



Rotterdamers over het verkeer 2011

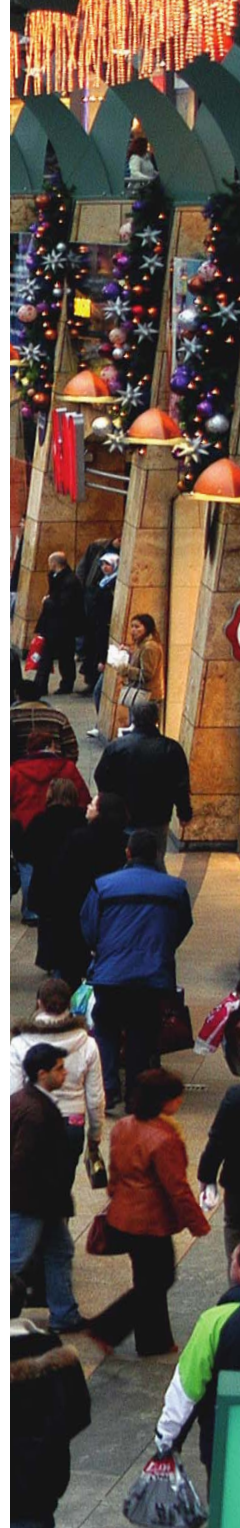
Resultaten uit de Omnibusenquête 2011



Centrum



voor



Onderzoek



en



Statistiek

Rotterdammers over het verkeer 2011

Resultaten uit de Omnibusenquête 2011

Projectnr. 11-3442

drs. P.A. de Graaf

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Augustus 2011

In opdracht van de dS+V (inmiddels: Stadsontwikkeling), Afdeling Verkeer & Vervoer.

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)

Blaak 34, 3011 TA Rotterdam

Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam

Telefoon: (010) 267 15 00

Fax: (010) 267 15 01

E-mail: infocos@sdr.rotterdam.nl

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

Prijs: €10,00

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.

Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	11
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	13
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	13
2.2 Fietsbezit	16
2.3 Openbaarvervoerabonnement	17
2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen	18
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	21
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	21
3.2 Intensieve gebruikers	25
3.3 Gebruik in diverse situaties	26
4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK	29
4.1 Frequenter fietsgebruik	29
4.2 P+R	31
5 MENINGEN EN OORDELEN	35
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	35
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	39
5.3 Oordeel over verkeershinder	41
6 PARKEREN EN STALLEN	45
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	45
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	51
 BIJLAGEN	 55
BIJLAGE I OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2011	57
BIJLAGE II RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	59
BIJLAGE III HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	63
BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	67
 PUBLICATIEOVERZICHT COS	 71

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V heeft ook dit jaar in de jaarlijkse Omnibusenquête van het COS, die in februari en maart is gehouden, weer een groot aantal vragen laten opnemen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en de mening van de Rotterdammers over diverse verkeersonderwerpen in de stad zoals verkeersdoorstroming en -veiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, verkeershinder en stimulering van ander vervoermiddelen-gebruik.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft ruim twee-derde (69%) een rijbewijs. 52% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 4% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is lager onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en hoog onder mannen en 25- tot 45-jarigen. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en beschikbaarheid van een auto enerzijds, en opleiding en (huishoudens-)inkomen anderzijds. Op de Rechter Maasoever binnen de ring heeft men vaker dan gemiddeld een rijbewijs, maar beschikt men iets minder vaak dan gemiddeld altijd over een auto.

Omgerekend zou volgens de Omnibusenquête 2011 nu 68% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken; niet wezenlijk afwijkend van vorige jaren.

Driekwart van de Rotterdammers heeft een fiets; niet-westerse allochtonen veel minder vaak dan autochtonen. 44% heeft zowel een auto als een fiets, en 16% heeft geen van beide. Dat laatste komt bij vrouwen twee keer zo vaak voor als bij mannen, en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen.

24% van de Rotterdammers zegt een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 4% via de werkgever, 10% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 11% heeft het abonnement zelf betaald. 62% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen, en de overige 14% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.

Het aantal abonnementen via werkgevers lijkt langzaam terug te lopen.

Vervoermiddelkeuze

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

Het totale percentage autogebruikers is, zeker op de lange termijn gezien, redelijk constant; het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn licht dalend. De toename van het openbaarvervoergebruik van de afgelopen jaren heeft dit jaar niet verder doorgezet; het intensieve openbaarvervoergebruik veranderde de afgelopen jaren nauwelijks. Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets tenslotte schommelde jarenlang rond de vijftig procent. Dit jaar is

het voor het eerst weer toegenomen. Het intensieve fietsgebruik leek de laatste paar jaar wat af te nemen, maar nam dit jaar fors toe; vooral door de toename van het percentage Rotterdammers dat (bijna) elke dag fietst. Op de lange termijn gezien lijkt daardoor zelfs sprake van een lichte stijging.

In totaal behoort 75% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers was tot vorig jaar vlak; door de stijging van het aantal intensieve fietsgebruikers in 2011 is pas dit jaar een toename te zien.

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

De verschillen met de metingen uit eerdere jaren zijn marginaal; alleen wordt dit jaar ongeveer overal de fiets wat vaker gebruikt.

Door inwoners van de Rechter Maasoever buiten de ring wordt de auto méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad). Binnen de ring is het autogebruik juist lager, en het fietsgebruik hoger. Op de Linker Maasoever is de fiets een stuk minder populair.

Frequenter fietsgebruik

Net als in de afgelopen vier jaar is ook dit jaar gevraagd waarom mensen niet fietsen, of waarom ze niet vaker fietsen. Vergelijkbaar met in de vorige enquête zegt 22% van de Rotterdammers 'alles al op de fiets te doen': zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen geven als reden vooral het weer en de afstand, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft ruim één op de zeven als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

De argumenten om niet (vaker) te fietsen zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden.

'P+R'

72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit niet te kennen. De helft van de Rotterdammers kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de negen kent het van radio en tv, één op de tien door vrienden en/of familie, en 7% noemt kranten / tijdschriften. 4% zegt P+R te kennen dankzij internet, en 10% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook nabijheid, borden en ervaringen in andere steden.

In totaal blijkt dat 18% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 54% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 28% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 64%), gevolgd door 'goedkoper' (40%) en 'sneller' (35%).

Kennis en gebruik zijn de afgelopen jaren niet veranderd.

Meningen over verkeersonderwerpen

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

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijkt de Rotterdammer dit jaar een stuk tevredener dan vorig jaar: bij negen van de vijftien onderwerpen is het rapportcijfer dit jaar hoger. Ook de meeste langetermijntrends zijn positief; vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer.

Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Op deze Maasoever buiten de ring is men vaker tevreden over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente en over het parkeren van de auto bij de woning, en over het stallen van de fiets bij de woning is men hier het meest tevreden. Op de Linker Maasoever is men behalve over het stallen van de fiets bij de woning over ongeveer alle onderwerpen in vergelijkbare mate als elders tevreden of iets minder tevreden.

Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door 57% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige met een overwegend negatieve beoordeling. (Over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' liggen de meningen 'fifty-fifty'.) Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 30% negatief of ontevreden over de doorstroming. Ook de routes 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' en de Maasboulevard scoren goed. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 41% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 59% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de verschillende routes nergens significant anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vier jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 22% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 38% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 20% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 15% van het geluid van auto's, en 14% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een krappe minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

De hinder van stank van auto's is voor het vierde achtereenvolgende jaar afgenomen, en bevindt zich nu op het laagste niveau dat (sinds 2003) ooit in de Omnibusenquête is gemeten. De hinder van geluid van auto's is eveneens verder afgenomen tot het laagste niveau ooit, en die van geparkeerde auto's is niet wezenlijk veranderd. Ook die van bromfietsen en scooters neemt al jaren af.

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder: Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken hebben wat vaker veel last van de diverse hinderlijke aspecten van auto's.

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 59% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 16% van de gevallen op eigen erf, in 13% van de gevallen wat verder weg op straat, en in 10% van de gevallen is het "wisselend". De mogelijkheid om vlak bij huis op straat te kunnen parkeren varieert van jaar op jaar nogal, maar van een licht dalende trend lijkt wel sprake.

Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring kunnen het meest op eigen terrein of vlak bij huis op straat worden geparkeerd, en die mogelijkheid lijkt de laatste jaren ook wat toe te nemen. In dit stadsdeel hoeft ook het minst vaak verder weg op straat te worden geparkeerd. Op de Linker Maasoever komt het langzaamaan wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd.

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

85% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 7% in huis, en 78% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een onveilige plaats (9%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze zelfs nóg vaker binnen kunnen stallen, en denken veel minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van de bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

Langzaamaan vinden steeds meer fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel niet toe. De negatieve trend komt overigens vrijwel geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring.

Het probleem, zo bleek bij uitgebreidere analyses in 2006 al, zit hem vooral in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas), en wel bij de bovenwoningen en/of de vooroorlogse woningen. In termen van stadsdelen speelt het derhalve het meest op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 26% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

Veranderingen en trends

- *Zowel in het auto- als in het fietsbezit zijn van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat er sprake is van significante ontwikkelingen; laat staan van een trend. Hooguit lijkt het fietsbezit sinds 2005 structureel iets hoger te liggen.*
- *Het aantal openbaarvervoerabonnementen via werkgevers lijkt langzaam terug te lopen; door een veranderde vraagstelling kunnen verder geen conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van het totale aantal bezitters van een openbaarvervoerabonnement.*
- *De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant. Het openbaarvervoergebruik is sinds 2007 toegenomen, al heeft die toename dit jaar niet verder door-*

gezet, en het fietsgebruik, dat jarenlang rond de vijftig procent schommelde, is dit jaar voor het eerst weer toegenomen.

- *De trend bij het intensieve autogebruik lijkt licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik lijkt door de forse toename dit jaar nu zelfs licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers was tot vorig jaar vlak; door de stijging van het aantal intensieve fietsgebruikers in 2011 is pas dit jaar een toename te zien.*
- *De verschillen in het vervoermiddelengebruik in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen) ten opzichte van vorig jaar zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Alleen wordt ongeveer overal de fiets nu wat vaker gebruikt.*
- *De argumenten om niet (vaker) te fietsen zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden.*
- *Kennis en gebruik van 'P+R' zijn de afgelopen jaren niet veranderd.*
- *De Rotterdammer blijkt dit jaar een stuk tevredener over de diverse voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen dan vorig jaar: bij negen van de vijftien onderwerpen is het rapportcijfer dit jaar significant hoger. Ook de meeste langetermijntrends zijn positief; vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer.*
- *Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de verschillende routes nergens significant anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vier jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.*
- *De hinder van stank van auto's is voor het vierde achtereenvolgende jaar afgenomen, en bevindt zich nu op het laagste niveau dat (sinds 2003) ooit in de Omnibusenquête is gemeten. De hinder van geluid van auto's is eveneens verder afgenomen tot het laagste niveau ooit, en die van geparkeerde auto's is niet wezenlijk veranderd. Ook die van bromfietsen en scooters neemt al jaren af.*
- *De mogelijkheid om vlak bij huis op straat te kunnen parkeren varieert van jaar op jaar nogal, maar van een licht dalende trend lijkt wel sprake. Op de Rechter Maasoever buiten de ring kan men wat vaker dan elders op eigen terrein parkeren, en lijkt die mogelijkheid de laatste jaren ook wat toe te nemen. En op de Rechter Maasoever buiten de ring en op de Linker Maasoever komt het langzaamaan wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd.*
- *Langzaamaan vinden steeds meer fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel niet toe. De negatieve trend komt overigens vrijwel geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring.*

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari en maart een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. Ook dit jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst A. (De Omnibusenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in drie, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft in de eerste plaats vragen die al jaren in de Omnibusenquête worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Daarnaast zijn enkele vragen herhaald die ook in 2003 tot en met 2010 zijn gesteld: vragen over vervoermiddelengebruik voor diverse bestemmingen, en vragen naar de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad zoals verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, een aantal kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer en verkeershinder. Aan deze reeks vragen is sinds 2005 tevens een vraag toegevoegd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad, sinds 2007 een vraag over vaker fietsen, en sinds 2009 zijn ook vragen toegevoegd over het begrip 'P+R'. Dit jaar tenslotte is de vraag naar het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer wat anders geformuleerd, omdat door de forse toename in de afgelopen jaren de indruk bestond dat de OV-chipkaart door sommigen als abonnement wordt gezien.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

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

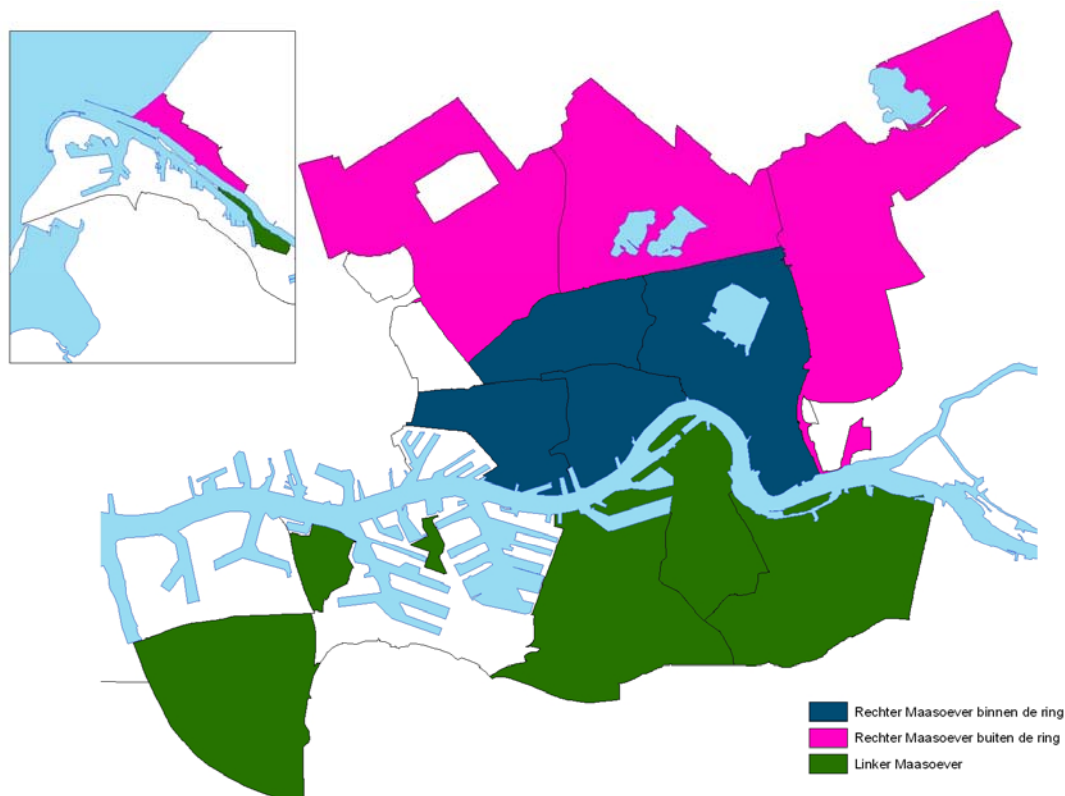
Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibusenquête 2011 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage V wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indica-

tief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2011 waren dat er 490.524 (van de in totaal 610.412). Eén procent van de 1.263 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.905 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 388 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

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



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

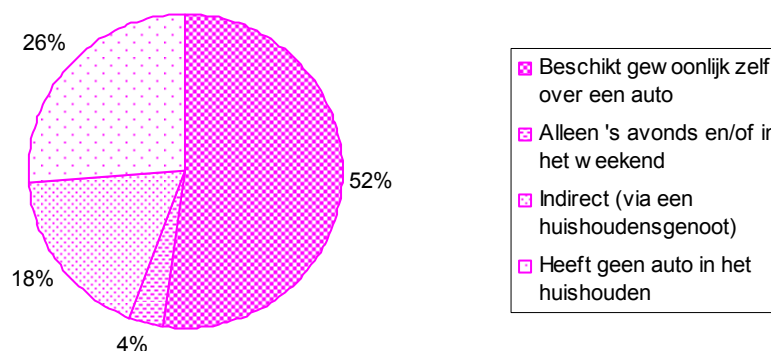
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Ruim twee-derde van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (69%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 77% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 6% alleen 's avonds of in het weekeinde, en 18% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus iets meer dan de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs én gewoonlijk ook zelf over een auto (52%), en nog eens 4% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 18% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 74% van de Rotterdammers zegt dat het huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 68% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2011.



Deze cijfers wijken niet wezenlijk af van die van voorgaande jaren; in het bijzonder betreffen ook de schijnbare kleine “piekjes” van vorig jaar geen significante afwijkingen (en kunnen zij dus ook veroorzaakt zijn door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen).

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2011.

Beschikbaarheid auto	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Heeft een autorijbewijs	61%	69%	69%	67%	69%	69%	68%	72%	69%
Beschikt zelf over een auto ¹	43%	52%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	<u>52%</u>
In een huishouden met een auto	67%	75%	74%	73%	75%	<u>71%</u>	<u>74%</u>	76%	74%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	62%	69%	67%	66%	68%	66%	<u>69%</u>	70%	68%

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

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. Let op: dit is alleen gedaan voor 2006 en verder! Zie ook figuur 2.7.

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto onderscheiden naar een aantal persoonskenmerken. Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 45-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever heeft men relatief vaker een rijbewijs dan op de Linker Maasoever. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit enerzijds, en opleiding en (huishoudens-) inkomen anderzijds.

De beschikbaarheid van een auto loopt daarmee parallel; de zelfde bevolkingsgroepen die vaker of minder vaak een rijbewijs hebben, kunnen ook vaker of minder vaak over een auto beschikken. Uitzondering: op de Rechter Maasoever binnen de ring heeft men vaker dan gemiddeld een rijbewijs, maar beschikt men iets minder vaak dan gemiddeld altijd over een auto.

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2011.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	78%	22%	62%	2%	36%
vrouw	61%	39%	44%	5%	51%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(50%)	(50%)	(19%)	(6%)	(75%)
25 tot 45 jaar	80%	20%	61%	6%	33%
45 tot 65 jaar	72%	28%	60%	3%	38%
65 tot 85 jaar	57%	43%	48%	0%	52%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	73%	27%	58%	4%	38%
westerse allochtonen	(65%)	(35%)	(45%)	(3%)	(52%)
niet-westerse allochtonen	57%	43%	38%	4%	58%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	74%	26%	48%	5%	48%
Rechter Maasoever buiten ring	73%	27%	63%	3%	34%
Linker Maasoever	61%	39%	49%	3%	48%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag	52%	48%	40%	2%	58%
Midden	75%	25%	61%	4%	35%
Hoog	82%	18%	60%	5%	34%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	47%	53%	22%	2%	76%
Minimum tot modaal	67%	33%	54%	1%	45%
Modaal tot 2 x modaal	75%	25%	62%	5%	33%
Boven 2 x modaal	91%	9%	78%	8%	15%
Totaal	69%	31%	52%	4%	44%

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

Dit beeld verschilt niet wezenlijk van dat van vorig jaar. en ook op de langere termijn verandert dit beeld niet wezenlijk, zoals moge blijken uit figuur 2.3a, waarin de beschikbaarheid van een auto naar persoonskenmerken ter vergelijking tevens is weergegeven voor de jaren 2000 en 2005.

Figuur 2.3a: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2000, 2005 en 2011.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:			Beschikbaarheid auto:								
	2000	2005	2011	altijd			's avonds / in het weekend			nooit / geen rijbewijs		
	2000	2005	2011	2000	2005	2011	2000	2005	2011	2000	2005	2011
<i>Geslacht</i>												
man	80%	80%	78%	68%	65%	62%	3%	4%	2%	29%	31%	36%
vrouw	60%	60%	61%	40%	42%	44%	8%	5%	5%	52%	53%	51%
<i>Leeftijd</i>												
16 tot 25 jaar	(50%)	(37%)	(50%)	(27%)	(18%)	(19%)	(6%)	(5%)	(6%)	(67%)	(77%)	(75%)
25 tot 45 jaar	77%	80%	80%	57%	62%	61%	9%	7%	6%	34%	31%	33%
45 tot 65 jaar	70%	78%	72%	56%	60%	60%	4%	4%	3%	40%	36%	38%
65 tot 85 jaar	(55%)	48%	57%	(51%)	40%	48%	(0%)	0%	0%	(49%)	60%	52%
<i>Etniciteit¹</i>												
autochtonen	73%	73%	73%	57%	59%	58%	6%	4%	4%	37%	37%	38%
westerse allochtonen	(67%)	(76%)	(65%)	(51%)	(57%)	(45%)	(4%)	(5%)	(3%)	(45%)	(39%)	(52%)
niet-westerse allochtonen	55%	54%	57%	38%	30%	38%	7%	6%	4%	54%	64%	58%
<i>Stadsdeel</i>												
Rechter Maasoevers binnen ring	66%	70%	74%	46%	45%	48%	6%	5%	5%	49%	50%	48%
Rechter Maasoevers buiten ring	78%	76%	73%	64%	64%	63%	7%	4%	3%	29%	32%	34%
Linker Maasoevers	65%	64%	61%	51%	50%	49%	5%	5%	3%	44%	46%	48%
<i>Opleidingsniveau²</i>												
Laag	53%	50%	52%	41%	34%	40%	4%	3%	2%	55%	63%	58%
Midden	74%	71%	75%	58%	57%	61%	6%	3%	4%	36%	39%	35%
Hoog	84%	87%	82%	61%	67%	60%	8%	7%	5%	32%	26%	34%
<i>Huishoudensinkomen</i>												
Minima	45%	47%	47%	23%	23%	22%	4%	5%	2%	72%	72%	76%
Minimum tot modaal	67%	60%	67%	48%	44%	54%	6%	2%	1%	47%	54%	45%
Modaal tot 2 x modaal	76%	81%	75%	61%	66%	62%	6%	7%	5%	33%	28%	33%
Boven 2 x modaal	87%	91%	91%	73%	80%	78%	8%	5%	8%	19%	15%	15%
Totaal	69%	69%	69%	52%	52%	52%	6%	5%	4%	42%	43%	44%

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

¹⁾ Het onderscheid tussen westerse en niet-westerse allochtonen is in 2011 op een iets andere manier gemaakt dan in 2005 en 2000.

²⁾ Het onderscheid tussen laag, midden en hoog opgeleiden is in 2011 op een iets andere manier gemaakt dan in 2005 en 2000.

Gezien de bescheiden verschillen en de relatief grote onnauwkeurigheidsmarges door de kleine aantallen per persoonskenmerk kunnen uit het bovenstaande geen conclusies over trends worden getrokken. Hooguit lijkt het rijbewijsbezit op de Rechter Maasoevers binnen de ring wat toe te nemen, en op de Linker Maasoevers wat af te nemen.

Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, vergelijkbaar met de afgelopen jaren, in 88% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van

een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak, van een leasemaatschappij of van iets anders. Bijna dit gehele wagenpark (93%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (76%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers (86%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor de helft geldt (50%).

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

Figuur 2.4: Fietsbezit; 2001-2011.

Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	<u>76%</u>	74%	74%	74%	76%	74%	76%

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. Zie ook figuur 2.7.

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2011.

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Auto én fiets	40%	44%	44%	42%	44%	44%	44%	42%	46%	47%	44%
Wel auto, geen fiets	11%	10%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%	8%
Geen auto, wel fiets	34%	29%	29%	30%	32%	30%	30%	32%	30%	27%	32%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	18%	16%	18%	17%	16%	15%	17%	16%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%
Totaal fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%

44% van de Rotterdammers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 16% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dit komt bij vrouwen twee keer zo vaak voor als bij mannen (bij 20% van de vrouwen en bij 10% van de mannen), en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen.

Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 35% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 9% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 2% van de Rotterdammers met een huishoudensinkomen van meer dan twee keer modaal heeft geen fiets en evenmin altijd een auto ter beschikking, tegen maar liefst 35% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ring heeft 15% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 21% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ring 8%.

2.3 Openbaarvervoerabonnement

De vraag naar het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer is dit jaar wat anders geformuleerd, omdat door de forse toename in de afgelopen jaren de indruk bestond dat de OV-chipkaart door sommigen als abonnement wordt gezien. Bij de antwoordmogelijkheden is daarom nu toegevoegd dat men betaalt per rit, met OV-chipkaart op saldo of met strippenkaart of losse kaartjes. (De mogelijkheid om te reizen met een strippenkaart is daarin opgenomen omdat die buiten de Rotterdamse regio nog wél bestaat!)

24% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt nu een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 4% via de werkgever, 10% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 11% heeft het abonnement zelf betaald. 62% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen, en de overige 14% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.

In figuur 2.6 is het abonnementbezit weergegeven zoals dat in de jaren 2004 tot en met 2011 in de Omnibusenquête is gemeten, waarbij ook onderscheid is gemaakt tussen autobezitters en niet-autobezitters.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2011.

Abonnement openbaar vervoer?	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Autobezitters¹:								
Ja, via werkgever	6%	7%	7%	7%	6%	5%	6%	4%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	1%	1%	2%	3% ⁴
Ja, privé (zelf betaald)	3%	4%	5%	5%	(12%)	(14%)	(16%)	6%
Nee ³	92%	89%	88%	88%	(80%)	(79%)	(75%)	86%
Niet-autobezitters:								
Ja, via werkgever	8%	9%	9%	7%	7%	6%	6%	4%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	13%	14%	13%	17% ⁴
Ja, privé (zelf betaald)	19%	19%	19%	16%	(19%)	(26%)	(31%)	16%
Nee ³	74%	72%	72%	76%	(61%)	(55%)	(50%)	64%
Totaal:								
Ja, via werkgever	7%	8%	8%	7%	7%	6%	6%	4%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	7%	7%	7%	10% ⁴
Ja, privé (zelf betaald)	10%	11%	12%	11%	(15%)	(20%)	(22%)	11%
Nee ³	83%	81%	81%	83%	(71%)	(68%)	(64%)	76%

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

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

³): De antwoordmogelijkheid 'nee' betreft in 2011 Rotterdammers die antwoordden per rit te betalen plus Rotterdammers die zeggen nooit met het openbaar vervoer te reizen.

⁴): De toename van het aantal Rotterdammers dat zegt een ov-studentenkaart te hebben hangt mede samen met een in 2011 wat betere respons van jongeren.

N.B.: In 2008 tot en met 2010 leek het abonnementbezit fors toe te nemen; waarschijnlijk vooral door de introductie van de OV-chipkaart die door sommigen als abonnement werd gezien. Nu de vraagstelling hieraan aangepast is, ligt het aantal zelf betaalde abonnementen weer op het oude niveau. De percentages bij de antwoorden 'Ja, privé' en 'Nee' zijn daarom dubieus, en tussen haakjes geplaatst.

Door de introductie van de OV-chipkaart en de in 2008 en 2011 aangepaste vraagstelling is het moeilijk om conclusies te trekken over de ontwikkeling van het abonnementenbezit volgens de Omnibusenquêtes van de laatste jaren. In de periode 2004-2007 was het abonnementenbezit constant; ook per soort. In de drie jaren daarna leek het abonnementenbezit fors toe te nemen; waarschijnlijk vooral door de introductie van de OV-chipkaart die door sommigen als abonnement werd gezien. Nu de vraagstelling hieraan aangepast is, ligt het aantal zelf betaalde abonnementen weer op het oude niveau.

Wel lijkt het aantal abonnementen via werkgevers langzaam terug te lopen.

Overigens sluiten de verschillende antwoordmogelijkheden bij deze vraag elkaar nu niet meer helemaal uit: het hebben van een abonnement kan immers samengaan met het per rit betalen voor vervoerswijzen of op trajecten waar het abonnement *niet* voor geldt! Het voert echter te ver om hier in de vraagstelling ook allemaal nog rekening mee te houden.

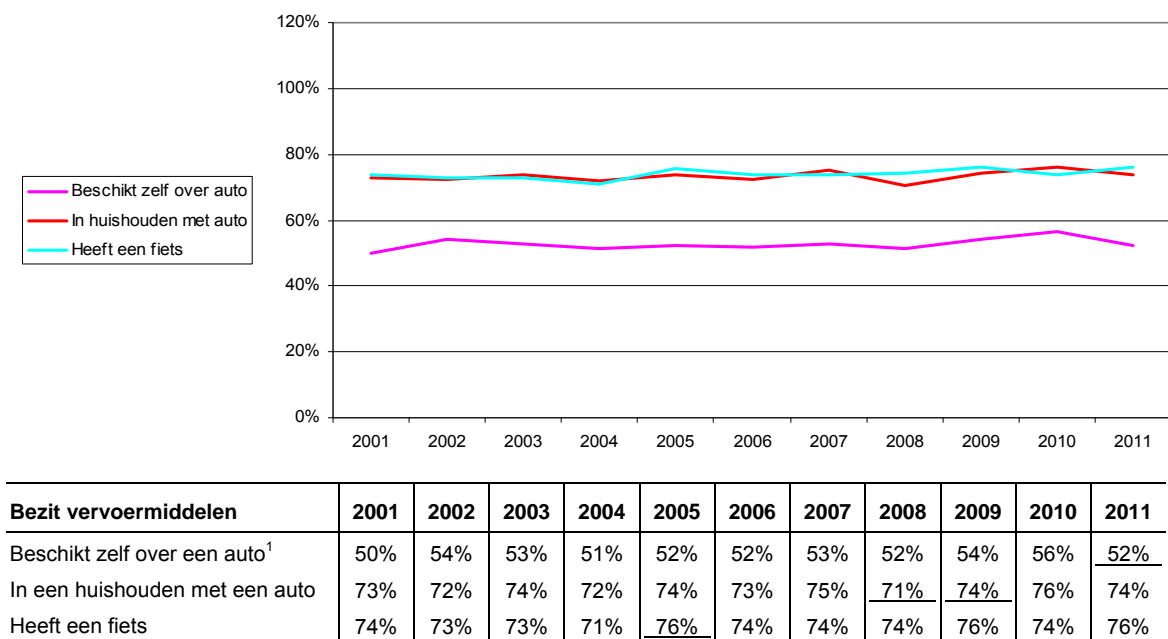
Het bezit van openbaarvervoerabonnementen is onder autobezitters nog niet half zo groot als onder niet-autobezitters: 14% respectievelijk 36%.

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdamers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is het bezit van openbaarvervoerabonnementen trouwens veel hoger, namelijk in totaal 68%. Van hen heeft bijna twee-derde het abonnement via de werkgever of de studie.

2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

In figuur 2.7 is de ontwikkeling in het bezit van vervoermiddelen sinds 2001 herhaald.

Figuur 2.7: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2011.



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

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

Zoals in de voorgaande paragrafen reeds was aangegeven, zijn zowel in het auto- als in het fietsbezit van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat er sprake is van significante ontwikkelingen; laat staan van een trend. Hooguit lijkt het fietsbezit sinds 2005 structureel *iets* hoger te liggen.

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week, bijna een-derde meestal twee of drie dagen per week een auto, en de rest meestal maar één dag per week. Als ook degenen worden meegeteld die 'bijna nooit' een auto zeggen te gebruiken, komt het totaal aan autogebruikers op 76%; ongeveer het zelfde percentage dat een auto in het huishouden heeft (74%; zie paragraaf 2.1).

Van *alle* Rotterdammers kan 34% gerekend worden tot de zogeheten intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.1: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2011¹.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	18%	30%	26%	25%
4 of 5 dagen	8%	11%	11%	10%
2 of 3 dagen	18%	21%	18%	19%
1 dag	15%	11%	8%	11%
Totaal autogebruikers	59%	74%	62%	64%
Bijna nooit	18%	8%	8%	11%
Nooit / geen antwoord	23%	18%	30%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 74% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoever is dit 62%, en "rechts binnen de ring" 59%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoever binnen de ring veel minder vaak voor dan in beide andere stadsdelen: 26%, tegen 42% "rechtsbuiten" en 37% "links".

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2011 weergegeven.

Het totale percentage autogebruikers is, zeker op de lange termijn gezien, redelijk constant; het aantal intensieve autogebruikers lijkt op de lange termijn licht dalend.

Figuur 3.2: *Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2011.*

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%	24%	25%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%	12%	10%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%	21%	19%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	9%	11%
Totaal autogebr.	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%	64%
Bijna nooit ¹	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%	10%	11%
Nooit / geen antw. ²	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%	24%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve autogebruik wordt aan het eind van deze paragraaf en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Gebruik van openbaar vervoer

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

Van *alle* Rotterdammers kan 20% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik meestal ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.3: *Openbaarvervoergebruik per week per stadsdeel; 2011¹.*

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	11%	7%	11%	10%
4 of 5 dagen	12%	10%	8%	10%
2 of 3 dagen	19%	18%	13%	17%
1 dag	14%	14%	10%	12%
Totaal o.v.-gebruikers	55%	49%	43%	48%
Bijna nooit	25%	24%	26%	25%
Nooit / geen antwoord	20%	27%	31%	27%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

Het openbaarvervoergebruik is het grootst op de Rechter Maasoevers binnen de ring, en dat geldt ook voor het intensieve gebruik (17%; buiten de ring 17%, en op de Linker Maasoevers 20%).

De toename van het openbaarvervoergebruik van de afgelopen jaren heeft dit jaar niet verder doorgezet; het intensieve openbaarvervoergebruik veranderde de afgelopen jaren nauwelijks (figuur 3.4).

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik per week; 2003-2011.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
(Bijna) elke dag	11%	12%	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
4 of 5 dagen	7%	7%	9%	7%	8%	8%	9%	8%	10%
2 of 3 dagen	14%	12%	14%	13%	11%	14%	16%	16%	17%
1 dag	10%	10%	11%	9%	10%	11%	13%	14%	12%
Totaal o.v.-gebr.	42%	41%	44%	39%	39%	44%	47%	48%	48%
Bijna nooit ¹	34%	33%	35%	34%	34%	31%	31%	24%	25%
Nooit / geen antw. ²	24%	26%	21%	27%	27%	25%	22%	28%	27%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve openbaarvervoer gebruik wordt aan het eind van deze paragraaf en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Fietsgebruik

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

Van *alle* Rotterdammers kan 32% gerekend worden tot de intensieve fietsers (gebruik ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2011¹.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	32%	22%	17%	23%
4 of 5 dagen	10%	7%	8%	8%
2 of 3 dagen	11%	14%	12%	12%
1 dag	10%	10%	8%	9%
Totaal fietsgebruikers	63%	53%	44%	53%
Bijna nooit	7%	21%	18%	15%
Nooit / geen antwoord	30%	26%	38%	32%
Totaal	100%	100%	100%	100%

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

Het fietsgebruik is op de Linker Maasoever een stuk minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het intensieve gebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (42%); op de Rechter Maasoever buiten de ring is dit 30%, en op de Linker Maasoever 25%.

Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets schommelde jarenlang rond de vijftig procent. Dit jaar is het voor het eerst weer toegenomen. Het intensieve fietsgebruik leek de laat-

ste paar jaar wat af te nemen, maar nam dit jaar fors toe (van 25% naar 32%); vooral door de toename van het percentage Rotterdammers dat (bijna) elke dag fietst. Zie figuur 3.6.

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2011.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%	19%	23%
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%	7%	8%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%	13%	12%
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%	8%	9%
Totaal fietsgebr.	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%
Bijna nooit ¹⁾	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%	19%	15%
Nooit / geen antw. ²⁾	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%	34%	32%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

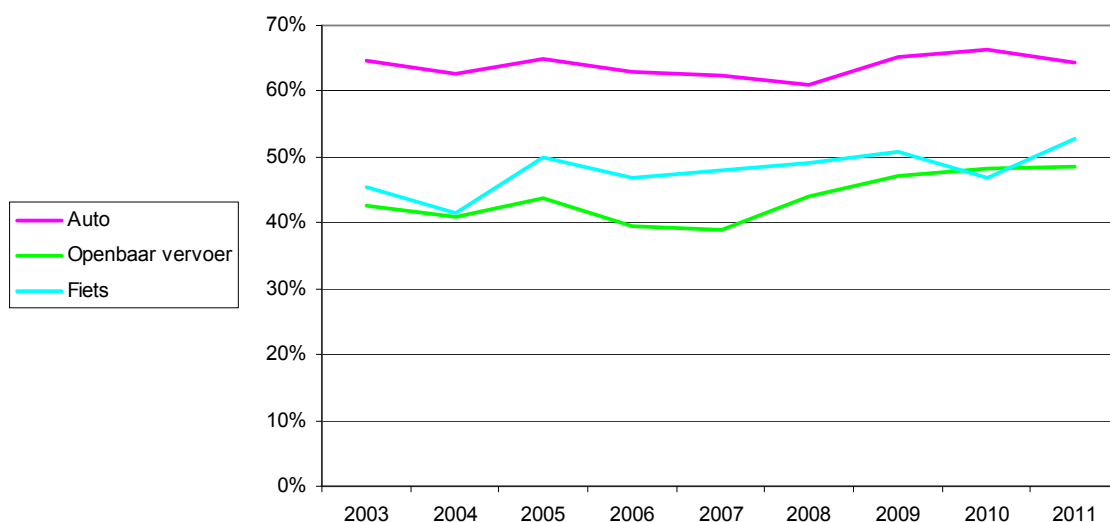
¹⁾: Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

²⁾: Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve fietsgebruik wordt aan het eind van deze paragraaf en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

In figuur 3.7 tenslotte is de ontwikkeling van de omvang van de drie soorten verkeersdeelnemers ('totaal gebruik') sinds 2003 in één beeld te zien.

Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2011.



Verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Autogebruikers	65%	63%	65%	63%	62%	61%	<u>65%</u>	66%	64%
O.v.-gebruikers	42%	41%	44%	<u>39%</u>	39%	<u>44%</u>	47%	48%	48%
Fietsgebruikers	46%	<u>41%</u>	<u>50%</u>	47%	48%	49%	51%	<u>47%</u>	<u>53%</u>

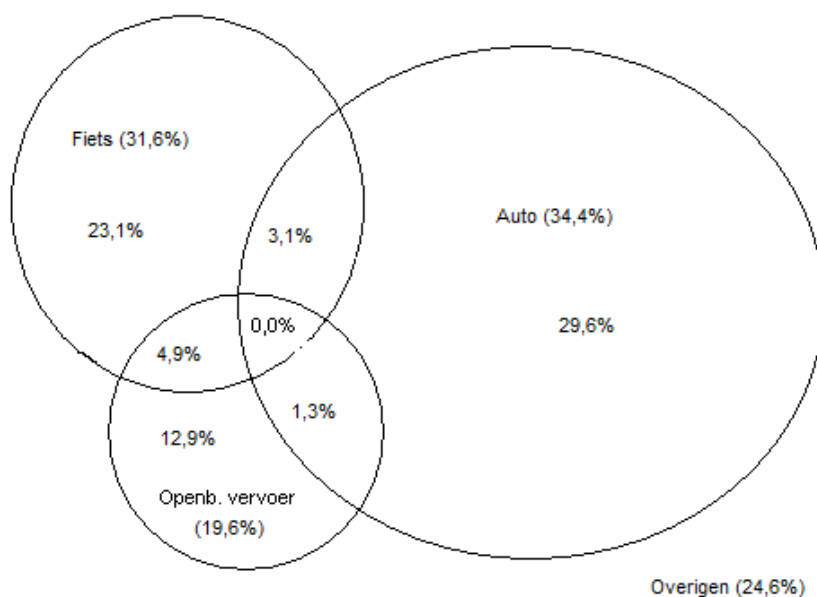
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant. Het openbaarvervoergebruik is sinds 2007 toegenomen, al heeft die toename dit jaar niet verder doorgezet, en het fietsgebruik, dat jarenlang rond de vijftig procent schommelde, is dit jaar voor het eerst weer toegenomen.

3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 34% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 20% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 32% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets. Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

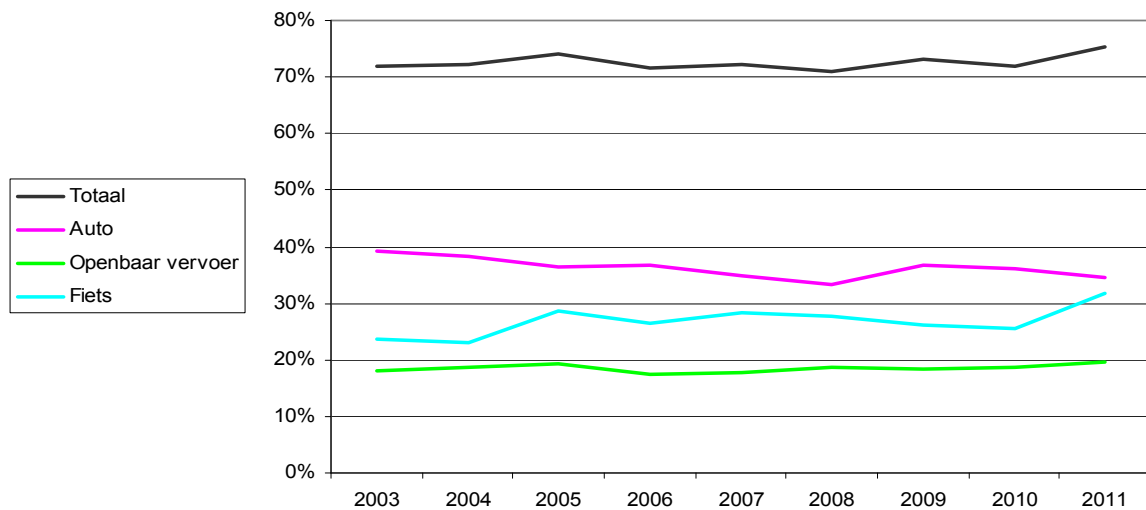
Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2011.



In totaal behoort 75% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

In figuur 3.9 is de ontwikkeling van de omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers sinds 2003 te zien. De trend bij het intensieve autogebruik lijkt licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik lijkt door de forse toename dit jaar nu zelfs licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers was tot vorig jaar vlak; door de stijging van het aantal intensieve fietsgebruikers in 2011 is pas dit jaar een toename te zien.

Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2011.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%	34%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%	20%
Intensieve fietsgebruikers	24%	<u>23%</u>	29%	26%	28%	28%	26%	25%	<u>32%</u>
Intensieve verkeersdeelnemers	72%	72%	74%	72%	72%	71%	73%	72%	<u>75%</u>

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

3.3 Gebruik in diverse situaties

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

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

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

Figuur 3.10 geeft het vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen). De verschillen met de meting uit 2010 zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Alleen wordt ongeveer overal de fiets nu wat vaker gebruikt.

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2011 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	43%	24%	28%	6%	100%	851
als u naar een winkelcentrum gaat	28%	22%	32%	19%	100%	1.105
als u vrienden of familie bezoekt	63%	18%	13%	6%	100%	1.091
als u uitgaat	40%	26%	25%	9%	100%	922
als u gaat sporten	29%	8%	44%	19%	100%	695
in het weekend	47%	18%	26%	9%	100%	1.027
door de week overdag	34%	25%	33%	9%	100%	1.048
door de week in de avond	52%	17%	25%	7%	100%	930
naar de binnenstad van Rotterdam	18%	47%	25%	9%	100%	1.032
naar bestemmingen elders in Rotterdam	45%	32%	19%	4%	100%	953
naar bestemmingen buiten Rotterdam	73%	24%	2%	2%	100%	1.032
naar trein of metrostation	11%	32%	22%	36%	100%	871

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2010 door de kleinere aantallen respondenten soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

Bij Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring (figuur 3.11) is het autogebruik lager, en het fietsgebruik hoger dan bij andere Rotterdammers. Het openbaarvervoergebruik is ongeveer gemiddeld (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad; daarbij wordt het openbaar vervoer juist minder dan gemiddeld gebruikt, en gaat men vooral fietsend en lopend).

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2011 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	30%	25%	38%	7%	100%	317
als u naar een winkelcentrum gaat	14%	20%	45%	21%	100%	370
als u vrienden of familie bezoekt	52%	21%	21%	6%	100%	373
als u uitgaat	20%	19%	48%	14%	100%	332
als u gaat sporten	20%	7%	56%	17%	100%	254
in het weekend	33%	17%	37%	12%	100%	355
door de week overdag	22%	25%	43%	10%	100%	363
door de week in de avond	35%	18%	40%	8%	100%	342
naar de binnenstad van Rotterdam	9%	27%	45%	18%	100%	364
naar bestemmingen elders in Rotterdam	33%	39%	25%	3%	100%	345
naar bestemmingen buiten Rotterdam	62%	34%	3%	1%	100%	359
naar trein of metrostation	3%	26%	31%	40%	100%	321

Op de Rechter Maasoever *buiten* de ring daarentegen (figuur 3.12) wordt de auto juist in alle situaties méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad).

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2011 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	51%	20%	27%	2%	100%	223
als u naar een winkelcentrum gaat	39%	16%	32%	13%	100%	298
als u vrienden of familie bezoekt	73%	14%	9%	4%	100%	296
als u uitgaat	50%	29%	18%	2%	100%	249
als u gaat sporten	35%	5%	46%	13%	100%	202
in het weekend	57%	14%	26%	4%	100%	278
door de week overdag	40%	24%	32%	5%	100%	285
door de week in de avond	65%	14%	19%	2%	100%	247
naar de binnenstad van Rotterdam	25%	54%	19%	1%	100%	283
naar bestemmingen elders in Rotterdam	50%	28%	20%	3%	100%	255
naar bestemmingen buiten Rotterdam	81%	18%	1%	1%	100%	279
naar trein of metrostation	13%	25%	26%	36%	100%	229

Op de Linker Maasoever tenslotte (figuur 3.13) wordt over het algemeen iets meer dan gemiddeld de auto gebruikt. Het openbaar vervoer wordt hier vaker gebruikt dan elders in de stad, en de fiets is hier een stuk minder populair.

Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2011 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	50%	26%	17%	8%	100%	302
als u naar een winkelcentrum gaat	32%	26%	21%	20%	100%	419
als u vrienden of familie bezoekt	64%	19%	10%	7%	100%	407
als u uitgaat	52%	30%	9%	8%	100%	328
als u gaat sporten	34%	10%	29%	26%	100%	231
in het weekend	51%	21%	18%	10%	100%	377
door de week overdag	31%	44%	19%	10%	100%	384
door de week in de avond	58%	18%	14%	9%	100%	328
naar de binnenstad van Rotterdam	21%	61%	12%	6%	100%	370
naar bestemmingen elders in Rotterdam	52%	29%	14%	5%	100%	340
naar bestemmingen buiten Rotterdam	76%	19%	2%	3%	100%	380
naar trein of metrostation	16%	42%	10%	31%	100%	309

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK

4.1 Frequentier fietsgebruik

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

Vergelijkbaar met in de vorige enquête gaf 22% van de respondenten aan, alles al op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequentier fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 32% als reden dat het weer niet geschikt is, 30% dat de afstanden te groot zijn, en 15% dat het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot is. Voorts noemt 9% dat het verkeer niet veilig is, eveneens 9% dat fietsen niet snel genoeg gaat, 8% leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, 7% dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning, 6% dat men niet kan fietsen, eveneens 6% dat routes niet comfortabel zijn, 5% dat het eng is om te fietsen, en 4% geeft als reden geen fiets te hebben. Men mocht hier overigens meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,49.

Dit zijn niet wezenlijk andere uitkomsten dan die van vorig jaar.

Figuur 4.1: Redenen om niet (vaker) te fietsen; 2007-2011.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	2007	2008	2009	2010	2011
Doet alles al op de fiets	17%	<u>21%</u>	21%	20%	22%
Meest genoemde redenen ¹ :					
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%	32%
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%	30%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	<u>17%</u>	18%	18%	15%
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%	9%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%	9%

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

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

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

Figuur 4.2: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2011.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Doet alles al op de fiets	Redenen ¹									
		Weer niet geschikt	Afstanden te groot	Risico diefstal etc. bij bestemming	Verkeer niet veilig	Fietsen niet snel genoeg	Leeftijd, handicap, etc.	Risico diefstal etc. bij woning	Kan niet fietsen	Routes niet comfortabel	Overig
<i>Geslacht</i>											
man	21%	33%	31%	15%	9%	12%	6%	8%	3%	7%	22%
vrouw	23%	31%	30%	15%	10%	7%	10%	5%	9%	5%	29%
<i>Leeftijd</i>											
16 tot 25 jaar	(23%)	(42%)	(37%)	(11%)	(8%)	(12%)	(0%)	(9%)	(1%)	(6%)	(32%)
25 tot 45 jaar	24%	35%	40%	17%	7%	14%	2%	6%	6%	7%	29%
45 tot 65 jaar	24%	29%	30%	14%	9%	7%	7%	7%	7%	7%	25%
65 tot 85 jaar	17%	26%	14%	14%	14%	4%	25%	5%	9%	4%	20%
<i>Etniciteit</i>											
autochtonen	28%	34%	31%	17%	9%	9%	10%	6%	3%	7%	25%
westerse allochtonen	(18%)	(35%)	(40%)	(19%)	(17%)	(10%)	(10%)	(7%)	(5%)	(6%)	(18%)
niet-westerse allochtonen	9%	25%	26%	9%	8%	10%	4%	7%	15%	4%	31%
<i>Stadsdeel</i>											
R. Maasoever binnen ring	30%	33%	31%	14%	10%	9%	6%	8%	8%	6%	23%
R. Maasoever buiten ring	21%	36%	32%	15%	9%	10%	10%	4%	3%	7%	26%
Linker Maasoever	17%	29%	29%	16%	9%	9%	9%	7%	8%	5%	28%
<i>Opleidingsniveau</i>											
Laag	17%	24%	23%	13%	11%	7%	13%	6%	11%	4%	25%
Midden	18%	(36%)	(31%)	(13%)	(8%)	(10%)	(7%)	(8%)	(5%)	(5%)	(27%)
Hoog	29%	38%	39%	17%	8%	11%	4%	6%	2%	10%	26%
<i>Huishoudensinkomen</i>											
Minima	22%	24%	23%	8%	12%	8%	11%	7%	17%	4%	28%
Minimum tot modaal	18%	30%	24%	18%	10%	6%	14%	8%	6%	7%	25%
Modaal tot 2 x modaal	26%	34%	37%	21%	9%	9%	7%	8%	2%	7%	23%
Boven 2 x modaal	22%	(40%)	(42%)	(14%)	(6%)	(15%)	(1%)	(3%)	(0%)	(8%)	(24%)
<i>Fietsbezit</i>											
Wel	29%	41%	38%	18%	9%	10%	5%	6%	1%	8%	21%
Niet	0%	11%	14%	6%	10%	7%	17%	9%	18%	3%	37%
<i>Fietsgebruik</i>											
Momenteel wel eens	40%	47%	43%	19%	9%	10%	3%	6%	0%	8%	18%
Momenteel nooit	1%	22%	22%	12%	10%	9%	12%	7%	11%	5%	32%
Intensieve autogebruikers	4%	35%	40%	14%	8%	13%	3%	7%	2%	7%	26%
Intensieve o.v.-gebruikers	15%	34%	27%	18%	12%	9%	4%	8%	7%	8%	27%
Intensieve fietsers	62%	(41%)	(43%)	(19%)	(7%)	(7%)	(2%)	(5%)	(0%)	(9%)	(22%)
Totaal	22%	32%	30%	15%	9%	9%	8%	7%	6%	6%	26%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen alles al op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (namelijk tot 149%). Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 5%; zij zijn samen met 'eng om te fietsen' (5%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen. Zie voor de precieze formuleringen van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III.

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

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

4.2 'P+R'

Sinds 2009 worden ook vragen gesteld over het begrip 'P+R': of men dit begrip kent (en zo ja: waardoor), en of men er wel eens gebruik van maakt (en zo ja: wat daarvoor de belangrijkste reden is). Zie voor de precieze formulering van de vragen Bijlage III.

72% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 28% erkent dit *niet* te kennen. De helft van de Rotterdammers (49%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de negen (11%) kent het van radio en tv, één op de tien (10%) door vrienden en/of familie, en 7% noemt kranten / tijdschriften. 4% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet, en 10% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in veel mindere mate ook nabijheid, borden en ervaringen in andere steden. (Deze percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.3: Kennis van het begrip 'P+R'; 2011 (horizontale percentering).

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijdschriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs-gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	30%	12%	11%	6%	5%	49%	9%
Rechter Maasoever buiten ring	20%	11%	12%	8%	4%	53%	13%
Linker Maasoever	31%	11%	7%	7%	4%	45%	9%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	18%	12%	9%	7%	4%	57%	14%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(29%)	(9%)	(10%)	(4%)	(4%)	(52%)	(6%)
Geen rijbewijs	45%	10%	10%	8%	3%	32%	6%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	22%	13%	9%	6%	5%	54%	11%
Niet intensief / niet	31%	10%	10%	8%	4%	45%	10%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	30%	11%	12%	9%	5%	45%	10%
Niet intensief / niet	27%	11%	9%	7%	4%	49%	10%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	22%	14%	10%	5%	5%	54%	11%
Openbaar vervoer	(32%)	(7%)	(10%)	(6%)	(5%)	(43%)	(12%)
Ander vervoermiddel / lopend	23%	11%	10%	9%	5%	52%	11%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	35%	11%	9%	9%	2%	44%	7%
Totaal	28%	11%	10%	7%	4%	49%	10%

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

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

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

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

Figuur 4.4: Gebruik 'P+R'; 2011 (horizontale percentering).

Gebruik 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	16%	54%	29%
Rechter Maasoever buiten ring	24%	55%	20%
Linker Maasoever	15%	53%	31%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	27%	55%	18%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(13%)	(59%)	(28%)
Geen rijbewijs	6%	49%	45%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	26%	53%	22%
Niet intensief / niet	14%	55%	31%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	13%	57%	30%
Niet intensief / niet	19%	54%	27%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	27%	51%	22%
Openbaar vervoer	(12%)	(57%)	(32%)
Ander vervoermiddel / lopend	17%	59%	23%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	14%	52%	34%
Totaal	18%	54%	28%

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

'P+R'-gebruikers vinden we het meest op de Rechter Maasoever buiten de ring (24%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruikt ruim een kwart wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan. Deze conclusie kon vorig jaar ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het makkelijker is (genoemd door 64% van de gebruikers), gevolgd door goedkoper (40%) en sneller (35%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

Kennis en gebruik zijn de afgelopen jaren niet veranderd; bij de gebruiksredenen is het gemak dit jaar minder vaak (maar nog altijd door bijna twee-derde van de gebruikers) genoemd. (Het gemeten verschil is, ondanks de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête, significant.)

Figuur 4.5: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2011.

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	2009	2010	2011
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	18%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	53%	54%	54%
Subtotaal: Kent het begrip 'P+R'	71%	72%	72%
Kent het begrip niet	29%	28%	28%
<i>Belangrijkste argument gebruikers:</i>			
Makkelijker	68%	72%	<u>64%</u>
Goedkoper	32%	36%	40%
Sneller	34%	31%	35%

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. De schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête (2011: 222) zelden significant; van de verschillen van jaar op jaar is alleen de afname van 'Makkelijker' tussen 2010 en 2011 significant.

5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2010 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2011 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer (paragraaf 5.1), en over de doorstroming op een zevental routes tussen ring en binnenstad (paragraaf 5.2) en over verkeershinder (paragraaf 5.3) in het bijzonder.

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, de veiligheid in en om metro/treinstations en het stallen van de fiets in de binnenstad zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over. Het meest vaak ontevreden is men over het parkeren van de auto in de binnenstad (in totaal 67%) en over de doorstroming van de auto in de stad (in totaal 56%); hierover is een meerderheid negatief. Ook over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 48%) en over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 46%) zijn velen negatief. Relatief positief is de Rotterdammer over onderwerpen in de onmiddellijke woonomgeving, zoals de verkeersveiligheid in de eigen straat en het parkeren van de auto of stallen van de fiets bij de woning. Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 89% respectievelijk 80%) en het comfort in het openbaar vervoer (81%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2011.

Hoe denkt u over	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	13%	44%	41%	2%	100%	889	30%
het comfort van het fietsen in de stad	5%	29%	57%	9%	100%	834	34%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	5%	33%	57%	4%	100%	950	25%
het stallen van de fiets in de binnenstad	10%	36%	47%	7%	100%	748	41%
het parkeren van de auto in de binnenstad	25%	42%	31%	2%	100%	816	35%
de doorstroming van de bus	2%	17%	71%	9%	100%	655	48%
de doorstroming van de tram	2%	9%	71%	18%	100%	795	37%
comfort van het openbaar vervoer	3%	16%	73%	8%	100%	949	25%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	8%	22%	63%	7%	100%	923	27%
de veiligheid in bus/tram/metro	7%	29%	58%	6%	100%	932	26%
de veiligheid in en om metro/treinstations	10%	38%	48%	4%	100%	900	29%
de verkeersveiligheid in de straat	5%	20%	56%	18%	100%	1.077	15%
het stallen van de fiets bij de woning	11%	21%	43%	25%	100%	875	31%
het parkeren van de auto bij de woning	12%	23%	47%	18%	100%	909	28%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	4%	24%	62%	10%	100%	1.048	17%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 15% tot 48% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van bus en tram en over het stallen van de fiets in de binnenstad het meest. Dat laatste valt vaak, maar niet altijd, samen met een gebrek aan gebruikservaring.

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

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2011.

Hoe denkt u over	% positief	% negatief	Cijfer
de doorstroming van de auto in de stad	56%	44%	5,7
het comfort van het fietsen in de stad	34%	66%	6,4
de verkeersveiligheid in de binnenstad	38%	62%	6,2
het stallen van de fiets in de binnenstad	46%	54%	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	67%	33%	5,2
de doorstroming van de bus	20%	80%	6,7
de doorstroming van de tram	11%	89%	7,1
comfort van het openbaar vervoer	19%	81%	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	31%	69%	6,3
de veiligheid in bus/tram/metro	36%	64%	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	48%	52%	5,9
de verkeersveiligheid in de straat	25%	75%	6,8
het stallen van de fiets bij de woning	32%	68%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	35%	65%	6,4
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	28%	72%	6,6

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijkt de Rotterdammer dit jaar een stuk tevredener dan vorig jaar: bij negen van de vijftien onderwerpen is het rapportcijfer dit jaar significant hoger. De overige gemeten veranderingen kunnen ook door het toeval van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. (Of lijken groter dan ze in werkelijkheid zijn door afrondings-effecten.)

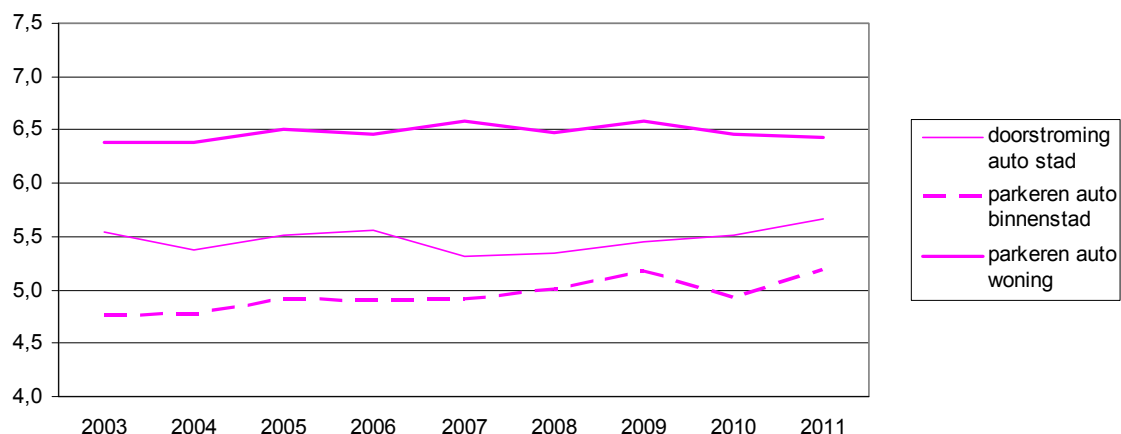
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2011.

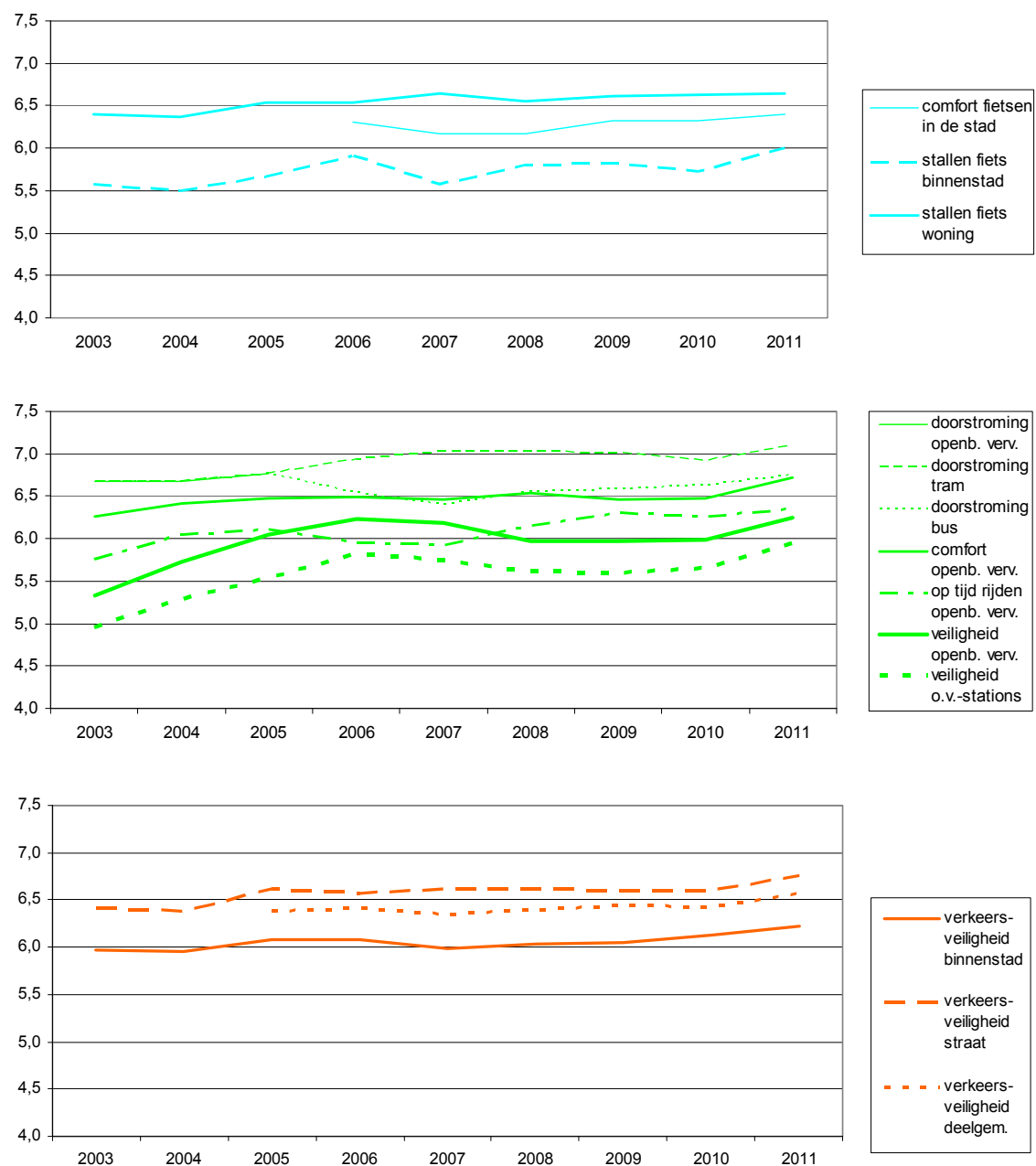
Hoe denkt u over	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	<u>5,4</u>	<u>5,5</u>	5,6	<u>5,3</u>	5,4	5,5	5,5	<u>5,7</u>
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,3</u>	6,3	6,4
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	<u>6,1</u>	6,1	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,5	<u>5,7</u>	<u>5,9</u>	<u>5,6</u>	<u>5,8</u>	5,8	5,7	<u>6,0</u>
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	4,8	<u>4,9</u>	4,9	4,9	5,0	<u>5,2</u>	<u>4,9</u>	<u>5,2</u>
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	6,7	6,8	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	---	---	6,5	<u>6,4</u>	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,7
de doorstroming van de tram	---	---	---	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	<u>7,1</u>
comfort van het openbaar vervoer	6,3	<u>6,4</u>	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	<u>6,7</u>
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	5,8	<u>6,0</u>	6,1	<u>6,0</u>	5,9	<u>6,2</u>	<u>6,3</u>	6,3	6,3
de veiligheid in bus/tram/metro	5,3	<u>5,7</u>	<u>6,1</u>	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,0</u>	6,0	6,0	<u>6,2</u>
de veiligheid in en om metro/treinstations	4,9	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	<u>5,8</u>	5,7	<u>5,6</u>	5,6	5,7	<u>5,9</u>
de verkeersveiligheid in de straat	6,4	6,4	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	<u>6,8</u>
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,4	<u>6,5</u>	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,4	6,5	6,5	6,6	6,5	6,6	6,5	6,4
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	---	---	6,4	6,4	6,3	6,3	6,4	6,4	<u>6,6</u>

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

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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2011.





Oordelen naar stadsdeel

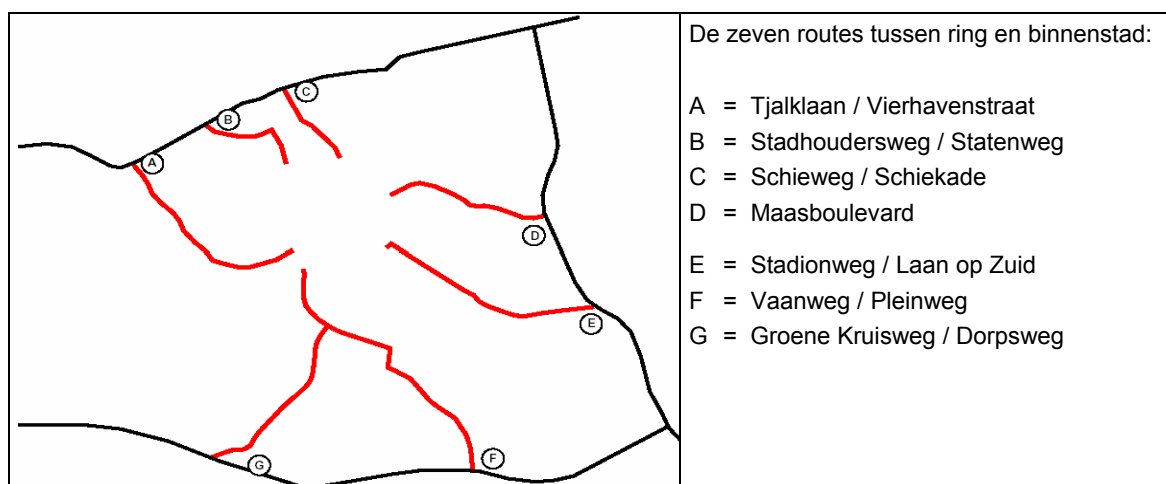
Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Op deze Maasoever *buiten* de ring is men vaker tevreden over de verkeersveiligheid in eigen straat en deelgemeente en over het parkeren van de auto bij de woning, en over het stallen van de fiets bij de woning is men hier het meest tevreden. Op de Linker Maasoever is men behalve over het stallen van de fiets bij de woning over ongeveer alle onderwerpen in vergelijkbare mate als elders tevreden of *iets* minder tevreden.

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2011.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

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



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vier-

havenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 11% heeft de vraag hierover niet beantwoord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 21% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar overal geeft wel ruwweg de helft aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel konden hebben. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 was gedaan.

Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2011.

Hoe denkt u over de doorstroming over	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tjalklaan / Vierhavenstraat:							
(zeer) negatief / ontevreden	43%	40%	<u>52%</u>	<u>37%</u>	<u>47%</u>	46%	42%
(zeer) positief / tevreden	57%	60%	<u>48%</u>	<u>63%</u>	<u>53%</u>	54%	58%
cijfer	6,0	6,1	<u>5,7</u>	<u>6,2</u>	<u>5,9</u>	5,8	6,0
Stadhoudersweg / Statenweg:							
(zeer) negatief / ontevreden	61%	64%	66%	<u>48%</u>	<u>61%</u>	<u>48%</u>	50%
(zeer) positief / tevreden	39%	36%	34%	<u>52%</u>	<u>39%</u>	<u>52%</u>	50%
cijfer	5,3	5,2	5,2	<u>5,8</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	5,8
Schieweg / Schiekade:							
(zeer) negatief / ontevreden	62%	60%	<u>68%</u>	<u>58%</u>	<u>65%</u>	<u>59%</u>	57%
(zeer) positief / tevreden	38%	40%	<u>32%</u>	<u>42%</u>	<u>35%</u>	<u>41%</u>	43%
cijfer	5,3	5,4	<u>5,1</u>	<u>5,5</u>	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	5,5
Maasboulevard:							
(zeer) negatief / ontevreden	34%	34%	<u>40%</u>	37%	39%	<u>33%</u>	33%
(zeer) positief / tevreden	66%	66%	<u>60%</u>	63%	61%	<u>67%</u>	67%
cijfer	6,2	6,2	<u>6,0</u>	<u>6,1</u>	6,1	<u>6,2</u>	6,2
Stadionweg / Laan op Zuid:							
(zeer) negatief / ontevreden	29%	28%	29%	31%	32%	33%	30%
(zeer) positief / tevreden	71%	72%	71%	69%	68%	67%	70%
cijfer	6,3	6,4	6,3	6,3	6,3	6,2	6,3
Vaanweg / Pleinweg:							
(zeer) negatief / ontevreden	42%	41%	<u>48%</u>	<u>42%</u>	48%	<u>42%</u>	42%
(zeer) positief / tevreden	58%	59%	<u>52%</u>	<u>58%</u>	52%	<u>58%</u>	58%
cijfer	6,0	6,0	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	5,9	6,0	6,0
Groene Kruisweg / Dorpsweg:							
(zeer) negatief / ontevreden	36%	38%	<u>47%</u>	<u>40%</u>	41%	37%	32%
(zeer) positief / tevreden	64%	62%	<u>53%</u>	<u>60%</u>	59%	63%	68%
cijfer	6,1	6,1	<u>5,9</u>	<u>6,1</u>	6,0	6,2	6,3
Totaal:							
(zeer) negatief / ontevreden	44%	43%	<u>50%</u>	<u>42%</u>	<u>47%</u>	<u>42%</u>	41%
(zeer) positief / tevreden	56%	57%	<u>50%</u>	<u>58%</u>	<u>53%</u>	<u>58%</u>	59%
cijfer	5,9	5,9	<u>5,7</u>	<u>6,0</u>	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	6,0

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

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt dit jaar door 57% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige met een overwegend negatieve beoordeling. (Over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' liggen de meningen 'fifty-fifty'.) Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: daar is slechts 30% negatief of

ontevreden over de doorstroming. Ook de routes 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' en de Maasboulevard scoren goed. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 41% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 59% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de verschillende routes nergens significant anders dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vier jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.

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

5.3 Oordeel over verkeershinder

In figuur 5.7 is weergegeven, in hoeverre de Rotterdammers hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel. Daarbij is ook een op de percentages gebaseerd "rapportcijfer" toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 en 5.6 was gedaan: een cijfer tussen 0 ('geen hinder') en 10 ('veel hinder'). Enigszins arbitrair is daarbij 'een beetje hinder' als '5' beschouwd.

Figuur 5.7: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2011.

Heeft u in Rotterdam hinder van	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	18%	11%	12%	14%
een beetje hinder	39%	38%	35%	37%
geen hinder	43%	51%	52%	49%
cijfer	6,3	7,0	7,0	6,7
Geluid van auto's:				
veel hinder	19%	10%	14%	15%
een beetje hinder	41%	41%	40%	40%
geen hinder	40%	49%	46%	45%
cijfer	6,0	6,9	6,6	6,5
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	20%	16%	23%	20%
een beetje hinder	33%	34%	31%	33%
geen hinder	47%	50%	46%	47%
cijfer	6,4	6,7	6,1	6,4
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	20%	21%	25%	22%
een beetje hinder	38%	43%	39%	40%
geen hinder	42%	36%	36%	38%
cijfer	6,1	5,8	5,6	5,8

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 22% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 38% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 40% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 20% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 15% van het geluid van auto's, en 14% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een krappe minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder: Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken hebben wat vaker veel last van de diverse hinderlijke aspecten van auto's. Zie figuur 5.8.

Figuur 5.8: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2011.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wél rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	10%	(19%)	18%	14%
een beetje hinder	37%	(37%)	38%	37%
geen hinder	53%	(44%)	44%	49%
cijfer	7,1	(6,3)	6,3	6,7
Geluid van auto's:				
veel hinder	13%	(18%)	16%	15%
een beetje hinder	39%	(44%)	42%	40%
geen hinder	49%	(38%)	42%	45%
cijfer	6,8	(6,0)	6,3	6,5
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	18%	(19%)	23%	20%
een beetje hinder	36%	(34%)	25%	33%
geen hinder	45%	(47%)	52%	47%
cijfer	6,4	(6,4)	6,5	6,4

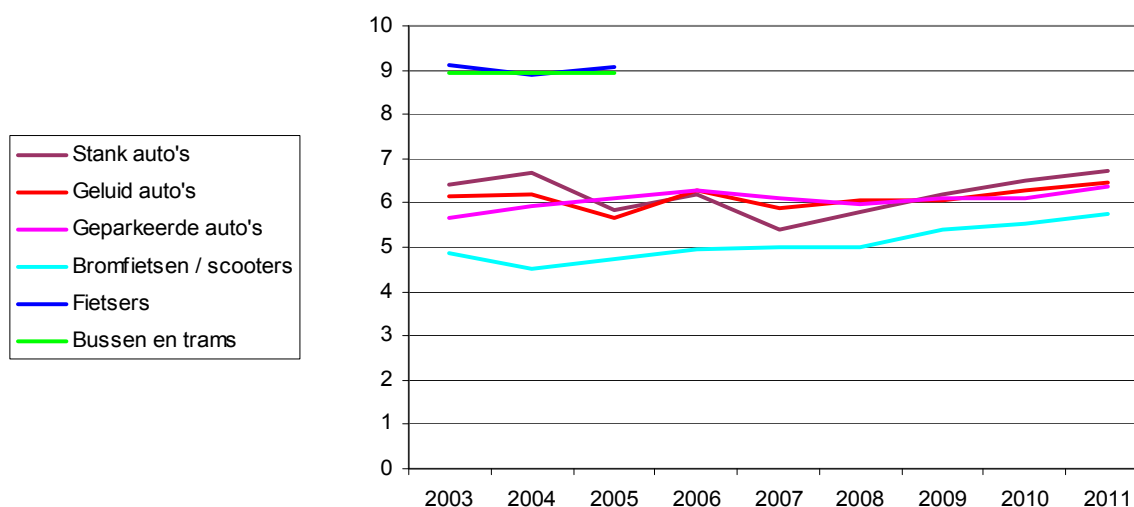
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

In figuur 5.9 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2011 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

De hinder van stank van auto's is voor het vierde achtereenvolgende jaar afgenomen, en bevindt zich nu op het laagste niveau dat (sinds 2003) ooit in de Omnibusenquête is gemeten. De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even zo veel in de belangstelling stond. De hinder van geluid van auto's is eveneens verder afgenomen tot het laagste niveau ooit, en die van geparkeerde auto's is niet wezenlijk veranderd. Ook die van bromfietsen en scooters neemt al jaren af.

Van fietsers en van bussen en trams, zo bleek in eerdere jaren, heeft slechts een enkeling last; daarom wordt de vraag naar deze vorm van hinder al sinds 2006 niet meer gesteld.

Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2011.



Heeft u in Rotterdam hinder van	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stank van auto's:									
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%	14%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%	37%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%	49%
cijfer	6,4	<u>6,7</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	6,5	6,7
Geluid van auto's:									
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%	15%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%	40%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%	45%
cijfer	6,1	6,2	<u>5,6</u>	<u>6,3</u>	<u>5,9</u>	6,0	6,0	6,3	6,5
Geparkeerde auto's:									
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%	20%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%	33%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%	47%
cijfer	5,7	5,9	6,1	6,3	6,1	6,0	6,1	6,1	6,4
Bromfietsen / scooters:									
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%	22%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%	40%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%	38%
cijfer	4,9	<u>4,5</u>	4,7	5,0	5,0	5,0	<u>5,4</u>	5,5	5,8
Fietzers:									
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---	---
cijfer	9,1	<u>8,9</u>	9,1	---	---	---	---	---	---
Bussen en trams:									
veel hinder	3%	3%	4%	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	15%	15%	14%	---	---	---	---	---	---
geen hinder	82%	82%	83%	---	---	---	---	---	---
cijfer	8,9	8,9	9,0	---	---	---	---	---	---

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

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor de eigen auto 's nachts voor veruit de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (dit jaar: 61%). 16% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport) en 13% laat de auto wat verder weg op straat staan.

Over de lange termijn is er moeilijk een trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen, al lijkt het de laatste jaren weer wat lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2011.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts¹	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Eigen garage, tuin, carport	10%		13%		12%	14%	13%	13%	16%	16%	16%
Vlak bij huis op straat	77%		68%		70%	67%	67%	66%	62%	64%	61%
Verder weg op straat	7%		10%		11%	11%	13%	14%	12%	13%	13%
Elders in een garagegebouw	1%		2%		1%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Wisselend	5%		8%		5%	6%	6%	6%	9%	6%	9%
Percentage met een auto in het huishouden	67%		75%		74%	73%	75%	71%	74%	76%	74%

¹): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2011 parkeert 16% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1995-2011.

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts ¹	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Eigen garage, tuin, carport	10%		13%		12%	13%	13%	12%	15%	14%	15%
Vlak bij huis op straat	77%		67%		68%	67%	65%	67%	59%	64%	60%
Verder weg op straat	7%		11%		12%	12%	14%	14%	13%	14%	12%
Elders in een garagegebouw	1%		2%		2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%
Wisselend	5%		8%		6%	6%	6%	6%	10%	6%	10%
Percentage huishoudens met een auto	62%		69%		67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2011 wordt 15% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 60% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 15% van de gevallen op eigen erf, in 12% van de gevallen wat verder weg op straat, en bij 10% is het "wisselend".

Ook vanuit deze optiek is er over de lange termijn moeilijk een trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen; de mogelijkheid om vlak bij huis op straat te kunnen parkeren varieert van jaar op jaar nogal, maar van een licht dalende trend lijkt wel sprake.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 14% van de Rotterdamse huishoudens.

Tweede auto's worden in 57% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 18% van de gevallen wat verder weg op straat en in 16% van de gevallen op eigen erf.

De schommelingen in figuur 6.2b worden vooral ook veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2011: 213), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. Zeker de cijfers over 2008, gebaseerd op om niet geheel duidelijke redenen wat lage aantallen, zijn dan ook slechts indicatief.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1995-2011.

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts ¹	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Eigen garage, tuin, carport	(11%)		11%		13%	18%	15%	(10%)	17%	12%	16%
Vlak bij huis op straat	(63%)		66%		62%	65%	57%	(64%)	59%	61%	57%
Verder weg op straat	(21%)		15%		15%	11%	21%	(20%)	15%	19%	18%
Elders in een garagegebouw	(1%)		1%		5%	2%	2%	(3%)	2%	1%	1%
Wisselend	(5%)		6%		6%	5%	5%	(4%)	6%	7%	8%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	10%		12%		13%	13%	14%	11%	13%	16%	14%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2011 wordt 16% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

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

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

Rotterdamse auto's worden in 59% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 16% van de gevallen op eigen erf, in 13% van de gevallen wat verder weg op straat, en in 10% van de gevallen is het "wisselend". Zie figuur 6.3.

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2011.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Eigen garage, tuin, carport	10%		12%		12%	14%	14%	12%	16%	14%	16%
Vlak bij huis op straat	75%		66%		67%	66%	64%	66%	59%	63%	59%
Verder weg op straat	9%		12%		12%	12%	15%	15%	13%	15%	13%
Elders in een garagegebouw	1%		2%		3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Wisselend	5%		8%		6%	6%	6%	6%	9%	6%	10%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	62%		69%		67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2011 wordt 16% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Parkeerplekken naar stadsdeel

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

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

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2011.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	13%	24%	11%	16%
Vlak bij huis op straat	57%	57%	65%	59%
Verder weg op straat	13%	11%	13%	13%
Elders in een garagegebouw	5%	0%	1%	2%
Wisselend	12%	7%	9%	10%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 16% van alle Rotterdamse auto's wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Het bezit van meer dan één auto zou het theoretisch lastiger moeten maken om auto's dicht bij huis te kunnen parkeren. Figuur 6.5 laat echter zien, dat het bezit van méér dan één auto juist het

meest voorkomt in het stadsdeel waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maas-oever buiten de ring.

Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2011.

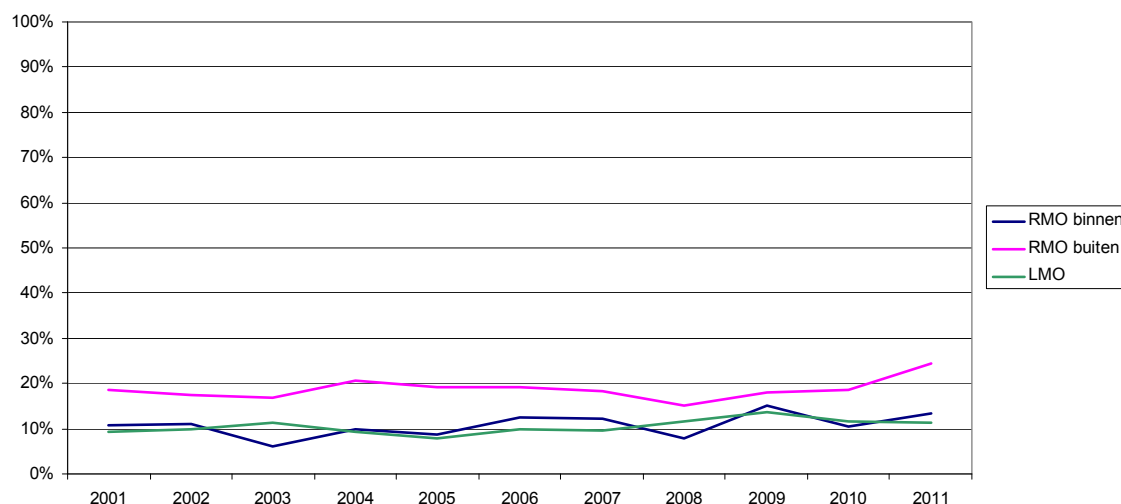
Aantal auto's ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	38%	20%	35%	32%
1 auto	55%	55%	53%	55%
2 auto's	7%	23%	11%	12%
3 of meer auto's	1%	2%	1%	1%

¹): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 32% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

Op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar het autobezit sowieso al groter was dan elders, komt het bezit van méér dan één auto ook het meest voor: 25% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 8% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 12% (Linker Maasoever).

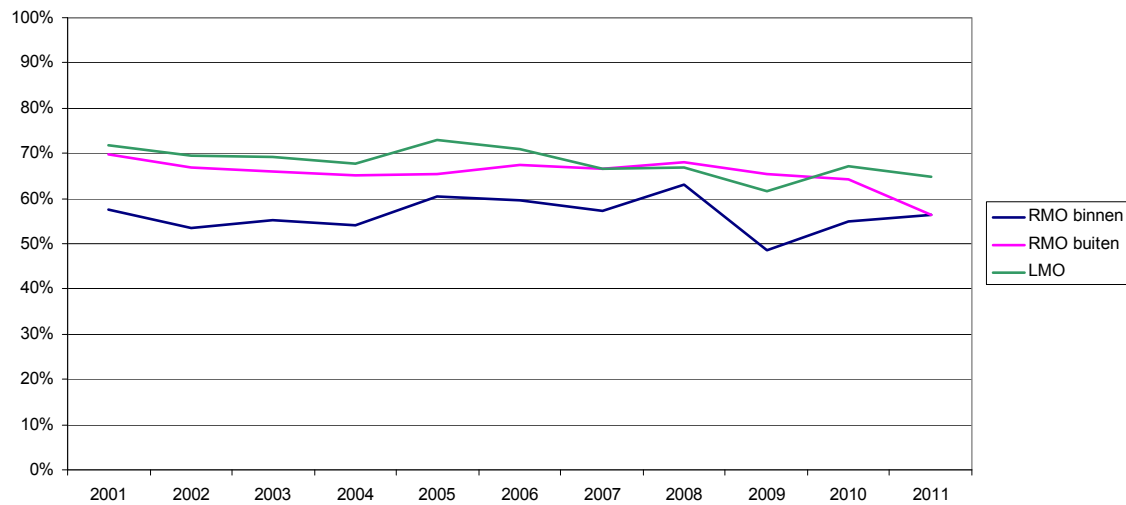
In de figuren 6.6a, 6.6b en 6.6c is aangegeven hoe de parkeermogelijkheden zich sinds 2001 in de verschillende stadsdelen hebben ontwikkeld. Door de relatief kleine aantallen respondenten per stadsdeel zijn de onnauwkeurigheidsmarges ieder jaar relatief groot, en is sprake van relatief grote fluctuaties van jaar op jaar. Daarom kan ook niet worden gezegd dat van veel trends, of verschillende trends in verschillende stadsdelen, sprake is.

Figuur 6.6a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein; 2001-2011.



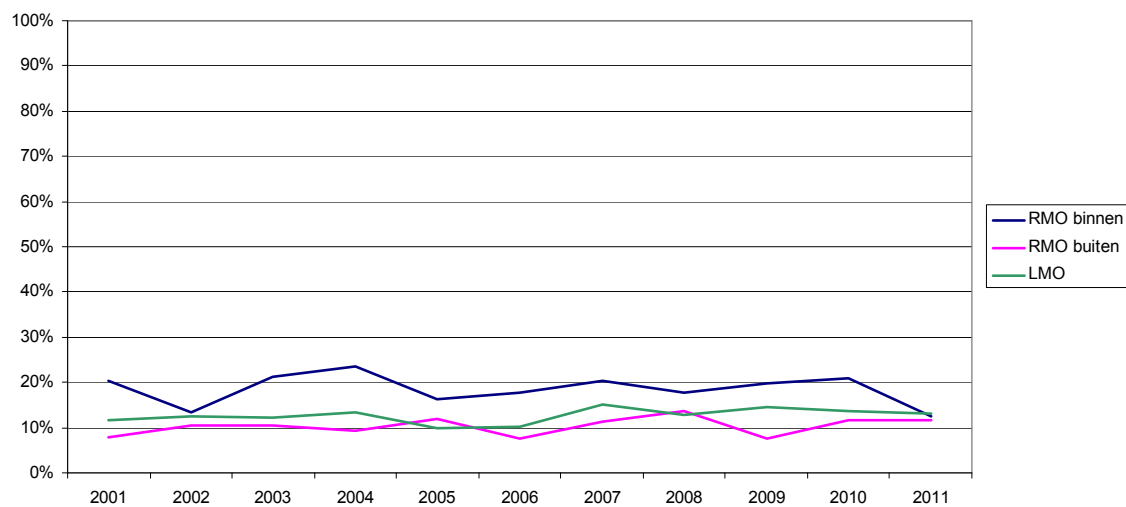
¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 24% van alle auto's van de Rechter Maas-oever binnen de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Figuur 6.6b: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2011.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 65% van alle auto's van de Linker Maasoever (groene lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

Figuur 6.6c: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2011.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 13% van alle auto's van de Linker Maasoever (groene lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

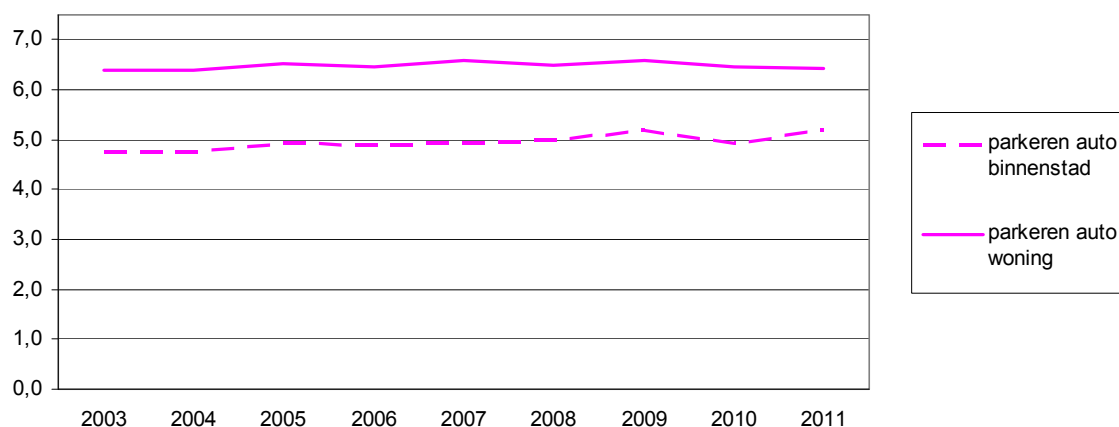
De enige conclusies die, gezien de eerdergenoemde relativeringen, lijken te mogen worden getrokken:

- Op de Rechter Maasoever buiten de ring kan men wat vaker dan elders op eigen terrein parkeren, en lijkt die mogelijkheid de laatste jaren ook wat toe te nemen.
- Op de Rechter Maasoever buiten de ring en op de Linker Maasoever komt het langzaam aan wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een 5,2 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,4. Dat eerste betekent een significante stijging; bij de parkeermogelijkheden bij de woning is de daling ten opzichte van vorig jaar *niet* significant. In figuur 6.7 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2011.



In figuur 6.8 is het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.8: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2011.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	46%	21%	36%	35%
Percentage positief	54%	79%	64%	65%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,1	6,3	6,4

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

Er is in beperkte mate verband tussen de ontwikkeling in de parkeermogelijkheden voor auto's (langzaam iets lastiger om vlak bij huis op straat te parkeren) en die in de tevredenheid over het parkeren van de auto bij de woning (op de lange termijn gezien onveranderd, maar de laatste jaren heel licht dalend), maar bij beide ontwikkelingen zijn de verschillen heel klein. Dit geldt ook per stadsdeel.

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

85% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 7% in huis, en 78% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een onveilige plaats (9%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze zelfs nóg vaker binnen kunnen stallen, en denken veel minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben. Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2011.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	9%	8%	4%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	56%	85%	90%	77%
Buiten op een veilige plaats	9%	4%	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	26%	3%	4%	11%
Niet-fietsbezitters ¹ :				
Binnen in huis	(9%)	(11%)	(8%)	9%
In schuur, berging, kelder of garage	(75%)	(86%)	(86%)	82%
Buiten op een veilige plaats	(9%)	(3%)	(4%)	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(8%)	(0%)	(2%)	3%
Totaal:				
Binnen in huis	9%	8%	5%	7%
In schuur, berging, kelder of garage	60%	85%	89%	78%
Buiten op een veilige plaats	9%	4%	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	22%	3%	3%	9%
Percentage fietsbezitters	77%	86%	70%	76%

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

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 26% van de fietsbezitters zich genooddaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

Langzaamaan vinden steeds meer fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel *niet* toe. Zie figuur 6.10.

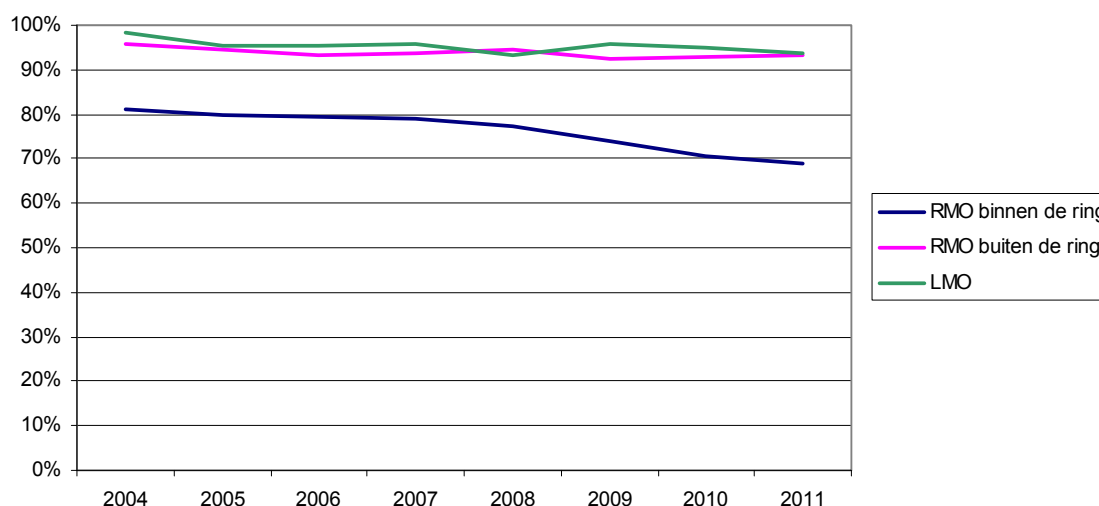
Figuur 6.10: Stallingsplaats fiets; 2004-2011.

Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fietsbezitters:								
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	77%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%	11%
Niet-fietsbezitters ¹ :								
Binnen in huis	}94%	}90%	}89%	10%	11%	12%	9%	9%
In schuur, berging, kelder of garage				80%	76%	79%	79%	82%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%	8%	11%	7%	9%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%	3%	2%	3%	3%	3%
Totaal:								
Binnen in huis	}93%	}91%	}90%	9%	10%	9%	7%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	78%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%	5%	6%	5%	6%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	5%	5%	6%	7%	9%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%

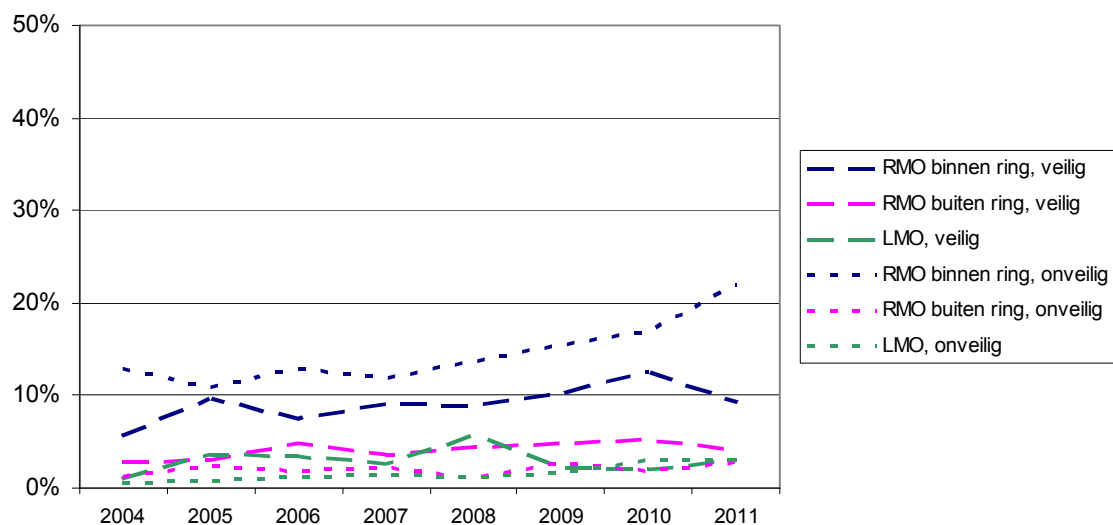
¹): Plaats waar men de fiets zou stallen *a/s* men een fiets had.

In de figuren 6.11a en -b is voor de drie stadsdelen weergegeven hoe de stallingsmogelijkheid voor de fiets zich sinds 2004 heeft ontwikkeld (voor fietsbezitters en niet-fietsbezitters tezamen). De afname van het aantal Rotterdammers die hun fiets binnen (in huis of in een berging) kunnen stallen en de toename van het aantal Rotterdammers die hun fiets buiten op een onveilige plek moeten stallen komt vrijwel geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring.

Figuur 6.11a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen; 2004-2011.



Figuur 6.11b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten; 2004-2011.



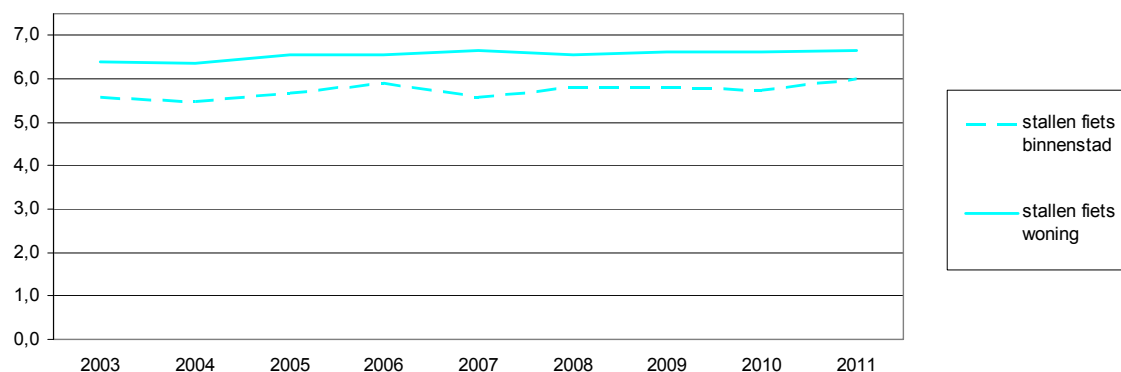
N.B.: Figuur 6.11b is om redenen van duidelijkheid niet op de zelfde schaal vormgegeven als figuur 6.11a.

Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een 6,0 waarderen, en die bij de woning met een 6,6.

De waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad varieert van jaar tot jaar; dit jaar is men tevredener dan ooit. Over het stallen van de fiets bij de woning denkt men al jaren het zelfde. Zie figuur 6.12.

Figuur 6.12: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2011.



In figuur 6.13 is tenslotte het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.13: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2011.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	49%	18%	24%	32%
Percentage positief	51%	82%	76%	68%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,2	6,9	6,6

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

Er is overigens geen verband te zien tussen de ontwikkeling in de stallingsmogelijkheden voor fietsen (langzaamaan steeds vaker alleen maar buiten op een onveilige plek, al komt die ontwikkeling bijna geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring) en die in de tevredenheid over de stallingsmogelijkheden van de fiets bij de woning (al jaren het zelfde). Zelfs op de Rechter Maasoever binnen de ring is zo'n verband niet te zien.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2011

Aan de Omnibusenquête 2011 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B- én C-lijst, ieder vraag 7), over het imago van de stad (A-lijst, vraag 72 en 73) en over de economische crisis (C-lijst, vraag 77 tot en met 81);
2. Roteb met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (A-lijst, vraag 8 tot en met 10), over afvalinzameling en hun dienstverlening (B-lijst, vraag 30 tot en met 35) en over wat men zelf doet om de stad schoon te houden (C-lijst, vraag 44 tot en met 51);
3. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen (A-lijst, vraag 11 tot en met 26);
4. de dienst Publiekszaken Rotterdam met vragen over het centrale telefoonnummer van de gemeente (A-lijst, vraag 27 en 28; C-lijst, vraag 70 tot en met 76), over contacten met de Stadswinkels en de deelgemeenten (B-lijst, vraag 22 tot en met 29), over manieren van contact met de gemeente (B-lijst, vraag 36 en 37), over de website www.rotterdam.nl (B-lijst, vraag 50 tot en met 59), over de dienstverlening van de gemeente in het algemeen (B-lijst, vraag 62), over 'sociale media' (C-lijst, vraag 36 tot en met 38) en over klachten voor of over de gemeente (C-lijst, vraag 58 tot en met 64);
5. de Afdeling Wonen van de dS+V met vragen over de verkoop van huurwoningen (A-lijst, vraag 29 tot en met 34), over het onderhoud van de woning (A-lijst, vraag 48 tot en met 58), over energiebesparende maatregelen (A-lijst, vraag 59 tot en met 62), over de woonomgeving (C-lijst, vraag 8 tot en met 11) en over burenoverlast (C-lijst, vraag 13 tot en met 15);
6. de businessunit Communicatiediensten van de Servicedienst met vragen over de Stadskrant (A-lijst, vraag 35 tot en met 38);
7. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over geluid en stilte (A-lijst, vraag 39 tot en met 47), over het klimaat (A-lijst, vraag 63 tot en met 70), over milieu en leefbaarheid (B-lijst, vraag 16 tot en met 21), over het kweken van groente en fruit in de eigen tuin (B-lijst, vraag 49) en over de bescherming van het milieu (B-lijst, vraag 66 tot en met 71);
8. de GGD Rotterdam-Rijnmond met vragen over de 'Zichtbare Schakels' (A-lijst, vraag 71), over drugs en alcohol (B-lijst, vraag 48) en over gezondheidszorg en zwangerschap (C-lijst, vraag 52 tot en met 54);
9. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden (A-lijst, vraag 74 en 75) en over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11);
10. RADAR met vragen over discriminatie (A-lijst, vraag 76 tot en met 79);
11. het Bureau 'Opzoomer Mee' met vragen over Opzoomen (B-lijst, vraag 12 en 13; C-lijst, vraag 12);
12. het Museum Rotterdam met vragen over musea in Rotterdam (B-lijst, vraag 14 en 15);
13. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over bezoek aan de bibliotheek (B-lijst, vraag 38 tot en met 47);
14. de Afdeling Regie Werk en Inkomen van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (B-lijst, vraag 60 en 61);
15. de Rekenkamer Rotterdam met vragen over de Rekenkamer Rotterdam (B-lijst, vraag 63 en 64; C-lijst, vraag 68 en 69);
16. Museum Boijmans Van Beuningen met vragen over Museum Boijmans Van Beuningen (C-lijst, vraag 16 tot en met 19);

17. Stadstoezicht en het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam met vragen over markten in Rotterdam (C-lijst, vraag 20 tot en met 32);
18. de deelgemeente Charlois met vragen over het Zuiderpark (C-lijst, vraag 33 tot en met 35);
19. het Programmabureau van de dS+V met vragen over de openbare ruimte in de binnenstad van Rotterdam (C-lijst, vraag 39 tot en met 41);
20. Bureau Integriteit van de Bestuursdienst met vragen over de ambtenaren van de gemeente Rotterdam (C-lijst, vraag 42 en 43);
21. de dienst Sport en Recreatie over Olympische Spelen in Rotterdam (C-lijst, vraag 55 tot en met 57);
22. de SKVR met vragen over de SKVR (C-lijst, vraag 65 tot en met 67).

(En de vraag over internet (Vragenlijst A, vraag 80) en de vraag over sport (Vragenlijst B, vraag 65) waren voor eigen rekening.)

BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in drie vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, en sommige op meerdere lijsten. Zoals gezegd bedroeg de respons voor de A-lijst 35% (1.263 respondenten), voor de B-lijst 37% (1.314 respondenten) en voor de C-lijst eveneens 37% (1.328 respondenten); in totaal 36%. Daarmee is de respons weer twee procentpunt lager dan vorig jaar. Bij deze responspercentages moet worden bedacht, dat ieder formulier dat om welke reden dan ook niet ingevuld is geretourneerd tot de non-respons is gerekend; dus ook formulieren voor mensen die inmiddels niet meer bereikbaar zijn door bijvoorbeeld verhuizing of overlijden. Veel onderzoeksbureaus tellen zulke mislukte contacten niet mee bij de bepaling van het responspercentage. Al met al is een respons zoals hierboven weergegeven nog steeds niet slecht voor schriftelijke enquêtes in een stad als Rotterdam; het CBS kampt bijvoorbeeld bij haar landelijke enquêtes in de grote steden met een slechtere en selectievere respons, en overal kampen markt- en opinieonderzoeksbureaus met een dalende responsbereidheid!

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

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

II.1 Geslacht en leeftijd

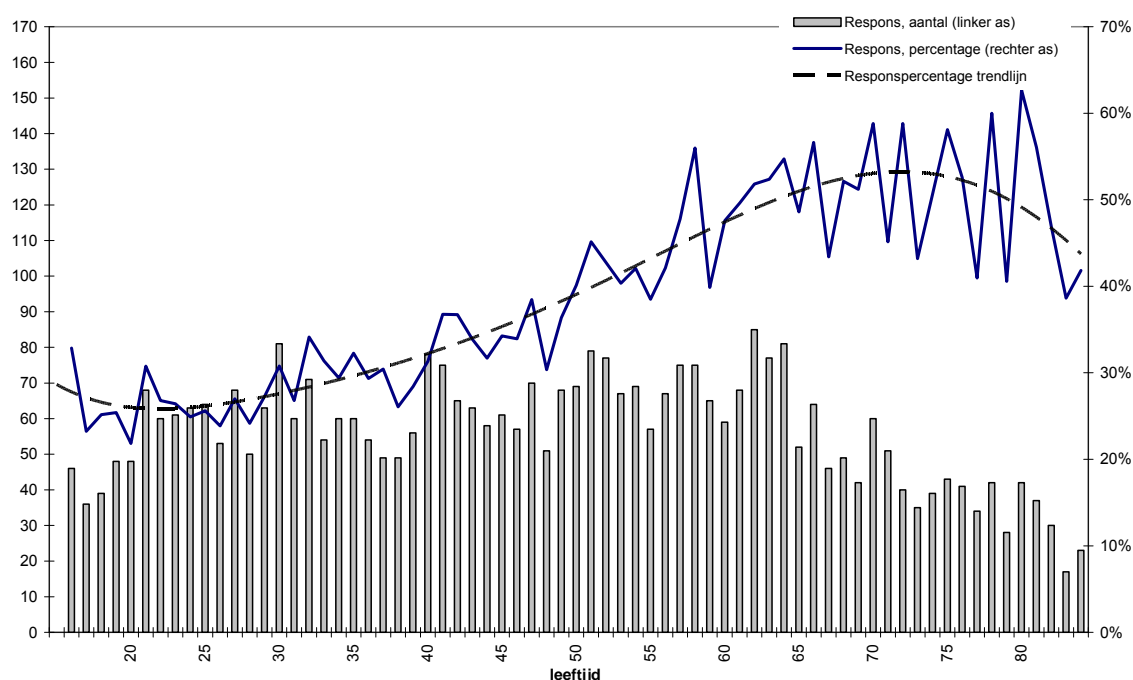
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2011. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

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

	D-lijst enquête 2008	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	Rotterdam op 1-1-'11
Geslacht: Man	44%	44%	45%	44%	49%
Vrouw	56%	56%	55%	56%	51%
Respons	1.436	1.436	1.295	1.263	490.524
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	10%	11%	13%	16%
25 tot 45 jaar	37%	34%	32%	32%	38%
45 tot 65 jaar	33%	36%	34%	34%	31%
65 tot 85 jaar	20%	21%	22%	21%	15%
Respons	1.436	1.435	1.296	1.263	490.524

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren: 26% in de leeftijdscategorie tot 25 jaar. Vervolgens loopt de respons langzaam op tot zo'n 50% boven de 65 jaar; al daalt de respons op een gegeven moment wel weer met de leeftijd. Zie figuur II.2.

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2011 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

	D-lijst enquête 2008	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	Rotterdam op 1-1-'11
Surinamers	6%	7%	7%	6%	9%
Antillianen/Arubanen	4%	2%	2%	2%	3%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	7%	6%	6%	5%	7%
Marokkanen	4%	3%	4%	4%	5%
Overig niet-westers	4%	5%	4%	5%	7%
Niet-westers	27%	25%	25%	24%	34%
Nederlanders	65%	67%	67%	67%	54%
Overig EU	4%	4%	4%	5%	7%
Overig westers	3%	4%	4%	4%	5%
Respons	1.436	1.435	1.296	1.263	490.524

Autochtonen ("Nederlanders") zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn vergelijkbaar met die van vorige jaren.

II.3 Deelgemeente

Figuur II.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is uitstekend, en zelfs beter dan in voorgaande jaren.

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

	D-lijst enquête 2008	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	Rotterdam op 1-1-'11
Rotterdam Centrum	5%	5%	5%	5%	5%
Delfshaven	12%	9%	10%	11%	12%
Overschie	2%	3%	3%	2%	3%
Noord	10%	9%	9%	10%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	8%	7%	7%	8%	8%
Feijenoord	13%	8%	10%	11%	12%
IJsselmonde	11%	11%	11%	11%	9%
Pernis	0%	1%	0%	1%	1%
Prins Alexander	14%	19%	17%	14%	15%
Charlois	9%	12%	10%	9%	10%
Hoogvliet	7%	7%	8%	5%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	---	---	---	2%	2%
Respons	1.425	1.415	1.279	1.241	490.524

II.4 Conclusie

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

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

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

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan een aantal verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze door het GBA (de Bevolkingsadministratie) geacht worden te wonen. Dit impliceert in een aantal opzichten ook een selectiviteit. Daarnaast valt niet te vermijden, dat - ondanks de moeite die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren - dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen. En tenslotte moet ook gevreesd worden, dat de grote stad een aantal inwoners heeft die steeds minder ontvankelijk zijn voor vormen van maatschappelijke

participatie zoals het deelnemen aan een gemeentelijke enquête. In dat opzicht is wellicht ook een vergelijking te trekken met de selectieve opkomst bij verkiezingen.

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de Nederlanders iets vindt, en 25% van de allochtonen, hiervoor in Vragenlijst A van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking zo'n 41,8% zal worden gemeten, terwijl dit 38,5% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de Omnibusenquête (zie Bijlage IV), en is dan ook maar nét significant. (Bovendien is het in zo'n geval wellicht interessanter te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt...)

1. Van de 3.905 respondenten in de totale Omnibusenquête 2011 hadden er 111 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 60 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in Vragenlijst A van de Omnibusenquête 2011, die als volgt waren geformuleerd.

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

11. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 15

12. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

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

13. De auto waarover u beschikt is ...

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

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

- ☐ ja
☐ nee

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

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

16. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
☐ nee

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

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

18. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?

- ☐ nee, ik betaal per rit, met ov-chipkaart op saldo of met strippenkaart of losse kaartjes
☐ ja, ik heb een ov-studentenkaart
☐ ja, ik heb een abonnement via mijn werkgever
☐ ja, ik heb een abonnement dat ik zelf heb betaald
☐ ik reis nooit met het openbaar vervoer

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

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

IV.1 Percentages

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

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

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

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

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

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

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

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

IV.2 Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten χ^2 -toets ('chi-kwadraattoets'). In het algemeen kan gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar toegenomen als het vorig jaar volgens de Omnibusenquête 50% was en dit jaar 53%. Een stijging van 10- naar 13% daarentegen is wél significant.

In onderstaande tabel zijn de marges aangegeven waarbinnen verschillen niet significant zijn in drie gevallen: bij vergelijking van de uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van twee uitkomsten voor de deelgroepen van elk 750 respondenten en van twee uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.250 respondenten (een ongeveer volledige Omnibusenquête-respons). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere marges: van de uitkomsten van een χ^2 -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven².

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

Bij een (deel-)steekproefomvang van in beide gevallen:	250 respondenten	750 respondenten	1.250 respondenten (volledige respons)
verschilt 10% <i>niet</i> significant van	5,4% t/m 15,8%	7,2% t/m 13,2%	7,8% t/m 12,4%
verschilt 20% <i>niet</i> significant van	13,5% t/m 27,4%	16,2% t/m 24,1%	17,0% t/m 23,2%
verschilt 30% <i>niet</i> significant van	22,3% t/m 38,3%	25,5% t/m 34,7%	26,5% t/m 33,6%
verschilt 40% <i>niet</i> significant van	31,6% t/m 48,7%	35,1% t/m 45,0%	36,2% t/m 43,8%
verschilt 50% <i>niet</i> significant van	41,3% t/m 58,7%	45,0% t/m 55,0%	46,1% t/m 53,9%
verschilt 60% <i>niet</i> significant van	51,3% t/m 68,4%	55,0% t/m 64,9%	56,2% t/m 63,8%
verschilt 70% <i>niet</i> significant van	61,7% t/m 77,7%	65,3% t/m 74,5%	66,4% t/m 73,5%
verschilt 80% <i>niet</i> significant van	72,6% t/m 86,5%	75,9% t/m 83,8%	76,8% t/m 83,0%
verschilt 90% <i>niet</i> significant van	84,2% t/m 94,6%	86,8% t/m 92,8%	87,6% t/m 92,2%

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

Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden altijd weer andere marges: van de uitkomsten van een χ^2 -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te geven.

In het algemeen moge de boodschap zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- tot 4%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

IV.3 Gemiddelden

Ook om te bepalen of het verschil tussen twee gemeten gemiddelden (bijvoorbeeld het verschil tussen twee rapportcijfers) significant is of slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproeven, kan een t-toets worden verricht. Hoewel ook hier het precieze resultaat van geval tot geval verschilt, en met name ook afhangt van de gemeten waarden en de spreiding rond de

gemiddelden, geldt in de praktijk in het algemeen, dat verschillen in rapportcijfers van 0,2 en hoger significant zijn³. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

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

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de A-lijst van de Omnibusenquête 2011 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.336} = 2,7\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.336} = 0,5\%$.

Bij alleen de 635 mannen in de A-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{634} = 3,9\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{634} = 0,8\%$.
- Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang n_1 worden aangegeven met n_{11}, \dots, n_{1k} , en die in een andere steekproef van omvang n_2 met n_{21}, \dots, n_{2k} , dan dienen we de twee steekproeven tezamen te beschouwen, en bedragen de gemiddelde verwachtingen per steekproef

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

respectievelijk

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

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

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

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

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

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

Deze χ^2 dient met $(k-1)$ vrijheidsgraden te worden getoetst aan de hand van significantiegrenzen. (Doorgaans: voor een betrouwbaarheid van 95%.) Er is een significant verschil als χ^2 groter is dan zo'n significantiegrens.
- Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met m_1 respectievelijk m_2 , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met s_1 respectievelijk s_2 en de steekproefomvangs met n_1 respectievelijk n_2 , dan is het verschil $(m_2 - m_1)$ met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Feitenkaart Rotterdammers over hun stad: Omnibusenquête 2011	2011
Staat van Rotterdam 2011	2011
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	
Kantoren bericht regio Rotterdam. Cijfers over de kantorenmarkt per 1 januari 2011	2011
De Rotterdamse marktbezoeker. Resultaten uit de Omnibusenquête 2011	2011
Statistiek Werken Feijenoord 2010	2011
Economische Statistiek Feijenoord 2010	2010
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2008	2010
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2008	2010
Monitor Lage inkomens Westland. 2e meting, 2010 (i.s.m. SWA)	2010
Monitor Lage Inkomens Delft 2010 (i.s.m. SWA)	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	
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2010	2011
Communiceren met bedrijven. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met omwonenden. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met reizigers. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Rotterdammers 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
Rotterdammers 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	
Het Rotterdamse Stadspanel over het kunst- en cultuurbeleid en bezuinigingen daarop	2011
Cultuur in de buurt (6 delen)	2011
Cultuurparticipatie van Rotterdammers, 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	
Monitor CO ₂ -uitstoot woningen Rotterdam 2011	2011
Rotterdammers 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 Rotterdammers 2007	2007
Rotterdammers 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	
Rotterdamers over het verkeer 2011. Resultaten uit de Omnibusenquête 2011	2011
Leefstijlen, verkeer en vervoer. Schattingen uit de Omnibusenquêtes 2006-2010	2011
Evaluatie participatieaanpak fysieke projecten	2010
Analyses mobiliteit Rotterdam	2010
Rotterdamers over de buitenruimte 2010	2010
Inrichting omgeving van metrostations	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	
Feitenkaart Participatie en Burgerschap 2010	2011
Tijdsbesteding van Rotterdamse ouders	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
VRIJETIJSBESTEDING	
Recreatief stadsbezoek door Rotterdamers 2003-2009	2011
Imago Rotterdamse festivals	2010
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
WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID	
Maatschappelijke opvang in Rotterdam	2008
Subsidiering van welzijnsinstellingen door deelgemeenten en gemeentelijke diensten in Rotterdam, 2007	2007
Sterfte in Rotterdam tijdens de hittegolven in juli 2006	2006
WONEN	
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2010	2011
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2008	2011
Woonwensen van thuiswonende jongeren in Hoogvliet 2011	2011
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
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
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>.