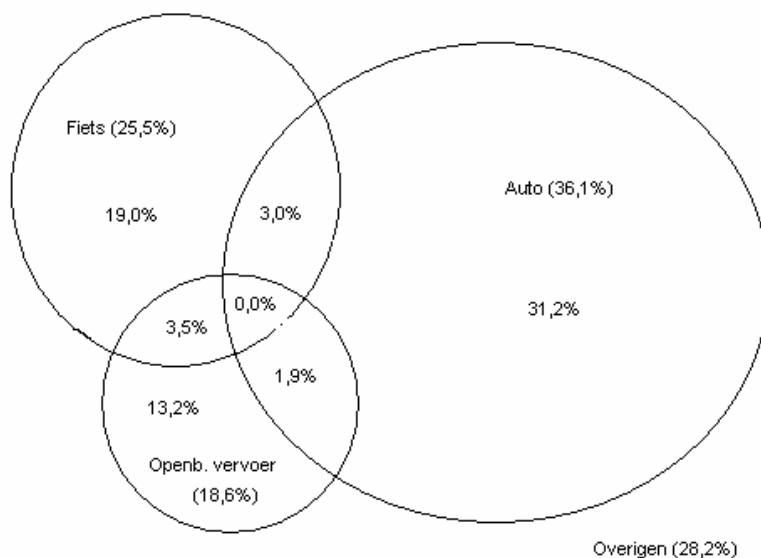
3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 36% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 19% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 25% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets (figuur 3.7). Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

Figuur 3.7: Omvang van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2010.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%
Intensieve fietsgebruikers	23%	23%	29%	26%	28%	28%	26%	25%

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2010.



In totaal behoort 72% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

3.3 Gebruik in diverse situaties

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

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

Voor sportbeoefening en bezoek aan het winkelcentrum wordt door de helft de fiets of een 'ander vervoermiddel' gebruikt (waarschijnlijk is daar veelal 'lopend' bedoeld).

Figuur 3.9 geeft het vervoermiddelegebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen). De verschillen met de meting uit 2009 zijn marginaal, en de verhoudingen zijn niet anders dan in eerdere jaren.

Figuur 3.9: Vervoermiddelegebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2010 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	45%	28%	22%	6%	100%	867
als u naar een winkelcentrum gaat	29%	22%	29%	20%	100%	1.119
als u vrienden of familie bezoekt	66%	18%	11%	6%	100%	1.115
als u uitgaat	45%	27%	19%	9%	100%	932
als u gaat sporten	37%	9%	38%	16%	100%	690
in het weekend	52%	17%	23%	8%	100%	1.040
door de week overdag	37%	26%	28%	9%	100%	1.066
door de week in de avond	58%	16%	20%	6%	100%	916
naar de binnenstad van Rotterdam	19%	51%	22%	8%	100%	1.061
naar bestemmingen elders in Rotterdam	50%	31%	15%	3%	100%	938
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	22%	1%	2%	100%	1.049
naar trein of metrostation	12%	35%	18%	35%	100%	909

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2009 door de kleinere aantallen respondenten soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

Bij Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring (figuur 3.10) is het autogebruik lager, en het openbaarvervoergebruik en het fietsgebruik in bijna alle situaties hoger dan bij andere Rotterdammers. Bij het uitgaan en naar de binnenstad wordt het openbaar vervoer evenwel juist minder dan gemiddeld gebruikt, en gaat men vooral fietsend en lopend.

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2010 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	33%	31%	29%	8%	100%	284
als u naar een winkelcentrum gaat	15%	26%	37%	21%	100%	339
als u vrienden of familie bezoekt	54%	23%	18%	6%	100%	344
als u uitgaat	21%	20%	41%	18%	100%	297
als u gaat sporten	20%	12%	45%	23%	100%	225
in het weekend	34%	23%	33%	11%	100%	329
door de week overdag	25%	32%	31%	12%	100%	324
door de week in de avond	38%	18%	36%	9%	100%	298
naar de binnenstad van Rotterdam	7%	32%	42%	20%	100%	336
naar bestemmingen elders in Rotterdam	38%	34%	24%	4%	100%	295
naar bestemmingen buiten Rotterdam	66%	30%	2%	2%	100%	326
naar trein of metrostation	5%	32%	28%	34%	100%	305

Op de Rechter Maasoever *buiten* de ring daarentegen (figuur 3.11) wordt de auto juist in alle situaties méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad).

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2010 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	50%	26%	22%	2%	100%	254
als u naar een winkelcentrum gaat	35%	14%	33%	18%	100%	348
als u vrienden of familie bezoekt	75%	13%	9%	3%	100%	340
als u uitgaat	56%	27%	14%	3%	100%	293
als u gaat sporten	43%	6%	40%	10%	100%	223
in het weekend	61%	14%	20%	5%	100%	314
door de week overdag	41%	21%	32%	6%	100%	336
door de week in de avond	70%	13%	13%	4%	100%	275
naar de binnenstad van Rotterdam	24%	56%	19%	2%	100%	317
naar bestemmingen elders in Rotterdam	54%	30%	14%	2%	100%	285
naar bestemmingen buiten Rotterdam	83%	15%	1%	1%	100%	319
naar trein of metrostation	16%	31%	19%	34%	100%	269

Op de Linker Maasoever tenslotte (figuur 3.12) wordt iets meer dan gemiddeld de auto gebruikt. Het openbaar vervoer wordt hier iets vaker gebruikt dan elders in de stad, en de fiets is hier een stuk minder populair.

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2010 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	50%	28%	16%	7%	100%	322
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	26%	19%	21%	100%	419
als u vrienden of familie bezoekt	69%	17%	7%	7%	100%	420
als u uitgaat	56%	33%	5%	6%	100%	334
als u gaat sporten	46%	10%	28%	16%	100%	233
in het weekend	61%	15%	16%	8%	100%	389
door de week overdag	44%	27%	21%	8%	100%	396
door de week in de avond	66%	18%	11%	5%	100%	335
naar de binnenstad van Rotterdam	25%	64%	8%	3%	100%	396
naar bestemmingen elders in Rotterdam	57%	30%	9%	3%	100%	348
naar bestemmingen buiten Rotterdam	77%	21%	1%	2%	100%	394
naar trein of metrostation	16%	40%	9%	35%	100%	326

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELEN GEBRUIK

4.1 Frequenter fietsgebruik

Net als in de afgelopen drie jaar is ook dit jaar gevraagd waarom men niet fietst, of waarom men niet vaker fietst. Men mocht hier één of meer redenen aankruisen uit een negental voorgedrukte redenen en/of bij de antwoordmogelijkheid 'ander namelijk ...' een reden in eigen bewoordingen invullen. Voor wie de vraag niet van toepassing vond, bestond de antwoordmogelijkheid 'ik doe alles al op de fiets'. Zie voor de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III. Meer dan een-derde van de respondenten die niet al alles op de fiets doen maakte van de mogelijkheid gebruik om (ook) een reden in eigen bewoordingen in te vullen. De daarbij genoemde redenen zijn voor onderstaande analyse tevens gecategoriseerd.

Vergelijkbaar met in de vorige enquête gaf 20% van de respondenten aan, alles al op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 34% als reden dat het weer niet geschikt is, 29% dat de afstanden te groot zijn, en 18% dat het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot is. Voorts noemt 9% dat het verkeer niet veilig is, eveneens 9% dat fietsen niet snel genoeg gaat, 8% dat men niet kan fietsen, 7% dat het eng is om te fietsen, eveneens 7% leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, en eveneens 7% dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning. Voorts onder meer nog genoemd: 5% geeft als reden geen fiets te hebben, 4% dat routes niet comfortabel zijn, en eveneens 4% dat fietsen lastig of onhandig is (bijvoorbeeld met kinderen en/of boodschappen). Men mocht hier overigens meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,55.

Dit zijn nauwelijks andere uitkomsten dan die van vorig jaar.

Figuur 4.1: Redenen om niet (vaker) te fietsen; 2007-2010.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	2007	2008	2009	2010
Doet alles al op de fiets	17%	21%	21%	20%
Meest genoemde redenen ¹⁾ :				
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	17%	18%	18%
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%

¹⁾: Als percentage van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%. Weergegeven zijn alleen de redenen die ooit ten minste 10% "scoorden".

Figuur 4.2 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 5% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Figuur 4.2: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2010.

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

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen alles al op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (namelijk tot 155%). Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 5%; zij zijn samen met 'routes niet comfortabel' (4%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen. Zie voor de precieze formuleringen van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III.

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

Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak fietsen eng, en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft ruim één op de vijf als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

4.2 'P+R'

Dit jaar zijn ook de vragen herhaald over het begrip 'P+R': of men dit begrip kent (en zo ja: waarvoor), en of men er wel eens gebruik van maakt (en zo ja: wat daarvoor de belangrijkste reden is). Zie voor de precieze formulering van de vragen Bijlage III.

72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit *niet* te kennen. De helft van de Rotterdammers (48%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de acht (12%) kent het van radio en tv, één op de tien (9%) door vrienden en/of familie, en een vergelijkbaar aantal (8%) noemt kranten / tijdschriften. 4% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring wordt genoemd, en in mindere mate ook nabijheid, borden (vooral bij (metro-)stations) en "algemene kennis". (Deze percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.3: Kennis van het begrip 'P+R'; 2010.

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijdschriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs-gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	34%	10%	10%	7%	4%	41%	10%
Rechter Maasoever buiten ring	20%	13%	8%	9%	3%	58%	10%
Linker Maasoever	30%	14%	10%	8%	5%	47%	8%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	18%	14%	10%	8%	4%	59%	11%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(29%)	(13%)	(10%)	(8%)	(4%)	(46%)	(8%)
Geen rijbewijs	49%	8%	9%	7%	3%	28%	6%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	20%	16%	8%	8%	5%	57%	9%
Niet intensief / niet	31%	9%	11%	7%	3%	48%	10%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	32%	12%	11%	7%	4%	40%	13%
Niet intensief / niet	26%	12%	9%	8%	3%	53%	8%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	21%	15%	9%	9%	5%	55%	10%
Openbaar vervoer	30%	11%	8%	7%	5%	43%	13%
Ander vervoermiddel / lopend	23%	9%	10%	4%	4%	56%	10%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	36%	12%	10%	10%	1%	42%	6%
Totaal	28%	12%	9%	8%	4%	48%	9%

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

'P+R' is het meest bekend op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar 80% dit begrip kent. Voorts is dit begrip bij autobezitters en (intensieve) -gebruikers bekender dan bij anderen. Van de Rotterdammers die geen rijbewijs hebben, kent de helft dit begrip niet; van de autogebruikers en van hen die meestal met de auto naar werk of studie gaan kent tachtig procent het.

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

In totaal blijkt dat 18% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 54% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 28% 'P+R' niet kent.

Figuur 4.4: Gebruik 'P+R'; 2010.

Gebruik 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	13%	54%	34%
Rechter Maasoever buiten ring	22%	57%	20%
Linker Maasoever	20%	51%	29%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	25%	58%	18%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(14%)	(57%)	(29%)
Geen rijbewijs	7%	45%	48%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	24%	55%	20%
Niet intensief / niet	18%	52%	31%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	17%	50%	32%
Niet intensief / niet	18%	56%	26%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	26%	53%	21%
Openbaar vervoer	15%	55%	30%
Ander vervoermiddel / lopend	18%	60%	23%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	14%	50%	36%
Totaal	18%	54%	28%

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

'P+R'-gebruikers vinden we het minst op de Rechter Maasoever binnen de ring (13%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruikt een kwart wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan. Deze conclusie kon vorig jaar ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het makkelijker is (genoemd door 72% van de gebruikers), gevolgd door goedkoper (36%) en sneller (31%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

Kennis en gebruik zijn sinds vorig jaar niet veranderd; de schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête niet significant.

Figuur 4.5: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2010.

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	2009	2010
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>53%+</u>	<u>54%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	71%	72%
Kent het begrip niet	<u>29%+</u>	<u>28%+</u>
	100%	100%
<i>Belangrijkste argument gebruikers:</i>		
Makkelijker	68%	72%
Goedkoper	32%	36%
Sneller	34%	31%

N.B.: De schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête (2010: 232) niet significant.

4.3 Autovrije Zondag

Ook zijn dit jaar weer vragen opgenomen over de Autovrije Zondag: of men wist dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag, of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam vanaf een aantal 'P+R'-locaties gratis met het openbaar vervoer naar de binnenstad kon reizen, en zo ja: of men hierdoor op deze dag met het openbaar vervoer naar de stad was gekomen. En ook is hier gevraagd, wat voor soort activiteiten er op een Autovrije Zondag georganiseerd zouden moeten worden. (Zie Bijlage III.)

57% van de Rotterdammers zegt te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag. Vorig jaar was dit 45%.

Op de vraag of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam vanaf een aantal 'P+R'-locaties gratis met het openbaar vervoer naar de binnenstad kon reizen, antwoordt 26% bevestigend. Van hen zegt 9% hierdoor op deze dag met het openbaar vervoer naar de stad te zijn gekomen. Bij 45% was dit niet het geval, bij 43% was dit niet van toepassing omdat men toen niet naar de stad was geweest en de overige 3% weet het niet meer¹. Die 9% gebruikers van het openbaar vervoer komt overeen met 16% van de Rotterdammers die die dag naar de stad zijn gegaan (en zich nog herinneren met welk vervoermiddel ze dat toen hebben gedaan). Onbekend is overigens, of zij anders die dag niet ook met het openbaar vervoer naar de stad zouden zijn gegaan.

In figuur 4.6 is te zien hoe de kennis van de Rotterdamse deelname aan de Autovrije Zondag en het gebruik van de actie verschilt per bevolkingsgroep. Allochtonen, laag opgeleiden, minima en niet-autobezitters lijken wat minder op de hoogte, en Rotterdammers op de Rechter Maasoever buiten de ring wat méér.

1. Men dient zich hierbij te realiseren, dat het veldwerk van de Omnibussenquête in februari en maart 2010 heeft plaatsgevonden; een half jaar ná de bedoelde Autovrije Zondag. Het percentage dat dit niet meer weet komt dan ook wat ongeloofwaardig laag over.

Figuur 4.6: Kennis over Autovrije Zondag; 2010.

	Wist dat Rotterdam meedoet:		Wist van gratis openbaar vervoer naar de binnenstad:	
	ja	nee	ja	nee
<i>Geslacht</i>				
man	57%	43%	28%	72%
vrouw	56%	44%	24%	76%
<i>Leeftijd</i>				
16 tot 25 jaar	(41%)	(59%)	(11%)	(89%)
25 tot 45 jaar	55%	45%	18%	82%
45 tot 65 jaar	60%	40%	31%	69%
65 tot 85 jaar	61%	39%	39%	61%
<i>Etniciteit</i>				
autochtonen	63%	37%	31%	69%
westerse allochtonen	(54%)	(46%)	(20%)	(80%)
niet-westerse allochtonen	42%	58%	14%	86%
<i>Stadsdeel</i>				
Rechter Maasoever binnen ring	56%	44%	22%	78%
Rechter Maasoever buiten ring	63%	37%	30%	70%
Linker Maasoever	53%	47%	26%	74%
<i>Opleidingsniveau</i>				
Laag	49%	51%	25%	75%
Midden	62%	38%	33%	67%
Hoog	61%	39%	23%	77%
<i>Huishoudensinkomen</i>				
Minima	46%	54%	21%	79%
Minimum tot modaal	55%	45%	27%	73%
Modaal tot 2 x modaal	63%	37%	30%	70%
Boven 2 x modaal	65%	35%	25%	75%
<i>Autobezit</i>				
Beschikt altijd over auto	62%	38%	28%	72%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(54%)	(46%)	(20%)	(80%)
Geen rijbewijs	48%	52%	24%	76%
<i>Autogebruik</i>				
Intensief (min. 4 dagen / week)	56%	44%	24%	76%
Niet intensief / niet	59%	41%	26%	74%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>				
Auto (bestuurder of passagier)	57%	43%	22%	78%
Openbaar vervoer	51%	49%	22%	78%
Ander vervoermiddel / lopend	65%	35%	23%	77%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	55%	45%	34%	66%
<i>Vervoermiddel naar binnenstad</i>				
Auto (bestuurder of passagier)	52%	48%	17%	83%
Openbaar vervoer	57%	43%	28%	72%
Ander vervoermiddel / lopend	62%	38%	25%	75%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	53%	47%	29%	71%
Totaal	57%	43%	26%	74%
Idem 2009	45%	55%		

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

Ook is gevraagd, in eigen bewoordingen aan te geven wat voor soort activiteiten er zouden moeten worden georganiseerd op een Autovrije Zondag. De antwoorden op deze zogeheten “open” vraag kunnen als volgt geantwoord worden gecategoriseerd:

- 9% noemt activiteiten voor jeugd / kinderen;
- 3% noemt fietsen / skaten;
- 1% noemt wandelen / wandelingen;
- 0% noemt een marathon;
- 4% noemt (overige) sportactiviteiten;
- 3% noemt cultuur / muziek / straattheater;
- 1% noemt multiculturele festiviteiten;
- 3% noemt braderie / kraampjes / rommelmarkt / terrasjes;
- 0% noemt winkelen / winkels open;
- 1% noemt activiteiten op het gebied van milieu / ecologie;
- 2% noemt overige activiteiten;
- 1% noemt “grote evenementen” (niet verder gespecificeerd);
- 6% noemt meerdere van de hierboven genoemde activiteiten;
- 1% noemt een groter autovrij gebied;
- 1% noemt gratis openbaar vervoer;
- 0% noemt het stimuleren van en/of informeren over alternatief vervoermiddelengebruik;
- 2% geeft aan: “wat er nu georganiseerd wordt op Autovrije Zondagen”;
- 3% noemt iets anders;
- 8% wil dat er niets wordt georganiseerd (“gewoon rust”; inclusief opmerkingen over te sluiten winkels en over kerkbezoek);
- 2% heeft geen belangstelling voor Autovrije Zondagen, of zegt daar een tegenstander van te zijn;
- 19% zegt het niet te weten of geen mening te hebben; en
- 29% heeft hier zelfs helemaal niets opgeschreven.

Laten we de Rotterdammers die niets willen of niets weten buiten beschouwing, dan ontstaat het volgende beeld:

- 21% noemt activiteiten voor jeugd / kinderen;
- 8% noemt fietsen / skaten;
- 3% noemt wandelen / wandelingen;
- 1% noemt een marathon;
- 9% noemt (overige) sportactiviteiten;
- 7% noemt cultuur / muziek / straattheater;
- 3% noemt multiculturele festiviteiten;
- 7% noemt braderie / kraampjes / rommelmarkt / terrasjes;
- 1% noemt winkelen / winkels open;
- 3% noemt activiteiten op het gebied van milieu / ecologie;
- 5% noemt overige activiteiten;
- 1% noemt “grote evenementen” (niet verder gespecificeerd);
- 15% noemt meerdere van de hierboven genoemde activiteiten;
- 3% noemt een groter autovrij gebied;
- 2% noemt gratis openbaar vervoer;
- 1% noemt het stimuleren van en/of informeren over alternatief vervoermiddelengebruik;
- 4% geeft aan: “wat er nu georganiseerd wordt op Autovrije Zondagen”; en
- 8% noemt iets anders.

De voorkeur van hen die een voorkeur hebben gaat derhalve uit naar activiteiten voor jeugd c.q. kinderen (21%), sportieve activiteiten (in totaal 20%), culturele activiteiten (in totaal 10%) en ontspanningsactiviteiten (in totaal 8%), terwijl daarnaast ook nog eens 15% meerdere activiteiten noemt.

5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2009 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2010 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer (paragraaf 5.1), en over de doorstroming op een zevental routes tussen ring en binnenstad (paragraaf 5.2) en over verkeershinder (paragraaf 5.3) in het bijzonder.

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, de veiligheid in en om metro/treinstations en het stallen van de fiets in de binnenstad zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over. Het meest vaak ontevreden is men over het parkeren van de auto in de binnenstad (in totaal 72%) en over de doorstroming van de auto in de stad (in totaal 61%). Ook over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 56%) en over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 54%) is een meerderheid negatief.

Relatief positief is de Rotterdammer over onderwerpen in de onmiddellijke woonomgeving, zoals de verkeersveiligheid in de eigen straat en het parkeren van de auto of stallen van de fiets bij de woning. Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 86% respectievelijk 78%), de verkeersveiligheid in de eigen straat (73%) en het comfort in het openbaar vervoer (72%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2010.

Hoe denkt u over	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	15%	47%	38%	1%	100%	935	28%
het comfort van het fietsen in de stad	8%	27%	57%	9%	100%	847	35%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6%	34%	56%	4%	100%	979	24%
het stallen van de fiets in de binnenstad	15%	39%	40%	5%	100%	784	40%
het parkeren van de auto in de binnenstad	32%	40%	26%	1%	100%	851	34%
de doorstroming van de bus	4%	18%	70%	8%	100%	707	45%
de doorstroming van de tram	3%	12%	73%	13%	100%	818	37%
comfort van het openbaar vervoer	5%	23%	66%	6%	100%	983	24%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	9%	25%	60%	6%	100%	948	27%
de veiligheid in bus/tram/metro	10%	35%	51%	4%	100%	969	25%
de veiligheid in en om metro/treinstations	14%	42%	41%	3%	100%	942	27%
de verkeersveiligheid in de straat	8%	20%	57%	15%	100%	1.105	15%
het stallen van de fiets bij de woning	12%	21%	40%	27%	100%	892	31%
het parkeren van de auto bij de woning	14%	19%	48%	19%	100%	951	27%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	4%	28%	61%	7%	100%	1.079	17%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 15% tot 45% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van bus en tram en over het stallen van de fiets in de binnenstad het meest. Dat laatste valt vaak, maar niet altijd, samen met een gebrek aan gebruikservaring.

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

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2010.

Hoe denkt u over	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	61%	39%	5,5
het comfort van het fietsen in de stad	34%	66%	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	41%	59%	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	54%	46%	5,7
het parkeren van de auto in de binnenstad	72%	28%	4,9
de doorstroming van de bus	22%	78%	6,6
de doorstroming van de tram	14%	86%	6,9
comfort van het openbaar vervoer	28%	72%	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	34%	66%	6,3
de veiligheid in bus/tram/metro	45%	55%	6,0
de veiligheid in en om metro/treinstations	56%	44%	5,7
de verkeersveiligheid in de straat	27%	73%	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	33%	67%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	32%	68%	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	32%	68%	6,4

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren (figuur 5.3) blijkt maar één verandering ten opzichte van 2009 significant: de daling van de waardering voor het parkeren van de auto in de binnenstad (-0,2). De overige veranderingen kunnen ook door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. (Of lijken groter dan ze in werkelijkheid zijn door afrondingseffecten.)

Die daling van de waardering voor het parkeren van de auto in de binnenstad volgt overigens op een vergelijkbare stijging vorig jaar, die nu dus weer helemaal is tenietgedaan.

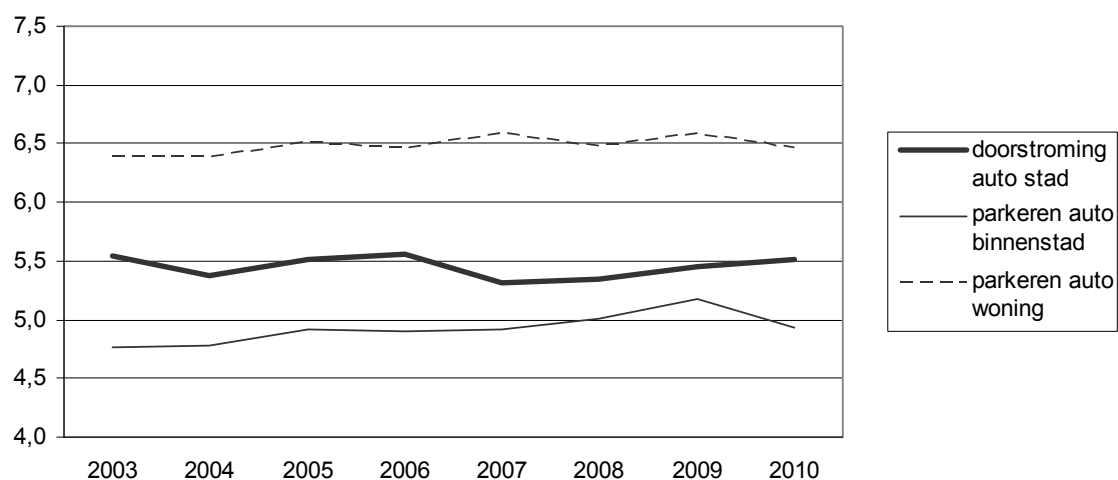
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2010.

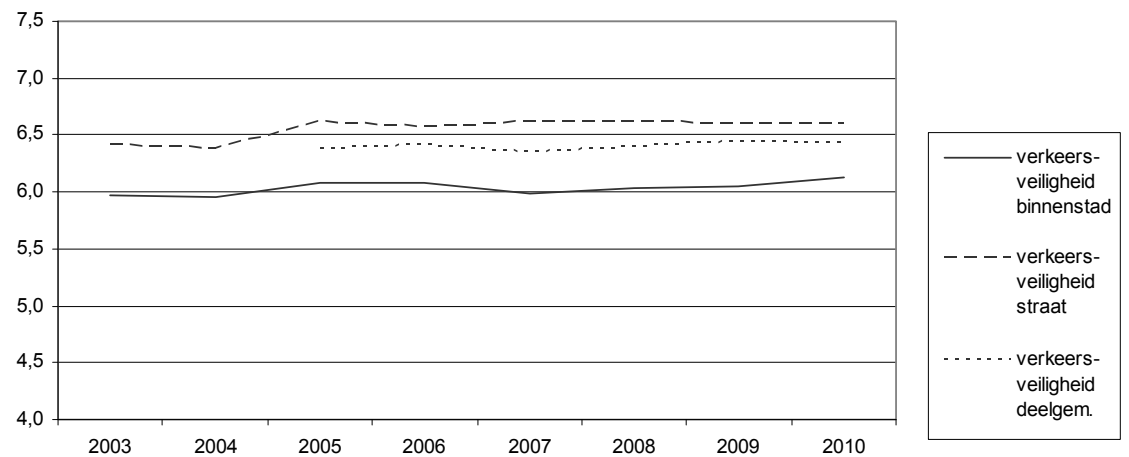
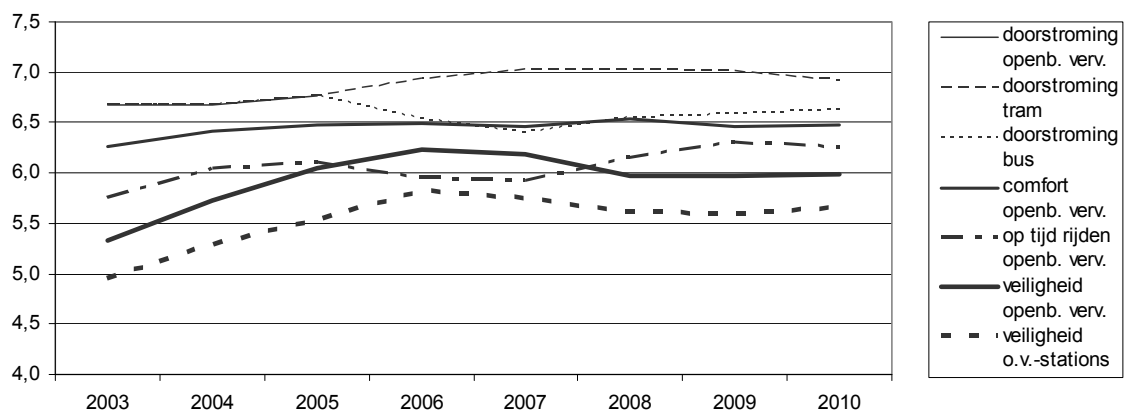
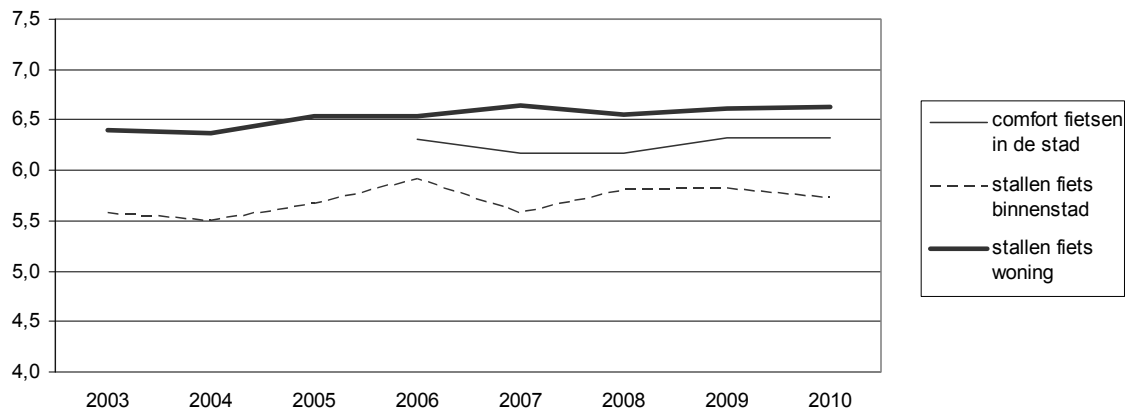
Hoe denkt u over	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	<u>5,4</u>	<u>5,5</u>	5,6	<u>5,3</u>	5,4	5,5	5,5
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,3</u>	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	<u>6,1</u>	6,1	6,0	6,0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

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

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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2010.





Oordelen naar stadsdeel

Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning, en ook over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente is men hier wat negatiever. Over deze laatste aspecten zijn de bewoners op deze

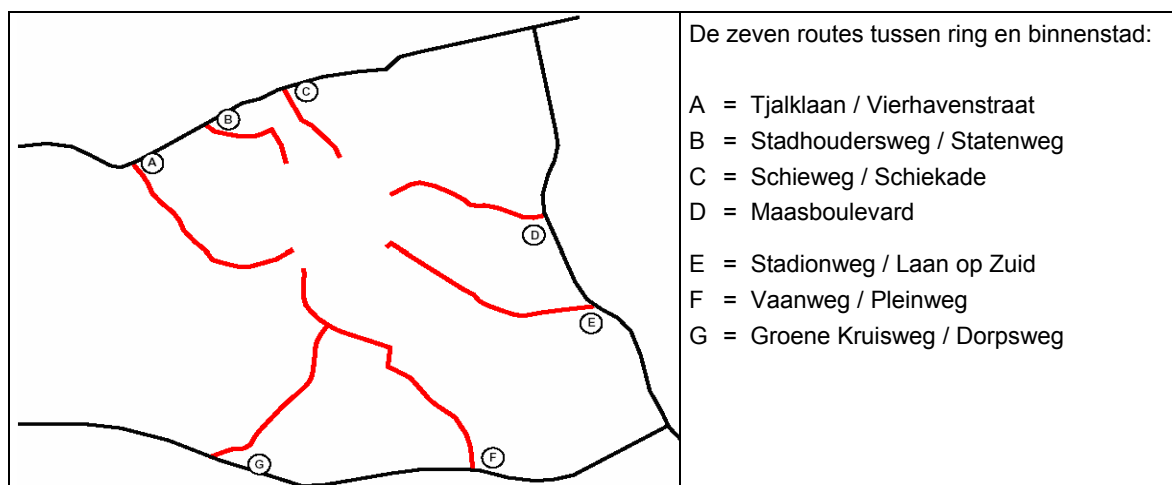
Maasoever die *buiten* de ring wonen juist veel vaker positief. Op de Linker Maasoever is men iets vaker positief over de doorstroming van het openbaar vervoer.

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2010.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

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



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 11% heeft de vraag hierover niet beantwoord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 22% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar overal geeft wel ruwweg de helft aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel konden hebben. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 was gedaan. Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 respondenten zijn hier niet vermeld, omdat daarbij de onnauwkeurigheidsmarges te groot zijn. (Zo heeft een gemeten percentage van bijvoorbeeld 40% onder 200 respondenten al een marge van plus of min 7%; zie Bijlage IV.)

Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad per stadsdeel (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2010.

Hoe denkt u over de doorstroming over	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Tjalklaan / Vierhavenstraat:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	---	46%
(zeer) positief / tevreden	---	---	---	54%
cijfer	---	---	---	5,8
Stadhoudersweg / Statenweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	---	48%
(zeer) positief / tevreden	---	---	---	52%
cijfer	---	---	---	5,8
Schieweg / Schiekade:				
(zeer) negatief / ontevreden	58%	62%	---	59%
(zeer) positief / tevreden	42%	38%	---	41%
cijfer	5,6	5,4	---	5,5
Maasboulevard:				
(zeer) negatief / ontevreden	26%	34%	39%	33%
(zeer) positief / tevreden	74%	66%	61%	67%
cijfer	6,5	6,2	6,1	6,2
Stadionweg / Laan op Zuid:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	31%	33%
(zeer) positief / tevreden	---	---	69%	67%
cijfer	---	---	6,2	6,2
Vaanweg / Pleinweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	44%	42%
(zeer) positief / tevreden	---	---	56%	58%
cijfer	---	---	5,9	6,0
Groene Kruisweg / Dorpsweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	39%	37%
(zeer) positief / tevreden	---	---	61%	63%
cijfer	---	---	6,1	6,2
Totaal:				
(zeer) negatief / ontevreden	38%	46%	42%	42%
(zeer) positief / tevreden	62%	54%	58%	58%
cijfer	6,1	5,9	6,0	6,0

N.B.: Percentages en cijfers die zijn gebaseerd op minder dan 200 respondenten zijn hier niet vermeld, omdat daarbij de onnauwkeurigheidsmarges te groot zijn.

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door 59% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is dit jaar de enige met een overwegend negatieve beoordeling. Over de Maasboulevard en de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: in beide gevallen is daar slechts 33% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 42% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 58% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de routes 'Stadhoudersweg / Statenweg' en de 'Schieweg / Schiekade' weer flink positiever geworden, nadat vorig jaar juist van een forse verslechtering sprake was. Ook over de Maasboulevard en de route 'Vaanweg / Pleinweg' is men een stuk positiever. Bij de overige routes is het oordeel niet significant anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad dit jaar dus ook een stuk positiever geworden; het ligt nu weer op het niveau van 2008. Zie figuur 5.7.

Figuur 5.7: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2010.

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

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

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

5.3 Oordeel over verkeershinder

In figuur 5.8 is weergegeven, in hoeverre de Rotterdammers hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel.

Figuur 5.8: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	15%	13%	16%
een beetje hinder	41%	40%	34%	38%
geen hinder	40%	44%	53%	46%
Geluid van auto's:				
veel hinder	20%	16%	14%	17%
een beetje hinder	42%	40%	40%	40%
geen hinder	38%	43%	46%	43%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	17%	23%	22%	21%
een beetje hinder	35%	41%	34%	36%
geen hinder	48%	36%	44%	43%
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	23%	22%	27%	24%
een beetje hinder	43%	41%	39%	41%
geen hinder	34%	36%	34%	35%

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 24% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 41% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 21% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 17% van het geluid van auto's, en 16% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters is op de Linker Maasoever een wat groter probleem dan op de Rechter. Geparkeerde auto's zijn op de Rechter Maasoever binnen de ring een wat minder groot probleem dan elders in de stad.

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder. Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken hebben wat vaker veel hinder van stank van auto's. En voorts hebben automobilisten vaker hinder van geparkeerde auto's dan niet-automobilisten, al bedoelen ze daar wellicht ook méér soorten hinder mee dan niet-automobilisten. Zie figuur 5.9.

Figuur 5.9: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2010.

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	13%	(23%)	19%	16%
een beetje hinder	39%	(39%)	34%	38%
geen hinder	48%	(38%)	47%	46%
Geluid van auto's:				
veel hinder	17%	(18%)	15%	17%
een beetje hinder	44%	(36%)	36%	40%
geen hinder	39%	(46%)	48%	43%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	22%	(23%)	16%	21%
een beetje hinder	42%	(31%)	27%	36%
geen hinder	36%	(47%)	57%	43%

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

In figuur 5.10 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2010 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

Figuur 5.10: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'); 2003-2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stank van auto's:								
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%
Geluid van auto's:								
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%
Geparkeerde auto's:								
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%
Bromfietsen / scooters:								
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%
Fietsers:								
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---
Bussen en trams:								
veel hinder	3%	3%	4%	---	---	---	---	---
een beetje hinder	15%	15%	14%	---	---	---	---	---
geen hinder	82%	82%	83%	---	---	---	---	---

De hinder van stank van auto's is voor het derde achtereenvolgende jaar afgenomen, en bevindt zich nu weer op het niveau van vóór 2007. De hogere score in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even zo veel in de belangstelling stond. De hinder van geluid van auto's neemt de laatste jaren ook langzaam af. Die van geparkeerde auto's is niet veranderd, en die van bromfietsen en scooters neemt al jaren af.

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

De afname van de hinder van de stank van auto's vond vooral plaats op de Linker Maasoever. De lichte afname van de hinder van het *geluid* van auto's komt ook vooral voor rekening van de Linker Maasoever. De hinder van geparkeerde auto's nam op de Rechter Maasoever buiten de ring wederom toe, en op de Rechter Maasoever binnen de ring af. De hinder van bromfietsen en scooters tenslotte nam overal wat af.

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor de eigen auto 's nachts voor veruit de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (dit jaar: 64%). 16% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport) en 13% laat de auto wat verder weg op straat staan.

Over de lange termijn is er geen trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2010.

Gebruikelijke parkeerplaats, van iemands auto 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	13%	12%	13%	12%	14%	12%	13%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	71%	70%	74%	68%	69%	65%	67%	66%
Verder weg op straat	7%	9%	9%	10%	10%	10%	12%	11%	12%	13%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%
Wisselend	5%	6%	6%	6%	4%	8%	5%	8%	7%	6%
Percentage met een auto in het huishouden	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010				
Eigen garage, tuin, carport	12%	14%	13%	13%	16%	16%				
Vlak bij huis op straat	70%	67%	67%	66%	62%	64%				
Verder weg op straat	11%	11%	13%	14%	12%	13%				
Elders in een garagegebouw	1%	2%	1%	2%	2%	2%				
Wisselend	5%	6%	6%	6%	9%	6%				
Percentage met een auto in het huishouden	74%	73%	75%	71%	74%	76%				

¹): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2010 parkeert 16% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1995-2010.

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	11%	12%	11%	13%	13%	13%	11%	13%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	72%	70%	74%	67%	69%	65%	67%	65%
Verder weg op straat	7%	10%	9%	10%	10%	11%	12%	11%	13%	13%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Wisselend	5%	7%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	7%	7%
Percentage huishoudens met een auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010				
Eigen garage, tuin, carport	12%	13%	13%	12%	15%	14%				
Vlak bij huis op straat	68%	67%	65%	67%	59%	64%				
Verder weg op straat	12%	12%	14%	14%	13%	14%				
Elders in een garagegebouw	2%	2%	1%	2%	2%	2%				
Wisselend	6%	6%	6%	6%	10%	6%				
Percentage huishoudens met een auto	67%	66%	68%	66%	69%	70%				

¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2010 wordt 14% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 64% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen op eigen erf en in eveneens 14% van de gevallen wat verder weg op straat.

Ook vanuit deze optiek is er over de lange termijn moeilijk een trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen; 2009 lijkt overigens een wat vreemde eend in een verder redelijk constante bijt.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 16% van de Rotterdamse huishoudens.

Tweede auto's worden in 61% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 19% van de gevallen wat verder weg op straat en in 12% van de gevallen op eigen erf.

De schommelingen in figuur 6.2b worden vooral ook veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2010: 261), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. Zeker de cijfers over 2008, gebaseerd op om niet geheel duidelijke redenen wat lage aantallen, zijn dan ook slechts indicatief.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1995-2010.

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Eigen garage, tuin, carport	(11%)	15%	(13%)	(15%)	16%	11%	12%	17%	10%	16%
Vlak bij huis op straat	(63%)	60%	(68%)	(62%)	68%	66%	63%	59%	56%	56%
Verder weg op straat	(21%)	18%	(13%)	(13%)	12%	15%	17%	14%	22%	19%
Elders in een garagegebouw	(1%)	2%	(3%)	(4%)	2%	1%	4%	1%	4%	2%
Wisselend	(5%)	5%	(3%)	(7%)	3%	6%	4%	9%	9%	7%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	10%	12%	11%	10%	12%	12%	13%	13%	13%	14%

	2005	2006	2007	2008	2009	2010				
Eigen garage, tuin, carport	13%	18%	15%	(10%)	17%	12%				
Vlak bij huis op straat	62%	65%	57%	(64%)	59%	61%				
Verder weg op straat	15%	11%	21%	(20%)	15%	19%				
Elders in een garagegebouw	5%	2%	2%	(3%)	2%	1%				
Wisselend	6%	5%	5%	(4%)	6%	7%				
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	13%	13%	14%	11%	13%	16%				

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2010 wordt 12% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

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

Voor alle auto's tezamen levert dit het volgende beeld.

Rotterdamse auto's worden in 63% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat en in 14% van de gevallen op eigen erf. Zie figuur 6.3.

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2010.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	12%	12%	12%	13%	13%	11%	14%
Vlak bij huis op straat	75%	70%	70%	68%	73%	66%	67%	64%	64%	63%
Verder weg op straat	9%	11%	10%	10%	10%	12%	13%	12%	14%	14%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Wisselend	5%	6%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	8%	7%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%

->

	2005	2006	2007	2008	2009	2010				
Eigen garage, tuin, carport	12%	14%	14%	12%	16%	14%				
Vlak bij huis op straat	67%	66%	64%	66%	59%	63%				
Verder weg op straat	12%	12%	15%	15%	13%	15%				
Elders in een garagegebouw	3%	2%	1%	2%	2%	2%				
Wisselend	6%	6%	6%	6%	9%	6%				
Percentage huishoudens met ten minste één auto	67%	66%	68%	66%	69%	70%				

¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2010 wordt 14% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Parkeerplekken naar stadsdeel

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

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

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2010.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	11%	19%	12%	14%
Vlak bij huis op straat	55%	64%	67%	63%
Verder weg op straat	21%	12%	14%	15%
Elders in een garagegebouw	5%	1%	1%	2%
Wisselend	9%	5%	6%	6%

¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 14% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2010.

Aantal auto's ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	36%	23%	30%	30%
1 auto	57%	51%	56%	54%
2 auto's	7%	25%	13%	15%
3 of meer auto's	0%	3%	1%	1%

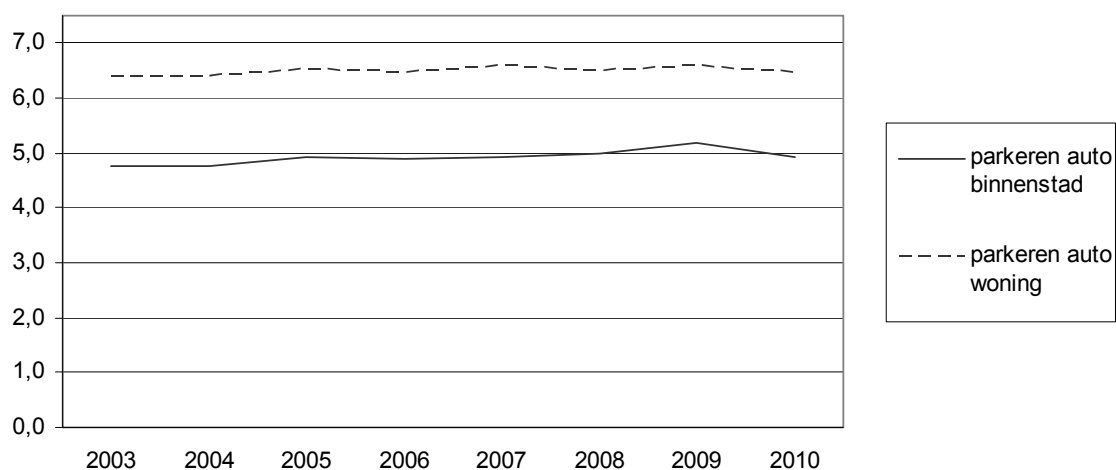
¹⁾: Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 30% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

Op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar het autobezit sowieso al groter was dan elders, komt het bezit van méér dan één auto ook het meest voor: 27% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 8% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 14% (Linker Maasoever).

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 4,9 waarderen, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,5. Dat eerste betekent een significante daling; bij de parkeermogelijkheden bij de woning is de daling *niet* significant. In figuur 6.6 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.6: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2010.



In figuur 6.7 is het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.7: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2010.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	43%	20%	34%	32%
Percentage positief	57%	80%	66%	68%
Gemiddeld cijfer	5,9	7,0	6,4	6,5

Zoals in figuur 5.5 ook al bleek, is het oordeel “rechts binnen de ring” het meest negatief, en “rechts buiten de ring” het meest positief; en het verschil is ook fors.

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

87% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 7% in huis, en 80% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (6%) of buiten op een onveilige plaats (7%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen, en denken zelfs nóg minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben. Zie figuur 6.8.

Figuur 6.8 Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2010.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	11%	5%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	57%	89%	90%	80%
Buiten op een veilige plaats	10%	4%	2%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	22%	2%	3%	8%
Niet-fietsbezitters ¹⁾ :				
Binnen in huis	(9%)	(11%)	(9%)	9%
In schuur, berging, kelder of garage	(68%)	(77%)	(87%)	79%
Buiten op een veilige plaats	(18%)	(11%)	(2%)	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(4%)	(2%)	(2%)	3%
Totaal:				
Binnen in huis	10%	6%	6%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	60%	87%	89%	80%
Buiten op een veilige plaats	13%	5%	2%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	17%	2%	3%	7%
Percentage fietsbezitters	69%	82%	71%	74%

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

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 22% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

Deze uitkomsten komen ongeveer overeen met die van de voorgaande zes metingen, al was bij de eerste drie metingen bij de antwoordmogelijkheden nog geen onderscheid gemaakt tussen 'binnen in huis' en 'in schuur, berging, kelder of garage'. Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9 Stallingsplaats fiets; 2004-2010.

Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fietsbezitters:							
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%
Niet-fietsbezitters¹:							
Binnen in huis	}94%	}90%	}89%	10%	11%	12%	9%
In schuur, berging, kelder of garage				80%	76%	79%	79%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%	8%	11%	7%	9%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%	3%	2%	3%	3%
Totaal:							
Binnen in huis	}93%	}91%	}90%	9%	10%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%	5%	6%	5%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	5%	5%	6%	7%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%

¹): Plaats waar men de fiets zou stallen *a/s* men een fiets had.

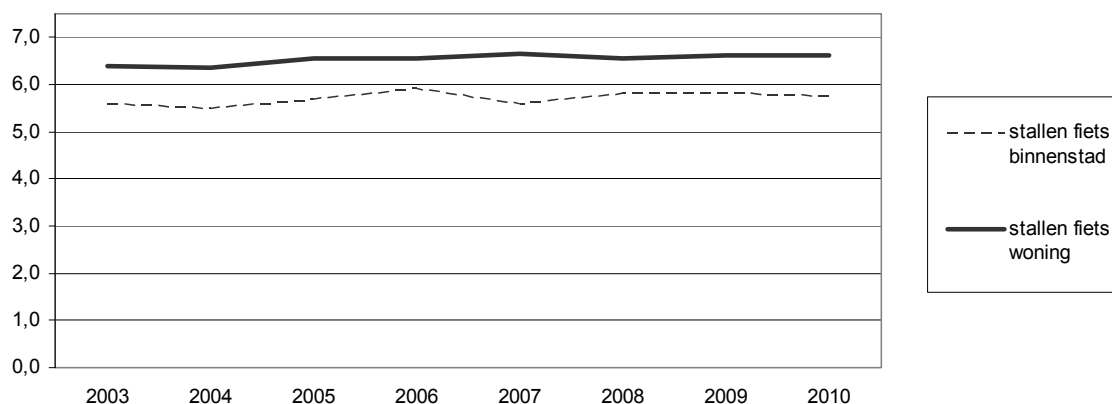
Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een 5,7 waarden, en die bij de woning met een 6,6.

De waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad varieerde in het verleden wat, maar is de laatste jaren nauwelijks veranderd. Over het stallen van de fiets bij de woning denkt men al jaren het zelfde.

Zie figuur 6.10.

Figuur 6.10: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2010.



In figuur 6.11 is tenslotte het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.11: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2010.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	52%	18%	30%	33%
Percentage positief	48%	82%	70%	67%
Gemiddeld cijfer	5,8	7,4	6,8	6,6

Het meest negatief zijn weer de bewoners van de Rechter Maasoever binnen de ring, en het meest positief weer de bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring. Het probleem, zo bleek bij een nadere geografische analyse in de rapportage over de meting van 2006, zit vooral in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas). Dat heeft vooral ook te maken met het soort woning: bewoners van boven- en benedenwoningen leken het meest negatief, en bewoners van eengezinswoningen en van meergezinswoningen met lift het meest positief. En gemeten naar ouderdom van de woning waren de bewoners van vooroorlogse woningen het meest negatief.

7 LEEFSTIJLEN

7.1 Inleiding

Tot slot van deze rapportage wordt in dit hoofdstuk een koppeling gelegd tussen vervoersgedrag en leefstijlen. Het betreft hier een door The SmartAgent Company ontwikkeld concept, dat onder andere zijn toepassing vindt in onderzoeken over woonbeleving, zoals de Grote Woontest. Volgens de Grote Woontest 2008 komen de daarin onderscheiden leefstijlen in de volgende mate voor in Rotterdam:

- 29% “geel” (“betrokkenheid en harmonie”);
- 26% “groen” (“geborgenheid en zekerheid”);
- 18% “blauw” (“controle en ambitie”); en
- 27% “rood” (“vrijheid en flexibiliteit”).

Voor een nadere toelichting over deze leefstijlen Bijlage V.

In de Omnibusenquête zijn de vragen op basis waarvan zo’n leefstijl bepaald kan worden niet opgenomen, dus een individuele “toekenning” van een leefstijl aan respondenten is niet mogelijk. Een benadering is echter wel mogelijk. Stel: een respondent woont in een omgeving waarin volgens de Grote Woontest 2008 10% de leefstijl ‘geel’, 20% de leefstijl ‘groen’, 30% de leefstijl ‘blauw’ en 40% de leefstijl ‘rood’ heeft. Zo’n respondent wordt dan voor 10% als “gele respondent”, voor 20% als “groene respondent” enzovoorts “meegeteld”. Het begrip ‘omgeving’ is daarbij gedefinieerd als het vijfcijferige postcodegebied waarin respondent woont. Kleinschaliger (zescijferig) zou als consequentie hebben dat de toekenning van de leefstijlaandelen op te kleine aantallen in de Grote Woontest 2008 gebaseerd zouden worden, en grootschaliger (viercijferig) zou te veel nuancering verloren doen gaan. Figuur 7.1 laat zien, dat de Omnibusenquête 2010 op die manier tot een goed op die van de Grote Woontest 2008 lijkende verdeling over de stad komt, al is ‘rood’ iets ondervertegenwoordigd. De verschillen zijn niet significant op 95%-significantieniveau. De enquête is dus op deze wijze kennelijk ook voldoende representatief naar leefstijl.

Figuur 7.1: Leefstijlen in Rotterdam volgens de Grote Woontest 2008 en volgens de Omnibusenquête 2010.

Leefstijlen	Grote Woontest 2008	Omnibusenquête 2010
“Geel”: “betrokkenheid en harmonie”	29%	30%
“Groen”: “geborgenheid en zekerheid”	26%	27%
“Blauw”: “controle en ambitie”	18%	19%
“Rood”: “vrijheid en flexibiliteit”	<u>27%+</u>	<u>24%+</u>
	100%	100%

Overigens zullen op deze wijze de verschillen tussen de diverse leefstijlen nog wel wat onderschat worden. Immers: als iedereen in een vijfcijferig postcodegebied in Rotterdam de zelfde leefstijl zou hebben, was de “toedeling” van de leefstijlen op individueel niveau perfect, en zouden de verschillen volledig tot uiting komen. Anderzijds: als de verschillende leefstijlen overal in de zelfde verhoudingen zouden voorkomen, zouden de berekeningen in het geheel geen verschillen per

leefstijl opleveren. De werkelijkheid ligt ergens tussen die twee uitersten; omdat de verschillende leefstijlen toch in zekere mate geografisch geconcentreerd zijn, mag echter worden aangenomen dat de onderschatting van de verschillen niet al te groot zal zijn.

7.2 Vervoersgedrag en leefstijlen

Bezit van vervoermiddelen

In figuur 7.2 is aangegeven hoe het bezit van vervoermiddelen verschilt per leefstijl.

Figuur 7.2: Bezit van vervoermiddelen naar leefstijl, 2010.

Bezit van vervoermiddelen	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Beschikt altijd over een auto	55%	52%	62%	56%	56%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	3%	4%	3%	3%	3%
Niet; wél rijbewijs	11%	13%	9%	14%	12%
Geen rijbewijs	30%	31%	26%	26%	28%
Geen auto in het huishouden	22%	26%	20%	27%	24%
Eén auto in het huishouden	56%	54%	53%	57%	55%
Twee auto's in het huishouden	19%	18%	23%	15%	19%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	2%	3%	2%	2%
Heeft een fiets	72%	73%	77%	74%	74%
Heeft een auto én een fiets	46%	44%	55%	49%	48%
Heeft een openbaarvervoerabonnement	37%	36%	33%	38%	36%

Rotterdamers met een “blauwe” leefstijl beschikken vaker over een auto dan anderen, en hebben ook vaker een fiets. Een openbaarvervoerabonnement daarentegen hebben zij minder vaak dan anderen. Voorts bezitten naast “blauwe” ook “rode” Rotterdamers wat vaker een rijbewijs. Verder zijn er geen wezenlijke verschillen.

Gebruik van vervoermiddelen

In figuur 7.3 is vervolgens aangegeven hoe het gebruik van vervoermiddelen zoals dat eerder is gepresenteerd in hoofdstuk 3 verschilt per leefstijl.

Het veelvuldiger autobezit van de “blauwe” Rotterdamers vertaalt zich ook in een intensiever autogebruik; zulks vooral ten koste van het openbaarvervoergebruik. Het intensieve fietsgebruik komt onder “rode” Rotterdamers wat vaker voor. Ook bij het vervoermiddelgebruik naar werk of studie zijn deze verschillen te herkennen.

Figuur 7.3: Gebruik van vervoermiddelen naar leefstijl, 2010.

Gebruik van vervoermiddelen	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
<i>Autogebruik</i>					
Intensief (min. 4 dagen / week)	37%	35%	41%	32%	36%
Niet intensief / niet	63%	65%	59%	68%	64%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>					
Intensief (min. 4 dagen / week)	19%	19%	17%	20%	19%
Niet intensief / niet	81%	81%	83%	80%	81%
<i>Fietsgebruik</i>					
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	25%	25%	29%	25%
Niet intensief / niet	75%	75%	75%	71%	75%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>					
Auto (bestuurder of passagier)	44%	45%	49%	38%	45%
Openbaar vervoer	30%	29%	25%	28%	28%
Fiets	20%	22%	21%	26%	22%
Ander vervoermiddel / lopend	6%	4%	5%	8%	6%

Vaker fietsen

In figuur 7.3 is vervolgens per leefstijl aangegeven waarom men niet fietst, of waarom men niet vaker fietst, zoals dat eerder is gepresenteerd in paragraaf 4.1.

“Rode” Rotterdammers gebruiken wat vaker het argument dat men alles al op de fiets doet. “Blauwe” Rotterdammers vinden nóg wat vaker dan anderen het weer niet geschikt en de afstanden te groot, en noemen het minst vaak het argument dat men niet kan fietsen.

Figuur 7.4: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar leefstijl; 2010.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Doet alles al op de fiets	20%	19%	19%	23%	20%
Meest genoemde redenen ¹ :					
weer niet geschikt	33%	34%	38%	34%	34%
afstanden te groot	29%	28%	32%	27%	29%
risico diefstal etc. bij bestemming	17%	19%	19%	16%	18%
verkeer niet veilig	8%	9%	7%	12%	9%
fietsen niet snel genoeg	8%	9%	11%	9%	9%
ik kan niet fietsen	10%	7%	5%	10%	9%

¹): Als percentage van wie niet alles al op de fiets zegt te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%. Weergegeven zijn alleen de redenen die door ten minste één van de leefstijlen ten minste 10% “scoorden”.

‘P+R’

In figuur 7.5 is aangegeven hoe het staat met kennis en gebruik van ‘P+R’ per leefstijl (zoals dat eerder is gepresenteerd in figuur 4.5).

Figuur 7.5: Kennis en gebruik van 'P+R' naar leefstijl, 2010.

Kennis en gebruik 'P+R'	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Gebruikt wel eens 'P+R'	19%	18%	22%	15%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	51%+	54%+	52%+	58%+	54%+
Kent het begrip 'P+R'	70%	72%	74%	73%	72%
Kent het begrip niet	30%+	28%+	26%+	27%+	28%+
	100%	100%	100%	100%	100%

“Blauwe” Rotterdammers zijn het meest vertrouwd met 'P+R': ze kennen het begrip wat vaker, en maken er ook wat vaker gebruik van. “Rode” Rotterdammers maken het minst gebruik van 'P+R'. Voor een presentatie van de argumenten van de gebruikers per leefstijl zijn de aantallen gebruikers per leefstijl in de enquête te klein.

Verkeershinder

In figuur 7.6 is weergegeven in hoeverre de verschillende leefstijlen hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters (zoals dat eerder is gepresenteerd in figuur 5.8).

Figuur 7.6: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening') naar leefstijl; 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Stank van auto's:					
veel hinder	17%	15%	15%	17%	16%
een beetje hinder	37%	37%	39%	39%	38%
geen hinder	46%	48%	45%	44%	46%
Geluid van auto's:					
veel hinder	17%	16%	17%	17%	17%
een beetje hinder	40%	41%	42%	41%	40%
geen hinder	43%	43%	41%	41%	43%
Geparkeerde auto's:					
veel hinder	22%	22%	21%	19%	21%
een beetje hinder	38%	35%	38%	34%	36%
geen hinder	41%	42%	42%	47%	43%
Bromfietsen / scooters:					
veel hinder	24%	23%	24%	25%	24%
een beetje hinder	42%	40%	43%	39%	41%
geen hinder	33%	37%	33%	36%	35%

De verschillen zijn verwaarloosbaar.

Parkeren en stallen

In figuur 7.7 is aangegeven waar de Rotterdamse auto's van de verschillende leefstijlen geparkeerd worden (zoals dat eerder is gepresenteerd in figuur 6.3).

Figuur 7.7: Parkeerplek van auto's bij de woning naar leefstijl; 2010.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	11%	13%	20%	12%	14%
Vlak bij huis op straat	67%	65%	60%	58%	63%
Verder weg op straat	13%	13%	14%	20%	15%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	1%	4%	2%
Wisselend	7%	7%	5%	6%	6%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 14% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

“Blauwe” Rotterdammers hebben kennelijk veel vaker een eigen garage, tuin of carport; “rode” Rotterdammers moeten hun auto's veel vaker verder weg op straat parkeren.

En in figuur 7.8 tenslotte is aangegeven waar de verschillende Rotterdamse leefstijlen hun fiets stallen, of dat zouden doen als ze een fiets hadden (zoals dat eerder is gepresenteerd in figuur 6.8).

Figuur 7.8: Stallingsplaats fiets naar leefstijl; 2010.

Stallingsplaats fiets	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Binnen in huis	7%	8%	6%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	82%	83%	83%	70%	80%
Buiten op een veilige plaats	6%	5%	5%	9%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	6%	12%	7%
Percentage fietsbezitters	72%	73%	77%	74%	74%

¹): In geval van niet-fietsbezitters: plaats waar men de fiets zou stallen als men een fiets had.

De “rode” Rotterdammers vallen een beetje uit de toon: ze hebben kennelijk veel minder vaak een schuur, berging, kelder of garage om hun fiets te stallen, en moeten een fiets dan ook veel vaker buiten op een plek waar hij niet veilig staat stallen.

Voor een onderverdeling van de stallingsplaatsen van fietsbezitters en niet-fietsbezitters per leefstijl zijn de aantallen niet-fietsbezitters per leefstijl in de enquête te klein.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2010

Aan de Omnibusenquête 2010 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B-, C- én D-lijst, ieder vraag 7), over het imago van de stad (A-lijst, vraag 8 en 9) en over de economische crisis (C-lijst, vraag 61 tot en met 65);
2. Rotterdam Festivals met vragen over het magazine *Uitagenda Rotterdam* (A-lijst, vraag 10 en 11);
3. het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam met vragen over de zondagopening van winkels (A-lijst, vraag 12 tot en met 15);
4. de dienst Publiekszaken Rotterdam met vragen over klachten voor of over de gemeente (A-lijst, vraag 16 tot en met 22), over manieren van contact met de gemeente (A-lijst, vraag 42 en 43), over contacten met de Stadswinkels en de deelgemeenten (B-lijst, vraag 20 tot en met 27), over de website www.rotterdam.nl (B-lijst, vraag 28 tot en met 44), over de dienstverlening van de gemeente in het algemeen (B-lijst, vraag 59) en over het centrale telefoonnummer van de gemeente (C-lijst, vraag 43 tot en met 49; D-lijst, vraag 73 en 74);
5. Roteb met vragen over afvalinzameling en hun dienstverlening (A-lijst, vraag 23 tot en met 34) en over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (D-lijst, vraag 8 tot en met 10);
6. de GGD Rotterdam-Rijnmond met vragen over gezondheidszorg en zwangerschap (A-lijst, vraag 35 en 36) en over informatie op internet over zorg, welzijn en wonen (C-lijst, vraag 50).
7. de dienst Jeugd, Onderwijs en Samenleving met vragen over tolerantie (A-lijst, vraag 37 tot en met 41), over discriminatie (A-lijst, vraag 63 tot en met 69; C-lijst, vraag 39), over mannen en vrouwen (B-lijst, vraag 58), over de omgang met anderen (D-lijst, vraag 27) en over actieve burgers (D-lijst, vraag 37 tot en met 44);
8. REYC met vragen over jongeren (A-lijst, vraag 44 tot en met 46);
9. de Afdeling Wonen van de dS+V met vragen over het onderhoud van de woning (A-lijst, vraag 47 tot en met 55), over energiebesparende maatregelen (A-lijst, vraag 56 tot en met 59), over burenoverlast (A-lijst, vraag 60 tot en met 62), over de woonomgeving (C-lijst, vraag 8 tot en met 11) en over de verkoop van huurwoningen (D-lijst, vraag 28 tot en met 33);
10. de Afdeling Communicatie van de Dienst Gemeentewerken met vragen over wateroverlast (A-lijst, vraag 70 tot en met 74);
11. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11);
12. het Bureau 'Opzoomer Mee' met vragen over Opzoomeren (B-lijst, vraag 12 en 13; C-lijst, vraag 12);
13. de Afdeling Toezicht Gebouwen van de dS+V met vragen over de Afdeling Toezicht Gebouwen van de gemeente (B-lijst, vraag 14 tot en met 19; D-lijst, vraag 45 tot en met 50);
14. de Directie Veiligheid van de Bestuursdienst met een vraag over de betrouwbaarheid van de gemeente Rotterdam (B-lijst, vraag 45; C-lijst, vraag 13);
15. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over bezoek aan de bibliotheek (B-lijst, vraag 46 tot en met 55);
16. de Afdeling Regie Werk en Inkomen van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (B-lijst, vraag 56 en 57);
17. het Programmabureau Klimaat van de Bestuursdienst met vragen over wateroverlast (B-lijst, vraag 60 tot en met 62) en over klimaatverandering (D-lijst, vraag 58 tot en met 65);

18. de gemeentelijke Ombudsman met vragen over de gemeentelijke Ombudsman (B-lijst, vraag 63 en 64; C-lijst, vraag 37 en 38);
19. het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam met vragen over markten in Rotterdam (C-lijst, vraag 14 tot en met 26);
20. de Afdeling Ruimtelijke Ordening van de dS+V met vragen over stadslandbouw (C-lijst, vraag 27 tot en met 33) en over parken en natuur- en recreatiegebieden (D-lijst, vraag 68 tot en met 72);
21. de SKVR met vragen over de SKVR (C-lijst, vraag 34 tot en met 36);
22. het Programmabureau van de dS+V met vragen over de openbare ruimte in de binnenstad van Rotterdam (C-lijst, vraag 40 tot en met 42);
23. de Directie Middelen en Control van de Bestuursdienst met vragen over voorzieningen (C-lijst, vraag 51 tot en met 54), over leefbaarheid en veiligheid in de buurt (C-lijst, vraag 55) en over de gemeentelijke organisatie (C-lijst, vraag 56 tot en met 60);
24. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over het bezit en gebruik van voermiddelen (D-lijst, vraag 11 tot en met 26);
25. de businessunit Communicatiediensten van de Servicedienst met vragen over de Stadskrant (D-lijst, vraag 34 tot en met 36);
26. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over de Autovrije Zondag (D-lijst, vraag 51 tot en met 54) en over de luchtkwaliteit (D-lijst, vraag 55 tot en met 57); en
27. Urbannerdam met vragen over organisaties voor bewoners (D-lijst, vraag 66 en 67).

(En de vraag over internet (Vragenlijst A, vraag 75) was voor eigen rekening.)

BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vier vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, en sommige op meerdere lijsten. Zoals gezegd bedroeg de respons voor de A-lijst 38% (1.337 respondenten), voor de B-lijst 40% (1.402 respondenten), voor de C-lijst 38% (1.327 respondenten) en voor de D-lijst 37% (1.296 respondenten); in totaal 38%. Daarmee is de respons weer bijna twee procentpunt lager dan vorig jaar.

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

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

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

II.1 Geslacht en leeftijd

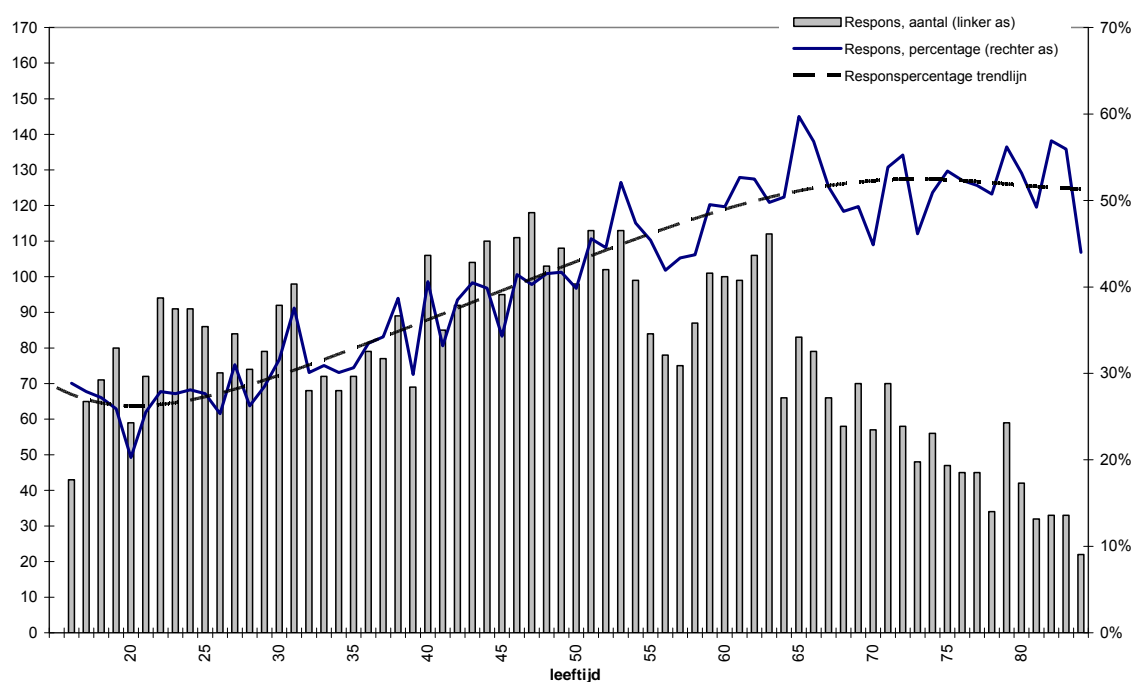
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2010 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd op 1 januari 2010. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'10
Geslacht: Man	47%	44%	44%	45%	45%	49%
Vrouw	53%	56%	56%	55%	55%	51%
Respons	1.337	1.402	1.327	1.295	5.361	476.312
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	14%	12%	12%	11%	12%	16%
25 tot 45 jaar	30%	30%	33%	32%	31%	39%
45 tot 65 jaar	38%	38%	37%	34%	37%	30%
65 tot 85 jaar	18%	20%	18%	22%	20%	15%
Respons	1.337	1.402	1.326	1.296	5.361	476.312

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren: 26% in de leeftijdscategorie tot 25 jaar. Vervolgens loopt de respons op tot boven de 50% bij 65-plussers. Zie figuur II.2.

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2010 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'10
Surinamers	7%	9%	9%	7%	8%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	5%	7%	5%	6%	6%	7%
Marokkanen	4%	4%	5%	4%	4%	5%
Overig niet-westers	4%	4%	5%	4%	4%	7%
Niet-westers	24%	28%	28%	25%	26%	34%
Nederlanders	67%	64%	64%	67%	66%	54%
Overig EU	5%	4%	4%	4%	4%	6%
Overig westers	4%	3%	4%	4%	4%	5%
Respons	1.337	1.396	1.327	1.296	5.356	476.312

Autochtonen (“Nederlanders”) zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn vergelijkbaar met die van vorig jaar.

II.3 Deelgemeente

Figuur II.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is nog steeds uitstekend.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'10
Stadscentrum ¹	5%	5%	5%	5%	5%	6%
Delfshaven	12%	11%	12%	10%	11%	12%
Overschie	2%	2%	2%	3%	3%	3%
Noord	8%	9%	9%	9%	9%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	7%	8%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	8%	7%	8%	7%	7%	9%
Prins Alexander	20%	20%	17%	17%	19%	15%
Feijenoord	9%	9%	9%	10%	9%	12%
IJsselmonde	10%	10%	10%	11%	10%	10%
Charlois	7%	10%	10%	10%	9%	11%
Hoogvliet	8%	7%	6%	8%	7%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	1%	2%	2%	2%
Pernis	1%	1%	1%	0%	1%	1%
Respons	1.305	1.376	1.321	1.279	5.281	476.312

¹): Inmiddels deelgemeente, en 'Centrum Rotterdam' geheten.

II.4 Conclusie

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

De ondervertegenwoordiging van allochtone groeperingen is vergelijkbaar met die van vorig jaar. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen. Dit verschil wordt, ook al traditiegetrouw, voor een deel veroorzaakt doordat kennelijk méér mannen de vragenlijst door een vrouwelijke huisgenoot laten invullen dan andersom¹.

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

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

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

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de Nederlanders iets vindt, en 25% van de allochtonen, hiervoor in een Vragenlijst van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking zo'n 41- à 42% zal worden gemeten, terwijl dit 39% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de Omnibusenquête (zie Bijlage III), en is dan ook meestal niet significant. (Bovendien is het in zo'n geval wellicht interessanter te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt...)

1. Van de 5.362 respondenten in de totale Omnibusenquête 2010 hadden er 191 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 82 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in Vragenlijst D van de Omnibusenquête 2010, die als volgt waren geformuleerd.

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

11. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 15

12. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

- ☐ ja, altijd
☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend
☐ nee => Ga door naar vraag 15

13. De auto waarover u beschikt is ...

- ☐ een auto op naam van u zelf
☐ een auto op naam van een huisgenoot
☐ een auto op naam van de zaak
☐ een auto op naam van een leasemaatschappij
☐ overig

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

- ☐ ja
☐ nee

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

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

16. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
☐ nee

17. 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

18. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?

- ☐ ja, via mijn werkgever
☐ ja, een ov-studentenkaart
☐ ja, privé
☐ nee

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

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

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

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

**21. Waarom fietst u niet, of waarom fietst u niet vaker?
(meerdere antwoorden mogelijk!)**

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

22. Heeft u in Rotterdam hinder van.....

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

23. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?

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

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

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

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

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

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

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

(...)

De volgende vragen gaan over de Autovrije Zondag.

51. Wist u dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag?

- ☐ ja
- ☐ nee

52. Rotterdam heeft in 2009 op deze dag de Coolsingel afgesloten voor auto's, en daar diverse activiteiten georganiseerd, zoals de Your World City Games, en verschillende activiteiten voor fietsers.

Wat voor soort activiteiten zou er volgens u moeten worden georganiseerd op een Autovrije Zondag?

53. Wist u dat u in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam vanaf een aantal P+R-locaties gratis met het openbaar vervoer naar de binnenstad kon reizen?

- ☐ ja
- ☐ nee

54. Bent u hierdoor op deze dag met het openbaar vervoer naar de stad gekomen?

- ☐ ja
 - ☐ nee
 - ☐ niet van toepassing: ik ben toen niet naar de stad geweest
 - ☐ weet niet meer
-
- ☐ nee
 - ☐ weet niet meer

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

IV.1 Percentages

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

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

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

Een betrouwbaarheidsmarge (dus: de onnauwkeurigheid) is kleiner naarmate de steekproef groter is, maar verschilt ook met het gemeten percentage: percentages van rond de 50% hebben de grootste onnauwkeurigheid, en hoe verder het percentage van de 50% af zit, hoe kleiner de onnauwkeurigheid¹. Dit betekent in het bijzonder ook, dat bij heel kleine percentages die zijn veroorzaakt door één of twee respondenten nog sprake kan zijn van een toevalstreffer, maar dat dit niet kan worden gezegd als het wat meer respondenten betreft.

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

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

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

IV.2 Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten t-toets. Van de uitkomsten van zo'n toets is echter geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar overzicht te geven zoals met betrouwbaarheidsmarges is gedaan in figuur IV.1. Wél kan in het algemeen 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 52%. Een stijging van 10- naar 12% daarentegen is wél significant.

Daarmee moge de boodschap 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.

IV.3 Gemiddelden

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

1. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:
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 D-lijst van de Omnibusenquête 2010 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.295} = 2,7\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.295} = 0,5\%$.
Bij alleen de 578 mannen in de D-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{577} = 4,1\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{577} = 0,8\%$.

BIJLAGE V: DE BETEKENIS VAN DE DIVERSE LEEFSTIJLEN

De leefstijlen waarnaar de Rotterdammers in hoofdstuk 7 zijn onderscheiden, zijn gedefinieerd volgens een door The SmartAgent Company ontwikkeld concept, en vinden onder andere hun toepassing in onderzoeken over woonbeleving, zoals de Grote Woontest. Volgens de hieronder uit de publicatie over de Rotterdamse uitkomsten van de Grote Woontest 2008 overgenomen toelichting van The SmartAgent Company¹ kunnen deze verschillende groepen als volgt worden omschreven:

Rood: vrijheid en flexibiliteit:

De rode consument is een consument met een vrije, eigenzinnige geest die onafhankelijkheid boven alles stelt. Men heeft een actieve manier van leven waarbij er naast werk voldoende tijd over moet blijven voor culturele ontwikkeling en reizen. Rood heeft een stedelijke oriëntatie, zonder dat men daadwerkelijk ook stedelijk hoeft te wonen.

Blauw: ambitie en controle:

In blauwe wereld is presteren een kernbegrip. Deze groep is zeer intensief en gedreven met zijn carrière bezig. Status wordt belangrijk gevonden en dat blijkt ook uit het keuzegedrag op de woningmarkt: statusrijke gebieden (Kralingen-Oost, Wilhelminapier) en concepten (villawijk) worden aantrekkelijk gevonden. Blauw is gericht op controle. Carrièreplanning is dan ook echt iets voor blauw, terwijl de eveneens hoog opgeleide rode wereld zeer meer laat leiden door de waan van de dag. Blauw richt zich vooral op rustige, ruim opgezette woonmilieus, maar ook op (hoogwaardige) stedelijke locaties.

Geel: betrokkenheid en harmonie:

Geel kent een sterke groepsoriëntatie en hecht veel waarde aan sociale contacten in de buurt. De gele wereld heeft een open instelling. Het gezin (of het streven daarnaar) neemt een centrale positie in in het leven van deze consumenten. De kwaliteit van een woning of woonmilieu wordt dan ook per definitie beoordeeld door de 'ogen van een kind' (is het er veilig, zijn er voldoende speelgelegenheden, et cetera). Let wel: ook in de rode en blauwe wereld zijn er volop gezinnen met kinderen, maar voor deze groep geldt dat de komst van een kind werk en hobby's niet ineens minder belangrijk maakt. De gele consument richt zich vooral op de woonwijken en is gecharmeerd van traditioneel en knus wonen.

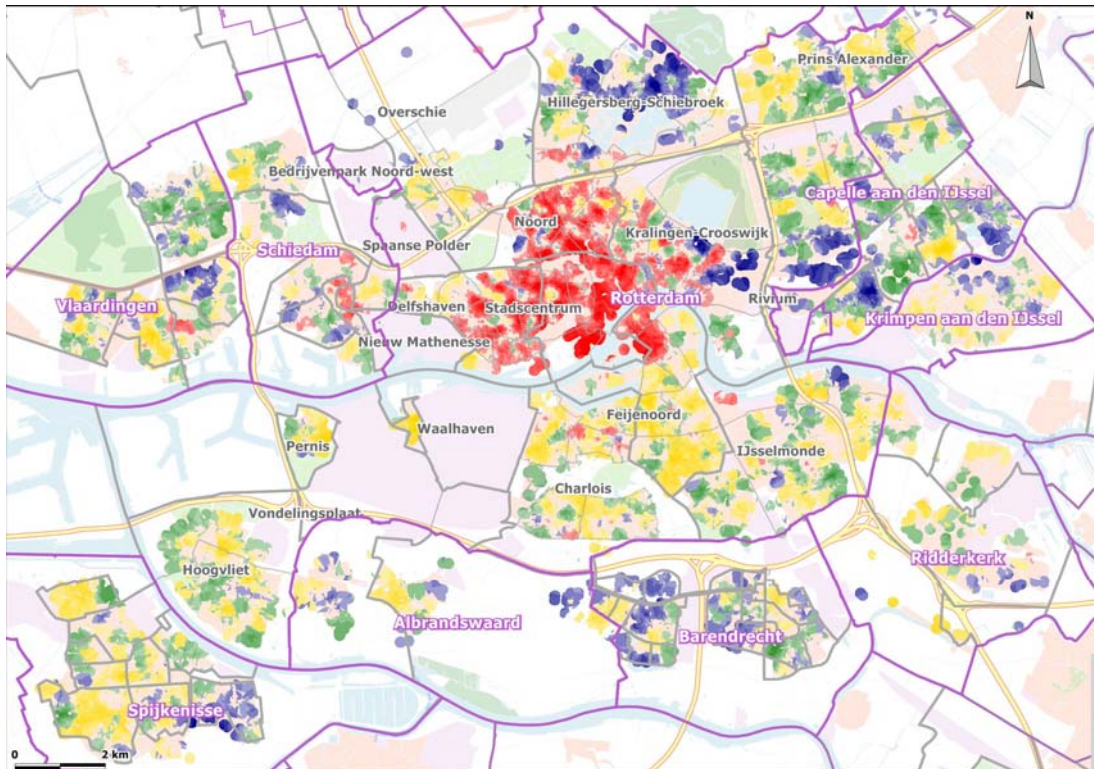
Groen: geborgenheid en zekerheid:

De groene wereld is groepsgericht, maar kent een veel minder open karakter. De wereld is voor deze consumenten niet zo groot; men beweegt zich in een kleine kring met familie en burens waarmee men intensieve contacten heeft. De groenen vinden het belangrijk om zich terug te trekken in de woning. De woonambities zijn bescheiden en bovenal eenvoudig: doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg.

In Rotterdam wonen veel mensen met een rode belevingswereld (27%). Echter in vergelijking met andere grote steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam of Utrecht, is Rotterdam een groepsgerichte stad (groen-geel). In de nu volgende GIS-kaart zijn de verschillende leefstijlen weergegeven in geografisch perspectief.

1. The SmartAgent Company: *Woonbeleving Regio Rotterdam 2008. Samenvatting*; Leusden, 14 oktober 2008.

Figuur V.1: Leefstijlen in Rotterdam volgens de Grote Woontest 2008.



Uit bovenstaande kaart blijkt duidelijk het rode karakter van de noordkant van Rotterdam. Rotterdam Zuid heeft daarentegen een meer groen-geel karakter, net als een groot deel van de regio-gemeenten. De blauwe leefstijl zien we met name in Hillegersberg-Schiebroek, Barendrecht en in delen van Capelle aan den IJssel.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Binnenstadsmonitor 2009. De staat van de Rotterdamse binnenstad	2009
Kerncijfers & trends Rotterdam 2009	2009
Feitenkaart Omnibusenquête 2009	2009
Staat van Rotterdam 2009	2009
Aandachtsgebieden in beeld 2007	2008
Monitor Prins Alexander 2007	2008
Feijenoord in beeld	2007
Handleiding voor het opstellen van meetbare doelstellingen	2006
ARBEID EN INKOMEN	
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2007	2010
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2007	2010
Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam 2009	2009
Feitenkaart Kantoren monitor regio Rotterdam. De Rotterdamse Kantorenmarkt per 1 januari 2009	2009
De Rotterdamse marktbezoeker 2009. Resultaten uit de Omnibusenquête 2009	2009
Rotterdam voor afgestudeerden. Binding van afgestudeerde bestuurskundigen met Rotterdam	2008
Monitor Lage Inkomens Delft 2008 (i.s.m. SWA)	2008
Monitor Lage inkomens Westland. 1e meting (i.s.m. SWA)	2007
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Rotterdammers over werken bij de gemeente 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Feitenkaart Economie en Arbeidsmarkt in Rotterdam	2005
BEVOLKINGSGROEPEN	
Chinezen in Rotterdam	2006
Monitor allochtone ouderen IJsselmonde	2005
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Klanttevredenheid Team Horeca & Evenementen	2010
Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2009. Resultaten uit de Omnibusenquête 2009	2009
Waardering dienstverlening parkeren 2008	2009
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2008	2009
Rotterdamers over bouwoverlast in het centrum van Rotterdam 2008. Resultaten uit de Omnibusenquête 2008	2008
Rotterdamers over de communicatie over 'Rotterdam Centraal' 2008. Resultaten uit de Omnibusenquête 2008	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over het Evenementenbeleid	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over de deelgemeentegids	2008
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2007	2007
Gebruik en waardering JOS Intranet	2006
Stadswinkel op voorhand	2006
Rapportage Mediagebruik Rotterdamse Ambtenaren	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Middelland	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Tussendijken	2005
DEMOGRAFIE	
Feitenkaart Bevolkingsmonitor januari 2010	2010
Bevolkingsprognose Rotterdam 2010-2025	2009
Feitenkaart Prognose huishoudens 2025	2008
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
KUNST EN CULTUUR	
Cultuurdeelname in Rozenburg	2010
Cultuurparticipatie in deelgemeenten	2009
Cultuurparticipatie van Rotterdamers, 2007	2008
Ruimte voor creativiteit. Onderzoek naar de bedrijfshuisvestingsvraag van creatieve ondernemers in Rotterdam	2008
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2008	2008
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdamers en de bibliotheek 2005. Resultaten uit de afgelopen Omnibusenquêtes	2005
LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	
Vervolgmeting Monitor CO ₂ -uitstoot Rotterdam, Woningen. Versie mei 2010	2010
Rotterdamers over het milieu 2009. Resultaten uit de Omnibusenquête 2009	2009
Energieverbruik door Rotterdamse huishoudens 2004	2009
Dak- en thuislozenopvang Vlaardingen. Nulmeting 2007	2008
Monitor hot spots Rotterdam. Vijfde meting (2007)	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdamers 2007	2007
Rotterdamers over singels, sloten en vijvers. Resultaten uit de Omnibusenquêtes 2002-2007	2007
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005
ONDERWIJS	
VVE-monitor Rotterdam 2009 4 ^{de} meting	2010
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2007-2022	2008
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)	jaar
POLITIEK EN BESTUUR	
Analyse Gemeenteraadsverkiezingen 2010	2010
Analyse Opkomst Gemeenteraadsverkiezingen 2010	2010
Rotterdamers over burgerparticipatie 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Feitenkaart Het oordeel van Rotterdamers over het gemeentebestuur voorjaar 2007	2007
Opkomen voor Rotterdam	2006
Skyline op ooghoogte	2006
RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER	
Rotterdamers over het verkeer 2010. Resultaten uit de Omnibusenquête 2010	2010
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2008	2010
Bezoek en waardering wijkparken Rotterdam	2010
Vervolgenquête Fiets in de metro. Evaluatie van de pilot 'Fiets in de metro in de daluren'	2009
Evaluatie Rotterdams Restauratiefonds 2006	2008
Tevredenheidsonderzoek Evenementenparkeerregeling 2007	2007
Rotterdamers over het openbaar vervoer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Masterplan Lijnbaanhoven	2007
Draagvlakmeting parkeren onder de Noorderhavenkade	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade / Schieweg	2006
Rotterdamers over imagobepalende plekken in de openbare ruimte	2005
SOCIAAL BELEID	
Rotterdam sociaal gemeten. 2e meting Sociale Index	2009
Wijkmonitor Overschie 2008	2009
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2008	2008
Werken bij Roteb (i.s.m. SWA)	2008
VRIJETIJDSBESTEDING	
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2009. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibusenquête 2009	2010
Evenementen in Hoek van Holland 2009	2009
Op zoek naar een verklaringsmodel voor vrijwilligerswerk	2009
Quickscan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd, 2007	2009
Nadere analyses vrijwilligerswerk in Rotterdam	2009
Bezoek en waardering groenvoorzieningen Rotterdam	2008
Rotterdamers in hun vrije tijd 2007. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibusenquête 2007	2008
Vrijwilligers(organisaties) in Hoogvliet. Mening en behoeften	2008
Recreatief bezoek van Rotterdamers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
Rotterdamers in de wintermaanden van 2005	2005
Joffen in Feijenoord	2005
WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID	
Maatschappelijke opvang in Rotterdam	2008
Subsidiering van welzijnsinstellingen door deelgemeenten en gemeentelijke diensten in Rotterdam, 2007	2007
Sterfte in Rotterdam tijdens de hittegolven in juli 2006	2006
WONEN	
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2009	2010
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2009 kwartaal 4	2010
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2008	2010
Komen en Gaan 2009. Selectieve migratie in Rotterdam in 2009	2010
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2007	2010
Evaluatie Huisvestingsvergunning Rotterdam, juli 2006 - juli 2009	2010
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2008	2009
Woningbehoefte stadsregio Rotterdam 2010-2020	2009
Woonruimteverdeling Voorne-Putten en Rozenburg juli 2007 - juli 2008	2008
Kansen op de Schiedamse woningmarkt 2007	2008
Evaluatie invoering huisvestingsvergunning Rotterdam	2007
Monitor Gentrification in pilotgebieden	2007
Bewoners over het nieuwe dure huursegment	2006
Rotterdamers over herstructurering 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Rotterdamers over de verkoop van huurwoningen 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Bewonersonderzoek Nesselande	2005
OVERIG	
Deelresultaten Your World	2010
Bekendheid Your World	2009
Quick scan objectgebonden vergunningen	2007
Evaluatie Flexwerken dS+V	2006
Rapportage Warmtekrahtkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdamers en computers 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005

Bovenstaand overzicht is een greep uit het publicatieaanbod van het Centrum voor Onderzoek en Statistiek. Een compleet overzicht is te raadplegen op Internet: <http://www.cos.rotterdam.nl>.