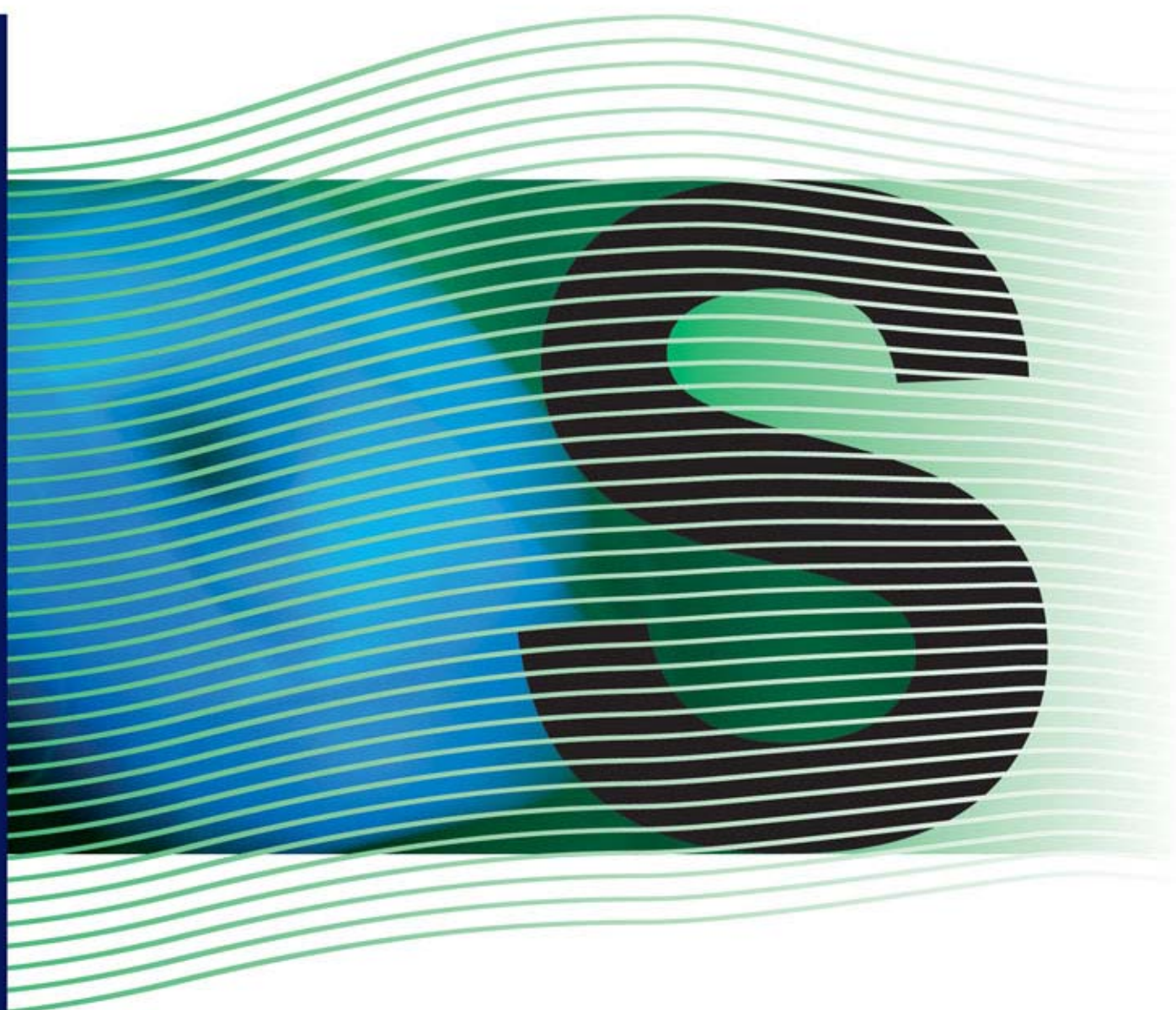


Leefstijlen, verkeer en vervoer

Schattingen uit de Omnibusenquêtes 2006-2010



Centrum voor Onderzoek en Statistiek

Leefstijlen, verkeer en vervoer

Schattingen uit de Omnibusenquêtes 2006-2010

Projectnr. 10-3329

drs. P.A. de Graaf

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Februari 2011

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 EN CONCLUSIES	5
1 INLEIDING	7
2 LEEFSTIJLEN	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Leefstijlen en de Omnibusenquête	9
2.3 Conclusie	12
3 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	13
3.1 Autobezit	13
3.2 Fietsbezit	15
3.3 Openbaarvervoerabonnement	17
3.4 Conclusie	18
4 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	21
4.1 Autogebruik	21
4.2 Openbaarvervoergebruik	22
4.3 Fietsgebruik	23
4.4 Vervoermiddel naar werk of studie	24
4.5 Conclusie	25
5 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK	27
5.1 Frequenter fietsgebruik	27
5.2 'P+R'	28
5.3 Conclusie	29
6 VERKEERSHINDER	31
6.1 Stank van auto's	31
6.2 Geluid van auto's	32
6.3 Geparkeerde auto's	33
6.4 Bromfietsen / scooters	34
6.5 Conclusie	35

7	PARKEREN EN STALLEN	37
7.1	Parkeerplek van de auto	37
7.2	Stallingsplaats van de fiets	38
7.3	Conclusie	40
	BIJLAGEN	41
	BIJLAGE I ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN	43
	BIJLAGE II HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	47
	BIJLAGE III DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	51
	BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE DIVERSE LEEFSTIJLEN	53
	BIJLAGE V DE UITKOMSTEN OP BASIS VAN VIJFCIJFERIGE POSTCODEGEBIEDEN	55
	PUBLICATIEOVERZICHT COS	61

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In de rapportage over de beantwoording van de vragen van de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V in de jaarlijkse Omnibusenquête van het COS was in 2010 ook een hoofdstuk gewijd aan een differentiatie van de uitkomsten naar leefstijl. Daartoe was een schatting van de leefstijlen gemaakt op basis van vijfcijferige postcodes. In de voorliggende rapportage is deze exercitie herhaald met op basis van zescijferige postcodes geschatte leefstijlen, en is deze exercitie ook verricht voor de overeenkomstige vragen uit de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2009.

De schatting op basis van zescijferige postcodes resulteerde in een verdeling van de vier leefstijlen over de stad die nóg wat minder van de werkelijkheid verschilde; in die zin is de schatting met deze nieuwe gegevens dus een verbetering. Niettemin bevatten ook zescijferige postcodegebieden nog steeds geen in termen van leefstijlen eenduidige bevolking. De “gele”, “groene” en “rode” leefstijlen komen ieder in ongeveer één op de zes postcodegebieden in de enquêtes in meerderheid voor; voor de “blauwe” leefstijl ligt dit aandeel wat lager. In totaal is in iets méér dan de helft van de postcodegebieden sprake van een meerderheidsleefstijl, en in bijna één op de zes postcodegebieden heeft méér dan driekwart één en de zelfde leefstijl. Of, in termen van respondenten geformuleerd: 52% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan de helft een zelfde leefstijl heeft, en 13% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan driekwart een zelfde leefstijl heeft.

De verschillen komen dus ook met deze preciezere (kleinschaligere) benadering nog steeds niet volledig tot uiting.

Bezit van vervoermiddelen

Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl beschikken vaker over een auto dan anderen. Bij “gele” Rotterdammers is dit het minst vaak het geval. “Blauwe” Rotterdammers hebben ook vaker dan anderen een rijbewijs.

Bij onderscheid naar de verschillende leefstijlen lijkt slechts bij de “gele” Rotterdammers een lichte toename van het autobezit te zien; al hebben zij hun achterstand dus nog steeds niet volledig ingehaald.

Bovendien hebben Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl ook vaker méér dan één auto in het huishouden.

In totaal noch bij de afzonderlijke leefstijlen is een duidelijke trend waarneembaar in het autobezit van het huishouden of het bezit van meerdere auto's.

Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl beschikken niet alleen vaker over een auto dan andere Rotterdammers; ze hebben ook vaker een fiets.

Het zal na het voorgaande niet verbazen dat Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl ook vaker dan andere Rotterdammers over zowel een auto als een fiets beschikken.

Bij de grovere schattingen in hoofdstuk 7 van Rotterdammers over het verkeer 2010 leken Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl in 2010 minder vaak dan anderen over een openbaarvervoerabonnement te beschikken. Bij de nu verrichte nauwkeurigere schattingen is dat verschil verdwenen; voor 2010 zowel als voor de hele periode 2006-2010.

Gebruik van vervoermiddelen

Het veelvuldiger autobezit van de “blauwe” Rotterdammers vertaalt zich ook in een intensiever autogebruik; zulks in heel lichte mate ten koste van het openbaarvervoergebruik. Van de “blauwe” en “rode” Rotterdammers is ongeveer dertig procent intensieve fietser, en van de “gele” en “groene” ongeveer een kwart.

Over de volledige periode 2006-2010 gemeten, gebruiken “blauwe” Rotterdammers naar werk of studie nog wel het meest de auto, maar de trend is bij hen dalend, terwijl die bij “gele” en “groene” Rotterdammers juist stijgend is. “Rode” Rotterdammers tenslotte gebruiken van oudsher al het minst de auto naar werk of studie. Verder gebruiken “blauwe” Rotterdammers het minst vaak het openbaar vervoer naar werk of studie, en wordt de fiets door “blauwe” en “rode” Rotterdammers hiervoor iets vaker gebruikt dan door “gele” en “groene”.

Stimulering van ander vervoermiddelengebruik

Op de vraag waarom men niet fietst, of waarom men niet vaker fietst, wordt het argument dat men alles al op de fiets doet nu door alle leefstijlen in vergelijkbare mate genoemd. “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.

“Blauwe” Rotterdammers zijn het meest vertrouwd met ‘P+R’: ze kennen het begrip vaker, en maken er ook wat vaker gebruik van.

Verkeershinder

Bij de vragen in hoeverre men hinder zegt te ondervinden van diverse aspecten van auto’s en bromfietsen/scooters zijn de verschillen tussen de leefstijlen verwaarloosbaar.

Parkeren en stallen

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

“Rode” Rotterdammers hebben veel minder vaak een schuur, berging, kelder of garage om hun fiets te stallen, en moeten een fiets dan ook veel vaker buiten stallen.

Dit beeld van de “rode” Rotterdammers is herkenbaar: zij wonen immers vooral op de Rechter Maasoever binnen de ring.

Samenvattende conclusie

De verschillen met de vorige uitkomsten zijn niet groot, en de verschillen tussen de diverse leefstijlen zijn nog altijd in de meeste gevallen bescheiden.

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 weer een aantal vragen laten opnemen over bezit en gebruik van vervoermiddelen en een aantal meningen van Rotterdammers over onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad. Hierover is in juni 2010 uitgebreid gerapporteerd in de COS-publicatie *Rotterdammers over het verkeer 2010*.

In deze rapportage was ook een hoofdstuk gewijd aan een differentiatie van de uitkomsten naar leefstijl. Daartoe was een schatting van de leefstijlen gemaakt op basis van vijfcijferige postcodes. In de voorliggende rapportage is deze exercitie herhaald met op zescijferige postcodes gebaseerde leefstijlen, en is deze exercitie ook verricht voor de overeenkomstige vragen uit de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2009.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt allereerst kort stilgestaan bij leefstijlen en de Omnibusenquête. Vervolgens worden in de hoofdstukken 3 tot en met 7 de analyses herhaald die in hoofdstuk 7 van *Rotterdammers over het verkeer 2010* waren verricht; maar nu met schattingen van de leefstijl op basis van zescijferige postcodes. Het betreft hier dus het bezit van vervoermiddelen (hoofdstuk 3), het gebruik van vervoermiddelen (de percentages intensieve vervoermiddelgebruikers; hoofdstuk 4), de stimulering van ander vervoermiddelengebruik (de vraag waarom men niet vaker fietst en de kennis en het gebruik van 'P+R' (hoofdstuk 5), verkeershinder (hoofdstuk 6) en het parkeren en stallen van auto respectievelijk fiets (hoofdstuk 7). In al deze gevallen worden uitkomsten per leefstijl gepresenteerd voor de jaren 2006 tot en met 2010 én voor de totale periode 2006-2010. De analoge uitkomsten op basis van vijfcijferige postcodes uit *Rotterdammers over het verkeer 2010* zijn ter vergelijking herhaald in Bijlage V.

Zoals gebruikelijk bij rapportages over resultaten uit Omnibusenquêtes, zijn de uitkomsten die in deze rapportage worden gepresenteerd niet herwogen; ook niet voor de verschillende omvangen van respons en achterliggend bevolkingsaantal in de diverse jaren.

Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. In Bijlage I worden respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage II zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage III 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. (Hierop wordt op de volgende bladzijde nader teruggekomen.)

Bijlage IV gaat over de betekenis van de diverse leefstijlen, en in Bijlage V tenslotte zijn de analoge uitkomsten op basis van vijfcijferige postcodes uit *Rotterdammers over het verkeer 2010* ter vergelijking herhaald.

Significantie van verschillen

In deze rapportage worden uitkomsten op meerdere wijzen met elkaar vergeleken: een uitkomst voor een leefstijl in een bepaald jaar wordt vergeleken met de analoge uitkomst in een ander jaar, maar ook met die voor de andere leefstijlen. Eén en de zelfde uitkomst kan daarom in sommige vergelijkingsoptzichten wél, en in andere níet significant afwijkend zijn (wat wil zeggen dat het verschil niet door het toevalskarakter van de achterliggende steekproef veroorzaakt zal zijn). In de diverse tabellen is op één wijze aangegeven welke verschillen wel en niet (met 95% zekerheid) significant zijn: als een percentage voor een bepaalde leefstijl in een bepaalde periode vet en cursief gedrukt is, verschilt die leefstijl in die periode significant van de rest.

In zijn algemeenheid wordt de daarin geïnteresseerde lezer de volgende vuistregels aan de hand gedaan:

- als *kleuren in een jaar* met elkaar worden vergeleken, moet het verschil bij een gemeten percentage van 50% ten minste 7%-punt zijn om significant te zijn; bij kleinere of grotere percentages is deze marge kleiner;
- als *volledige jaren* met elkaar worden vergeleken, moet het verschil bij een gemeten percentage van 50% ten minste 4%-punt zijn om significant te zijn; bij kleinere of grotere percentages is deze marge kleiner;
- als *kleuren over de totale periode* met elkaar worden vergeleken, moet het verschil bij een gemeten percentage van 50% ten minste 3%-punt zijn om significant te zijn; bij kleinere of grotere percentages is deze marge kleiner.

Zie figuur 1.1.

Figuur 1.1: De 95%-betrouwbaarheidsmarges van twee gemeten percentages in drie gemiddelde gevallen.

Bij een (deel-)steekproefomvang van:	364 respondenten (één kleur één jaar; gem.)	1.458 respondenten (één jaar; gemiddeld)	1.822 respondenten (één kleur; gemiddeld)
verschilt 10% <i>niet</i> significant van	6,1% t/m 14,7%	8,0% t/m 12,2%	8,2% t/m 12,0%
verschilt 20% <i>niet</i> significant van	14,6% t/m 26,1%	17,2% t/m 22,9%	17,5% t/m 22,6%
verschilt 30% <i>niet</i> significant van	23,6% t/m 36,8%	26,8% t/m 33,3%	27,1% t/m 33,0%
verschilt 40% <i>niet</i> significant van	33,1% t/m 47,2%	36,5% t/m 43,5%	36,9% t/m 43,2%
verschilt 50% <i>niet</i> significant van	42,8% t/m 57,2%	46,4% t/m 53,6%	46,8% t/m 53,2%
verschilt 60% <i>niet</i> significant van	52,8% t/m 66,9%	56,5% t/m 63,5%	56,8% t/m 63,1%
verschilt 70% <i>niet</i> significant van	63,2% t/m 76,4%	66,7% t/m 73,2%	67,0% t/m 72,9%
verschilt 80% <i>niet</i> significant van	73,9% t/m 85,4%	77,1% t/m 82,8%	77,4% t/m 82,5%
verschilt 90% <i>niet</i> significant van	85,3% t/m 93,9%	87,8% t/m 92,0%	88,0% t/m 91,8%

Voorbeeld: (links halverwege:) als voor een leefstijl in een bepaald jaar 50% wordt gemeten, dan verschillen de andere leefstijlen significant van die leefstijl als daarvoor minder dan 42,8% of méér dan 57,2% is gemeten. Bij kleinere of grotere gemeten percentages wordt deze marge kleiner.

2 LEEFSTIJLEN

2.1 Inleiding

In deze rapportage wordt 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 wordt verwezen naar Bijlage IV.

2.2 Leefstijlen en de Omnibusenquête

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”. In *Rotterdammers over het verkeer 2010* was het begrip ‘omgeving’ daarbij gedefinieerd als het vijfcijferige postcodegebied waarin respondent woont. Met de toen daartoe bij het COS beschikbare gegevens zou een kleinschaliger niveau (zescijferige postcodegebieden) als consequentie hebben dat de toekenning van de leefstijlaandelen op te kleine aantallen gebaseerd zou worden. Figuur 2.1 laat zien, dat de Omnibusenquête 2010 op die manier tot een goed op die van de Grote Woontest 2008 lijkende verdeling over de stad kwam, al was ‘rood’ iets ondervertegenwoordigd. De verschillen waren niet significant op 95%-significantieniveau, dus de enquête was op deze wijze kennelijk ook voldoende representatief naar leefstijl.

Figuur 2.1: Leefstijlen in Rotterdam volgens de Grote Woontest 2008 en volgens de Omnibusenquête 2010 bij koppeling op basis van vijfcijferige postcodes.

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%
chi-kwadraat ¹ t.o.v. Grote Woontest		3,87

¹): Als deze maat voor het verschil tussen verdelingen kleiner is dan 7,81, dan zijn de verschillen niet significant op 95%-significantieniveau.

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.

Naar aanleiding van de eerste bevindingen uit de rapportage *Rotterdamers over het verkeer 2010* zijn op verzoek van de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V door SmartAgent op uitgebreidere analyses gebaseerde gegevens geleverd over leefstijlen op zescijferig postcode-niveau. Hiermee kunnen analyses naar leefstijl worden verricht op de beantwoording van de vragen over verkeer en vervoer in de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2010 waarbij de leefstijl van de respondenten minder grof geschat wordt dan bij het gebruik van gegevens op vijfcijferig postcodeniveau het geval was. Figuur 2.2 laat zien, dat deze vijf Omnibusenquêtes op die manier in termen van leefstijl wederom een goed op die van de Grote Woontest 2008 lijkende verdeling over de stad bevatten. Ook nu zijn de verschillen niet significant op 95%-significantieniveau; ze zijn zelfs kleiner! De enquêtes zijn dus op deze wijze kennelijk wederom ook voldoende representatief naar leefstijl.

Figuur 2.2: Leefstijlen in Rotterdam volgens de Grote Woontest 2008 en volgens de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2010 bij koppeling op basis van zescijferige postcodes.

Leefstijlen	Grote Woontest 2008	Omnibusenquête					
		2006	2007	2008	2009	2010	2006-2010
“Geel”: “betrokkenheid en harmonie”	29%	29%	29%	29%	29%	29%	29%
“Groen”: “geborgenheid en zekerheid”	26%	28%	28%	28%	28%	28%	28%
“Blauw”: “controle en ambitie”	18%	17%	17%	16%	17%	17%	17%
“Rood”: “vrijheid en flexibiliteit”	<u>27%+</u>	<u>26%+</u>	<u>26%+</u>	<u>27%+</u>	<u>26%+</u>	<u>26%+</u>	<u>26%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
chi-kwadraat ¹ t.o.v. Grote Woontest		2,30	2,28	3,89	1,24	1,33	5,82

¹): Als deze maat voor het verschil tussen verdelingen kleiner is dan 7,81, dan zijn de verschillen niet significant op 95%-significantieniveau.

Vergeleken met de koppeling op basis van de vijfcijferige postcodes zijn de verschillen verder afgenomen, en is ook de lichte ondervertegenwoordiging van ‘rood’ nu praktisch verdwenen. De koppeling met deze nieuwe gegevens is dus een verbetering.

Niettemin bevatten ook zescijferige postcodegebieden nog steeds geen in termen van leefstijlen eenduidige bevolking. Zoals in figuur 2.3 is te zien, komen de “gele”, “groene” en “rode” leefstijlen ieder in ongeveer één op de zes postcodegebieden in de enquêtes in meerderheid voor; voor de “blauwe” leefstijl ligt dit aandeel wat lager. In totaal is in iets méér dan de helft van de postcodegebieden sprake van een meerderheidsleefstijl, en in bijna één op de zes postcodegebieden heeft méér dan driekwart één en de zelfde leefstijl.

Figuur 2.3: Aandelen zescijferige postcodegebieden in de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2010 waarin een leefstijl bovengemiddeld¹, voor méér dan de helft respectievelijk voor méér dan driekwart voorkomt.

Postcodegebieden	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Bovengemiddeld ¹	46%	44%	33%	41%	100%
Meer dan 50%	17%	15%	7%	16%	55%
Meer dan 75%	5%	3%	2%	6%	16%
Aantal postcodegebieden	4.667	4.667	4.667	4.667	4.667

¹): 'Geel': méér dan 29%; 'groen': méér dan 26%; 'blauw': méér dan 18%; 'rood': méér dan 27%.

De percentages in figuur 2.3 dienen als volgt te worden geïnterpreteerd:

- In 46% van de postcodegebieden komt de “gele” leefstijl méér dan gemiddeld voor; in 17% van de postcodegebieden heeft méér dan de helft een “gele” leefstijl, en in 5% van de postcodegebieden heeft méér dan driekwart een “gele” leefstijl.
- Analoog voor “groen”, “blauw” en “rood”.
- Totaal: in ieder postcodegebied komt natuurlijk ten minste één leefstijl méér dan gemiddeld voor; in 55% van de postcodegebieden heeft méér dan de helft een zelfde leefstijl, en in 16% van de postcodegebieden heeft méér dan driekwart een zelfde leefstijl.

Op respondentniveau zien we ongeveer een zelfde beeld.

Figuur 2.4: Aandelen respondenten in de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2010 die wonen in zescijferige postcodegebieden waarin een leefstijl bovengemiddeld¹, voor méér dan de helft respectievelijk voor méér dan driekwart voorkomt.

Respondenten	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
Bovengemiddeld ¹	44%	46%	34%	39%	100%
Meer dan 50%	15%	15%	7%	15%	52%
Meer dan 75%	4%	3%	2%	4%	13%
Aantal respondenten	7.171	7.171	7.171	7.171	7.171

¹): 'Geel': méér dan 29%; 'groen': méér dan 26%; 'blauw': méér dan 18%; 'rood': méér dan 27%.

De percentages in figuur 2.4 dienen als volgt te worden geïnterpreteerd:

- 44% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin de “gele” leefstijl méér dan gemiddeld voorkomt; 15% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan de helft een “gele” leefstijl heeft, en 4% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan driekwart een “gele” leefstijl heeft.
- Analoog voor “groen”, “blauw” en “rood”.
- Totaal: iedere respondent woont natuurlijk in een postcodegebied waarin ten minste één leefstijl méér dan gemiddeld voorkomt; 52% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan de helft een zelfde leefstijl heeft, en 13% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan driekwart een zelfde leefstijl heeft.

2.3 Conclusie

In de voorliggende rapportage is de differentiatie van de uitkomsten naar leefstijl uit hoofdstuk 7 van *Rotterdamers over het verkeer 2010* herhaald met op zescijferige postcodes gebaseerde schattingen van de leefstijlen, en is deze exercitie ook verricht voor de overeenkomstige vragen uit de Omnibusenquêtes van 2006 tot en met 2009.

De schatting op basis van zescijferige postcodes resulteerde in een verdeling van de vier leefstijlen over de stad die nóg wat minder van de werkelijkheid verschilde; in die zin is de schatting met deze nieuwe gegevens dus een verbetering. Niettemin bevatten ook zescijferige postcodegebieden nog steeds geen in termen van leefstijlen eenduidige bevolking. De “gele”, “groene” en “rode” leefstijlen komen ieder in ongeveer één op de zes postcodegebieden in de enquêtes in meerderheid voor; voor de “blauwe” leefstijl ligt dit aandeel wat lager. In totaal is in iets méér dan de helft van de postcodegebieden sprake van een meerderheidsleefstijl, en in bijna één op de zes postcodegebieden heeft méér dan driekwart één en de zelfde leefstijl. Of, in termen van respondenten geformuleerd: 52% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan de helft een zelfde leefstijl heeft, en 13% van de respondenten woont in een postcodegebied waarin méér dan driekwart een zelfde leefstijl heeft.

De verschillen komen dus ook met deze preciezere (kleinschaligere) benadering nog steeds niet volledig tot uiting.

3 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

In de hoofdstukken 3 en verder wordt een aantal vragen over vervoersgedrag uit de Omnibus-enquêtes van 2006 tot en met 2010 geanalyseerd naar leefstijl zoals die indertijd ook voor 2010 zijn geanalyseerd in hoofdstuk 7 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*. Voor wie geïnteresseerd is in vergelijking met de toenmalige uitkomsten, zijn deze herhaald in Bijlage V.

3.1 Autobezit

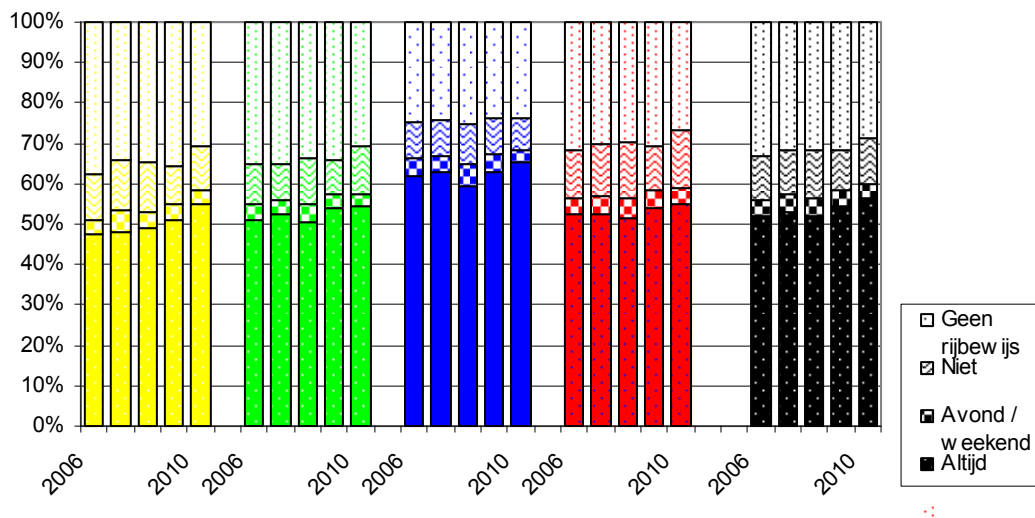
Allereerst is in figuur 3.1 aangegeven hoe het autobezit van de Rotterdamers (van 16 tot 85 jaar) de afgelopen jaren verschilde per leefstijl; in getallen, en daarna ook grafisch.

Figuur 3.1: Autobezit naar leefstijl, 2006-2010¹.

Autobezit	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal ²
2006:					
Beschikt altijd over een auto	- 47% -	51%	+ 61% +	52%	52%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	3%	4%	4%	4%	4%
Niet; wél rijbewijs	11%	10%	9%	12%	11%
Geen rijbewijs	+ 38% +	35%	- 25% -	31%	33%
2007:					
Beschikt altijd over een auto	- 48% -	52%	+ 63% +	52%	53%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	5%	3%	4%	4%	4%
Niet; wél rijbewijs	12%	9%	9%	13%	11%
Geen rijbewijs	34%	35%	- 24% -	30%	31%
2008:					
Beschikt altijd over een auto	49%	50%	+ 59% +	51%	52%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	4%	4%	5%	5%	4%
Niet; wél rijbewijs	12%	11%	10%	14%	12%
Geen rijbewijs	34%	34%	- 25% -	30%	31%
2009:					
Beschikt altijd over een auto	51%	54%	+ 62% +	54%	54%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	4%	3%	5%	4%	4%
Niet; wél rijbewijs	9%	9%	9%	11%	10%
Geen rijbewijs	35%	34%	- 24% -	30%	32%
2010:					
Beschikt altijd over een auto	55%	54%	+ 65% +	55%	56%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	3%	3%	3%	4%	3%
Niet; wél rijbewijs	11%	12%	8%	15%	12%
Geen rijbewijs	31%	31%	24%	26%	28%
2006 t/m 2010:					
Beschikt altijd over een auto	- 50% -	52%	+ 62% +	53%	53%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	4%	3%	4%	4%	4%
Niet; wél rijbewijs	11%	10%	9%	13%	11%
Geen rijbewijs	+ 35% +	+ 34% +	- 24% -	30%	31%

¹): Als in tabellen een percentage voor een bepaalde leefstijl in een bepaalde periode vet en cursief gedrukt is, verschilt die leefstijl in die periode significant van de rest. In deze tabel zijn alleen het altijd beschikken over een auto (eerste regel) en het hebben van een rijbewijs (vierde regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.

²): In deze en volgende tabellen zijn de gegevens over *alle* Rotterdamers inclusief die over Rotterdamers met leefstijl onbekend.



Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl beschikken vaker over een auto dan anderen: de afgelopen vijf jaar had gemiddeld 62% van de “blauwe” Rotterdammers altijd de beschikking over een auto. Bij “gele” Rotterdammers is dit het minst vaak het geval: 50%. “Blauwe” Rotterdammers hebben ook vaker dan anderen een rijbewijs: 76%.

Uit de ontwikkeling van het totale autobezit in Rotterdam in de afgelopen vijf jaar is geen trend af te lezen; de schijnbare toename is niet significant (en kan dus ook veroorzaakt zijn door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen). Wel lijkt bij onderscheid naar de verschillende leefstijlen bij de “gele” Rotterdammers een lichte toename van het autobezit te zien; al hebben zij hun achterstand dus nog steeds niet volledig ingehaald.

In figuur 3.2 is vervolgens aangegeven hoe het aantal auto's in het huishouden van de Rotterdammers de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

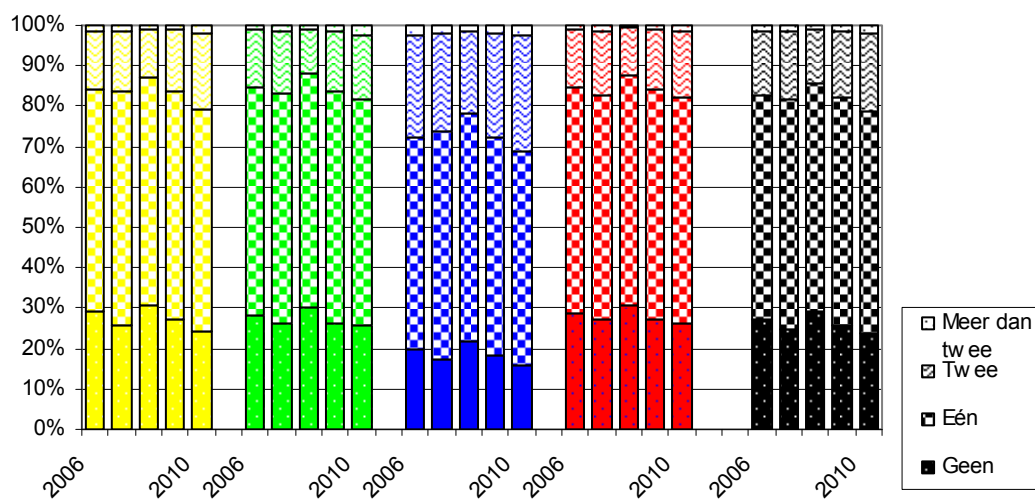
Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl beschikken zoals eerder bleek vaker over een auto dan anderen. Bovendien hebben hun huishoudens ook vaker méér dan één auto. 27% heeft ten minste twee auto's in het huishouden, terwijl dat in totaal slechts bij 17% van de Rotterdammers het geval is.

In totaal noch bij de afzonderlijke leefstijlen is een duidelijke trend waarneembaar in het autobezit van het huishouden of het bezit van meerdere auto's.

Figuur 3.2: Aantal auto's in het huishouden naar leefstijl, 2006-2010¹.

Aantal auto's in het huishouden	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Geen auto in het huishouden	29%	28%	- 20% -	29%	27%
Eén auto in het huishouden	55%	57%	53%	56%	55%
Twee auto's in het huishouden	14%	14%	+ 25% +	14%	16%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	1%	+ 2% +	1%	1%
2007:					
Geen auto in het huishouden	26%	26%	- 17% -	27%	25%
Eén auto in het huishouden	58%	57%	56%	55%	57%
Twee auto's in het huishouden	15%	15%	+ 24% +	16%	17%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	2%	+ 2% +	1%	2%
2008:					
Geen auto in het huishouden	31%	30%	- 22% -	31%	29%
Eén auto in het huishouden	56%	58%	57%	57%	57%
Twee auto's in het huishouden	12%	11%	+ 20% +	12%	13%
Meer dan twee auto's in het huishouden	1%	1%	+ 1% +	1%	1%
2009:					
Geen auto in het huishouden	27%	26%	- 18% -	27%	26%
Eén auto in het huishouden	56%	58%	54%	57%	56%
Twee auto's in het huishouden	15%	15%	+ 26% +	15%	17%
Meer dan twee auto's in het huishouden	1%	1%	+ 2% +	1%	1%
2010:					
Geen auto in het huishouden	24%	26%	- 16% -	26%	24%
Eén auto in het huishouden	55%	56%	53%	56%	55%
Twee auto's in het huishouden	19%	16%	+ 29% +	16%	19%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	3%	+ 2% +	1%	2%
2006 t/m 2010:					
Geen auto in het huishouden	28%	27%	- 18% -	+ 28% +	26%
Eén auto in het huishouden	56%	57%	55%	56%	56%
Twee auto's in het huishouden	- 15% -	- 14% -	+ 25% +	- 14% -	16%
Meer dan twee auto's in het huishouden	- 1% -	- 1% -	+ 2% +	- 1% -	1%

¹): In deze tabel is de aanwezigheid van twee of meer auto's (derde en vierde regel) *tezamen* op significantie getoetst.

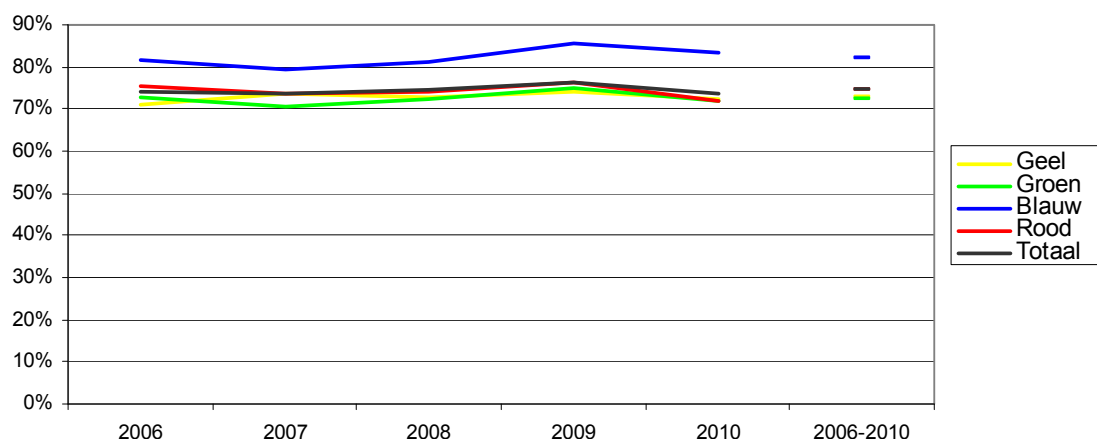


3.2 Fietsbezit

In figuur 3.3 is aangegeven hoe het fietsbezit de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

Figuur 3.3: Fietsbezit naar leefstijl, 2006-2010.

Fietsbezit	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Heeft een fiets	- 71% -	73%	+ 81% +	75%	74%
2007:					
Heeft een fiets	74%	70%	+ 80% +	74%	74%
2008:					
Heeft een fiets	73%	72%	+ 81% +	74%	74%
2009:					
Heeft een fiets	74%	75%	+ 85% +	76%	76%
2010:					
Heeft een fiets	72%	72%	+ 83% +	72%	74%
2006 t/m 2010:					
Heeft een fiets	- 73% -	- 72% -	+ 82% +	74%	74%



Rotterdamers met een “blauwe” leefstijl beschikken niet alleen vaker over een auto dan andere Rotterdamers; ze hebben ook vaker een fiets: de laatste jaren gemiddeld 82%, tegen 74% bij de overige Rotterdamers.

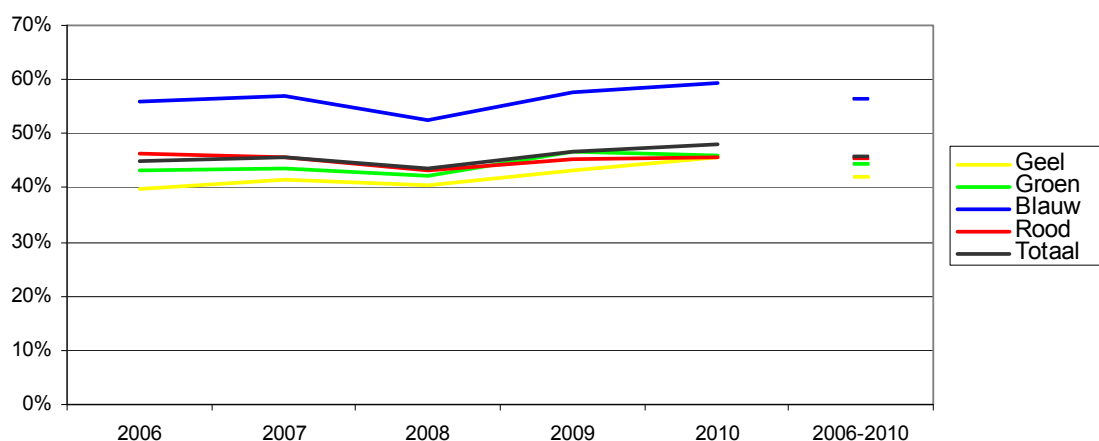
In totaal noch bij de afzonderlijke leefstijlen is een duidelijke trend waarneembaar in het fietsbezit.

Fietsbezit komt méér 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. Bijna de helft van de Rotterdamers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van “eigen vervoer”.

In figuur 3.4 is aangegeven hoe het bezit van auto én fiets de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

Figuur 3.4: Bezit van auto én fiets naar leefstijl, 2006-2010.

Bezit van auto én fiets	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006: Heeft een auto én een fiets	- 40% -	43%	+ 56% +	46%	45%
2007: Heeft een auto én een fiets	- 41% -	44%	+ 57% +	46%	46%
2008: Heeft een auto én een fiets	40%	42%	+ 53% +	43%	44%
2009: Heeft een auto én een fiets	43%	47%	+ 58% +	45%	47%
2010: Heeft een auto én een fiets	46%	46%	+ 59% +	46%	48%
2006 t/m 2010: Heeft een auto én een fiets	- 42% -	44%	+ 56% +	45%	46%



Het zal na het voorgaande niet verbazen dat Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl ook vaker dan andere Rotterdammers over zowel een auto als een fiets beschikken: gemiddeld 56%, tegen 46% bij de overige Rotterdammers.

Er lijkt sprake van een heel licht stijgende trend in het bezit van auto én fiets; in totaal zowel als bij de afzonderlijke leefstijlen; ondanks een vreemd “dipje” in 2008.

3.3 Openbaarvervoerabonnement

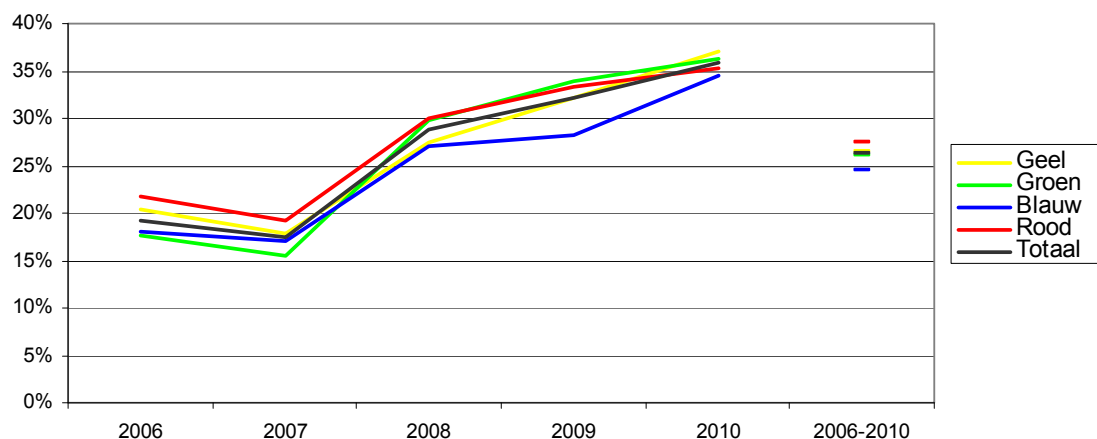
Volgens de Omnibusenquête 2010 zou 36% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar een abonnement op het openbaar vervoer hebben: 6% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 22% privé. Het abonnementenbezit zou volgens de Omnibusenquête de laatste drie jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

In figuur 3.5 is aangegeven hoe het op deze wijze beweerde bezit van een openbaarvervoerabonnement de afgelopen jaren verschildte per leefstijl.

Figuur 3.5: Bezit van een openbaarvervoerabonnement¹ naar leefstijl, 2006-2010.

Bezit van een openbaarvervoerabonnement	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006: Heeft een openbaarvervoerabonnement	20%	18%	18%	22%	19%
2007: Heeft een openbaarvervoerabonnement	18%	16%	17%	19%	17%
2008: Heeft een openbaarvervoerabonnement	27%	30%	27%	30%	29%
2009: Heeft een openbaarvervoerabonnement	32%	34%	28%	33%	32%
2010: Heeft een openbaarvervoerabonnement	37%	36%	35%	35%	36%
2006 t/m 2010: Heeft een openbaarvervoerabonnement	27%	26%	25%	27%	26%

¹): Het abonnementenbezit zou volgens de Omnibusenquête de laatste drie jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.



Bij de grovere schattingen in hoofdstuk 7 van *Rotterdamers over het verkeer 2010* leken Rotterdamers met een “blauwe” leefstijl in 2010 minder vaak dan anderen over een openbaarvervoerabonnement te beschikken. Bij de nu verrichte nauwkeurigere schattingen is dat verschil verdwenen; voor 2010 zowel als voor de hele periode 2006-2010; alleen in 2009 bleef “blauw” wat achter.

De toename van het openbaarvervoerabonnementenbezit lijkt niet wezenlijk te verschillen per leefstijl; hooguit lijkt de stijging bij de “rode” Rotterdamers iets minder groot.

3.4 Conclusie

Rotterdamers met een “blauwe” leefstijl beschikken vaker over een auto dan anderen. Bij “gele” Rotterdamers is dit het minst vaak het geval. “Blauwe” Rotterdamers hebben ook vaker dan anderen een rijbewijs.

Bij onderscheid naar de verschillende leefstijlen lijkt slechts bij de “gele” Rotterdamers een lichte toename van het autobezit te zien; al hebben zij hun achterstand dus nog steeds niet volledig ingehaald.

Bovendien hebben Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl ook vaker méér dan één auto in het huishouden.

In totaal noch bij de afzonderlijke leefstijlen is een duidelijke trend waarneembaar in het autobezit van het huishouden of het bezit van meerdere auto's.

Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl beschikken niet alleen vaker over een auto dan andere Rotterdammers; ze hebben ook vaker een fiets.

Het zal na het voorgaande niet verbazen dat Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl ook vaker dan andere Rotterdammers over zowel een auto als een fiets beschikken.

Bij de grovere schattingen in hoofdstuk 7 van *Rotterdammers over het verkeer 2010* leken Rotterdammers met een “blauwe” leefstijl in 2010 minder vaak dan anderen over een openbaarvervoerabonnement te beschikken. Bij de nu verrichte nauwkeurigere schattingen is dat verschil verdwenen; voor 2010 zowel als voor de hele periode 2006-2010.

4 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

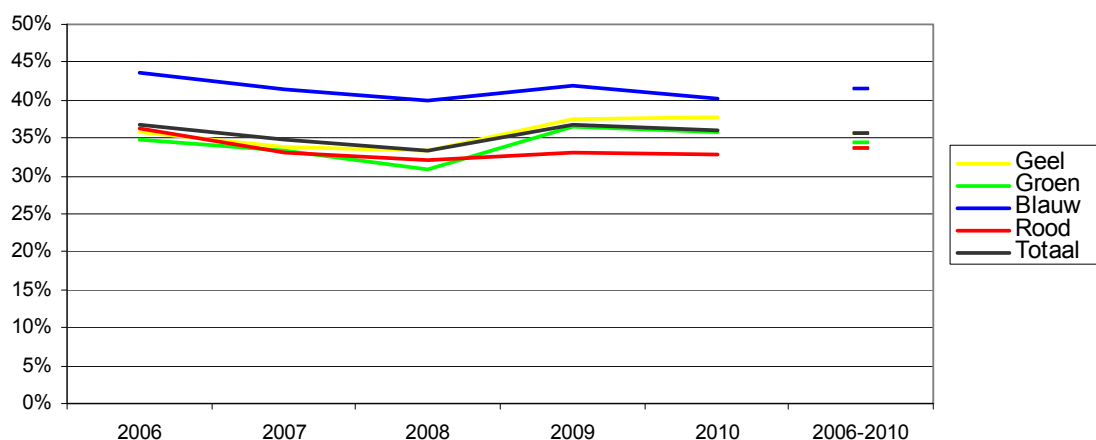
In dit hoofdstuk komt een aantal aspecten van het gebruik van vervoermiddelen aan de orde zoals dat is besproken in hoofdstuk 3 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*. Daarbij wordt met name ook onderscheid gemaakt tussen de zogeheten intensieve vervoermiddelgebruikers en overige Rotterdamers. Intensieve vervoermiddelgebruikers zijn mensen die het betreffende vervoermiddel meestal ten minste vier dagen per week gebruiken.

4.1 Autogebruik

Eerst is in figuur 4.1 aangegeven hoe het autogebruik de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

Figuur 4.1: Intensief autogebruik naar leefstijl, 2006-2010.

Autogebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	36%	35%	+ 44% +	36%	37%
Niet intensief / niet	64%	65%	- 56% -	64%	63%
2007:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	34%	33%	+ 41% +	33%	35%
Niet intensief / niet	66%	67%	- 59% -	67%	65%
2008:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	33%	31%	+ 40% +	32%	33%
Niet intensief / niet	67%	69%	- 60% -	68%	67%
2009:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	37%	37%	42%	33%	37%
Niet intensief / niet	63%	63%	58%	67%	63%
2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	38%	36%	40%	33%	36%
Niet intensief / niet	62%	64%	60%	67%	64%
2006 t/m 2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	36%	34%	+ 41% +	- 34% -	36%
Niet intensief / niet	64%	66%	- 59% -	+ 66% +	64%



Het veelvuldiger autobezit van de “blauwe” Rotterdammers vertaalt zich ook in een intensiever autogebruik: 41% van hen behoort tot de intensieve autogebruikers.

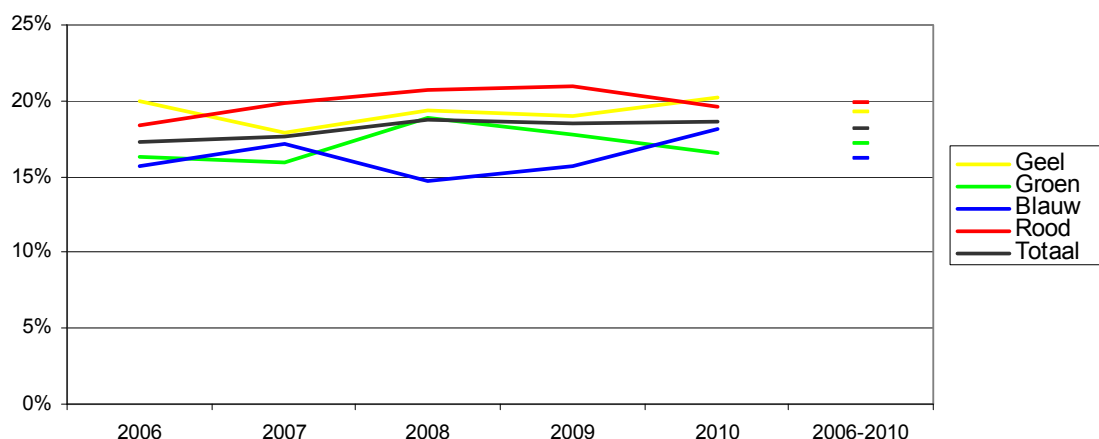
Het aantal intensieve autogebruikers is al jaren redelijk constant (op een eenmalig wat lagere score in 2008 na); en dat geldt ook bij de afzonderlijke leefstijlen.

4.2 Openbaarvervoergebruik

In figuur 4.2 is vervolgens aangegeven hoe het openbaarvervoergebruik de afgelopen jaren verschildte per leefstijl.

Figuur 4.2: Intensief openbaarvervoergebruik naar leefstijl, 2006-2010.

Openbaarvervoergebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	20%	16%	16%	18%	17%
Niet intensief / niet	80%	84%	84%	82%	83%
2007:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	18%	16%	17%	20%	18%
Niet intensief / niet	82%	84%	83%	80%	82%
2008:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	19%	19%	15%	21%	19%
Niet intensief / niet	81%	81%	85%	79%	81%
2009:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	19%	18%	16%	21%	18%
Niet intensief / niet	81%	82%	84%	79%	82%
2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	20%	17%	18%	20%	19%
Niet intensief / niet	80%	83%	82%	80%	81%
2006 t/m 2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	19%	17%	- 16% -	+ 20% +	18%
Niet intensief / niet	81%	83%	+ 84% +	- 80% -	82%



Het intensieve(re) autogebruik van de “blauwe” Rotterdammers gaat in heel lichte mate ten koste van het openbaarvervoer gebruik, al varieert dit bij hen van jaar tot jaar nogal. Van de “blauwe” Rotterdammers is gemiddeld 16% een intensieve openbaarvervoergebruiker, en van de “rode” Rotterdammers 20%. “Gele” en “groene” Rotterdammers zitten daar tussenin.

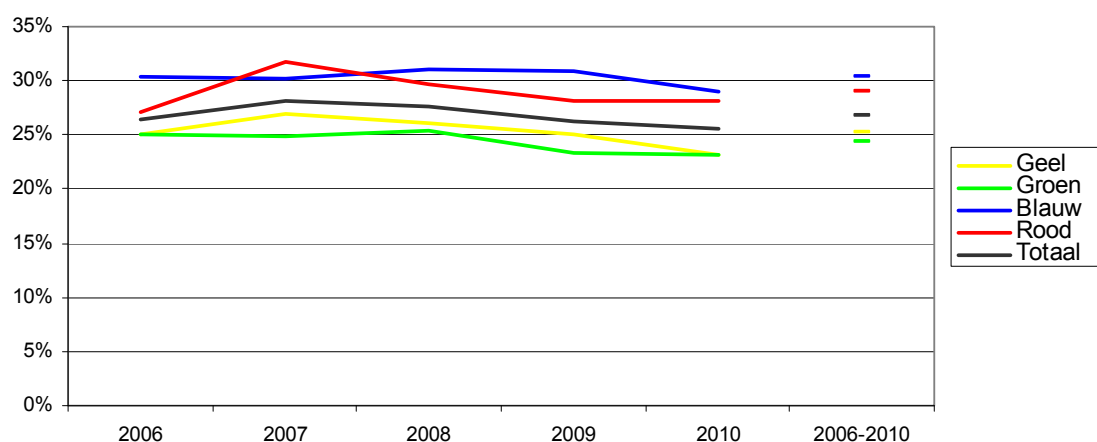
Hoewel het openbaarvervoer gebruik de afgelopen jaren is toegenomen, verandert in het intensieve openbaarvervoer gebruik weinig, al zijn er wat schommelingen van jaar tot jaar.

4.3 Fietsgebruik

In figuur 4.3 is aangegeven hoe het fietsgebruik de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

Figuur 4.3: Intensief fietsgebruik naar leefstijl, 2006-2010.

Fietsgebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	25%	30%	27%	26%
Niet intensief / niet	75%	75%	70%	73%	74%
2007:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	27%	25%	30%	32%	28%
Niet intensief / niet	73%	75%	70%	68%	72%
2008:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	26%	25%	31%	30%	28%
Niet intensief / niet	74%	75%	69%	70%	72%
2009:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	23%	31%	28%	26%
Niet intensief / niet	75%	77%	69%	72%	74%
2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	23%	23%	29%	28%	25%
Niet intensief / niet	77%	77%	71%	72%	75%
2006 t/m 2010:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	- 24% -	+ 30% -	+ 29% +	27%
Niet intensief / niet	75%	+ 76% +	- 70% +	- 71% -	73%



Bij de schattingen voor 2010 op basis van vijfcijferige postcodes in hoofdstuk 7 van *Rotterdamers over het verkeer 2010* leek het intensieve fietsgebruik onder “rode” Rotterdamers wat vaker voor te komen. Bij de nu verrichte nauwkeurigere schattingen op basis van zescijferige postcodes blijken “blauwe” Rotterdamers echter ongeveer even vaak intensieve fietsers te zijn als “rode”; niet alleen in 2010, maar ook over de hele periode 2006-2010 gemeten. Van de “blauwe” en “rode” Rotterdamers is ongeveer dertig procent intensieve fietser, en van de “gele” en “groene” ongeveer een kwart.

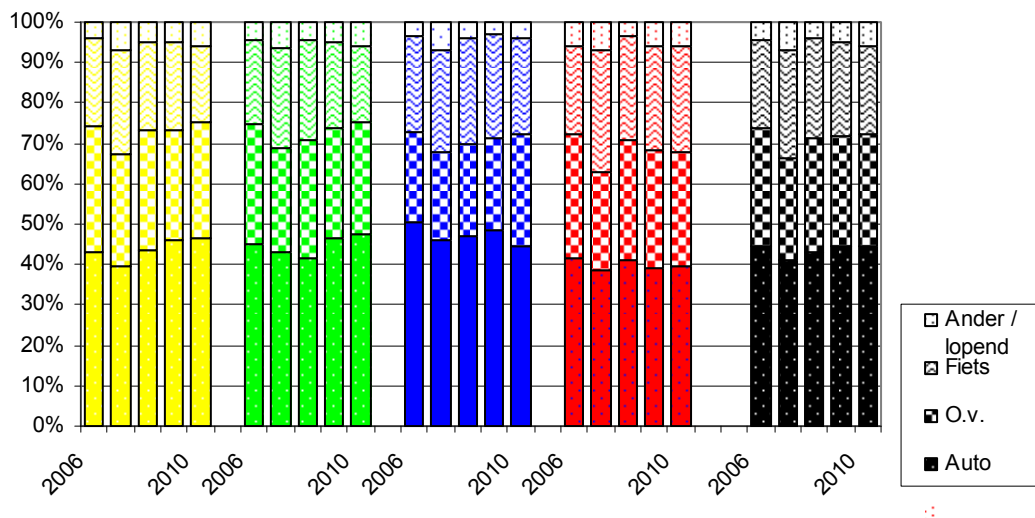
Het intensieve fietsgebruik in Rotterdam lijkt wat af te nemen, maar de verschillen van jaar op jaar zijn nergens groot.

4.4 Vervoermiddel naar werk of studie

In de Omnibusenquête is ook ieder jaar gevraagd van welk vervoermiddel men meestal gebruik maakt in een aantal situaties c.q. naar een aantal soorten bestemmingen. Figuur 4.4 geeft aan hoe het vervoermiddel dat doorgaans wordt gebruikt naar werk of studie de afgelopen jaren verschilde per leefstijl.

Figuur 4.4: Vervoermiddel naar werk of studie naar leefstijl, 2006-2010.

Vervoermiddel naar werk of studie	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Auto (bestuurder of passagier)	43%	45%	51%	42%	45%
Openbaar vervoer	31%	30%	- 22% -	31%	29%
Fiets	21%	21%	24%	22%	22%
Ander vervoermiddel / lopend	4%	5%	3%	6%	5%
2007:					
Auto (bestuurder of passagier)	39%	43%	46%	38%	41%
Openbaar vervoer	28%	26%	22%	24%	25%
Fiets	26%	25%	25%	30%	27%
Ander vervoermiddel / lopend	7%	6%	7%	7%	7%
2008:					
Auto (bestuurder of passagier)	44%	42%	47%	41%	43%
Openbaar vervoer	30%	29%	22%	29%	28%
Fiets	22%	25%	26%	26%	24%
Ander vervoermiddel / lopend	5%	4%	4%	4%	4%
2009:					
Auto (bestuurder of passagier)	46%	46%	48%	- 39% -	45%
Openbaar vervoer	27%	27%	23%	29%	27%
Fiets	22%	21%	26%	26%	23%
Ander vervoermiddel / lopend	5%	5%	3%	6%	5%
2010:					
Auto (bestuurder of passagier)	47%	48%	44%	40%	45%
Openbaar vervoer	29%	28%	28%	28%	28%
Fiets	19%	19%	24%	+ 26% +	22%
Ander vervoermiddel / lopend	6%	6%	4%	6%	6%
2006 t/m 2010:					
Auto (bestuurder of passagier)	44%	45%	+ 47% +	- 40% -	44%
Openbaar vervoer	29%	28%	- 23% -	28%	27%
Fiets	22%	22%	25%	+ 26% +	24%
Ander vervoermiddel / lopend	5%	5%	4%	6%	5%



Ook hier is bij de nieuwe schattingen een ander beeld ontstaan: de “blauwe” Rotterdammers zijn niet meer de groepering die in 2010 het meest met de auto naar werk of studie ging; de “gele” en “groene” Rotterdammers zijn hierin nu de koploper in 2010. Over de volledige periode 2006-2010 gemeten, gebruiken “blauwe” Rotterdammers hiervoor nog wel het meest de auto, maar de trend is bij hen dalend, terwijl die bij “gele” en “groene” Rotterdammers juist stijgend is. “Rode” Rotterdammers tenslotte gebruiken van oudsher al het minst de auto naar werk of studie. Verder gebruiken “blauwe” Rotterdammers het minst vaak het openbaar vervoer naar werk of studie, en wordt de fiets door “blauwe” en “rode” Rotterdammers hiervoor iets vaker gebruikt dan door “gele” en “groene”.

4.5 Conclusie

Het veelvuldiger autobezit van de “blauwe” Rotterdammers vertaalt zich ook in een intensiever autogebruik; zulks in heel lichte mate ten koste van het openbaarvervoergebruik. Van de “blauwe” en “rode” Rotterdammers is ongeveer dertig procent intensieve fietser, en van de “gele” en “groene” ongeveer een kwart.

Over de volledige periode 2006-2010 gemeten, gebruiken “blauwe” Rotterdammers naar werk of studie nog wel het meest de auto, maar de trend is bij hen dalend, terwijl die bij “gele” en “groene” Rotterdammers juist stijgend is. “Rode” Rotterdammers tenslotte gebruiken van oudsher al het minst de auto naar werk of studie. Verder gebruiken “blauwe” Rotterdammers het minst vaak het openbaar vervoer naar werk of studie, en wordt de fiets door “blauwe” en “rode” Rotterdammers hiervoor iets vaker gebruikt dan door “gele” en “groene”.

5 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELEN GEBRUIK

5.1 Frequenter fietsgebruik

In figuur 5.1 is per leefstijl aangegeven waarom men niet fietst, of waarom men niet vaker fietst, zoals dat eerder is gepresenteerd in paragraaf 4.1 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*. Deze vraag is overigens pas sinds 2007 in de Omnibusenquête opgenomen.

Figuur 5.1: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar leefstijl; 2007-2010.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2007:					
Ik doe alles al op de fiets	17%	15%	17%	20%	17%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	28%	26%	32%	29%	28%
de afstanden zijn te groot	34%	30%	35%	30%	32%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	22%	24%	24%	22%	23%
ik vind het verkeer niet veilig	9%	10%	8%	11%	10%
fietsen gaat niet snel genoeg	11%	11%	12%	10%	11%
ik kan niet fietsen	9%	8%	5%	8%	8%
ik vind het eng om te fietsen	8%	9%	6%	7%	8%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	8%	+ 12% +	7%	7%	9%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	8%	8%	6%	9%	8%
overige redenen	26%	28%	30%	30%	28%
2008:					
Ik doe alles al op de fiets	20%	21%	21%	23%	21%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	29%	32%	33%	29%	31%
de afstanden zijn te groot	30%	27%	35%	31%	30%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	17%	18%	19%	16%	17%
ik vind het verkeer niet veilig	7%	10%	8%	9%	9%
fietsen gaat niet snel genoeg	10%	9%	8%	10%	9%
ik kan niet fietsen	8%	6%	6%	9%	7%
ik vind het eng om te fietsen	7%	7%	3%	5%	6%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	8%	10%	8%	6%	8%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	7%	6%	5%	7%	6%
overige redenen	28%	25%	28%	24%	26%
2009:					
Ik doe alles al op de fiets	21%	19%	23%	22%	21%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	32%	31%	39%	31%	33%
de afstanden zijn te groot	34%	30%	36%	30%	32%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	17%	18%	18%	19%	18%
ik vind het verkeer niet veilig	10%	10%	11%	10%	10%
fietsen gaat niet snel genoeg	10%	8%	10%	9%	9%
ik kan niet fietsen	7%	7%	4%	7%	7%
ik vind het eng om te fietsen	7%	7%	6%	7%	7%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	8%	10%	6%	6%	8%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	7%	7%	6%	9%	7%
overige redenen	24%	23%	28%	27%	25%

2010:					
Ik doe alles al op de fiets	17%	19%	22%	22%	20%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	33%	32%	39%	33%	34%
de afstanden zijn te groot	29%	27%	34%	27%	29%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	16%	17%	21%	18%	18%
ik vind het verkeer niet veilig	10%	9%	8%	10%	9%
fietsen gaat niet snel genoeg	10%	8%	11%	9%	9%
ik kan niet fietsen	9%	8%	- 4% -	10%	8%
ik vind het eng om te fietsen	7%	8%	7%	6%	7%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	6%	+ 10% +	5%	5%	7%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	6%	6%	5%	8%	7%
overige redenen	25%	25%	26%	28%	26%
2007 t/m 2010:					
Ik doe alles al op de fiets	19%	18%	20%	+ 22% +	20%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	30%	30%	+ 36% +	31%	31%
de afstanden zijn te groot	32%	29%	+ 35% +	30%	31%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	18%	19%	20%	19%	19%
ik vind het verkeer niet veilig	9%	10%	9%	10%	9%
fietsen gaat niet snel genoeg	10%	9%	10%	10%	10%
ik kan niet fietsen	8%	7%	- 5% -	8%	7%
ik vind het eng om te fietsen	7%	8%	6%	6%	7%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	8%	+ 11% +	7%	- 6% -	8%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	7%	7%	6%	+ 8% +	7%
overige redenen	26%	25%	28%	27%	26%

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 méér dan 100%. Afzonderlijk weergegeven zijn alleen de redenen die in enig jaar bij ten minste één van de leefstijlen ten minste 10% "scoorden"; de overige redenen zijn samengenomen in de categorie 'overige redenen'.

N.B.: Bij deze figuur is afgezien van een aanvullende grafische afbeelding, omdat die door het grote aantal genoemde redenen weinig verduidelijkt.

Het argument dat men alles al op de fiets doet, wordt nu door alle leefstijlen in vergelijkbare mate genoemd. "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.

5.2 'P+R'

In figuur 5.2 is aangegeven hoe het staat met kennis en gebruik van 'P+R' per leefstijl, zoals dat eerder is gepresenteerd in figuur 4.5 van *Rotterdammers over het verkeer 2010*. Deze vraag is overigens pas sinds 2009 in de Omnibusenquête opgenomen.

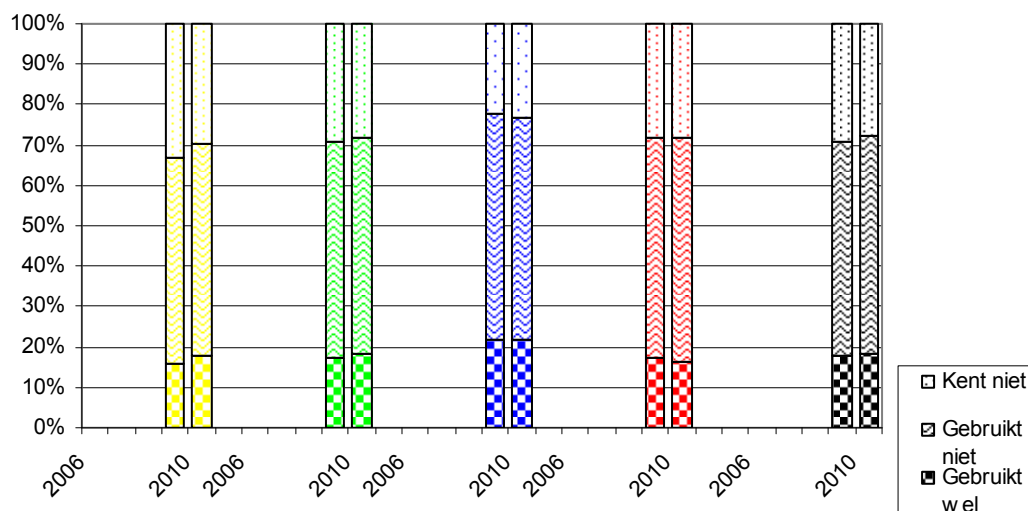
"Blauwe" Rotterdammers zijn het meest vertrouwd met 'P+R': ze kennen het begrip vaker, en maken er ook wat vaker gebruik van.

Kennis en gebruik waren in 2010 niet wezenlijk anders dan in 2009; in totaal noch bij de afzonderlijke leefstijlen.

Figuur 5.2: Kennis en gebruik van 'P+R' naar leefstijl, 2009-2010¹.

Kennis en gebruik 'P+R'	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2009:					
Gebruikt wel eens 'P+R'	16%	17%	22%	17%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>51%+</u>	<u>54%+</u>	<u>56%+</u>	<u>54%+</u>	<u>53%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	- 67% -	71%	+ 78% +	72%	71%
Kent het begrip niet	+ 33%+ +	<u>29%+</u>	- 22%+ -	<u>28%+</u>	<u>29%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%
2010:					
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	22%	16%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>52%+</u>	<u>54%+</u>	<u>55%+</u>	<u>56%+</u>	<u>54%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	70%	72%	77%	72%	72%
Kent het begrip niet	<u>30%+</u>	<u>28%+</u>	<u>23%+</u>	<u>28%+</u>	<u>28%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%
2009 t/m 2010:					
Gebruikt wel eens 'P+R'	17%	18%	+ 22% +	17%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>52%+</u>	<u>54%+</u>	<u>55%+</u>	<u>55%+</u>	<u>53%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	- 69% -	71%	+ 77% +	72%	71%
Kent het begrip niet	+ 31%+ +	<u>29%+</u>	- 23%+ -	<u>28%+</u>	<u>29%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%

¹): In deze tabel zijn alleen het gebruik van 'P+R' (eerste regel) en de totale kennis van 'P+R' (derde en dus ook vierde regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.



5.3 Conclusie

Bij de vraag waarom men niet fietst, of waarom men niet vaker fietst, wordt het argument dat men alles al op de fiets doet nu door alle leefstijlen in vergelijkbare mate genoemd. "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.

"Blauwe" Rotterdammers zijn het meest vertrouwd met 'P+R': ze kennen het begrip vaker, en maken er ook wat vaker gebruik van.

6 VERKEERSHINDER

In de paragrafen 6.1 tot en met 6.4 wordt nagegaan in hoeverre de verschillende leefstijlen hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, zoals dat eerder is gedaan in paragraaf 5.3 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*. Ook nu zijn alle uitkomsten exclusief 'geen mening'.

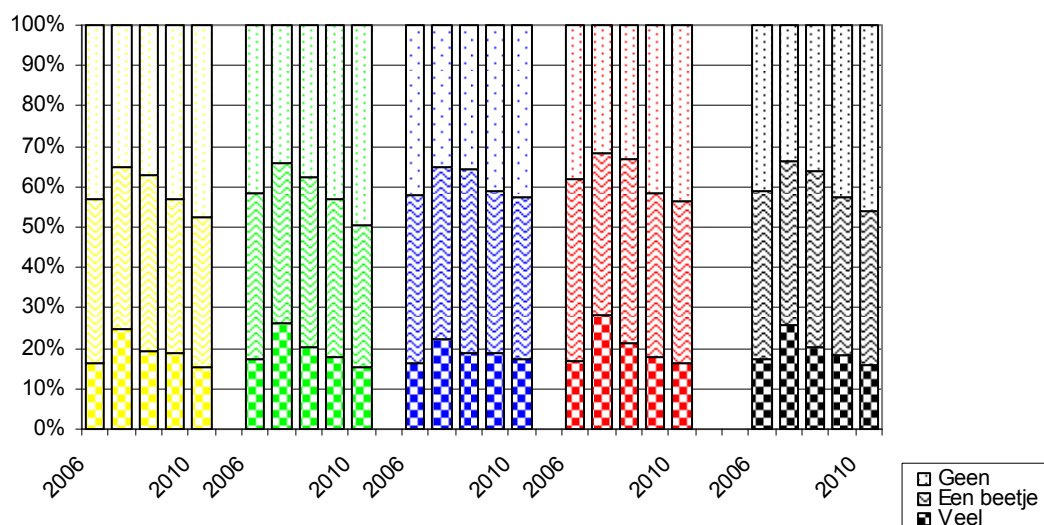
6.1 Stank van auto's

Allereerst is in figuur 6.1 aangegeven hoe het de afgelopen jaren stond met de hinder van stank van auto's per leefstijl.

De hinder van stank van auto's is sinds 2007 ieder jaar bij alle leefstijlen verder afgenomen.

Figuur 6.1: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: stank van auto's; 2006-2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van stank van auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
veel hinder	16%	17%	16%	17%	17%
een beetje hinder	40%	41%	42%	45%	42%
geen hinder	43%	41%	42%	38%	41%
2007:					
veel hinder	25%	26%	22%	28%	26%
een beetje hinder	40%	39%	43%	40%	40%
geen hinder	35%	34%	35%	32%	34%
2008:					
veel hinder	19%	20%	19%	21%	20%
een beetje hinder	43%	42%	46%	46%	44%
geen hinder	37%	38%	36%	33%	36%
2009:					
veel hinder	19%	18%	19%	18%	18%
een beetje hinder	38%	39%	40%	41%	39%
geen hinder	43%	43%	41%	42%	42%
2010:					
veel hinder	15%	15%	17%	16%	16%
een beetje hinder	37%	35%	40%	40%	38%
geen hinder	48%	50%	43%	43%	46%
2006 t/m 2010:					
veel hinder	19%	20%	19%	20%	20%
een beetje hinder	40%	40%	42%	42%	41%
geen hinder	41%	41%	39%	- 37% -	40%

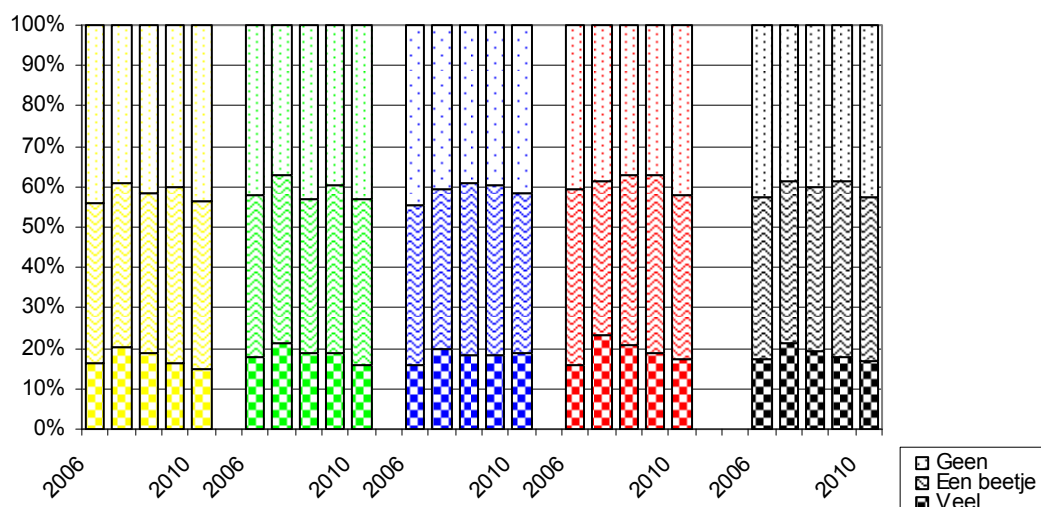


6.2 Geluid van auto's

Vervolgens is in figuur 6.2 aangegeven hoe het de afgelopen jaren stond met de hinder van geluid van auto's per leefstijl.

Figuur 6.2: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: geluid van auto's; 2006-2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van geluid van auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
veel hinder	16%	18%	16%	16%	17%
een beetje hinder	40%	40%	39%	44%	41%
geen hinder	44%	42%	45%	40%	42%
2007:					
veel hinder	20%	21%	20%	23%	21%
een beetje hinder	41%	41%	40%	38%	40%
geen hinder	39%	37%	40%	39%	39%
2008:					
veel hinder	19%	19%	18%	21%	19%
een beetje hinder	40%	38%	42%	42%	41%
geen hinder	41%	43%	39%	37%	40%
2009:					
veel hinder	16%	19%	18%	19%	18%
een beetje hinder	44%	42%	42%	44%	43%
geen hinder	40%	39%	40%	37%	39%
2010:					
veel hinder	15%	16%	19%	17%	17%
een beetje hinder	41%	41%	40%	41%	40%
geen hinder	44%	43%	42%	42%	43%
2006 t/m 2010:					
veel hinder	17%	19%	18%	19%	18%
een beetje hinder	41%	41%	41%	42%	41%
geen hinder	42%	41%	41%	39%	41%



Ook de hinder van geluid van auto's neemt sinds 2007 langzaam af; een afname die alleen bij de "blauwe" Rotterdammers niet lijkt te hebben plaatsgevonden. Over de hele periode 2006-2010 zijn de verschillen verder echter verwaarloosbaar.

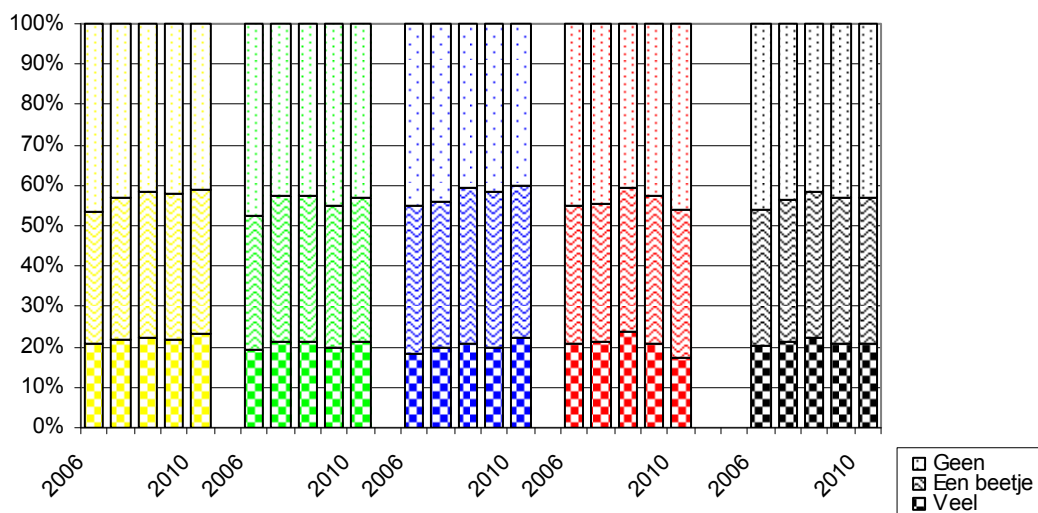
6.3 Geparkeerde auto's

In figuur 6.3 is aangegeven hoe het de afgelopen jaren stond met de hinder van geparkeerde auto's per leefstijl.

Figuur 6.3: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: geparkeerde auto's; 2006-2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van geparkeerde auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
veel hinder	21%	19%	18%	21%	20%
een beetje hinder	33%	33%	36%	34%	34%
geen hinder	47%	48%	45%	45%	46%
2007:					
veel hinder	22%	21%	20%	21%	21%
een beetje hinder	35%	36%	36%	34%	35%
geen hinder	43%	43%	44%	45%	44%
2008:					
veel hinder	22%	21%	21%	24%	22%
een beetje hinder	36%	36%	38%	36%	36%
geen hinder	41%	43%	41%	41%	42%
2009:					
veel hinder	22%	20%	20%	21%	21%
een beetje hinder	36%	35%	39%	37%	37%
geen hinder	42%	45%	42%	43%	43%

2010:					
veel hinder	23%	21%	22%	17%	21%
een beetje hinder	36%	35%	38%	37%	36%
geen hinder	41%	43%	40%	46%	43%
2006 t/m 2010:					
veel hinder	22%	21%	20%	21%	21%
een beetje hinder	35%	35%	37%	35%	36%
geen hinder	43%	44%	43%	44%	44%



De hinder van geparkeerde auto's is de laatste jaren niet wezenlijk veranderd. De verschillen tussen de verschillende leefstijlen zijn weer zeer bescheiden; alleen is de hinder die de "rode" Rotterdammers van geparkeerde auto's zeggen te ondervinden de laatste twee jaar verminderd.

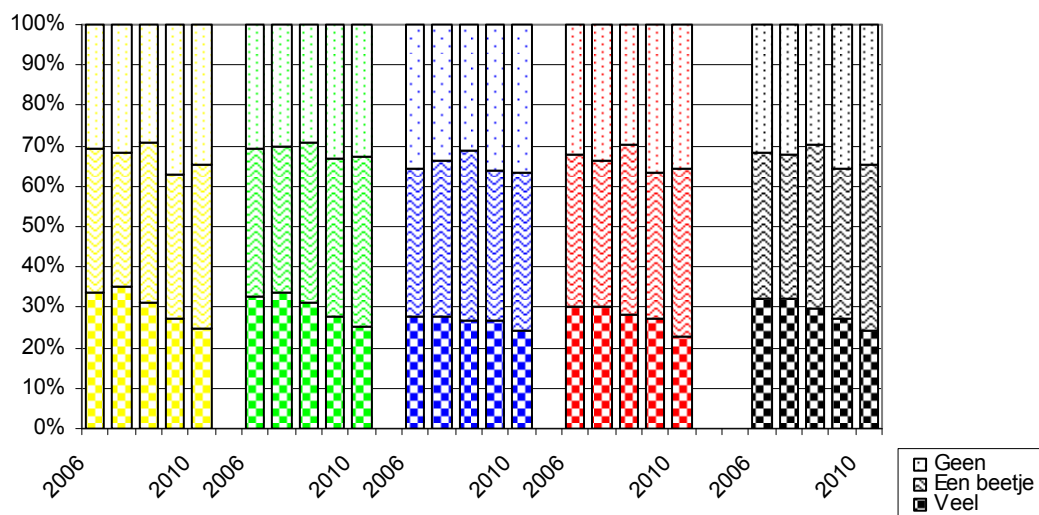
6.4 Bromfietsen / scooters

En in figuur 6.4 tenslotte is aangegeven hoe het de afgelopen jaren stond met de hinder van bromfietsen / scooters per leefstijl.

Figuur 6.4: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: bromfietsen / scooters; 2006-2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van bromfietsen / scooters?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
veel hinder	34%	33%	28%	30%	32%
een beetje hinder	36%	36%	37%	37%	36%
geen hinder	31%	31%	36%	32%	32%
2007:					
veel hinder	35%	34%	28%	30%	32%
een beetje hinder	33%	36%	38%	36%	36%
geen hinder	32%	30%	34%	34%	32%

2008:					
veel hinder	31%	31%	27%	28%	30%
een beetje hinder	40%	40%	42%	42%	41%
geen hinder	29%	29%	31%	30%	30%
2009:					
veel hinder	27%	28%	27%	27%	27%
een beetje hinder	36%	39%	37%	36%	37%
geen hinder	37%	33%	36%	37%	35%
2010:					
veel hinder	25%	25%	24%	23%	24%
een beetje hinder	40%	42%	39%	42%	41%
geen hinder	35%	33%	37%	36%	35%
2006 t/m 2010:					
veel hinder	31%	30%	27%	28%	29%
een beetje hinder	37%	39%	39%	39%	38%
geen hinder	32%	31%	35%	33%	33%



De hinder van bromfietsen en scooters neemt al jaren af; in totaal, maar behalve bij de “blauwe” ook bij de afzonderlijke leefstijlen. Ook verder is het verschil tussen de diverse leefstijlen gering: iets minder hinder bij “blauwe”, en iets méér bij “gele” Rotterdammers.

6.5 Conclusie

Bij de vragen in hoeverre men hinder zegt te ondervinden van diverse aspecten van auto's en bromfietsen/scooters zijn de verschillen tussen de leefstijlen verwaarloosbaar.

7 PARKEREN EN STALLEN

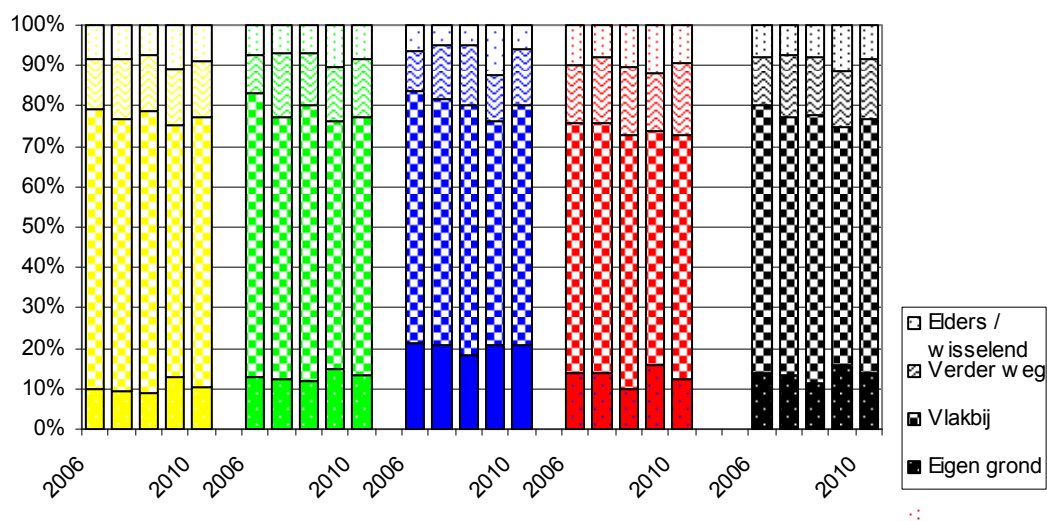
7.1 Parkeerplek van de auto

In figuur 7.1 is aangegeven waar de Rotterdamse auto's van de verschillende leefstijlen geparkeerd worden, zoals dat ook uitgebreid is gedaan in paragraaf 6.1 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*.

Figuur 7.1: Parkeerplek van auto's bij de woning naar leefstijl; 2006-2010.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Eigen garage, tuin, carport	10%	13%	+ 21% +	14%	14%
Vlak bij huis op straat	69%	70%	62%	62%	66%
Verder weg op straat	12%	9%	10%	14%	12%
Elders in een garagegebouw	2%	2%	2%	3%	2%
Wisselend	6%	5%	5%	7%	6%
2007:					
Eigen garage, tuin, carport	9%	12%	+ 21% +	14%	14%
Vlak bij huis op straat	67%	65%	61%	61%	64%
Verder weg op straat	15%	16%	13%	17%	15%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	1%	2%	1%
Wisselend	7%	6%	4%	5%	6%
2008:					
Eigen garage, tuin, carport	9%	12%	+ 18% +	10%	12%
Vlak bij huis op straat	70%	68%	62%	63%	66%
Verder weg op straat	14%	13%	15%	17%	15%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	1%	3%	2%
Wisselend	6%	5%	4%	7%	6%
2009:					
Eigen garage, tuin, carport	13%	15%	21%	16%	16%
Vlak bij huis op straat	62%	62%	55%	58%	59%
Verder weg op straat	14%	13%	12%	14%	13%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	3%	3%	2%
Wisselend	10%	8%	9%	9%	9%
2010:					
Eigen garage, tuin, carport	11%	13%	+ 21% +	13%	14%
Vlak bij huis op straat	67%	64%	60%	60%	63%
Verder weg op straat	14%	14%	14%	18%	15%
Elders in een garagegebouw	2%	1%	1%	3%	2%
Wisselend	7%	7%	5%	6%	6%
2006 t/m 2010:					
Eigen garage, tuin, carport	- 10% -	13%	+ 20% +	13%	14%
Vlak bij huis op straat	+ 67% +	66%	- 60% -	61%	64%
Verder weg op straat	14%	13%	13%	16%	14%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	2%	+ 3% +	2%
Wisselend	7%	6%	5%	7%	7%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 14% van alle Rotterdamse auto's werd in 2006 geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.



Rotterdamse auto's worden gemiddeld in 64% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen wat verder weg op straat en in eveneens 14% van de gevallen op eigen erf. "Blauwe" Rotterdammers hebben kennelijk veel vaker een eigen garage, tuin of carport; "rode" Rotterdammers moeten hun auto's iets vaker verder weg op straat parkeren.

7.2 Stallingsplaats van de fiets

En tenslotte is in figuur 7.2 aangegeven waar de verschillende Rotterdamse leefstijlen hun fiets stallen, of dat zouden doen als ze een fiets hadden, zoals dat ook uitgebreid is gedaan in paragraaf 6.2 van *Rotterdammers over het verkeer 2010*.

Figuur 7.2: Stallingsplaats fiets naar leefstijl; 2006-2010¹.

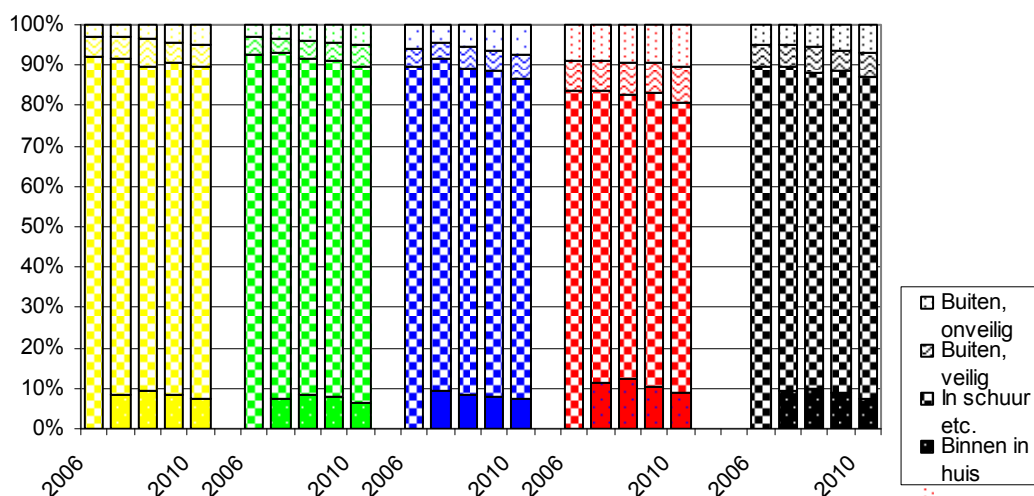
Stallingsplaats fiets ²	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2006:					
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage ³	+ 92% +	+ 93% +	90%	- 83% -	90%
Buiten op een veilige plaats	5%	4%	4%	7%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	- 3% -	- 3% -	6%	+ 9% +	5%
2007:					
Binnen in huis	9%	8%	9%	11%	9%
In schuur, berging, kelder of garage	83%+	85%+	82%+	72%+	81%+
Binnen	91%	+ 93% +	92%	- 84% -	90%
Buiten op een veilige plaats	5%	4%	4%	7%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	- 3% -	3%	5%	+ 9% +	5%
2008:					
Binnen in huis	9%	8%	9%	12%	10%
In schuur, berging, kelder of garage	80%+	83%+	81%+	70%+	79%+
Binnen	90%	+ 91% +	89%	- 83% -	88%
Buiten op een veilige plaats	7%	5%	5%	8%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	- 3% -	4%	5%	+ 9% +	5%

2009:					
Binnen in huis	8%	8%	8%	11%	9%
In schuur, berging, kelder of garage	<u>82%+</u>	<u>83%+</u>	<u>81%+</u>	<u>73%+</u>	<u>80%+</u>
Binnen	91%	91%	88%	- 83% -	88%
Buiten op een veilige plaats	5%	5%	5%	7%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	6%	+ 10% +	6%
2010:					
Binnen in huis	7%	6%	8%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	<u>83%+</u>	<u>84%+</u>	<u>79%+</u>	<u>72%+</u>	<u>80%+</u>
Binnen	90%	90%	87%	- 81% -	87%
Buiten op een veilige plaats	5%	5%	6%	9%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	7%	+ 10% +	7%
2006 t/m 2010:					
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage ³	21%	20%	20%	18%	20%
Binnen in huis	7%	6%	7%	8%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	<u>64%+</u>	<u>66%+</u>	<u>63%+</u>	<u>56%+</u>	<u>62%+</u>
Binnen	+ 91% +	+ 92% +	89%	- 83% -	89%
Buiten op een veilige plaats	5%	4%	5%	8%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	- 4% -	- 4% -	6%	+ 9% +	6%

¹): In deze tabel zijn alleen het totaal van stalling binnen (twee-na-laatste regel) en 'Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat' (laatste regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.

²): In geval van niet-fietsbezitters: plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

³): In 2006 waren de antwoordmogelijkheden 'binnen in huis' en 'in schuur, berging, kelder of garage' nog gecombineerd; in latere jaren zijn deze twee antwoordmogelijkheden apart aangeboden.



N.B.: Zie noot 3 bij de tabel: In 2006 waren de antwoordmogelijkheden 'binnen in huis' en 'in schuur, berging, kelder of garage' nog gecombineerd; in latere jaren zijn deze twee antwoordmogelijkheden apart aangeboden.

Negen van de tien Rotterdammers stallen hun fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage - of zouden dat doen *als* ze een fiets hadden, want in *Rotterdammers over het verkeer 2010* bleek al, dat Rotterdammers die *geen* fiets hebben, *als* ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (6%) of buiten op een onveilige plaats (eveneens 6%).

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 stallen; en daarbij ook wat vaker op een plek waar hij niet veilig staat. Bij dat laatste

is het verschil met de andere leefstijlen overigens nu wel kleiner dan indertijd bij de schattingen op basis van *vijfcijferige* postcodes.

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.

7.3 Conclusie

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

“Rode” Rotterdammers hebben veel minder vaak een schuur, berging, kelder of garage om hun fiets te stallen, en moeten een fiets dan ook veel vaker buiten stallen.

Dit beeld van de “rode” Rotterdammers is herkenbaar: zij wonen immers vooral op de Rechter Maasoever binnen de ring.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT

De respons op de onderdelen van de Omnibusenquêtes waarin de afgelopen vijf jaren de vragen over verkeer en vervoer waren opgenomen bedroeg in 2006 47% (1.633 respondenten), in 2007 43% (1.487 respondenten), in 2008 41% (1.436 respondenten), in 2009 eveneens 41% (en eveneens 1.436 respondenten) en in 2010 37% (1.296 respondenten).

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.

I.1 Geslacht en leeftijd

In figuur I.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquêtes en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd op 1 januari 2010. Vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar blijken over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar (vooral jongeren!) ondervertegenwoordigd.

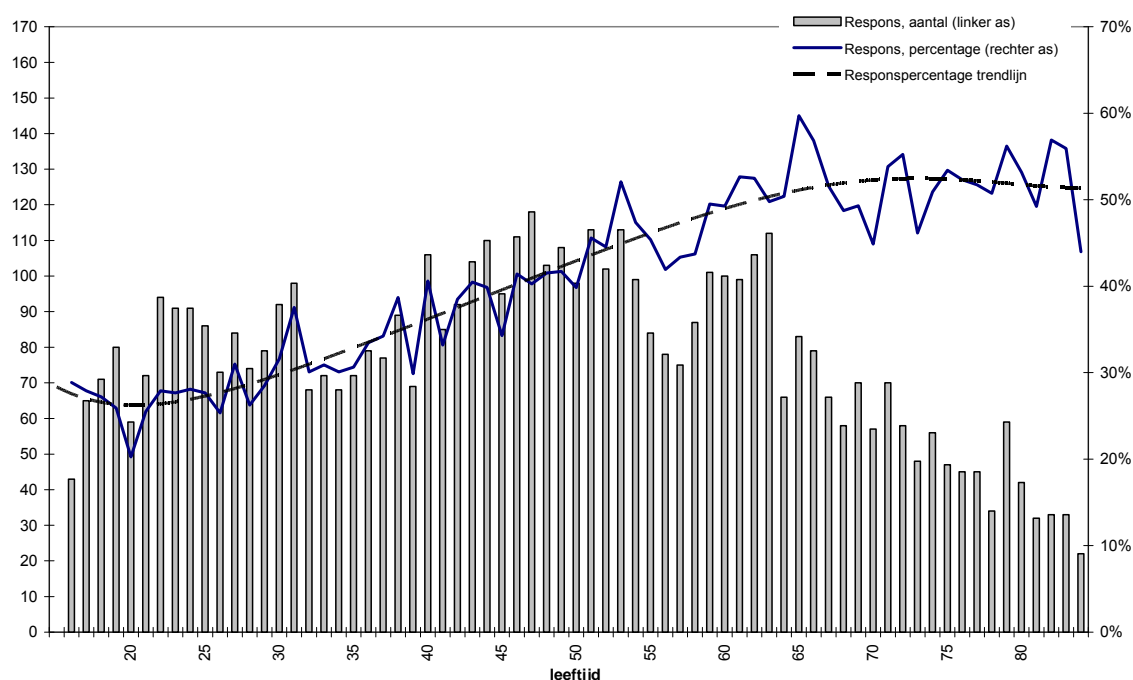
Figuur I.1: Verdeling van de respondenten en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar geslacht en naar leeftijd.

	2006	2007	2008	2009	2010	Rotterdam op 1-1-'10
Geslacht: Man	44%	44%	44%	44%	45%	49%
Vrouw	56%	56%	56%	56%	55%	51%
Respons	1.633	1.487	1.436	1.436	1.295	476.312
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	9%	10%	10%	10%	11%	16%
25 tot 45 jaar	35%	35%	37%	34%	32%	39%
45 tot 65 jaar	36%	34%	33%	36%	34%	30%
65 tot 85 jaar	21% ¹	21% ¹	20%	21%	22%	15%
Respons	1.631	1.487	1.436	1.435	1.296	476.312

1): Inclusief Rotterdammers van 85 jaar en ouder, die in de Omnibusenquêtes van 2006 en 2007 ook werden ondervraagd.

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren; in 2010 26% in de leeftijdscategorie tot 25 jaar. Vervolgens loopt de respons op tot boven de 50% bij 65-plussers. Zie figuur I.2 voor de respons naar leeftijd in de Omnibusenquête van 2010.

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



I.2 Etniciteit

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

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

	2006 ¹	2007	2008	2009	2010	Rotterdam op 1-1-'10
Surinamers	6%	7%	6%	7%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	4%	2%	2%	3%
Kaapverdianen	1%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	6%	7%	6%	6%	7%
Marokkanen	3%	2%	4%	3%	4%	5%
Overig niet-westers	—	3%	4%	5%	4%	7%
Niet-westers	.	22%	27%	25%	25%	34%
Nederlanders	68%	69%	65%	67%	67%	54%
Overig EU	.	4%	4%	4%	4%	6%
Overig westers	.	5%	3%	4%	4%	5%
Respons	1.631	1.487	1.436	1.435	1.296	476.312

¹): In 2006 werd nog met een iets andere klassenindeling gewerkt.

Autochtonen ("Nederlanders") zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn ondervertegenwoordigd.

1.3 Deelgemeente

Figuur 1.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is uitstekend, al is Prins Alexander meestal wat oververtegenwoordigd. (Alleen in 2008 was Prins Alexander juist *ondervertegenwoordigd*, toen deze deelgemeente abusievelijk al was ondervertegenwoordigd in de *bruto* steekproef.)

Figuur 1.4: Verdeling van de respondenten en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 tot 85 jaar naar deelgemeente.

	2006	2007	2008	2009	2010	Rotterdam op 1-1-'10
Stadscentrum ¹	5%	5%	5%	5%	5%	6%
Delfshaven	10%	10%	12%	9%	10%	12%
Overschie	2%	3%	2%	3%	3%	3%
Noord	8%	8%	10%	9%	9%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	8%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	8%	9%	8%	7%	7%	9%
Prins Alexander	18%	18%	14%	19%	17%	15%
Feijenoord	11%	11%	13%	8%	10%	12%
IJsselmonde	11%	10%	11%	11%	11%	10%
Charlois	10%	9%	9%	12%	10%	11%
Hoogvliet	6%	6%	7%	7%	8%	6%
Hoek van Holland	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Pernis	1%	1%	0%	1%	0%	1%
Respons	1.571	1.487	1.425	1.415	1.279	476.312

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

N.B.: Rozenburg behoorde ten tijde van deze enquêtes nog niet tot Rotterdam.

1.4 Conclusie

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

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 de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking telkens zo'n 41- à 42% zal worden gemeten, terwijl dit telkens zo'n 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...)

BIJLAGE II: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in de Omnibusenquêtes van de afgelopen vijf jaren, die in 2010 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

Verschillen tussen de vragenlijsten uit de verschillende jaren:

- De antwoordmogelijkheden van de vragen 17, 18 en 19 zijn in het verleden wel eens iets minder uitgebreid geweest: in vraag 17 waren de eerste twee antwoordmogelijkheden in 2006 nog gecombineerd ('binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage'), in vraag 18 bestaat de tweede antwoordmogelijkheid ('ja, een ov-studentenkaart') pas sinds 2008 en in vraag 19 zijn de antwoordmogelijkheden 'bijna nooit' en 'nooit' in het verleden anders geformuleerd geweest.
- Onderdeel 'l' van vraag 20 is pas sinds 2007 opgenomen.
- Vraag 21 is pas sinds 2007 opgenomen.
- De vragen 25 en 26 zijn pas sinds 2009 opgenomen.

BIJLAGE III: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

III.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 III.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 (vragenlijst 2010)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%
1.436 (vragenlijst 2009)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%
1.436 (vragenlijst 2008)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%
1.487 (vragenlijst 2007)	10% ± 2%	50% ± 3%	90% ± 2%
1.633 (vragenlijst 2006)	10% ± 1%	50% ± 2%	90% ± 1%
7.288 (vragenlijsten 2006 t/m 2010)	10% ± 1%	50% ± 1%	90% ± 1%

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.

III.2 Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten χ^2 -toets ('chi-kwadraattoets'). Van de uitkomsten van zo'n toets is echter geen eenvoudig leesbaar en interpreterbaar overzicht te geven zoals met betrouwbaarheidsmarges is gedaan in figuur III.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.

III.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 vragenlijst 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 deze vragenlijst 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 IV: DE BETEKENIS VAN DE DIVERSE LEEFSTIJLEN

De leefstijlen waarnaar de Rotterdammers in deze rapportage 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.

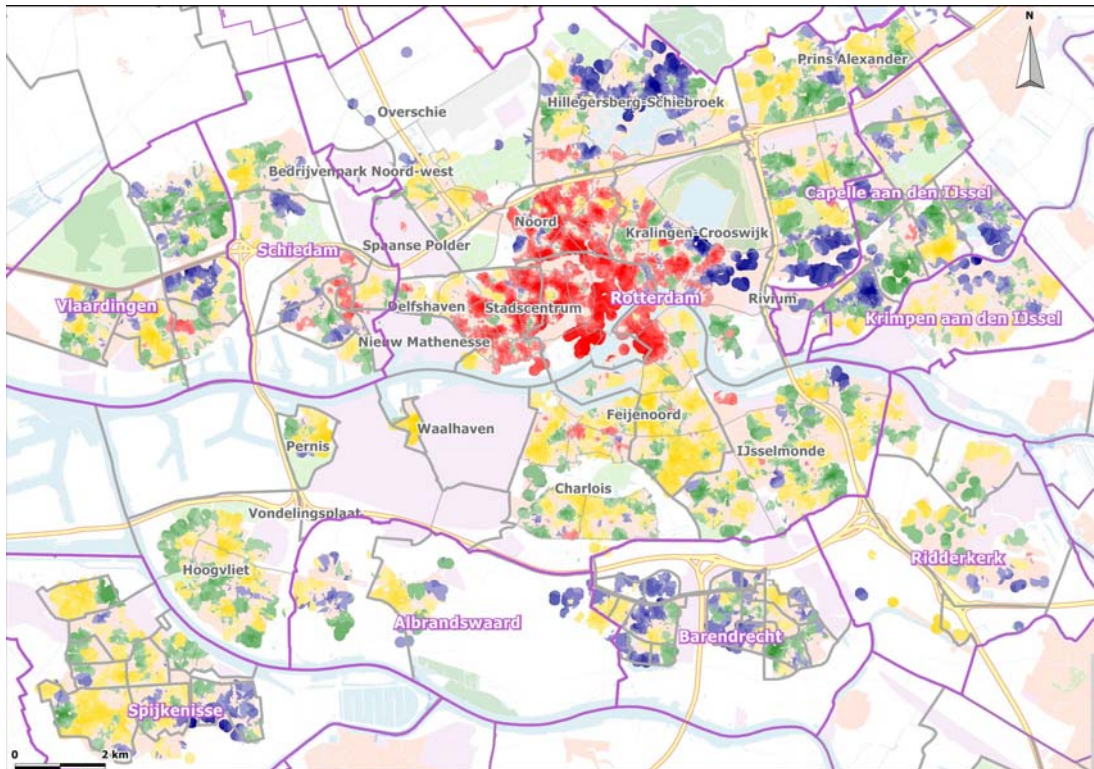
Groen: geborgenheid en zekerheid:

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 burennetwerken waar 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 IV.1: Leefstijlen in Rotterdam en omgeving 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.

BIJLAGE V: DE UITKOMSTEN OP BASIS VAN VIJFCIJFERIGE POSTCODE- GEBIEDEN

In onderstaande tabellen, genummerd als de analoge tabellen in de hoofdstukken, zijn ter vergelijking de uitkomsten op basis van vijfciijferige postcodegebieden herhaald zoals die eerder waren gepresenteerd in hoofdstuk 7 van *Rotterdamers over het verkeer 2010*.

V.3 Gebruik van vervoermiddelen

Figuur 3.1: Autobezit naar leefstijl, 2010¹.

Autobezit	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Beschikt altijd over een auto	55%	54%	+ 65% +	55%	56%
Alleen 's avonds en/of in het weekend	3%	3%	3%	4%	3%
Niet; wél rijbewijs	11%	12%	8%	15%	12%
Geen rijbewijs	31%	31%	24%	26%	28%
2010 in de vorige rapportage:					
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%

¹): In deze tabel zijn alleen het altijd beschikken over een auto (eerste regel) en het hebben van een rijbewijs (vierde regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.

Figuur 3.2: Aantal auto's in het huishouden naar leefstijl, 2010¹.

Aantal auto's in het huishouden	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Geen auto in het huishouden	24%	26%	- 16% -	26%	24%
Eén auto in het huishouden	55%	56%	53%	56%	55%
Twee auto's in het huishouden	19%	16%	+ 29% +	16%	19%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	3%	+ 2% +	1%	2%
2010 in vorige rapportage:					
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%	+ 24% +	- 15% -	19%
Meer dan twee auto's in het huishouden	2%	2%	+ 3% +	- 2% -	2%

¹): In deze tabel is de aanwezigheid van twee of meer auto's (derde en vierde regel) *tezamen* op significantie getoetst.

Figuur 3.3: Fietsbezit naar leefstijl, 2010.

Fietsbezit	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Heeft een fiets	72%	72%	+ 83% +	72%	74%
2010 in vorige rapportage:					
Heeft een fiets	72%	73%	77%	74%	74%

Figuur 3.4: Bezit van auto én fiets naar leefstijl, 2010.

Bezit van auto én fiets	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Heeft een auto én een fiets	46%	46%	+ 59% +	46%	48%
2010 in vorige rapportage:					
Heeft een auto én een fiets	46%	44%	+ 55% +	49%	48%

Figuur 3.5: Bezit van een openbaarvervoerabonnement¹ naar leefstijl, 2010.

Bezit van een openbaarvervoerabonnement	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Heeft een openbaarvervoerabonnement	37%	36%	35%	35%	36%
2010 in vorige rapportage:					
Heeft een openbaarvervoerabonnement	37%	36%	33%	38%	36%

¹): Het abonnementenbezit zou volgens de Omnibusenquête de laatste drie jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

V.4 Gebruik van vervoermiddelen

Figuur 4.1: Intensief autogebruik naar leefstijl, 2010.

Autogebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	38%	36%	40%	33%	36%
Niet intensief / niet	62%	64%	60%	67%	64%
2010 in vorige rapportage:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	37%	35%	41%	32%	36%
Niet intensief / niet	63%	65%	59%	68%	64%

Figuur 4.2: Intensief openbaarvervoergebruik naar leefstijl, 2010.

Openbaarvervoergebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	20%	17%	18%	20%	19%
Niet intensief / niet	80%	83%	82%	80%	81%
2010 in vorige rapportage:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	19%	19%	17%	20%	19%
Niet intensief / niet	81%	81%	83%	80%	81%

Figuur 4.3: Intensief fietsgebruik naar leefstijl, 2010.

Fietsgebruik	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	23%	23%	29%	28%	25%
Niet intensief / niet	77%	77%	71%	72%	75%
2010 in vorige rapportage:					
Intensief (min. 4 dagen / week)	25%	25%	25%	29%	25%
Niet intensief / niet	75%	75%	75%	71%	75%

Figuur 4.4: Vervoermiddel naar werk of studie naar leefstijl, 2010.

Vervoermiddel naar werk of studie	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Auto (bestuurder of passagier)	47%	48%	44%	40%	45%
Openbaar vervoer	29%	28%	28%	28%	28%
Fiets	19%	19%	24%	+ 26% +	22%
Ander vervoermiddel / lopend	6%	6%	4%	6%	6%
2010 in vorige rapportage:					
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%

V.5 Stimulering van ander vervoermiddelengebruik

Figuur 5.1: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar leefstijl; 2010.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Ik doe alles al op de fiets	17%	19%	22%	22%	20%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	33%	32%	39%	33%	34%
de afstanden zijn te groot	29%	27%	34%	27%	29%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	16%	17%	21%	18%	18%
ik vind het verkeer niet veilig	10%	9%	8%	10%	9%
fietsen gaat niet snel genoeg	10%	8%	11%	9%	9%
ik kan niet fietsen	9%	8%	- 4% -	10%	8%
ik vind het eng om te fietsen	7%	8%	7%	6%	7%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	6%	+ 10% +	5%	5%	7%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	6%	6%	5%	8%	7%
overige redenen	25%	25%	26%	28%	26%
2010 in vorige rapportage:					
Ik doe alles al op de fiets	20%	19%	19%	23%	20%
Genoemde redenen ¹ :					
het weer is niet geschikt	33%	34%	38%	34%	34%
de afstanden zijn te groot	29%	28%	32%	27%	29%
risico diefstal / vernieling fiets bij bestemming te groot	17%	19%	19%	16%	18%
ik vind het verkeer niet veilig	8%	9%	7%	12%	9%
fietsen gaat niet snel genoeg	8%	9%	11%	9%	9%
ik kan niet fietsen	10%	7%	5%	10%	8%
ik vind het eng om te fietsen	7%	7%	7%	7%	7%
redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps	8%	8%	6%	5%	7%
risico diefstal / vernieling fiets bij woning te groot	7%	6%	6%	7%	7%
overige redenen	24%	26%	26%	27%	26%

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%. Afzonderlijk weergegeven zijn alleen de redenen die in enig jaar bij ten minste één van de leefstijlen ten minste 10% "scoorden"; de overige redenen zijn samengenomen in de categorie 'overige redenen'.

Figuur 5.2: Kennis en gebruik van 'P+R' naar leefstijl, 2010¹.

Kennis en gebruik 'P+R'	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010:					
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	22%	16%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>52%+</u>	<u>54%+</u>	<u>55%+</u>	<u>56%+</u>	<u>54%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	70%	72%	77%	72%	72%
Kent het begrip niet	<u>30%+</u>	<u>28%+</u>	<u>23%+</u>	<u>28%+</u>	<u>28%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%
2010 in vorige rapportage:					
Gebruikt wel eens 'P+R'	19%	18%	22%	15%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	<u>51%+</u>	<u>54%+</u>	<u>52%+</u>	<u>58%+</u>	<u>54%+</u>
Kent het begrip 'P+R'	70%	72%	74%	73%	72%
Kent het begrip niet	<u>30%+</u>	<u>28%+</u>	<u>26%+</u>	<u>27%+</u>	<u>28%+</u>
	100%	100%	100%	100%	100%

¹): In deze tabel zijn alleen het gebruik van 'P+R' (eerste regel) en de totale kennis van 'P+R' (derde en dus ook vierde regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.

V.6 Verkeershinder

Figuur 6.1: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: stank van auto's; 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van stank van auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
veel hinder	15%	15%	17%	16%	16%
een beetje hinder	37%	35%	40%	40%	38%
geen hinder	48%	50%	43%	43%	46%
2010 in vorige rapportage:					
veel hinder	17%	15%	15%	17%	16%
een beetje hinder	37%	37%	39%	39%	38%
geen hinder	46%	48%	45%	44%	46%

Figuur 6.2: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: geluid van auto's; 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van geluid van auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
veel hinder	15%	16%	19%	17%	17%
een beetje hinder	41%	41%	40%	41%	40%
geen hinder	44%	43%	42%	42%	43%
2010 in vorige rapportage:					
veel hinder	17%	16%	17%	17%	17%
een beetje hinder	40%	41%	42%	41%	40%
geen hinder	43%	43%	41%	41%	43%

Figuur 6.3: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: geparkeerde auto's; 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van geparkeerde auto's?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
veel hinder	23%	21%	22%	17%	21%
een beetje hinder	36%	35%	38%	37%	36%
geen hinder	41%	43%	40%	46%	43%
2010 in vorige rapportage:					
veel hinder	22%	22%	21%	19%	21%
een beetje hinder	38%	35%	38%	34%	36%
geen hinder	41%	42%	42%	47%	43%

Figuur 6.4: Oordeel over verkeershinder naar leefstijl: bromfietsen / scooters; 2010.

Heeft u in Rotterdam hinder van bromfietsen / scooters?	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
veel hinder	25%	25%	24%	23%	24%
een beetje hinder	40%	42%	39%	42%	41%
geen hinder	35%	33%	37%	36%	35%
2010 in vorige rapportage:					
veel hinder	24%	23%	24%	25%	24%
een beetje hinder	42%	40%	43%	39%	41%
geen hinder	33%	37%	33%	36%	35%

V.7 Parkeren en stallen

Figuur 7.1: Parkeerplek van auto's bij de woning naar leefstijl; 2010.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Eigen garage, tuin, carport	11%	13%	+ 21% +	13%	14%
Vlak bij huis op straat	67%	64%	60%	60%	63%
Verder weg op straat	14%	14%	14%	18%	15%
Elders in een garagegebouw	2%	1%	1%	3%	2%
Wisselend	7%	7%	5%	6%	6%
2010 in vorige rapportage:					
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 werd volgens de op zescijferig postcodeniveau gebaseerde berekeningen in 2010 geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Figuur 7.2: Stallingsplaats fiets naar leefstijl; 2010¹.

Stallingsplaats fiets ²	Geel	Groen	Blauw	Rood	Totaal
2010 nu:					
Binnen in huis	7%	6%	8%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	<u>83%+</u>	<u>84%+</u>	<u>79%+</u>	<u>72%+</u>	<u>80%+</u>
Binnen	90%	90%	87%	- 81% -	87%
Buiten op een veilige plaats	5%	5%	6%	9%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	7%	+ 10% +	7%
2010 in vorige rapportage:					
Binnen in huis	7%	8%	6%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	<u>82%+</u>	<u>83%+</u>	<u>83%+</u>	<u>70% +</u>	<u>80%+</u>
Binnen	89%	+ 90% +	88%	- 79% -	87%
Buiten op een veilige plaats	6%	5%	5%	9%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	- 4% -	6%	+ 12% +	7%

¹): In deze tabel zijn alleen het totaal van stalling binnen (twee-na-laatste regel) en 'Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat' (laatste regel) ieder afzonderlijk op significantie getoetst.

²): In geval van niet-fietsbezitters: plaats waar men de fiets zou stallen *a/s* men een fiets had.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Staat van Rotterdam 2010	2010
Feitenkaart Omnibusenquête 2010	2010
Binnenstadsmonitor 2009. De staat van de Rotterdamse binnenstad	2009
Kerncijfers & trends 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	
Economische Statistiek Feijenoord 2010	2010
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2008	2010
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2008	2010
Feitenkaart Kantoren monitor regio Rotterdam. De Rotterdamse Kantorenmarkt per 1 januari 2010	2010
Monitor Lage inkomens Westland. 2e meting, 2010 (i.s.m. SWA)	2010
Monitor Lage Inkomens Delft 2010 (i.s.m. SWA)	2010
De Rotterdamse marktbezoeker 2010. Resultaten uit de Omnibusenquête 2010	2010
Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam 2010	2010
Rotterdam voor afgestudeerden. Binding van afgestudeerde bestuurskundigen met Rotterdam	2008
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
BEVOLKINGSGROEPEN	
Chinezen in Rotterdam	2006
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Communiceren met bedrijven. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met omwonenden. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met reizigers. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2010. Resultaten uit de Omnibusenquête 2010	2010
Lezersonderzoek 65 Magazine	2010
Evaluatie pilot klantgericht werken in het Haven- en Industriegebied	2010
Klanttevredenheid Team Horeca & Evenementen	2010
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
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
DEMOGRAFIE	
Feitenkaart Bevolkingsmonitor, januari 2011	2011
Bevolkingsprognose Rotterdam 2010-2025	2009
Feitenkaart Prognose huishoudens 2025	2008
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
KUNST EN CULTUUR	
Cultuur in de buurt (zes delen)	
Cultuurparticipatie van Rotterdamers, 2009	2010
Cultuurdeelname in Rozenburg	2010
Cultuurparticipatie in deelgemeenten	2009
Ruimte voor creativiteit. Onderzoek naar de bedrijfshuisvestingsvraag van creatieve ondernemers in Rotterdam	2008
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2008	2008
Klanttevredenheid SKVR	2006
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
ONDERWIJS	
VVE-monitor Rotterdam 2009 4 ^{de} meting	2010
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2007-2022	2008

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	
Leefstijlen, verkeer en vervoer. Schattingen uit de Omnibusenquêtes 2006-2010	2011
Analyses mobiliteit Rotterdam	2010
Rotterdamers over de buitenruimte 2010	2010
Inrichting omgeving van metrostations	2010
Rotterdamers over het verkeer 2010. Resultaten uit de Omnibusenquête 2010	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
SOCIAAL BELEID	
Tijdsbesteding van Rotterdamse ouderen	2010
Feitenkaart Participatie en Burgerschap 2009	2010
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
VRIJETIJDSEBESTEDING	
Quickscan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd, 2009/2010	2010
Feitenkaart Rotterdamers in hun vrije tijd 2009/2010	2010
Rotterdamers in hun vrije tijd 2009/2010	2010
Quickscan Clubcircuit Rotterdam	2010
Bezoekersenquête Midden-Delflanddag 2010	2010
Mantelzorgers in Rotterdam 2007 - 2009	2010
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2009. Resultaten uit de Vrijtijdsomnibusenquête 2009	2010
Evenementen in Hoek van Holland 2009	2009
Op zoek naar een verklaringsmodel voor vrijwilligerswerk	2009
Nadere analyses vrijwilligerswerk in Rotterdam	2009
Bezoek en waardering groenvoorzieningen Rotterdam	2008
Vrijwilligers(organisaties) in Hoogvliet. Mening en behoeften	2008
Recreatief bezoek van Rotterdamers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijtijdsomnibus 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
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	
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2010 kwartaal 3	2010
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2009	2010
Woonruimteverdeling in Vlaardingen in 2009	2010
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2009	2010
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2009	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
Woonruimteverdeling Voorne-Putten en Rozenburg juli 2008 - juli 2009	2009
Woningbehoefte stadsregio Rotterdam 2010-2020	2009
Kansen op de Schiedamse woningmarkt 2007	2008
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
OVERIG	
Deelresultaten Your World	2010
Bekendheid Your World	2009
Quick scan objectgebonden vergunningen	2007
Evaluatie Flexwerken dS+V	2006

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>.