

ROTTERDAMMERS OVER HET VERKEER 2006

**Resultaten uit de
Omnibussenquête 2006**

Projectnummer 06-2527

drs. P.A. de Graaf
Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Augustus 2006

In opdracht van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting, Afdeling Verkeer & Vervoer.

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)

Goudsesingel 78, 3011 KD Rotterdam

Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam

Telefoon: (010) 489 95 00

Fax: (010) 489 95 01

E-mail: info@cos.rotterdam.nl

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

Prijs: €10,00

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.

Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	9
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	11
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	11
2.2 Fietsbezit	13
2.3 Openbaar vervoerabonnement	14
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	15
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	15
3.2 Gebruik in diverse situaties	18
4 MENINGEN EN OORDELEN	21
4.1 Oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer	21
4.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	25
4.3 Oordeel over verkeershinder	27
5 INTENSIEVE VERVOERMIDDELENGEBRUIKERS	29
5.1 Intensieve autogebruikers	30
5.2 Intensieve openbaar vervoergebruikers	32
5.3 Intensieve fietsgebruikers	34
5.4 De drie groepen vergeleken	36
5.5 Intensieve vervoermiddelengebruikers voor werk en studie	38
6 PARKEREN EN STALLEN	41
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	41
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	47
7 MELDINGEN VIA INTERNET	53
 BIJLAGEN	 55
BIJLAGE I RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	57
BIJLAGE II HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	61
BIJLAGE III DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	65

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting heeft in het voorjaar van 2006 wederom met een aantal vragen deelgenomen aan de jaarlijkse Omnibusenquête van het COS. Het betreft hier vragen die al vele jaren worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Ook zijn net als in 2003, 2004 en 2005 enkele vragen opgenomen over vervoermiddelengebruik voor diverse bestemmingen, en vragen naar de mening van de Rotterdammers over diverse verkeersonderwerpen in de stad, zoals verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, een aantal kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer, en verkeershinder.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaar vervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder heeft 67% 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, 25- tot 45-jarigen en bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband met opleiding en (huishoudens-) inkomen.

Driekwart van de Rotterdammers (74%) heeft een fiets; niet-westerse allochtonen aanzienlijk minder vaak dan autochtonen. 44% heeft zowel een auto als een fiets, en 18% heeft geen van beide.

19% van de Rotterdammers heeft een abonnement op het openbaar vervoer.

Vervoermiddelkeuze

Drie van de vier Rotterdammers maken wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 37% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week). Bijna net zo veel Rotterdammers maken elke week wel eens gebruik van het openbaar vervoer (17% intensief) en van de fiets (26% intensief).

Na de lichte toename van vorig jaar is het totale autogebruik nu weer afgenomen tot het niveau van 2003 en 2004. Vooral het beperkte gebruik is afgenomen; het intensieve gebruik is zelfs wat toegenomen. Voor het openbaar vervoergebruik geldt iets dergelijks. Ook het fietsgebruik is na een forse toename vorig jaar nu weer afgenomen; het beperkte zowel als het intensieve.

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

De verschillen met de meting uit 2005 zijn marginaal.

Bij inwoners op de Rechter Maasoever buiten de ring is het autogebruik hoger dan gemiddeld, evenals het fietsgebruik. Binnen de ring geldt dat voor het openbaar vervoergebruik, en op de Linker Maasoever is de fiets relatief minder populair.

Meningen over verkeersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad en de veiligheid in en om metro/treinstations 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 waardering voor de veiligheid in en rond het openbaar vervoer al drie jaar lang toe te nemen: de veiligheid in de voertuigen en de veiligheid in en om de stations worden ieder jaar hoger gewaardeerd. Een tendens van een wat grotere tevredenheid over de veiligheid is overigens ook elders in de Omnibussenquête 2006 waarneembaar. Daarnaast is de laatste twee jaar ook de waardering voor het stallen van de fiets in de binnenstad toegenomen.

Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn vaker tevreden over het comfort van het fietsen in de stad en het parkeren van de auto in de binnenstad en de veiligheid in het openbaar vervoer. Vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Over deze laatste aspecten zijn de bewoners op deze Maasoever die buiten de ring wonen juist vaker positief. Ook is men op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever dan elders over de verkeersveiligheid in de eigen straat of in de eigen deelgemeente.

De bewoners van de Linker Maasoever verschillen alleen met de rest van Rotterdam doordat ze wat negatiever oordelen over de verkeersveiligheid in de eigen straat en wat positiever over de doorstroming van de tram.

Sinds vorig jaar wordt in de Omnibussenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. De routes 'Stadhoudersweg / Statenweg' en 'Schieweg / Schiekade' zijn de enige routes waarover in meerderheid negatief geoordeeld wordt; waarschijnlijk mede door de voortdurende opbrekingen in verband met de aanleg van Randstadrail respectievelijk de opbrekingen bij het Hofplein. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: slechts 28% is hier negatief of ontevreden. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 43% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad.

Vergeleken met vorig jaar is er weinig veranderd in het oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 32% heeft daar veel hinder van, en eveneens 32% zegt hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn veel minder hinderlijk: één op de vijf heeft veel hinder van geparkeerde auto's, en één op de zes van de stank en het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van het autoverkeer ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters speelt méér op de Linker Maasoever.

Ten opzichte van de meting in 2005 is de hinder van alle bevraagde aspecten afgenomen.

Gedrag en meningen van intensieve gebruikers van vervoermiddelen

Intensieve autogebruikers gebruiken, behalve voor bestemmingen in de binnenstad, altijd in ruime meerderheid meestal de auto. Intensieve gebruikers van het openbaar vervoer gebruiken in sommige situaties ook vaak de auto, en intensieve fietsgebruikers maken ook wel vaak gebruik van andere vervoermiddelen.

Opvallend is met name dat intensieve gebruikers van het openbaar vervoer positiever over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer zijn, maar minder positief over de doorstroming, het comfort en het op tijd rijden van het openbaar vervoer dan Rotterdammers met minder ervaring; en over dat laatste zijn ze ook minder positief dan vorig jaar. Bij intensieve fietsgebruikers zien we iets dergelijks: zij zijn iets negatiever dan andere Rotterdammers over de onderwerpen die met fietsen te maken hebben.

Intensieve fietsgebruikers ervaren vaker dan andere Rotterdammers hinder in het verkeer.

Wanneer de intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets verder worden ingeperkt tot gebruikers die deze vervoermiddelen vooral intensief gebruiken naar werk of studie, verandert dit beeld niet wezenlijk.

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 66% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen op eigen erf en in 12% van de gevallen wat verder weg op straat. De ontwikkeling lijkt de laatste jaren licht positief.

Voorals auto's van bewoners van boven- en benedenwoningen en/of van vooroorlogse woningen moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd. Dit probleem speelt dan ook vooral op de Rechter Maasoever binnen de ring, en het minst "rechts-buiten". Bewoners van eengezinswoningen en van sommige soorten portiek/gallerijwoningen hebben het wat dat betreft makkelijker. Bij het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning zien we het zelfde beeld.

90% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage; de rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een onveilige plaats (eveneens 5%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben. Deze uitkomsten komen ongeveer overeen met die van de afgelopen twee jaar.

Het probleem zit hem vooral bij de bovenwoningen en/of de vooroorlogse woningen, en speelt derhalve het meest op de Rechter Maasoever binnen de ring.

Meldingen via internet

17% van de Rotterdammers beweert te weten dat men via internet, <http://www.rotterdam.nl>, kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties kan melden. Deze kennis wordt door iedere deelgroep uit de Rotterdamse samenleving in ongeveer gelijke mate beweerd; alleen onder minima en onder niet-westerse allochtonen zou deze mogelijkheid relatief wat minder bekend zijn. Dit beeld komt daarmee nauwelijks overeen met dat van de Rotterdamse internetgebruikers (hoe jonger en hoe hoger opleiding en inkomen, hoe vaker).

Van de Rotterdammers die hiervan zeggen te hebben geweten, heeft eveneens 17% ook inderdaad zelf wel eens gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op die manier kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties te melden. Van alle Rotterdammers heeft derhalve 3% dit naar eigen zeggen wel eens gedaan.

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks een Omnibussenquête uit onder Rotterdammers van 16 jaar en ouder. Ook dit (voor)jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst C. (De Omnibussenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in drie vragenlijsten.) Het betreft in de eerste plaats vragen die al jaren in de Omnibussenquête 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, 2004 en 2005 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 vorig jaar 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.

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 openbaar vervoerabonnement. Ook komt hier de vraag aan de orde naar de plaats waar de auto 's nachts meestal wordt geparkeerd en waar de fiets wordt gestald. 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 het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. In hoofdstuk 5 worden aan de hand van de intensiteit van het auto-, openbaar vervoer- en fietsgebruik groepen intensieve vervoermiddelengebruikers gedefinieerd, en wordt over het vervoermiddelengebruik en over de oordelen van deze groepen gerapporteerd. In het bijzonder wordt daarna in hoofdstuk 6 nog verder gekeken naar de meningen van gebruikers die deze vervoermiddelen intensief gebruiken naar werk of opleiding. Hoofdstuk 7 tenslotte gaat over de dit jaar tevens gestelde vragen over de bekendheid en het gebruik van de mogelijkheid om zaken als kapotte stoplichten en onveilige verkeerssituaties via internet te melden.

Deze rapportage kent tevens drie bijlagen. In Bijlage I worden respons en representativiteit van de Omnibussenquête 2006 besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage II zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage III wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 jaar en ouder bedoeld worden. Op 1 januari 2006 waren dat er 481.674

(van de in totaal 588.718). Eén procent van de 1.633 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.817 Rotterdammers van 16 jaar en ouder, en één respondent voor 295 Rotterdammers van 16 jaar en ouder.

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

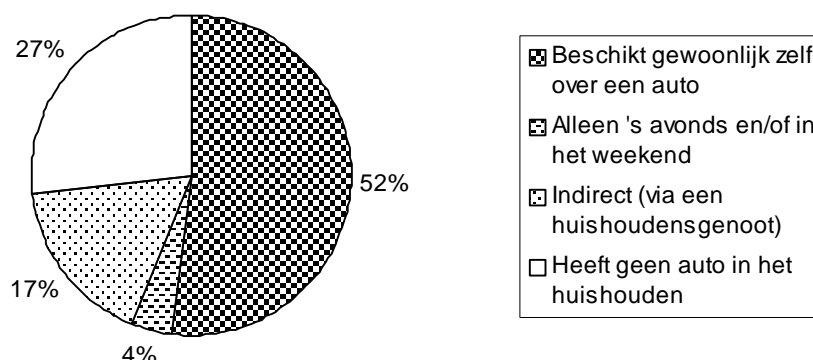
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Tweederde van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder (67%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt ruim driekwart (78%) gewoonlijk altijd zelf over een auto, 6% alleen 's avonds of in het weekeinde en 16% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus ongeveer de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs en gewoonlijk ook zelf over een auto (52%), en nog eens 4% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 17% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 73% zegt dat zijn of haar huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 66% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 2006.



Deze cijfers wijken niet wezenlijk af van die van voorgaande jaren: de schijnbare verschillen van jaar op jaar zijn zelden significant (dus kunnen ook veroorzaakt zijn door het toevalskarakter van de steekproeftrekkingen).

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2006.

Beschikbaarheid auto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Heeft een autorijbewijs	61%	65%	63%	65%	67%	69%	68%	68%	67%	66%	69%	67%
Beschikt zelf over een auto*	43%	46%	45%	48%	52%	52%	50%	54%	53%	51%	52%	52%
Huishouden beschikt over auto	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%	74%	73%
Perc. huishoudens dat over een auto beschikt	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%

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

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto weergegeven voor een aantal deelgroepen uit de Rotterdamse bevolking.

Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 45-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring (de deelgemeenten Prins Alexander, Hillegersberg-Schiebroek, Overschie en Hoek van Holland) beschikt men relatief vaak over een rijbewijs.

Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en opleiding en (huishoudens-) inkomen.

De beschikbaarheid van een auto loopt daarmee parallel; de zelfde bevolkingsgroepen die vaker of minder vaak een rijbewijs hebben, kunnen ook vaker of minder vaak over een auto beschikken.

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2006.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	81%	19%	67%	3%	30%
vrouw	56%	44%	40%	4%	55%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	42%	58%	22%	7%	71%
25 tot 45 jaar	81%	19%	64%	6%	30%
45 tot 65 jaar	70%	30%	55%	3%	42%
65 jaar en ouder	48%	52%	38%	1%	61%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	70%	30%	57%	4%	39%
westerse allochtonen	73%	27%	50%	4%	46%
niet-westerse allochtonen	56%	44%	38%	3%	59%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	65%	35%	47%	4%	49%
Rechter Maasoever buiten ring	74%	26%	63%	5%	32%
Linker Maasoever	63%	37%	47%	3%	50%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag	48%	52%	35%	3%	63%
Midden	71%	29%	55%	5%	40%
Hoog	85%	15%	69%	4%	27%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	46%	54%	26%	2%	72%
Minimum tot modaal	62%	38%	47%	4%	49%
Modaal tot 2 x modaal	78%	22%	64%	5%	31%
Boven 2 x modaal	90%	10%	80%	5%	15%
Totaal	67%	33%	52%	4%	44%

Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, net als de afgelopen jaren, in 87% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak, van een leasemaatschappij of van iets anders. Het grootste deel van dit wagenpark (94%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (74%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: vier van de vijf autochtone Rotterdammers (83%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor de helft geldt (51%).

Ook 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; 2001-2006.

Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Heeft een fiets	74%	73%	73%	72%	76%	74%

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2006.

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

Minder dan de helft van de Rotterdammers (44%) heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 18% van de Rotterdammers heeft geen fiets en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dit komt onder vrouwen naar verhouding ruim twee keer zo vaak voor: bij 24% van de vrouwen, en maar bij 10% van de mannen.

Opvallend is voorts, dat naast ouderen ook relatief veel jongeren (16 tot 25 jaar) auto noch fiets hebben: 20%. Wellicht hebben zij wél een ander vervoermiddel zoals een brommer of scooter; daar is in de Omnibusenquête niet naar gevraagd.

Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 35% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 11% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 3% 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 39% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ruit heeft 21% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 22% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ruit 8%.

2.3 Openbaar vervoerabonnement

19% van de Rotterdammers van 16 jaar en ouder heeft een abonnement op het openbaar vervoer. 39% van hen heeft dat abonnement via de werkgever, en 61% heeft het privé aangeschaft (zie figuur 2.6).

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die meestal minimaal vier dagen per week van het openbaar vervoer gebruik maken) is het bezit van openbaarvervoerabonnementen veel hoger, namelijk 71%. De verhouding tussen abonnementen via werkgever en privé is bij hen niet veel anders dan bij andere abonnementbezitters: 43% heeft het abonnement via de werkgever aangeschaft, en 57% privé.

Voorts is het bezit van openbaar vervoerabonnementen onder autobezitters een stuk lager dan onder niet-autobezitters: 12% respectievelijk 28%.

De afgelopen jaren is het abonnementbezit niet significant veranderd.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2006.

Abonnement openbaar vervoer?	2004	2005	2006
Autobezitters*:			
Ja, via werkgever	6%	7%	7%
Ja, privé	3%	4%	5%
Nee	92%	89%	88%
Niet-autobezitters*:			
Ja, via werkgever	8%	9%	9%
Ja, privé	19%	19%	19%
Nee	74%	72%	72%
Totaal:			
Ja, via werkgever	7%	8%	8%
Ja, privé	10%	11%	12%
Nee	83%	81%	81%

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

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Drie van de vier Rotterdammers maken wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet de helft dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), een derde gemiddeld (1, 2 of 3 dagen) en 16% sporadisch (minder dan 1 dag).

Van alle Rotterdammers kan zodoende 37% (601 respondenten) gerekend worden tot de intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto minimaal vier dagen per week.

Zie figuur 3.1.

Figuur 3.1: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	RMO binnen de ring			RMO buiten de ring			LMO			Totaal R'dam		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	106	21%	29%	150	32%	39%	175	29%	40%	445	27%	36%
4 of 5 dagen	48	10%	13%	48	10%	13%	53	9%	12%	156	10%	13%
2 of 3 dagen	66	13%	18%	100	22%	26%	109	18%	25%	287	18%	23%
1 dag	52	10%	14%	40	9%	10%	41	7%	9%	139	9%	11%
Minder dan 1 dag	90	18%	25%	44	9%	12%	64	11%	14%	201	12%	16%
Totaal autogebruikers	362	73%	100%	382	82%	100%	442	73%	100%	1.228	75%	100%
Geen antwoord	137	27%		83	18%		165	27%		405	25%	
Totaal	499	100%		465	100%		607	100%		1.633	100%	

Leesvoorbeeld: Op de Rechter Maasoevers binnen de ring gebruikt 21% (bijna) elke dag de auto. In dit stadsdeel gebruikt 27% doorgaans geen auto ('geen antwoord'). Van de autogebruikers gebruikt daardoor in dit stadsdeel 29% (bijna) elke dag de auto.

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoevers buiten de ring (82% wel eens). Met name het intensieve autogebruik (43%; als percentage van de autogebruikers: 52%) komt in dit stadsdeel flink vaker voor.

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2006 weergegeven.

Na de lichte toename van vorig jaar is het totale autogebruik nu weer afgenomen tot het niveau van 2003 en 2004. Vooral het beperkte gebruik is afgenomen; het intensieve gebruik is zelfs wat toegenomen.

Figuur 3.2: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	2003			2004			2005			2006		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	514	28%	37%	496	29%	38%	401	26%	33%	445	27%	36%
4 of 5 dagen	199	11%	14%	169	10%	13%	167	11%	14%	156	10%	13%
2 of 3 dagen	328	18%	24%	293	17%	22%	303	19%	25%	287	18%	23%
1 dag	132	7%	10%	130	7%	10%	142	9%	12%	139	9%	11%
Minder dan 1 dag	203	11%	15%	227	13%	17%	216	14%	18%	201	12%	16%
Totaal autogebruikers	1.376	76%	100%	1.315	76%	100%	1.229	79%	100%	1.228	75%	100%
Geen antwoord	437	24%		423	24%		333	21%		405	25%	
Totaal	1.813	100%		1.738	100%		1.562	100%		1.633	100%	

Gebruik van openbaar vervoer

Bijna driekwart van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Van deze gebruikers doet bijna een kwart dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), bijna eenderde met een gemiddelde (1, 2 of 3 dagen) en 46% sporadisch (minder dan 1 dag).

Van alle Rotterdammers kan dus één op de zes (17%; 282 respondenten) gerekend worden tot de intensieve openbaar vervoergebruikers (gebruik minimaal vier dagen per week).

Figuur 3.3: Openbaar vervoergebruik per week per stadsdeel; 2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	RMO binnen de ring			RMO buiten de ring			LMO			Totaal R'dam		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	70	14%	18%	33	7%	10%	66	11%	15%	170	10%	14%
4 of 5 dagen	41	8%	10%	29	6%	9%	40	7%	9%	112	7%	9%
2 of 3 dagen	81	16%	21%	40	9%	12%	76	13%	18%	207	13%	17%
1 dag	47	9%	12%	51	11%	15%	51	8%	12%	154	9%	13%
Minder dan 1 dag	154	31%	39%	188	40%	55%	195	32%	46%	548	34%	46%
Totaal o.v.-gebruikers	393	79%	100%	341	73%	100%	428	71%	100%	1.191	73%	100%
Geen antwoord	106	21%		124	27%		179	29%		442	27%	
Totaal	499	100%		465	100%		607	100%		1.633	100%	

Leesvoorbeeld: Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt 14% (bijna) elke dag het openbaar vervoer. In dit stadsdeel gebruikt 21% doorgaans geen openbaar vervoer ('geen antwoord'). Van de openbaar vervoergebruikers gebruikt daarvoor in dit stadsdeel 18% (bijna) elke dag het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoergebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (79%), en dat geldt ook voor het intensieve gebruik (22%; als percentage van de gebruikers: 28%).

Ook het openbaar vervoergebruik is na een lichte toename vorig jaar nu weer flink afgenomen (figuur 3.4).

Figuur 3.4: Openbaar vervoergebruik per week; 2003-2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	2003			2004			2005			2006		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	195	11%	14%	203	12%	16%	168	11%	14%	170	10%	14%
4 of 5 dagen	129	7%	9%	123	7%	10%	134	9%	11%	112	7%	9%
2 of 3 dagen	256	14%	19%	217	12%	17%	212	14%	17%	207	13%	17%
1 dag	190	10%	14%	167	10%	13%	168	11%	14%	154	9%	13%
Minder dan 1 dag	612	34%	44%	572	33%	45%	547	35%	45%	548	34%	46%
Totaal o.v.-gebruikers	1.382	76%	100%	1.282	74%	100%	1.229	79%	100%	1.191	73%	100%
Geen antwoord	431	24%		456	26%		333	21%		442	27%	
Totaal	1.813	100%		1.738	100%		1.562	100%		1.633	100%	

Fietsgebruik

Bijna driekwart van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van de fiets. Van deze fietsgebruikers doet 37% dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), ruim een kwart gemiddeld (1, 2 of 3 dagen) en ruim eenderde sporadisch (minder dan 1 dag). Van *alle* Rotterdammers kan 26% (432 respondenten) gerekend worden tot de intensieve fietsers.

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	RMO binnen de ring			RMO buiten de ring			LMO			Totaal R'dam		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	104	21%	28%	114	25%	30%	84	14%	21%	310	19%	26%
4 of 5 dagen	33	7%	9%	49	11%	13%	32	5%	8%	122	7%	10%
2 of 3 dagen	61	12%	17%	58	12%	15%	57	9%	14%	181	11%	15%
1 dag	49	10%	13%	46	10%	12%	51	8%	13%	151	9%	13%
Minder dan 1 dag	122	24%	33%	116	25%	30%	175	29%	44%	419	26%	35%
Totaal fietsgebruikers	369	74%	100%	383	82%	100%	399	66%	100%	1.183	72%	100%
Geen antwoord	130	26%		82	18%		208	34%		450	28%	
Totaal	499	100%		465	100%		607	100%		1.633	100%	

Leesvoorbeeld: Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt 21% (bijna) elke dag de fiets. In dit stadsdeel gebruikt 26% doorgaans geen fiets ('geen antwoord'). Van de *fietsgebruikers* gebruikt daardoor in dit stadsdeel 28% (bijna) elke dag de fiets.

Het fietsgebruik is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 82% wel eens, en 35% intensief (als percentage van de gebruikers: 43%). Op de Linker Maasoever fietst men het minst.

Het aantal Rotterdammers dat wel eens gebruik maakt van de fiets is na de forse toename van vorig jaar nu weer afgenomen, evenals het aantal intensieve fietsers (figuur 3.6). Een zelfde ontwikkeling was in paragraaf 2.2 te zien met betrekking tot het fietsbezit, maar de verschillen zijn hier een stuk groter.

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2006.

Gebruik per week (gewoonlijk)	2003			2004			2005			2006		
	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.	Aantal	%	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	315	17%	24%	299	17%	25%	331	21%	28%	310	19%	26%
4 of 5 dagen	114	6%	9%	99	6%	8%	117	7%	10%	122	7%	10%
2 of 3 dagen	225	12%	17%	201	12%	17%	208	13%	17%	181	11%	15%
1 dag	171	9%	13%	121	7%	10%	123	8%	10%	151	9%	13%
Minder dan 1 dag	513	28%	38%	455	26%	39%	421	27%	35%	419	26%	35%
Totaal fietsgebruikers	1.338	74%	100%	1.175	68%	100%	1.200	77%	100%	1.183	72%	100%
Geen antwoord	475	26%		563	32%		362	23%		450	28%	
Totaal	1.813	100%		1.738	100%		1.562	100%		1.633	100%	

3.2 Gebruik in diverse situaties

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekeinde. 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. Ook voor uitgaan en voor verplaatsingen naar andere bestemmingen binnen Rotterdam wordt relatief vaker het openbaar vervoer gebruikt.

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

Figuur 3.7 geeft het vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen); de verschillen met de meting uit 2005 zijn marginaal.

Figuur 3.7: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	45%	29%	22%	5%	100%	1.029
als u naar een winkelcentrum gaat	30%	22%	29%	19%	100%	1.425
als u vrienden of familie bezoekt	65%	18%	10%	7%	100%	1.441
als u uitgaat	45%	28%	16%	11%	100%	1.148
als u gaat sporten	41%	8%	37%	14%	100%	860
in het weekend	55%	15%	21%	9%	100%	1.313
door de week overdag	38%	23%	29%	10%	100%	1.347
door de week in de avond	57%	16%	20%	7%	100%	1.129
naar de binnenstad van Rotterdam	19%	51%	20%	9%	100%	1.376
naar bestemmingen elders in Rotterdam	52%	28%	16%	4%	100%	1.239
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	21%	1%	2%	100%	1.374

Gebruik per stadsdeel

Bij Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring is in bijna alle situaties het autogebruik lager, en het openbaar vervoergebruik en het fietsgebruik hoger dan bij andere Rotterdammers; alleen bij het uitgaan en naar de binnenstad wordt ook het openbaar vervoer minder dan gemiddeld gebruikt, en gaat men vooral fietsend en lopend.

Figuur 3.8: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

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	35%	37%	21%	7%	100%	351
als u naar een winkelcentrum gaat	18%	26%	33%	24%	100%	438
als u vrienden of familie bezoekt	54%	23%	12%	11%	100%	443
als u uitgaat	27%	24%	30%	19%	100%	369
als u gaat sporten	27%	12%	43%	18%	100%	296
in het weekend	41%	19%	27%	13%	100%	410
door de week overdag	30%	27%	28%	15%	100%	429
door de week in de avond	37%	19%	31%	12%	100%	365
naar de binnenstad van Rotterdam	10%	34%	34%	22%	100%	438
naar bestemmingen elders in Rotterdam	38%	34%	24%	5%	100%	394
naar bestemmingen buiten Rotterdam	65%	31%	2%	2%	100%	431

Op de Rechter Maasoever *buiten* de ring daarentegen wordt de auto juist méér dan gemiddeld gebruikt, en het openbaar vervoer minder (behalve bij het uitgaan en naar de binnenstad; hierbij onderscheidt dit stadsdeel zich niet).

Figuur 3.9: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

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	49%	19%	29%	3%	100%	312
als u naar een winkelcentrum gaat	38%	14%	32%	17%	100%	418
als u vrienden of familie bezoekt	75%	10%	11%	4%	100%	423
als u uitgaat	56%	27%	12%	5%	100%	355
als u gaat sporten	49%	4%	38%	9%	100%	276
in het weekend	62%	10%	23%	5%	100%	390
door de week overdag	42%	17%	36%	5%	100%	391
door de week in de avond	67%	9%	20%	4%	100%	339
naar de binnenstad van Rotterdam	24%	53%	20%	3%	100%	408
naar bestemmingen elders in Rotterdam	64%	17%	16%	3%	100%	367
naar bestemmingen buiten Rotterdam	85%	12%	1%	1%	100%	408

Op de Linker Maasoever tenslotte wordt iets méér dan gemiddeld de auto gebruikt, en ook iets méér dan gemiddeld het openbaar vervoer. De fiets is daar een stuk minder populair.

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	50%	30%	16%	4%	100%	339
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	26%	23%	17%	100%	525
als u vrienden of familie bezoekt	66%	19%	8%	7%	100%	527
als u uitgaat	54%	34%	5%	7%	100%	396
als u gaat sporten	47%	9%	27%	16%	100%	270
in het weekend	61%	17%	14%	8%	100%	477
door de week overdag	40%	26%	23%	11%	100%	488
door de week in de avond	66%	18%	11%	5%	100%	396
naar de binnenstad van Rotterdam	25%	64%	8%	3%	100%	489
naar bestemmingen elders in Rotterdam	55%	32%	9%	5%	100%	445
naar bestemmingen buiten Rotterdam	77%	20%	1%	2%	100%	494

4 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003, 2004 en 2005 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2006 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer (paragraaf 4.1), en over de doorstroming op een zevental routes tussen ring en binnenstad (paragraaf 4.2) en over verkeershinder (paragraaf 4.3) in het bijzonder.

4.1 Oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad en de veiligheid in en om metro/treinstations 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 74%) en over de doorstroming van de auto in de stad (in totaal 58%). Over de veiligheid in en om de metro/treinstations is ook nog net een meerderheid negatief (in totaal 52%).

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 83% respectievelijk 75%) en het comfort in het openbaar vervoer (in totaal 74%).

Figuur 4.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2006.

Hoe denkt u over	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	16%	42%	40%	2%	100%	1.174	28%
het comfort van het fietsen in de stad	7%	30%	53%	10%	100%	1.122	31%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	7%	36%	55%	3%	100%	1.182	22%
het stallen van de fiets in de binnenstad	11%	38%	47%	5%	100%	1.018	38%
het parkeren van de auto in de binnenstad	32%	42%	24%	2%	100%	1.096	33%
de doorstroming van de bus	5%	20%	67%	7%	100%	984	40%
de doorstroming van de tram	4%	12%	66%	17%	100%	1.105	32%
comfort van het openbaar vervoer	5%	21%	68%	6%	100%	1.291	21%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	12%	32%	51%	5%	100%	1.282	21%
de veiligheid in bus/tram/metro	7%	29%	58%	5%	100%	1.295	21%
de veiligheid in en om metro/treinstations	10%	42%	44%	3%	100%	1.269	22%
de verkeersveiligheid in de straat	7%	21%	59%	13%	100%	1.416	13%
het stallen van de fiets bij de woning	12%	19%	47%	21%	100%	1.190	27%
het parkeren van de auto bij de woning	12%	21%	50%	18%	100%	1.223	25%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	5%	26%	62%	7%	100%	1.390	15%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 13% tot 38% geen mening of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat hebben de meesten wel een mening, en die is in 72% van de gevallen positief. Over het stallen van de fiets in de binnenstad heeft maar liefst 38% geen mening; vaak (maar zeker niet altijd!) zijn dat mensen die geen fiets hebben of er weinig gebruik van maken.

In figuur 4.2 is deze beoordeling in een verkorte vorm weergegeven en vergeleken met die in de vorige drie jaren. 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 4.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2006 en 2003-2006.

Hoe denkt u over	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER	t.o.v. 2005	2005 t.o.v. 2004	2004 t.o.v. 2003
de doorstroming van de auto in de stad	58%	42%	5,6	(+ 0,1)	+ 0,1	- 0,2
het comfort van het fietsen in de stad	37%	63%	6,3	---	---	---
de verkeersveiligheid in de binnenstad	42%	57%	6,1	(- 0,0)	+ 0,1	(- 0,0)
het stallen van de fiets in de binnenstad	48%	52%	5,9	+ 0,3	+ 0,2	(- 0,1)
het parkeren van de auto in de binnenstad	74%	26%	4,9	(- 0,0)	+ 0,1	(+ 0,0)
de doorstroming van de bus	25%	75%	6,5	---	---	---
de doorstroming van de tram	17%	83%	6,9	---	---	---
comfort van het openbaar vervoer	26%	74%	6,5	(+ 0,0)	(+ 0,1)	+ 0,1
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	44%	56%	6,0	- 0,1	(+ 0,1)	+ 0,3
de veiligheid in bus/tram/metro	36%	64%	6,2	+ 0,2	+ 0,3	+ 0,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	52%	48%	5,8	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,3
de verkeersveiligheid in de straat	28%	72%	6,6	(- 0,0)	+ 0,2	(- 0,0)
het stallen van de fiets bij de woning	32%	68%	6,5	(- 0,0)	+ 0,2	(- 0,0)
het parkeren van de auto bij de woning	32%	68%	6,5	(- 0,0)	(+ 0,1)	(+ 0,0)
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	31%	69%	6,4	(+ 0,0)	---	---

*): In voorgaande jaren is naar de doorstroming van bus en tram gezamenlijk gevraagd; in 2005 werd hiervoor een 6,8 gegeven.

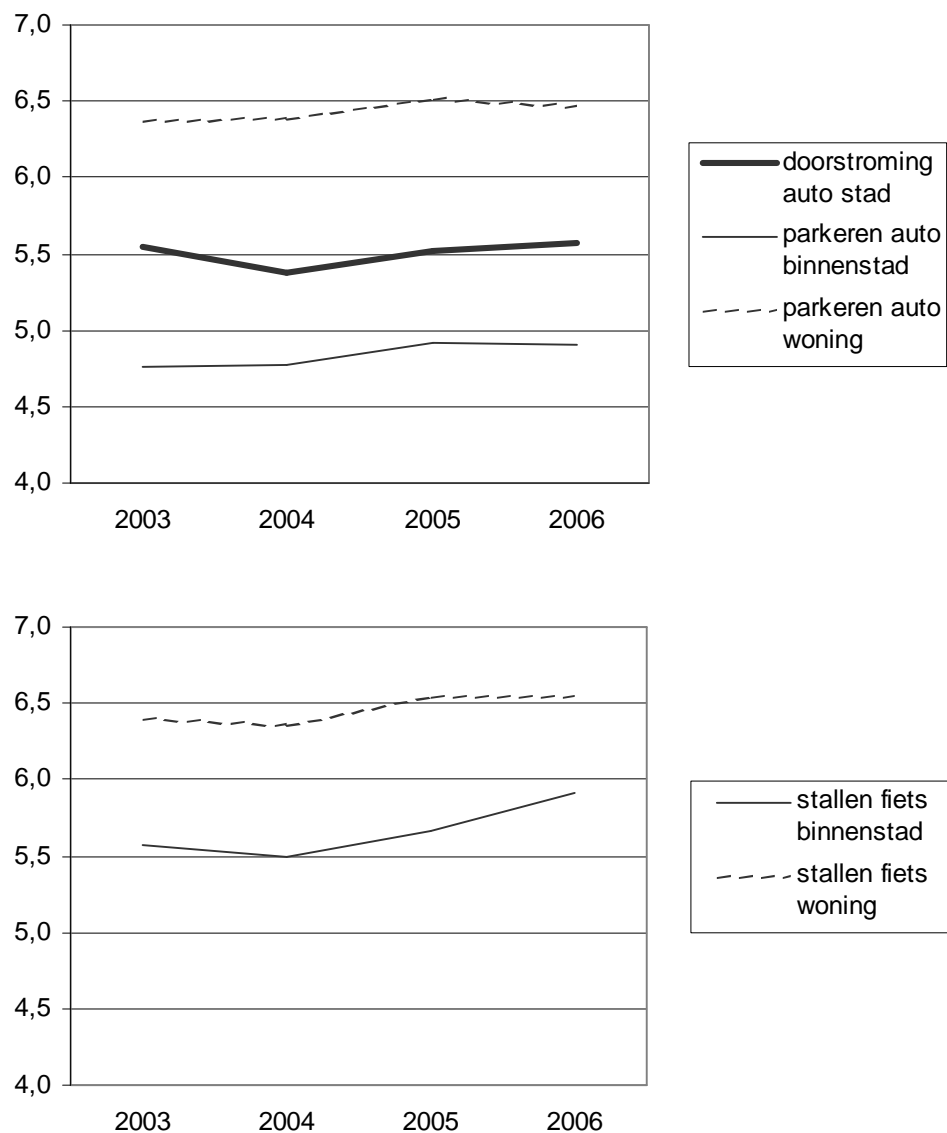
N.B.: Verschillen tussen haakjes zijn niet significant.

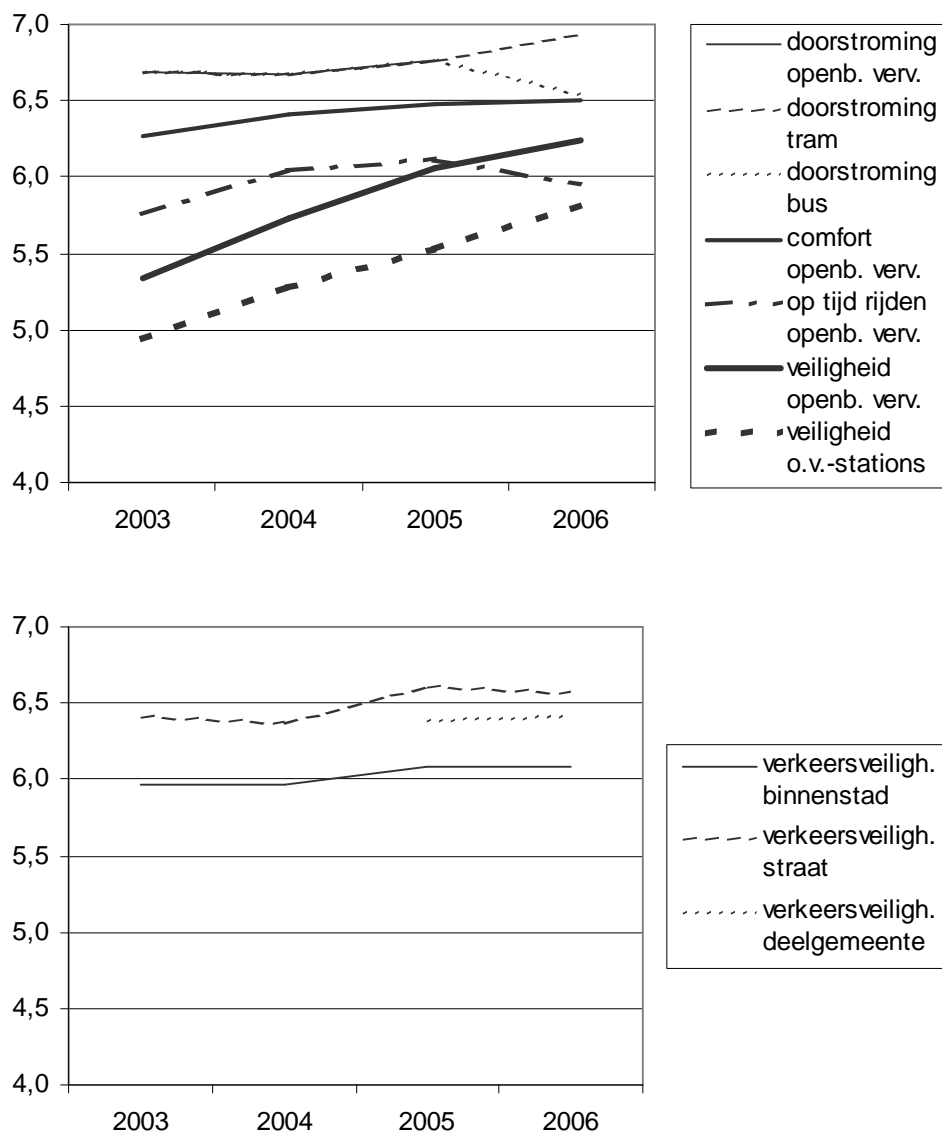
Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijkt de waardering voor de veiligheid in en rond het openbaar vervoer al drie jaar lang toe te nemen: de veiligheid in de voertuigen en de veiligheid in en om de stations worden ieder jaar hoger gewaardeerd. Een tendens van een wat grotere tevredenheid over de veiligheid is overigens ook elders in de Omnibusenquête 2006 waarneembaar; zie hierover de bladzijden 1 en 2 van de *Feitenkaart Omnibusenquête 2006* op de COS-website. Daarnaast is de laatste twee jaar ook de waardering voor het stallen van de

fiets in de binnenstad toegenomen. Verder verschillen de rapportcijfers bijna nergens significant met die uit 2005.

In figuur 4.3 is de ontwikkeling van het oordeel van de rotterdammers over de diverse verkeers- en vervoersonderwerpen nog eens grafisch weergegeven voor achtereenvolgens de onderwerpen met betrekking tot de auto, de onderwerpen met betrekking tot de fiets, de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer en de onderwerpen met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Figuur 4.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2006.





Oordelen naar stadsdeel

Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn vaker tevreden over het comfort van het fietsen in de stad en het parkeren van de auto in de binnenstad en de veiligheid in het openbaar vervoer. Vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Over deze laatste aspecten zijn de bewoners op deze Maasoever die *buiten* de ring wonen juist vaker positief. Ook is men op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever dan elders over de verkeersveiligheid in de eigen straat of in de eigen deelgemeente. De bewoners van de Linker Maasoever verschillen alleen met de rest van Rotterdam doordat ze wat negatiever oordelen over de verkeersveiligheid in de eigen straat en wat positiever over de doorstroming van de tram.

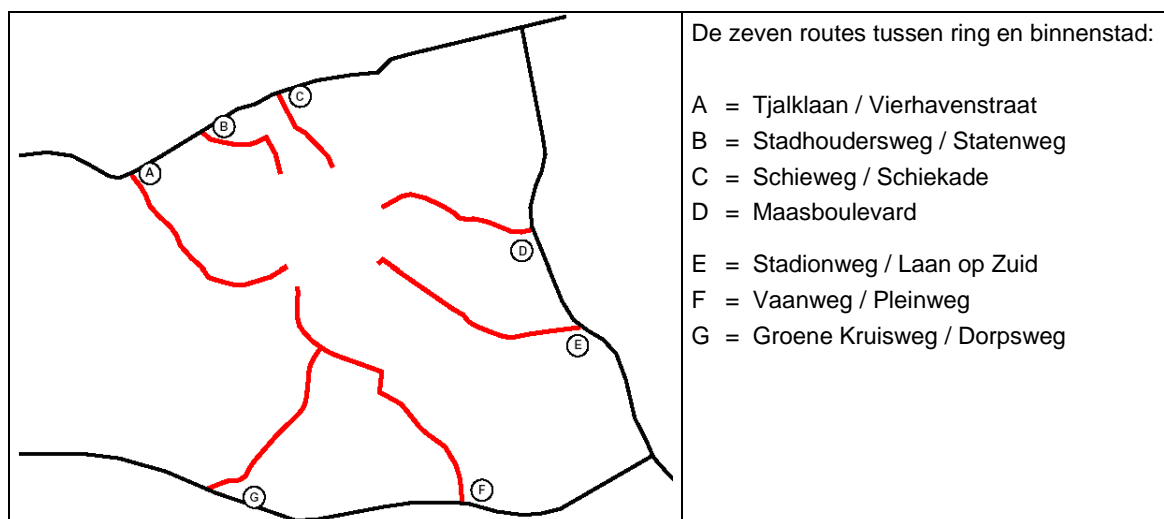
In figuur 4.4 zijn de verschillen in de “rapportcijfers” tussen deze drie gebieden te zien. Ruwweg staan hier de zelfde verschillen als vorig jaar.

Figuur 4.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2006.

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

4.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

Sinds vorig jaar 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. Figuur 4.5 geeft de mening van de Rotterdammers hierover weer, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel.



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze

route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 10% 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 23% 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 4.5 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 4.2 was gedaan. Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 respondenten zijn hier niet vermeld, omdat daarbij de onnauwkeurigheidsmarges te groot zijn. (Zo heeft een gemeten percentage van bijvoorbeeld 40% onder 200 respondenten al een marge van plus of min 7%; zie Bijlage III.)

Figuur 4.5: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad per stadsdeel (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2006 en 2005.

Hoe denkt u over de doorstroming over	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam	Idem 2005
Tjalklaan / Vierhavenstraat:					
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	---	40%	43%
(zeer) positief / tevreden	---	---	---	60%	57%
cijfer	---	---	---	6,1	6,0
Stadhoudersweg / Statenweg:					
(zeer) negatief / ontevreden	61%	68%	---	64%	61%
(zeer) positief / tevreden	39%	32%	---	36%	39%
cijfer	5,3	5,1	---	5,2	5,3
Schieweg / Schiekade:					
(zeer) negatief / ontevreden	59%	66%	56%	60%	62%
(zeer) positief / tevreden	41%	34%	44%	40%	38%
cijfer	5,4	5,2	5,5	5,4	5,3
Maasboulevard:					
(zeer) negatief / ontevreden	32%	35%	33%	34%	34%
(zeer) positief / tevreden	68%	65%	67%	66%	66%
cijfer	6,2	6,1	6,1	6,2	6,2
Stadionweg / Laan op Zuid:					
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	28%	28%	29%
(zeer) positief / tevreden	---	---	72%	72%	71%
cijfer	---	---	6,4	6,4	6,3
Vaanweg / Pleinweg:					
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	42%	41%	42%
(zeer) positief / tevreden	---	---	58%	59%	58%
cijfer	---	---	5,9	6,0	6,0
Groene Kruisweg / Dorpsweg:					
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	41%	38%	36%
(zeer) positief / tevreden	---	---	59%	62%	64%
cijfer	---	---	6,0	6,1	6,1
Totaal:					
(zeer) negatief / ontevreden	41%	48%	42%	43%	44%
(zeer) positief / tevreden	59%	52%	58%	57%	56%
cijfer	6,0	5,8	5,9	5,9	5,9

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

De routes 'Stadhoudersweg / Statenweg' en 'Schieweg / Schiekade' zijn de enige routes waarover in meerderheid negatief geoordeeld wordt. De voortdurende opbrekingen in verband met de

aanleg van Randstadrail respectievelijk de opbrekingen bij het Hofplein zullen hier mede debet aan zijn. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: slechts 28% is hier negatief of ontevreden over de doorstroming.

In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 43% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad.

Vergeleken met vorig jaar is er weinig veranderd in het oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad. Over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' wordt nu iets positiever gedacht, en over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' iets negatiever.

4.3 Oordeel over verkeershinder

In figuur 4.6 is weergegeven, in hoeverre de Rotterdammers hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel.

Figuur 4.6: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2006.

Heeft u in Rotterdam hinder van	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	16%	15%	17%
een beetje hinder	45%	39%	43%	42%
geen hinder	36%	45%	43%	41%
Geluid van auto's:				
veel hinder	18%	15%	17%	17%
een beetje hinder	46%	37%	39%	41%
geen hinder	36%	48%	45%	42%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	24%	17%	19%	20%
een beetje hinder	31%	39%	32%	34%
geen hinder	45%	44%	49%	46%
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	29%	28%	37%	32%
een beetje hinder	36%	37%	37%	36%
geen hinder	35%	35%	26%	32%

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 32% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, en eveneens 32% zegt hier géén hinder van te ondervinden. Voorts zegt 36% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn veel minder hinderlijk: één op de vijf heeft veel hinder van geparkeerde auto's, en één op de zes van de stank van auto's en van het geluid ervan. In totaal zegt ruim de helft van de Rotterdammers hinder te ondervinden van geparkeerde auto's, van de stank en van het geluid.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van het autoverkeer ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters is op de Linker Maasoever een groter probleem dan op de Rechter.

In figuur 4.7 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2006 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

Ten opzichte van de meting in 2005 is de hinder van alle bevraagde aspecten afgenomen.

Van fietsers en van bussen en trams, zo bleek de afgelopen jaren, heeft slechts een enkeling last; daarom is de vraag naar deze vorm van hinder dit jaar niet meer gesteld.

Figuur 4.7: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'); 2003-2006.

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

De afname van de verkeershinder vond in alle drie de stadsdelen plaats.

5 GEDRAG EN MENINGEN VAN INTENSIEVE GEBRUIKERS

In dit hoofdstuk worden het vervoersgedrag en het oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen nader bekeken van drie groepen intensieve verkeersdeelnemers: Rotterdammers die doorgaans minimaal vier maal per week gebruik maken van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets. In hoofdstuk 6 wordt daarna nog ingegaan op het oordeel van enkele deelgroepen hiervan, namelijk van hen die deze vervoermiddelen ook gebruiken om naar werk of studie te gaan.

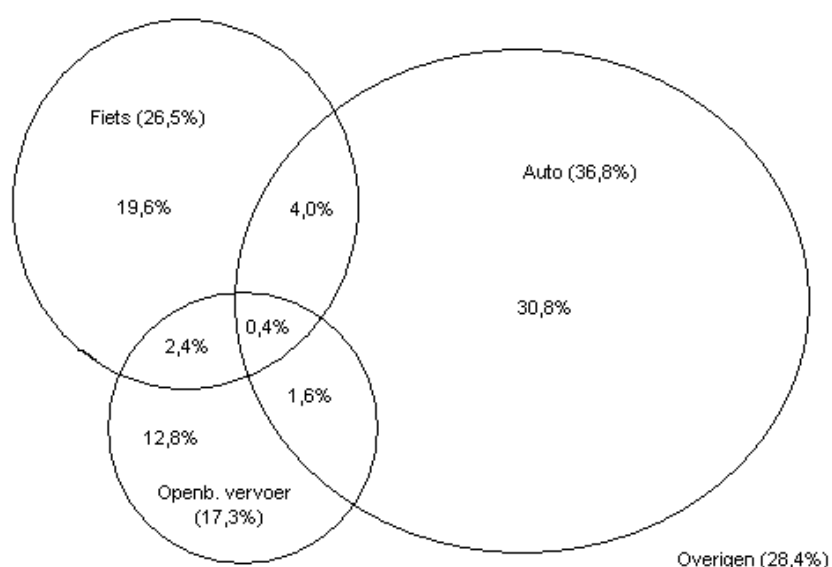
Zoals eerder al in figuur 3.1 te zien was, bevat de enquête van alle drie deze groepen voldoende respondenten om verantwoorde uitspraken te kunnen doen; zie ook figuur 5.1.

Figuur 5.1: Omvang van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2006.

	2003	2004	2005	2006
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37% (n = 601)
Intensieve openbaar vervoergebruikers	18%	19%	19%	17% (n = 282)
Intensieve fietsgebruikers	23%	23%	29%	26% (n = 432)

Tussen de drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het onderstaande (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram.

Figuur 5.2: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2006.



5.1 Intensieve autogebruikers

Vervoermiddelengebruik

Uiteraard maken intensieve autogebruikers veel gebruik van de auto. Voor vrijwel alle verplaatsingen naar bestemmingen binnen en buiten Rotterdam (met uitzondering van bestemmingen in de binnenstad) gaan zij in ruime meerderheid meestal met de auto. Vooral voor bestemmingen buiten Rotterdam en voor bezoek aan vrienden of familie en woon-werkverkeer is de auto bij hen veruit favoriet. Bestemmingen waarvoor ze ook nog wel andere vervoermiddelen gebruiken zijn winkelcentra en bestemmingen bij het uitgaan (relatief vaak de fiets of het openbaar vervoer) en sporten (relatief vaak de fiets).

Naar de binnenstad van Rotterdam gebruiken zelfs de intensieve autogebruikers vaker meestal het openbaar vervoer dan de auto.

Figuur 5.3: Vervoermiddelengebruik van intensieve autogebruikers naar bestemming (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

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	86%	8%	6%	1%	100%	487
als u naar een winkelcentrum gaat	53%	13%	20%	14%	100%	560
als u vrienden of familie bezoekt	89%	3%	5%	3%	100%	572
als u uitgaat	60%	17%	11%	11%	100%	498
als u gaat sporten	62%	2%	24%	12%	100%	400
in het weekend	77%	5%	14%	4%	100%	550
door de week overdag	81%	6%	11%	3%	100%	542
door de week in de avond	85%	3%	9%	3%	100%	500
naar de binnenstad van Rotterdam	37%	41%	15%	7%	100%	543
naar bestemmingen elders in Rotterdam	81%	10%	7%	3%	100%	517
naar bestemmingen buiten Rotterdam	95%	4%	1%	0%	100%	555

Vergeleken met vorig jaar gebruiken de intensieve autogebruikers binnen Rotterdam weer iets vaker meestal de auto, en iets minder vaak meestal het openbaar vervoer.

Meningen over verkeers- en vervoersonderwerpen

Intensieve autogebruikers zijn het meest positief over de doorstroming en het comfort van bus en tram. Het minst positief zijn ze over de veiligheid in en om metro/treinstations en over de parkeermogelijkheden in de binnenstad.

Intensieve autogebruikers blijken wat negatiever te oordelen over veiligheidsaspecten rond het openbaar vervoer en over het comfort van het openbaar vervoer dan andere Rotterdammers. Vergeleken met vorig jaar zijn de intensieve autogebruikers, net als andere Rotterdammers, positiever geworden over het stallen van de fiets in de binnenstad en de veiligheid in en rond het openbaar vervoer.

Figuur 5.4: Oordeel van intensieve autogebruikers over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2006 en 2005-2006.

Hoe denkt u over	OORDEEL		CIJFER		
	% negatief	% positief	Intensieve autogebr.	t.o.v. 2005	Totaal Rotterdam
de doorstroming van de auto in de stad	53%	47%	5,7	+ 0,2	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	34%	66%	6,4	---	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	39%	61%	6,2	+ 0,1	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	48%	53%	6,0	+ 0,3	5,9
het parkeren van de auto in de binnenstad	73%	27%	4,9	- 0,2	4,9
de doorstroming van de bus	26%	74%	6,5	---	6,5
de doorstroming van de tram	14%	86%	7,0	---	6,9
het comfort van het openbaar vervoer	27%	73%	6,4	+ 0,1	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	40%	60%	6,1	- 0,0	6,0
de veiligheid in bus/tram/metro	41%	59%	6,1	+ 0,3	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	58%	42%	5,6	+ 0,4	5,8
de verkeersveiligheid in de straat	29%	71%	6,6	- 0,1	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	30%	70%	6,6	- 0,0	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	32%	68%	6,5	- 0,1	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	29%	71%	6,5	- 0,0	6,4

Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad

Het oordeel van intensieve autogebruikers over de doorstroming op de diverse routes tussen ring en binnenstad verschilt niet veel met dat van andere Rotterdammers, zoals moge blijken uit vergelijking van de percentages in figuur 5.5 met die in paragraaf 4.2 (figuur 4.5).

Figuur 5.5: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad van intensieve autogebruikers (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2006.

Hoe denkt u over de doorstroming over	(Ze) negatief / (Ze) positief /		Totaal-%	Totaal absoluut
	ontevreden	tevreden		
Tjalklaan / Vierhavenstraat	44%	56%	100%	189
Stadhoudersweg / Statenweg	70%	30%	100%	350
Schieweg / Schiekade	62%	38%	100%	405
Maasboulevard	35%	65%	100%	454
Stadionweg / Laan op Zuid	28%	72%	100%	380
Vaanweg / Pleinweg	44%	56%	100%	344
Groene Kruisweg / Dorpsweg	39%	61%	100%	332

Oordeel over verkeershinder

Intensieve autogebruikers ervaren de meeste hinder van bromfietzers en scooters, en in wat mindere mate ook van geparkeerde auto's (figuur 5.6).

Dit beeld verschilt niet wezenlijk van dat bij *alle* Rotterdammers (paragraaf 4.2, figuur 4.7). Vergeleken met vorig jaar ervaren intensieve autogebruikers op alle aspecten minder hinder.

Figuur 5.6: Ervaren verkeershinder van intensieve autogebruikers; 2006.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Veel hinder	Een beetje hinder	Geen hinder	Totaal-%	Totaal absoluut
stank van auto's	11%	42%	48%	100%	539
geluid van auto's	13%	38%	49%	100%	547
geparkeerde auto's	19%	38%	43%	100%	565
bromfietsen / scooters	29%	38%	33%	100%	551

5.2 Intensieve openbaar vervoergebruikers

Vervoermiddelengebruik

Intensieve gebruikers van het openbaar vervoer gebruiken dit vervoer vooral vaak als ze naar en van school of werk gaan, en daardoor ook vaak door de week overdag. Verder gebruiken zij ook binnen Rotterdam in meerderheid meestal het openbaar vervoer.

Figuur 5.7: Vervoermiddelengebruik van intensieve openbaar vervoergebruikers naar bestemming (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

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	5%	88%	6%	2%	100%	240
als u naar een winkelcentrum gaat	14%	47%	19%	20%	100%	258
als u vrienden of familie bezoekt	44%	41%	7%	8%	100%	261
als u uitgaat	31%	46%	10%	13%	100%	226
als u gaat sporten	29%	32%	26%	12%	100%	170
in het weekend	35%	40%	17%	8%	100%	248
door de week overdag	7%	78%	8%	7%	100%	251
door de week in de avond	33%	48%	14%	5%	100%	229
naar de binnenstad van Rotterdam	9%	74%	9%	8%	100%	257
naar bestemmingen elders in Rotterdam	33%	58%	5%	4%	100%	233
naar bestemmingen buiten Rotterdam	54%	42%	1%	2%	100%	248

Vergeleken met vorig jaar valt op dat intensieve openbaar vervoergebruikers nu iets minder vaak het openbaar vervoer gebruiken, en iets vaker de auto.

Meningen over verkeers- en vervoersonderwerpen

Intensieve gebruikers van het openbaar vervoer zijn minder positief over de doorstroming, het comfort en het op tijd rijden van het openbaar vervoer dan Rotterdammers met minder ervaring; over de veiligheid rond het openbaar vervoer zijn ze wél positiever dan anderen.

Over de veiligheid zijn de intensieve gebruikers, evenals anderen, positiever, maar over de overige aspecten van het openbaar vervoer zijn negatiever dan vorig jaar.

Figuur 5.8: Oordeel van intensieve openbaar vervoergebruikers over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2006 en 2005-2006.

Hoe denkt u over	OORDEEL		CIJFER		
	% negatief	% positief	Intensieve o.v.-gebruiker	t.o.v. 2005	Totaal Rotterdam
de doorstroming van de auto in de stad	60%	40%	5,4	- 0,0	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	41%	59%	6,2	---	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	47%	53%	6,0	- 0,1	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	48%	52%	5,9	+ 0,3	5,9
het parkeren van de auto in de binnenstad	71%	29%	5,0	+ 0,2	4,9
de doorstroming van de bus	36%	64%	6,3	---	6,5
de doorstroming van de tram	28%	72%	6,6	---	6,9
het comfort van het openbaar vervoer	34%	66%	6,3	- 0,2	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	60%	40%	5,5	- 0,3	6,0
de veiligheid in bus/tram/metro	33%	67%	6,4	+ 0,0	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	47%	53%	6,0	+ 0,3	5,8
de verkeersveiligheid in de straat	27%	73%	6,6	- 0,1	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	38%	62%	6,3	- 0,0	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	38%	62%	6,3	- 0,1	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	33%	67%	6,4	+ 0,0	6,4

Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad

Het oordeel van de intensieve openbaar vervoergebruikers over de doorstroming tussen ring en binnenstad (figuur 5.9) is telkens slechts gebaseerd op te weinig respondenten die hier ook inderdaad een oordeel over (kunnen) hebben - en overigens ook van beperkte inhoudelijke betekenis.

Figuur 5.9: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad van intensieve openbaar vervoergebruikers (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2006.

Hoe denkt u over de doorstroming over	(Ze) negatief / (Ze) positief /		Totaal-%	Totaal absoluut
	ontevreden	tevreden		
Tjalklaan / Vierhavenstraat	43%	57%	100%	60
Stadhoudersweg / Statenweg	64%	36%	100%	120
Schieweg / Schiekade	61%	39%	100%	153
Maasboulevard	34%	66%	100%	148
Stadionweg / Laan op Zuid	29%	71%	100%	135
Vaanweg / Pleinweg	44%	56%	100%	110
Groene Kruisweg / Dorpsweg	39%	61%	100%	100

Oordeel over verkeershinder

Ook onder intensieve gebruikers van openbaar vervoer heeft een relatief hoog percentage veel hinder van bromfietsen en scooters, en dit percentage is ook wederom iets hoger dan vorig jaar. Uiteraard hoeft die hinder zich niet persé tijdens hun openbaarvervoersreizen te manifesteren; ook op andere tijdstippen kan die hinder ervaren worden.

Het beeld in figuur 5.10 verschilt niet wezenlijk van dat bij *alle* Rotterdammers (paragraaf 4.2, figuur 4.7).

Figuur 5.10: Ervaren verkeershinder van intensieve openbaar vervoergebruikers; 2006.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Veel hinder	Een beetje hinder	Geen hinder	Totaal-%	Totaal abs.
stank van auto's	20%	40%	40%	100%	248
geluid van auto's	17%	42%	41%	100%	253
geparkeerde auto's	22%	31%	47%	100%	245
bromfietsen / scooters	37%	34%	29%	100%	251

5.3 Intensieve fietsgebruikers

Vervoermiddelengebruik

Twee van de drie intensieve fietsgebruikers gebruiken meestal de fiets voor woon-werkverkeer, om te gaan sporten en om te gaan winkelen. Voor bezoek aan familie en vrienden pakt ook van de intensieve fietsers de meerderheid meestal de auto, en als men uitgaat worden auto en openbaar vervoer ook vaak gebruikt. Naar bestemmingen buiten Rotterdam gaat van de intensieve fietsers maar een enkeling ook dán op de fiets.

Figuur 5.11: Vervoermiddelengebruik van intensieve fietsgebruikers naar bestemming (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2006.

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	14%	16%	66%	4%	100%	297
als u naar een winkelcentrum gaat	13%	10%	68%	9%	100%	409
als u vrienden of familie bezoekt	55%	14%	27%	4%	100%	404
als u uitgaat	32%	28%	34%	6%	100%	342
als u gaat sporten	19%	3%	69%	8%	100%	268
in het weekend	44%	7%	45%	4%	100%	386
door de week overdag	10%	10%	76%	4%	100%	395
door de week in de avond	35%	8%	54%	3%	100%	339
naar de binnenstad van Rotterdam	9%	38%	48%	5%	100%	400
naar bestemmingen elders in Rotterdam	34%	24%	39%	3%	100%	357
naar bestemmingen buiten Rotterdam	69%	26%	4%	1%	100%	390

Bij een vergelijking met vorig jaar valt alleen op dat de intensieve fietsgebruikers van dit jaar 's avonds nóg wat vaker de fiets gebruiken, en wat minder vaak de auto.

Meningen over verkeers- en vervoersonderwerpen

Intensieve fietsgebruikers zijn iets negatiever dan andere Rotterdammers over de onderwerpen die met fietsen te maken hebben. Over het stallen van de fiets in de binnenstad zijn ze in tegenstelling tot andere Rotterdammers niet tevredener geworden, en over het stallen van de fiets bij de woning zijn ze ontevredener geworden. Over het op tijd rijden van het openbaar vervoer zijn ze veel ontevredener dan vorig jaar.

Figuur 5.12: Oordeel van intensieve fietsgebruikers over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2006 en 2005-2006.

Hoe denkt u over	OORDEEL		CIJFER		
	% negatief	% positief	Intensieve fietser	t.o.v. 2005	Totaal Rotterdam
de doorstroming van de auto in de stad	63%	37%	5,4	- 0,0	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	40%	60%	6,2	---	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	48%	52%	5,9	- 0,2	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	50%	50%	5,8	+ 0,1	5,9
het parkeren van de auto in de binnenstad	74%	26%	4,9	+ 0,1	4,9
de doorstroming van de bus	29%	71%	6,4	---	6,5
de doorstroming van de tram	21%	79%	6,8	---	6,9
het comfort van het openbaar vervoer	28%	72%	6,4	- 0,2	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	46%	54%	5,9	- 0,5	6,0
de veiligheid in bus/tram/metro	34%	66%	6,2	- 0,1	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	56%	44%	5,7	+ 0,0	5,8
de verkeersveiligheid in de straat	30%	70%	6,5	- 0,1	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	33%	67%	6,5	- 0,2	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	33%	67%	6,6	+ 0,0	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	37%	63%	6,2	- 0,1	6,4

Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad

Het oordeel van de intensieve fietsgebruikers over de doorstroming tussen ring en binnenstad (figuur 5.13) is vaak slechts gebaseerd op te weinig respondenten die hier ook inderdaad een oordeel over (kunnen) hebben - en overigens ook van beperkte inhoudelijke betekenis.

Figuur 5.13: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad van intensieve fietsgebruikers (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2006.

Hoe denkt u over de doorstroming over	(Ze) negatief / ontevreden	(Ze) positief / tevreden	Totaal-%	Totaal absoluut
Tjalklaan / Vierhavenstraat	39%	61%	100%	89
Stadhoudersweg / Statenweg	68%	32%	100%	165
Schieweg / Schiekade	69%	31%	100%	209
Maasboulevard	35%	65%	100%	235
Stadionweg / Laan op Zuid	33%	67%	100%	169
Vaanweg / Pleinweg	43%	57%	100%	159
Groene Kruisweg / Dorpsweg	47%	53%	100%	142

Oordeel over verkeershinder

Intensieve fietsers hebben vaker dan andere Rotterdammers hinder van stank en geluid van auto's. Vergelijken met vorig jaar noemen zij dat zelfs ook iets vaker. Ook bromfietsen en scooters worden door hen dit jaar iets vaker genoemd.

Figuur 5.14: Ervaren verkeershinder van intensieve fietsgebruikers; 2006.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Veel hinder	Een beetje hinder	Geen hinder	Totaal-%	Totaal absoluut
stank van auto's	24%	45%	32%	100%	372
geluid van auto's	21%	44%	35%	100%	384
geparkeerde auto's	23%	39%	39%	100%	374
bromfietsen / scooters	35%	36%	29%	100%	397

5.4 De drie groepen vergeleken

In deze paragraaf zijn de uitkomsten van de onderscheiden groepen uit de vorige drie paragrafen tenslotte ook naast elkaar geplaatst om de onderlinge overeenkomsten en verschillen beter zichtbaar te maken.

Meningen over verkeers- en vervoersonderwerpen

In de beoordeling van de voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen bestaan tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers veel overeenkomsten, maar ook enkele verschillen. Een gelijke waardering betekent trouwens niet persé dat het oordeel vanuit hetzelfde perspectief komt of op de zelfde mate van kennis en ervaring is gebaseerd.

De afwijkingen van het gemiddelde zijn onderstreept aangegeven in figuur 5.15.

Figuur 5.15: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen in rapportcijfers van 1-10 van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets; 2006.

Hoe denkt u over	Intensieve gebruikers van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
de doorstroming van de auto in de stad	<u>5,7</u>	5,4	<u>5,4</u>	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	6,4	6,2	6,2	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,2	6,0	<u>5,9</u>	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	6,0	5,9	5,8	5,9
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,9	5,0	4,9	4,9
de doorstroming van de bus	6,5	<u>6,3</u>	6,4	6,5
de doorstroming van de tram	7,0	<u>6,6</u>	6,8	6,9
comfort van het openbaar vervoer	6,4	<u>6,3</u>	6,4	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,1	<u>5,5</u>	5,9	6,0
de veiligheid in bus/tram/metro	<u>6,1</u>	6,4	6,2	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	<u>5,6</u>	<u>6,0</u>	5,7	5,8
de verkeersveiligheid in de straat	6,6	6,6	6,5	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	6,6	<u>6,3</u>	6,5	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	6,5	<u>6,3</u>	6,6	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	6,5	6,4	<u>6,2</u>	6,4

N.B.: Verschillen van 0,2 of meer met het oordeel van *alle* Rotterdammers zijn onderstreept weergegeven.

Opvallend is met name dat de intensieve gebruikers van het openbaar vervoer positiever over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer zijn, en negatiever over de overige aspecten van het openbaar vervoer.

Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad

Het oordeel van de intensieve openbaarvervoer- en fietsgebruikers over de doorstroming tussen ring en binnenstad is bijna overal gebaseerd op te weinig respondenten die hier ook inderdaad een oordeel over (kunnen) hebben - en overigens ook van beperkte inhoudelijke betekenis. Figuur 5.16 is dan ook van weinig betekenis.

Figuur 5.16: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets; 2006: percentage dat (zeer) negatief oordeelt (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet').

Hoe denkt u over de doorstroming over	Intensieve gebruikers van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
Tjalklaan / Vierhavenstraat	---	---	---	40%
Stadhoudersweg / Statenweg	70%	---	---	64%
Schieweg / Schiekade	62%	---	69%	60%
Maasboulevard	35%	---	35%	34%
Stadionweg / Laan op Zuid	28%	---	---	28%
Vaanweg / Pleinweg	44%	---	---	41%
Groene Kruisweg / Dorpsweg	39%	---	---	38%

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

Oordeel over verkeershinder

Intensieve fietsgebruikers ervaren de meeste hinder in het verkeer; zij hebben bij bijna alle aspecten het hoogste percentage personen dat *veel hinder* ervaart. Fietzers zijn natuurlijk ook de minst beschermde verkeersdeelnemers.

Figuur 5.17: Ervaren verkeershinder van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets; 2006: percentage dat veel hinder ervaart.

Heeft u in Rotterdam veel hinder van	Intensieve gebruikers van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
stank van auto's	11%	20%	24%	17%
geluid van auto's	13%	17%	21%	17%
geparkeerde auto's	19%	22%	23%	20%
bromfietsen / scooters	29%	37%	35%	32%

Onder alle onderscheiden groepen wordt de meeste hinder ervaren van bromfietsen en scooters. Van stank en geluid van auto's hebben intensieve autogebruikers vanzelfsprekend het minste last.

5.5 Intensieve vervoermiddelengebruikers voor werk en studie

In deze paragraaf komt tot slot de mening aan de orde van Rotterdamse verkeersdeelnemers die voor werk of studie intensief gebruik maken van de auto, het openbaar vervoer respectievelijk de fiets (dagelijks, of in ieder geval 4 of 5 dagen per week). Het betreft hier dus deelgroepen van de eerder in dit hoofdstuk besproken groepen van intensieve gebruikers. De Omnibusenquête 2006 bevat hiervoor 417 autogebruikers, 211 openbaar vervoergebruikers en 196 fietsers. Die laatste

twee aantallen zijn, als bedacht wordt dat ook telkens relatief veel respondenten geen oordeel over een onderwerp hebben, eigenlijk niet voldoende groot om verantwoorde uitspraken te kunnen doen.

Meningen over verkeers- en vervoersonderwerpen

Allereerst weer de meningen over de diverse verkeers- en vervoersonderwerpen.

Figuur 5.18: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen in rapportcijfers van 1-10 van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets voor werk en studie; 2006.

Hoe denkt u over	Intensieve gebruikers voor werk en studie van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
de doorstroming van de auto in de stad	5,7	5,4	<u>5,3</u>	5,6
het comfort van het fietsen in de stad	<u>6,5</u>	<u>6,1</u>	6,2	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,2	6,0	<u>6,0</u>	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	6,0	5,9	<u>5,8</u>	5,9
het parkeren van de auto in de binnenstad	5,0	5,0	4,9	4,9
de doorstroming van de bus	6,5	<u>6,3</u>	<u>6,3</u>	6,5
de doorstroming van de tram	7,0	<u>6,6</u>	<u>6,7</u>	6,9
comfort van het openbaar vervoer	<u>6,3</u>	<u>6,3</u>	6,6	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	6,0	<u>5,4</u>	6,0	6,0
de veiligheid in bus/tram/metro	<u>6,0</u>	<u>6,5</u>	6,3	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	<u>5,6</u>	<u>6,1</u>	5,7	5,8
de verkeersveiligheid in de straat	6,6	<u>6,7</u>	6,6	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	6,5	6,4	6,4	6,5
het parkeren van de auto bij de woning	6,5	6,3	6,5	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	6,5	6,4	6,3	6,4

N.B.: Verschillen van 0,2 of meer met het oordeel van *alle* Rotterdammers zijn onderstreept weergegeven.

Ook hier beoordelen de geselecteerde verkeersdeelnemers de verschillende onderwerpen soms verschillend. Opvallend is met name weer, dat de intensieve gebruikers van het openbaar vervoer positiever over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer zijn, en negatiever over de overige aspecten van het openbaar vervoer.

Het beeld van figuur 5.18 komt bijna geheel overeen met dat van figuur 5.15: als we ons beperken tot de verkeersdeelnemers die voor werk of studie intensief gebruik maken van een vervoermiddel, verschillen de intensieve vervoermiddelgebruikers niet wezenlijk anders van elkaar of van andere Rotterdammers.

Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad

Het oordeel van de intensieve vervoermiddelengebruikers voor werk en studie over de doorstroming tussen ring en binnenstad is, behalve bij de automobilisten, telkens slechts gebaseerd op te weinig respondenten die hier ook inderdaad een oordeel over (kunnen) hebben - en overigens ook alleen bij de automobilisten van inhoudelijke betekenis.

Figuur 5.19: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets voor werk en studie; 2006: percentage dat (zeer) negatief oordeelt (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet').

Hoe denkt u over de doorstroming over	Intensieve gebruikers voor werk en studie van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
Tjalklaan / Vierhavenstraat	---	---	---	40%
Stadhoudersweg / Statenweg	69%	---	---	64%
Schieweg / Schiekade	61%	---	---	60%
Maasboulevard	35%	---	---	34%
Stadionweg / Laan op Zuid	27%	---	---	28%
Vaanweg / Pleinweg	46%	---	---	41%
Groene Kruisweg / Dorpsweg	39%	---	---	38%

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

Oordeel over verkeershinder

Rotterdamers die hun auto of hun fiets intensief gebruiken voor het woon-werk/studie-verkeer, ervaren wat méér hinder van elkaar, en wat minder van hun "soortgenoten". Verder zijn er weinig verschillen.

Figuur 5.20: Ervaren verkeershinder van intensieve gebruikers van auto, openbaar vervoer en fiets voor werk en studie; 2006: percentage dat veel hinder ervaart.

Heeft u in Rotterdam veel hinder van	Intensieve gebruikers voor werk en studie van ...			Totaal Rotterdam
	auto	openbaar vervoer	fiets	
stank van auto's	10%	17%	24%	17%
geluid van auto's	11%	17%	21%	17%
geparkeerde auto's	18%	20%	22%	20%
bromfietsen / scooters	31%	33%	27%	32%

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

In voorgaande rapportages over de Omnibusvragen over verkeer en vervoer is over de vraag waar men de auto 's nachts parkeert altijd gerapporteerd aan de hand van een tabel zoals die in figuur 6.1. Daarin werd aangegeven hoe de ondervraagden hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's werd uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in figuur 6.1 is te zien, is de parkeerplek voor de eigen auto 's nachts voor de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (67%). 14% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport) en 11% laat de auto wat verder weg op straat staan. De laatste twee jaar lijkt een eind gekomen aan de langzame tendens van de voorgaande jaren dat Rotterdammers hun auto minder makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts*	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	13%	12%	13%	12%	14%	12%	13%	12%	14%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	71%	70%	74%	68%	69%	65%	67%	66%	70%	67%
Verder weg op straat	7%	9%	9%	10%	10%	10%	12%	11%	12%	13%	11%	11%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	1%	2%
Wisselend	5%	6%	6%	6%	4%	8%	5%	8%	7%	6%	5%	6%
Perc. met een auto in het huishouden	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%	74%	73%

*): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: in 2006 parkeert 14% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Ook over eventuele tweede en derde auto's van het huishouden is deze vraag echter gesteld. Bovendien is het 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 6.2a tot en met -c weergegeven hoeveel eerste, tweede respectievelijk 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; 1995-2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van de eerste auto 's nachts*	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	11%	12%	11%	13%	13%	13%	11%	13%	12%	13%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	72%	70%	74%	67%	69%	65%	67%	65%	68%	67%
Verder weg op straat	7%	10%	9%	10%	10%	11%	12%	11%	13%	13%	12%	12%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Wisselend	5%	7%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	7%	7%	6%	6%
Percentage huishoudens met een auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%

*) : Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: in 2006 wordt 13% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 67% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 13% van de gevallen op eigen erf en in 12% van de gevallen wat verder weg op straat.

De laatste twee jaar lijkt een eind gekomen aan de langzame tendens van de voorgaande jaren dat eerste auto's minder makkelijk vlak bij huis kwijt worden gekund.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 28% van de Rotterdamse huishoudens.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1995-2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van de tweede auto 's nachts*	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen garage, tuin, carport	11%	15%	13%	15%	16%	11%	12%	17%	10%	16%	13%	18%
Vlak bij huis op straat	63%	60%	68%	62%	68%	66%	63%	59%	56%	56%	62%	65%
Verder weg op straat	21%	18%	13%	13%	12%	15%	17%	14%	22%	19%	15%	11%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	3%	4%	2%	1%	4%	1%	4%	2%	5%	2%
Wisselend	5%	5%	3%	7%	3%	6%	4%	9%	9%	7%	6%	5%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	20%	26%	21%	23%	28%	29%	29%	29%	28%	28%	29%	28%

*) : Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: in 2006 wordt 18% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Tweede auto's worden in 65% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 18% van de gevallen op eigen erf en in 11% van de gevallen wat verder weg op straat.

Ook voor tweede auto's lijken de mogelijkheden de laatste jaren wat aantrekkelijker geworden.

Een paar procent van de Rotterdamse huishoudens bezit zelfs een derde auto. De vraag waar die geparkeerd wordt, is derhalve echter door zó weinig respondenten beantwoord, dat uit figuur 6.2c geen conclusies mogen worden getrokken.

Figuur 6.2c: Parkeerplek van de derde auto bij de woning; 1995-2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van de derde auto 's nachts*	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen garage, tuin, carport	22%	16%	21%	60%	39%	11%	24%	18%	29%	32%	23%	22%
Vlak bij huis op straat	50%	53%	42%	0%	40%	57%	27%	52%	33%	34%	31%	35%
Verder weg op straat	22%	11%	12%	15%	9%	26%	18%	8%	20%	16%	12%	16%
Elders in een garagegebouw	3%	6%	17%	14%	4%	0%	22%	7%	5%	6%	34%	23%
Wisselend	3%	15%	9%	10%	9%	7%	10%	15%	14%	12%	0%	5%
Percentage huishoudens met (ten minste) drie auto's	3%	5%	4%	2%	2%	4%	3%	4%	3%	2%	4%	3%

*) : Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: in 2006 wordt 22% van de Rotterdamse derde auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts. De achterliggende aantallen (slechts enkele tientallen) zijn echter dermate klein dat aan deze gegevens weinig waarde mag worden gehecht.

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

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts*	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	12%	12%	12%	13%	13%	11%	14%	12%	14%
Vlak bij huis op straat	75%	70%	70%	68%	73%	66%	67%	64%	64%	63%	67%	66%
Verder weg op straat	9%	11%	10%	10%	10%	12%	13%	12%	14%	14%	12%	12%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	2%
Wisselend	5%	6%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	8%	7%	6%	6%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%

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

Rotterdamse auto's worden in 66% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen op eigen erf en in 12% van de gevallen wat verder weg op straat. De ontwikkeling lijkt de laatste jaren licht positief.

Parkeerplekken naar type en bouwjaar woning

In figuur 6.4 is aangegeven waar de Rotterdamse auto's van bewoners van verschillende typen woning geparkeerd worden. Vooral auto's van bewoners van boven- en benedenwoningen moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd. Auto's van bewoners van eengezinswoningen, maar ook die van bewoners van sommige soorten portiek-/gallerijwoningen, kunnen relatief vaker op eigen terrein worden geparkeerd.

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar type woning; 2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts*	Eengezins-woning	Beneden-woning	Bovenwoning	Portiek/galerij zonder lift	Portiek/galerij met lift	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	20%	(5%)	(3%)	5%	18%	14%
Vlak bij huis op straat	66%	(67%)	(63%)	74%	65%	66%
Verder weg op straat	7%	(22%)	(25%)	9%	7%	12%
Elders in een garagegebouw	1%	(1%)	(4%)	3%	5%	2%
Wisselend	5%	(5%)	(5%)	8%	5%	6%

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

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

In figuur 6.5 is onderscheid gemaakt naar de ouderdom van de woning. Auto's van bewoners van vooroorlogse woningen moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd, maar ook bij woningen uit de beginjaren van de stadsvernieuwing (1977 tot 1985) en bij nóg nieuwere woningen (vanaf 1985) is het kennelijk lastig om vlak bij huis te parkeren.

Figuur 6.5: Parkeerplek van auto's bij de woning naar bouwjaar van de woning; 2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts*	Vooroorlogs	Vroeg naoorlogs	1969 t/m 1976	1977 t/m 1984	Vanaf 1985	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	9%	13%	(6%)	(15%)	21%	14%
Vlak bij huis op straat	65%	73%	(74%)	(65%)	62%	66%
Verder weg op straat	17%	7%	(9%)	(11%)	10%	12%
Elders in een garagegebouw	2%	1%	(5%)	(3%)	2%	2%
Wisselend	6%	6%	(6%)	(6%)	5%	6%

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

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

Parkeerplekken naar stadsdeel

In figuur 6.6 is onderscheid gemaakt naar stadsdeel.

Figuur 6.6: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts*	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	12%	20%	9%	14%
Vlak bij huis op straat	60%	67%	71%	66%
Verder weg op straat	18%	8%	10%	12%
Elders in een garagegebouw	4%	1%	3%	2%
Wisselend	6%	5%	7%	6%

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

Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever binnen de ring moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd. Rechts *buiten* de ring komt dit het minst voor, en kunnen de auto's ook relatief vaker op eigen terrein worden geparkeerd.

Het bezit van meer dan één auto zou het theoretisch lastiger moeten maken om auto's dicht bij huis te kunnen parkeren. Figuur 6.7 laat echter zien, dat het bezit van méér dan één auto juist het meest voorkomt in het stadsdeel waar de problemen het minst groot zijn: op de Rechter Maasoever buiten de ring.

Figuur 6.7: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2006.

Aantal auto's	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	40%	23%	36%	34%
1 auto	51%	53%	54%	53%
2 auto's	8%	23%	9%	12%
3 of meer auto's	1%	1%	1%	1%

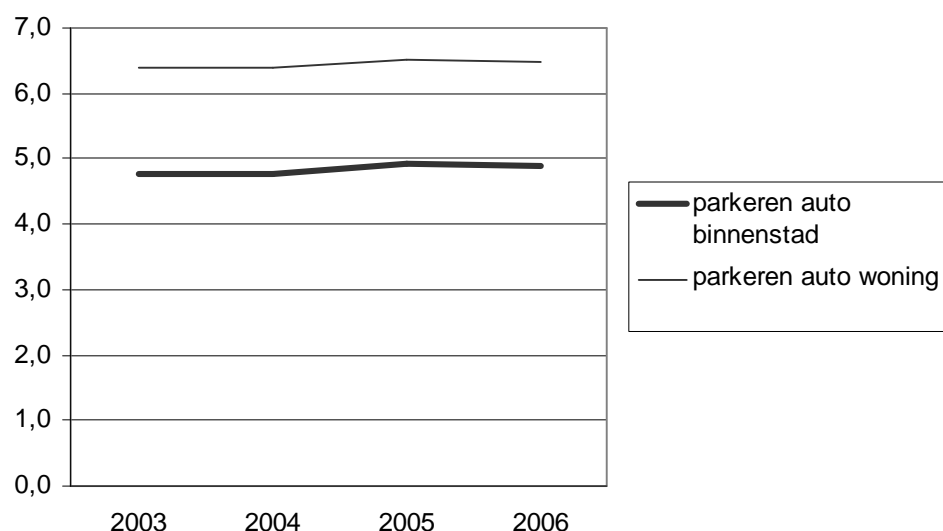
*): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: 34% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

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: 24% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 9%.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 4 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een 4,9 waarderen, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,5. In beide gevallen is deze waardering de afgelopen jaren niet significant veranderd. In figuur 6.8 is dit nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.8: Oordeel over parkeermogelijkheden auto, 2003-2006.



In de volgende tabellen wordt het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning nader uitgesplitst naar het type en het bouwjaar van de woning en het stadsdeel. Allereerst is in figuur 6.9 onderscheid gemaakt naar het type woning.

Figuur 6.9: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar type woning; 2006.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	Eengezinswoning	Benedenwoning	Bovenwoning	Portiek/galerij zonder lift	Portiek/galerij met lift	Totaal
Percentage negatief	21%	(46%)	(44%)	40%	32%	32%
Percentage positief	79%	(54%)	(56%)	60%	68%	68%
Gemiddeld cijfer	6,9	(5,9)	(6,0)	6,1	6,5	6,5

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

Bewoners van eengezinswoningen zijn het meest positief; bewoners van beneden- en bovenwoningen het meest negatief.

In figuur 6.10 is onderscheid gemaakt naar de ouderdom van de woning.

Figuur 6.10: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar bouwjaar van de woning; 2006.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	Vooroorlogs	Vroeg naoorlogs	1969 t/m 1976	1977 t/m 1984	Vanaf 1985	Totaal
Percentage negatief	41%	25%	(19%)	(34%)	32%	32%
Percentage positief	59%	75%	(81%)	(66%)	68%	68%
Gemiddeld cijfer	6,2	6,7	(7,0)	(6,4)	6,5	6,5

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

Bewoners van vooroorlogse woningen zijn het meest negatief; bewoners van woningen van vlak na de oorlog tot en met de beginjaren van de stadsvernieuwing (1977 tot 1985) het meest positief. De bewoners van de woningen van de laatste twintig jaar hebben een gemiddeld oordeel.

In figuur 6.11 is tenslotte ook onderscheid gemaakt naar stadsdeel.

Figuur 6.11: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2006.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	47%	21%	31%	32%
Percentage positief	53%	79%	69%	68%
Gemiddeld cijfer	6,0	6,9	6,5	6,5

Zoals in figuur 4.4 ook al bleek, is het oordeel “rechts binnen de ring” het meest negatief, en “rechts buiten de ring” het meest positief.

Figuur 6.12 tenslotte toont het verband tussen de vraag waar auto's geparkeerd worden (figuur 6.6) en het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning.

Het zal niet verrassen dat in huishoudens waar negatief geoordeeld wordt, de auto's veel vaker verder weg (moeten) worden geparkeerd.

Figuur 6.12: Parkeerplek van auto's bij de woning naar oordeel over het parkeren van de auto bij de woning per stadsdeel; 2006.

Gebruikelijke parkeerplaats van de auto's 's nachts*	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Negatief:				
Eigen garage, tuin, carport	(7%)	(11%)	(5%)	8%
Vlak bij huis op straat	(46%)	(51%)	(56%)	50%
Verder weg op straat	(29%)	(21%)	(22%)	26%
Elders in een garagegebouw	(6%)	(2%)	(3%)	4%
Wisselend	(12%)	(14%)	(14%)	13%
Positief:				
Eigen garage, tuin, carport	(15%)	21%	11%	16%
Vlak bij huis op straat	(71%)	72%	79%	74%
Verder weg op straat	(9%)	4%	5%	6%
Elders in een garagegebouw	(3%)	1%	2%	2%
Wisselend	(1%)	2%	3%	2%
Totaal:				
Eigen garage, tuin, carport	12%	20%	9%	14%
Vlak bij huis op straat	60%	67%	71%	66%
Verder weg op straat	18%	8%	10%	12%
Elders in een garagegebouw	4%	1%	3%	2%
Wisselend	6%	5%	7%	6%

*) : Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 8% van de auto's van huishoudens die negatief oordelen over het parkeren van de auto bij de woning wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, 50% vlak bij huis op straat, enzovoorts.

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

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

90% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage; de rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een onveilige plaats (eveneens 5%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen, en denken zelfs iets minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

Deze uitkomsten komen ongeveer overeen met die van de afgelopen twee jaar (zie figuur 6.13).

Figuur 6.13: Stallingsplaats fiets; 2004-2006.

Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006
Fietsbezitters:			
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	92%	91%	90%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%
Niet-fietsbezitters*:			
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	94%	90%	89%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%
Totaal:			
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	93%	91%	90%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%

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

In de volgende tabellen wordt het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nader uitgesplitst naar het type en het bouwjaar van de woning en het stadsdeel. Allereerst is in figuur 6.14 onderscheid gemaakt naar het type woning.

Figuur 6.14: Stallingsplaats fiets naar type woning; 2006.

Stallingsplaats fiets	Eengezinswoning	Benedenwoning	Bovenwoning	Port./gal. zonder lift	Port./gal. met lift	Totaal
Fietsbezitters:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	94%	(85%)	(56%)	93%	98%	90%
Buiten op een veilige plaats	4%	(6%)	(14%)	4%	1%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	2%	(9%)	(30%)	3%	1%	5%
Niet-fietsbezitters*:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	(89%)	(90%)	(67%)	(95%)	(93%)	89%
Buiten op een veilige plaats	(9%)	(7%)	(13%)	(4%)	(5%)	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(2%)	(3%)	(20%)	(1%)	(3%)	4%
Totaal:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	94%	(86%)	(60%)	94%	97%	90%
Buiten op een veilige plaats	4%	(6%)	(13%)	4%	2%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	2%	(7%)	(27%)	2%	2%	5%
Percentage fietsbezitters	88%	(70%)	(70%)	64%	71%	74%

*) : 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 slechts indicatief.

Hoewel aan de precieze getallen door het lage aantal waarnemingen niet te veel waarde moet worden gehecht, lijkt het probleem hem vooral te zitten bij de bovenwoningen.

In figuur 6.15 is onderscheid gemaakt naar de ouderdom van de woning. Zo bezien, lijkt het probleem hem vooral te zitten bij de vooroorlogse woningen.

Figuur 6.15: Stallingsplaats fiets naar bouwjaar van de woning; 2006.

Stallingsplaats fiets	Voor-oorlogs	Vroeg naoorlogs	1969 t/m 1976	1977 t/m 1984	Vanaf 1985	Totaal
Fietsbezitters:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	73%	96%	(100%)	(96%)	96%	90%
Buiten op een veilige plaats	11%	3%	(0%)	(2%)	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	16%	1%	(0%)	(2%)	1%	5%
Niet-fietsbezitters*:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	(84%)	(96%)	(90%)	(81%)	(93%)	89%
Buiten op een veilige plaats	(8%)	(3%)	(5%)	(14%)	(6%)	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(8%)	(1%)	(5%)	(5%)	(1%)	4%
Totaal:						
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	76%	96%	(98%)	(93%)	96%	90%
Buiten op een veilige plaats	10%	3%	(1%)	(5%)	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	14%	1%	(1%)	(3%)	1%	5%
Percentage fietsbezitters	70%	75%	(74%)	75%	79%	74%

*) : 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 slechts indicatief.

Bij het onderscheid naar stadsdeel tenslotte (figuur 6.16) blijkt het stallen van de fiets het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring.

Figuur 6.16: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2006.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ruit	RMO buiten de ruit	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	78%	93%	97%	90%
Buiten op een veilige plaats	7%	5%	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	15%	2%	1%	5%
Niet-fietsbezitters*:				
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	(84%)	(94%)	(92%)	89%
Buiten op een veilige plaats	(8%)	(6%)	(6%)	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(8%)	(0%)	(3%)	4%
Totaal:				
Binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage	79%	93%	95%	90%
Buiten op een veilige plaats	7%	5%	4%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	13%	2%	1%	5%
Percentage fietsbezitters	70%	87%	68%	74%

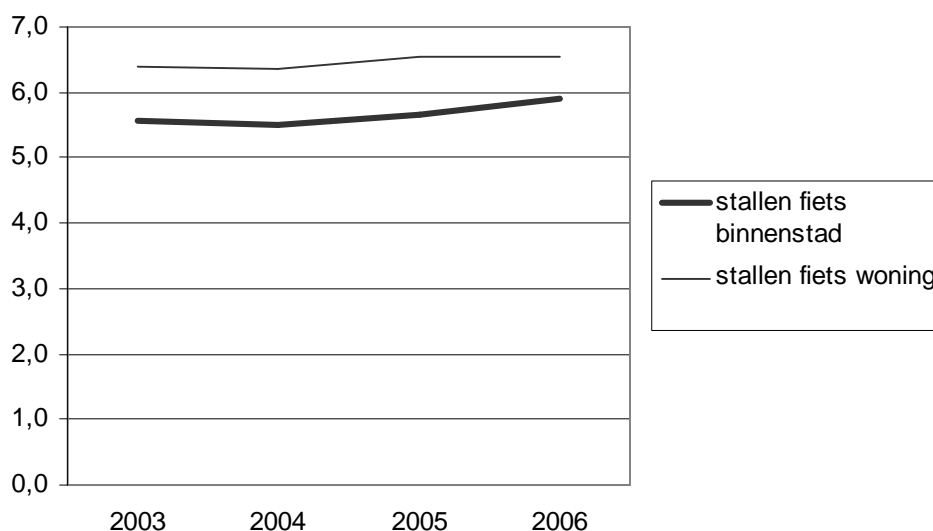
*) : Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

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

Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 4 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen met een 5,9 waarden, en de mogelijkheden om de fiets bij de woning te stallen met een 6,5. Vooral de waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad is de afgelopen jaren wat toegenomen. In figuur 6.17 is dit nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.17: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets, 2003-2006.



In de volgende tabellen wordt het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nader uitgesplitst naar het type en het bouwjaar van de woning en het stadsdeel. Allereerst is in figuur 6.18 onderscheid gemaakt naar het type woning.

Figuur 6.18: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar type woning; 2006.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	Eengezinswoning	Benedenwoning	Bovenwoning	Portiek/galerij zonder lift	Portiek/galerij met lift	Totaal
Percentage negatief	17%	(54%)	(64%)	39%	17%	32%
Percentage positief	83%	(46%)	(36%)	61%	83%	68%
Gemiddeld cijfer	7,2	(5,6)	(5,2)	6,2	7,1	6,5

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

Bewoners van boven- en benedenwoningen lijken het meest negatief; bewoners van eengezinswoningen en van meergezinswoningen met lift het meest positief.

In figuur 6.19 is onderscheid gemaakt naar de ouderdom van de woning.

Figuur 6.19: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar bouwjaar van de woning; 2006.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	Vooroorlogs	Vroeg naoorlogs	1969 t/m 1976	1977 t/m 1984	Vanaf 1985	Totaal
Percentage negatief	50%	26%	(7%)	(25%)	20%	32%
Percentage positief	50%	74%	(93%)	(75%)	80%	68%
Gemiddeld cijfer	5,8	6,7	(7,6)	(6,7)	7,0	6,5

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

Het meest negatief zijn weer de bewoners van de vooroorlogse woningen.

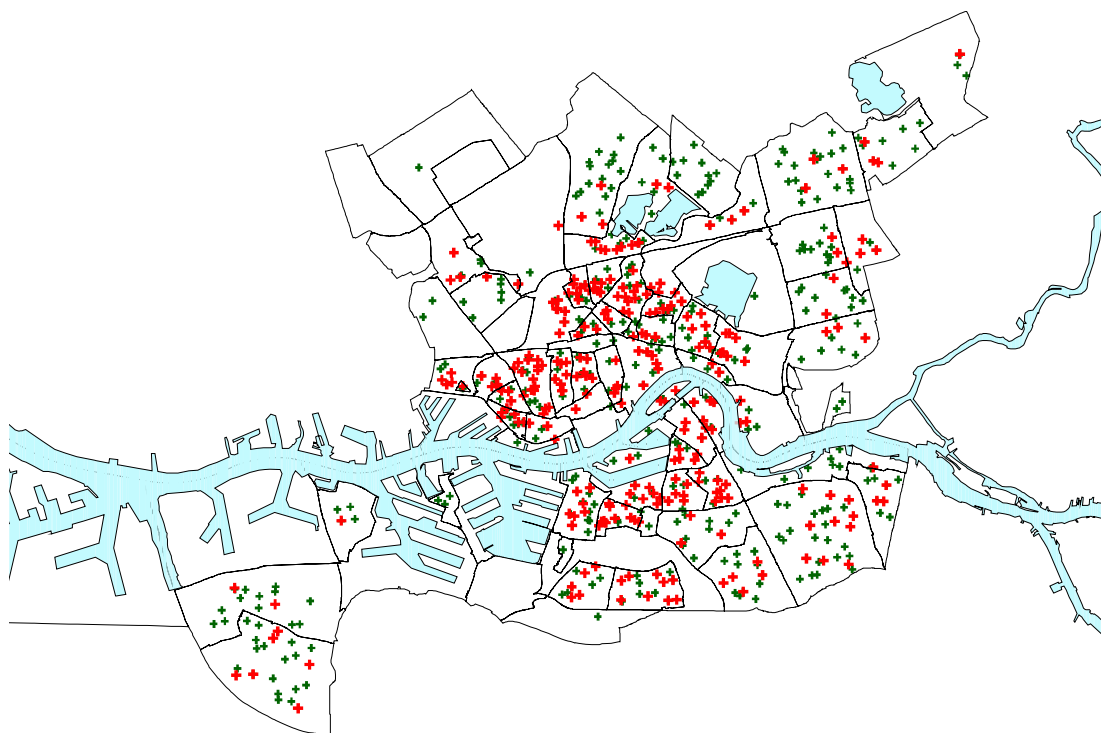
In figuur 6.20 is ook onderscheid gemaakt naar stadsdeel. Het meest negatief zijn weer de bewoners van de Rechter Maasoever binnen de ring, en het meest positief weer de bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring.

Figuur 6.20: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2006.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	47%	13%	32%	32%
Percentage positief	53%	87%	68%	68%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,2	6,6	6,5

In figuur 6.21 tenslotte is de tevredenheid en ontevredenheid over het stallen van de fiets bij de woning geografisch weergegeven, waarbij met rood de precieze woonplekken met negatief oordelende respondenten zijn weergegeven, en met groen die met positief oordelende respondenten. De 'woonplek' is hierbij tot op vijfcijferig postcodeniveau nauwkeurig weergegeven. Zo'n presentatie is kwantitatief niet helemaal zuiver: er kunnen immers meerdere respondenten in één vijfcijferig postcodegebied wonen, en er kunnen ook zowel positieve als negatieve respondenten in één en het zelfde postcodegebied wonen. Niettemin geeft deze figuur wel een indruk van geografische verschillen: het probleem zit in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas).

Figuur 6.21: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning op vijfcijferig postcodeniveau; 2006.



7 MELDINGEN VIA INTERNET

Tenslotte is in de Omnibusenquête bij het blok vragen over verkeer en vervoer dit jaar ook gevraagd of men wist dat men via internet, <http://www.rotterdam.nl>, kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties kan melden.

17% van de Rotterdammers beweert dat men dit wist. Geen enkele deelgroep uit de Rotterdamse samenleving springt er echt in positieve of negatieve zin uit (figuur 7.1); alleen onder minima en onder niet-westerse allochtonen zou deze mogelijkheid relatief wat minder bekend zijn. Dit beeld komt daarmee nauwelijks overeen met dat van de Rotterdamse internetgebruikers (hoe jonger en hoe hoger opleiding en inkomen, hoe vaker).

Figuur 7.1: Bekendheid meldingen via internet naar een aantal persoonskenmerken; 2006.

Of men het wist	ja	nee
<i>Geslacht</i>		
man	19%	81%
vrouw	16%	84%
<i>Leeftijd</i>		
16 tot 25 jaar	17%	83%
25 tot 45 jaar	15%	85%
45 tot 65 jaar	18%	82%
65 jaar en ouder	18%	82%
<i>Etniciteit</i>		
autochtonen	18%	82%
westerse allochtonen	21%	79%
niet-westerse allochtonen	14%	86%
<i>Stadsdeel</i>		
Rechter Maasoever binnen ring	17%	83%
Rechter Maasoever buiten ring	19%	81%
Linker Maasoever	15%	85%
<i>Opleidingsniveau</i>		
Laag	12%	88%
Midden	19%	81%
Hoog	18%	82%
<i>Huishoudensinkomen</i>		
Minima	11%	89%
Minimum tot modaal	16%	84%
Modaal tot 2 x modaal	21%	79%
Boven 2 x modaal	18%	82%
Totaal	17%	83%

Van de Rotterdammers die hiervan zeggen te hebben geweten, heeft eveneens 17% ook inderdaad zelf wel eens gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op die manier kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties te melden. Van *alle* Rotterdammers heeft derhalve 3% dit naar eigen zeggen wel eens gedaan.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: 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. De respons bedroeg voor de A-lijst 46% (1.600 respondenten), voor de B-lijst 47% (1.635 respondenten) en voor de C-lijst eveneens 47% (1.633 respondenten); in totaal 46%. Daarmee is de respons een fractie hoger dan vorig jaar, maar nog steeds lager dan het tot voor enkele jaren gebruikelijke percentage van rond de 50.

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 zeker 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 overall kampen markt- en opinieonderzoeksbureaus met een dalende responsbereidheid!

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 jaar en ouder.

I.1 Geslacht en leeftijd

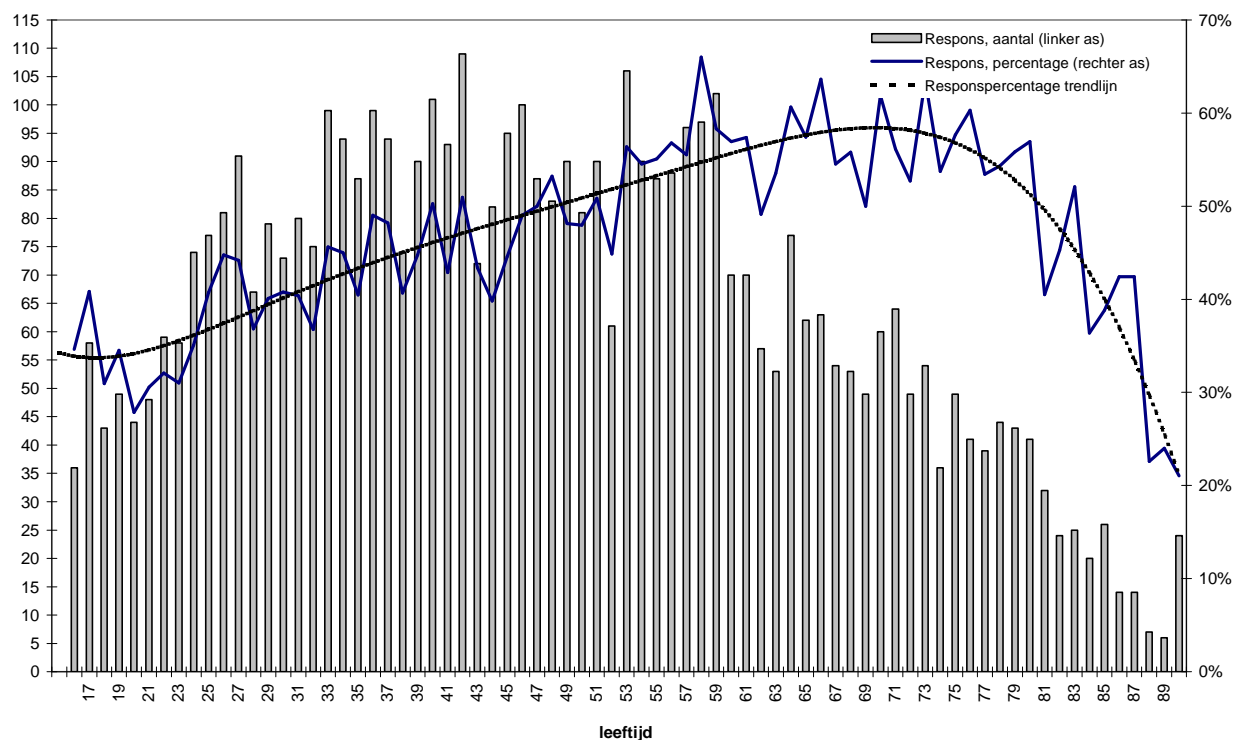
In figuur I.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2006 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2006. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers van 45 tot 75 jaar oververtegenwoordigd, en mannen en jongeren ondervertegenwoordigd.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	Totaal	Bevolking Rotterdam op 1-1-'06
Geslacht: Man	45%	45%	44%	45%	48%
Vrouw	55%	55%	56%	55%	52%
Respons	1.598	1.634	1.632	4.864	481.674
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	11%	9%	10%	15%
25 tot 45 jaar	36%	35%	35%	35%	39%
45 tot 65 jaar	35%	34%	36%	35%	28%
65 t/m 75 jaar	11%	12%	13%	12%	10%
76 jaar en ouder	9%	8%	8%	8%	8%
Respons	1.597	1.631	1.631	4.859	481.674

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren: nog geen 40%. Vervolgens loopt de respons langzaam op tot zo'n 55- à 60% bij de ouderen, maar vanaf 75 à 80 jaar daalt de respons snel met de leeftijd (figuur I.2).

Figuur I.2: Respons op de Omnibusenquête 2006 naar leeftijd.



I.2 Etniciteit

Figuur I.3 geeft de verdeling van de respondenten en van de Rotterdamse bevolking van 16 jaar en ouder naar etniciteit. Autochtonen ("Nederlanders") zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn echter een stuk minder groot dan in de afgelopen jaren.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	Totaal	Bevolking Rotterdam op 1-1-'06
Surinamers	7%	7%	6%	7%	8%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	7%	6%	6%	7%	7%
Marokkanen	4%	4%	3%	4%	5%
Kaapverdianen	2%	2%	1%	2%	2%
Overige arme landen	5%	5%	5%	5%	8%
Etnische aandachtsgroepen	28%	26%	25%	26%	33%
Nederlanders	65%	66%	67%	66%	58%
Noord-mediterranen	2%	2%	2%	2%	3%
Overige rijke landen	5%	6%	5%	5%	6%
Respons	1.599	1.634	1.631	4.864	481.674

I.3 Deelgemeente

Figuur I.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is uitstekend; alleen is traditiegetrouw Delfshaven wat ondervertegenwoordigd en Prins Alexander wat oververtegenwoordigd.

Figuur I.4: Verdeling van de respondenten en van de totale bevolking in Rotterdam van 16 jaar en ouder naar deelgemeente.

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	Totaal	Bevolking Rotterdam op 1-1-'06
Stadscentrum	5%	4%	5%	5%	6%
Delfshaven	10%	9%	10%	10%	12%
Overschie	3%	3%	2%	3%	3%
Noord	8%	9%	8%	8%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	8%	9%	8%	8%	9%
Prins Alexander	17%	16%	18%	17%	15%
Feijenoord	11%	12%	11%	12%	12%
IJsselmonde	11%	11%	11%	11%	10%
Charlois	10%	9%	10%	10%	11%
Hoogvliet en Pernis	7%	7%	7%	7%	7%
Hoek van Holland	2%	1%	2%	2%	2%
Respons	1.532	1.575	1.571	4.678	481.674

II.4 Conclusie

Net als in eerdere jaren en in andere enquêtes, zijn sommige bevolkingsgroepen, en met name mannen, jongeren en (niet-westerse) allochtonen, ondervertegenwoordigd in de Omnibusenquête. Niettemin is de respons zeker niet slecht; kwantitatief zowel als kwalitatief.

De ondervertegenwoordiging van een aantal (niet-westerse) allochtone groeperingen is echter flink afgenomen; mede doordat bij hen met meer succes aanvullend mondeling is gerappelleerd. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen, al is het verschil wederom dit jaar minder groot dan vorig jaar. 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 minimum-inkomen 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 Burgerzaken geacht worden te wonen. Dit impliceert in een aantal opzichten ook een selectiviteit. Daarnaast valt niet te vermijden, dat - ondanks de moeite die gedaan wordt om de vragen in de enquête zo begrijpelijk mogelijk te formuleren - dergelijke vragenlijsten voor een aantal mensen toch te hoog gegrepen zijn; met name voor mensen die de Nederlandse taal slecht beheersen. En

tenslotte moet ook gevreesd worden, dat de grote stad een aantal inwoners heeft die steeds minder ontvankelijk zijn voor vormen van maatschappelijke participatie zoals het deelnemen aan een gemeentelijke enquête. In dat opzicht is wellicht ook een vergelijking te trekken met de selectieve opkomst bij verkiezingen.

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de Nederlanders iets vindt, en 25% van de allochtonen, hiervoor in de C-lijst van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 41,8% zal worden gemeten, terwijl dit 39,4% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de Omnibusenquête (zie Bijlage III), en is dan ook 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 4.868 respondenten in de totale Omnibusenquête 2006 hadden er 138 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 52 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

BIJLAGE II: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in Vragenlijst C van de Omnibusenquête 2006, die als volgt waren geformuleerd.

De volgende vragen gaan over auto- en fietsbezit.

30. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
- ☐ nee => Ga door naar vraag 34

31. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

- ☐ ja, altijd
- ☐ ja, alleen 's avonds en/of in het weekend
- ☐ nee => Ga door naar vraag 34

32. 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

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

- ☐ ja
- ☐ nee

34. 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="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• voor de deur, vlak bij huis op straat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• verder weg op straat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• elders in een garagegebouw	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• wisselend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• weet niet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• geen auto in het huishouden	<input type="radio"/>		

35. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
- ☐ nee

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

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

37. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?

- ☐ ja, via mijn werkgever
- ☐ ja, privé
- ☐ nee

38. 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	minder dan 1 dag
a auto (bestuurder of passagier)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

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

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

40. 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="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b doorstroming van de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c doorstroming van de tram	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d verkeersveiligheid in uw straat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e verkeersveiligheid in uw deelgemeente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f verkeersveiligheid in de binnenstad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
g comfort van het fietsen in de stad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

h	stallen fiets bij uw woning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
i	stallen fiets in de binnenstad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
j	parkeren van uw auto bij uw woning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
k	parkeren van uw auto in de binnenstad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
l	veiligheid in de bus/tram/metro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
m	veiligheid in en om metro/treinstations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
n	comfort van het openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
o	het op tijd rijden van het openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

41. 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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
g	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. Heeft u in Rotterdam hinder van.....

	veel hinder	een beetje hinder	geen hinder	geen mening
a	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

43. Wist u dat u via internet, <http://www.rotterdam.nl>, kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties kunt melden?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 45

44. Heeft u wel eens gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op die manier kapotte verkeerslichten en onveilige verkeerssituaties te melden?

- ☐ ja
☐ nee

BIJLAGE III: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

Percentages

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

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

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

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

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

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

Bij een (deel-)steekproefomvang van:	is 10% eigenlijk:	is 50% eigenlijk:	is 90% eigenlijk:
50	10% ± 8%	50% ± 14%	90% ± 8%
100	10% ± 6%	50% ± 10%	90% ± 6%
150	10% ± 5%	50% ± 8%	90% ± 5%
200	10% ± 4%	50% ± 7%	90% ± 4%
250	10% ± 4%	50% ± 6%	90% ± 4%
500	10% ± 3%	50% ± 4%	90% ± 3%
1.633 (volledige Omnibusenquête C)	10% ± 1%	50% ± 2%	90% ± 1%

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

Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten t-toets. Van de uitkomsten van zo'n toets is echter geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar overzicht te geven zoals met betrouwbaarheidsmarges is gedaan in figuur III.1. Wél kan in het algemeen gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar toegenomen als het vorig jaar volgens de Omnibussenquête 50% was en dit jaar 52%. Een stijging van 10- naar 12% daarentegen is wél significant.

Daarmee moge de boodschap zijn, dat in het algemeen verschillen of afwijkingen van 1- à 2% niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

Gemiddelden

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

1. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:
absolute 95%-betrouwbaarheidsmarge bij $p\% = 1,96 \times \sqrt{p(100-p)} / \sqrt{(n-1)}$,
waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.
Een gemeten percentage van 50% in de C-lijst van de Omnibussenquête 2006 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.632} = 2,4\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.632} = 0,5\%$.
Bij alleen de 715 mannen in de C-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{714} = 3,7\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de marge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{714} = 0,7\%$.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)

jaar

ALGEMEEN

Feitenkaart Omnibusenquête 2006	2006
Catalogus Rotterdamse Monitors 2006	2006
Kerncijfers Rotterdam 2006	2006
Monitor Prins Alexander 2005	2006
Binnenstadsmonitor 2005	2005
Staat van Rotterdam 2005	2005
Feitenkaart Rotterdam in Europees perspectief	2004
Staat van de Jeugd	2004
De G4 in de peiling	2003
Stadspeiling Vlaardingen 2003	2003

ARBEID EN INKOMEN

Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2003	2006
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2002	2005
Rotterdamers over werken bij de gemeente 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
De Rotterdamse marktbezoeker 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Feitenkaart Economie en Arbeidsmarkt in Rotterdam	2005
Economische statistiek per deelgemeente	2004
Monitor vraagzijde arbeidsmarkt havengebonden cluster Rijnmond. Een pilot	2004

BEVOLKINGSGROEPEN

Monitor allochtone ouderen IJsselmonde	2005
Minderhedenmonitor 2003. Integratie en inburgering (i.s.m. ISEO)	2004
Sociale integratie en de islam in Rotterdam	2004
Emancipatiemonitor Rotterdam 2004	2004
Lus di Trafiko in 2003. Het jaar van de uitvoering	2004
Feitenkaart Kerncijfers Antillianen in Rotterdam	2004
Prognose bevolkingsgroepen Rotterdam 2017	2003
De maatschappelijke rol van de Rotterdamse moskeeën	2003

COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID

Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Herkenning Rotterdam logo	2006
Stadswinkel op voorhand	2006
Rapportage Mediagebruik Rotterdamse Ambtenaren	2005
Tevredenheidsmeting Feijenoord	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Middelland	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Tussendijken	2005
Rotterdam bekeken en beluisterd in 2004	2004
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2004 Spangen	2004
Klanten over het City Informatie Centrum	2004

DEMOGRAFIE

Bevolkingsmonitor tweede kwartaal 2006	2006
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
De bevolkingsontwikkeling van Rotterdam 2003-2004	2004
Huishoudensprognose Rotterdam 2017	2003
Inpakken en wegwezen. Migratie-onderzoek Rotterdam en regio 1998-2000	2002
Verhuizen in Rotterdam. Onderzoek verhuisbewegingen 1995-2000	2002

KUNST EN CULTUUR

Cultuurparticipatie van Rotterdamers 2005	2006
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdamers en de bibliotheek 2005. Resultaten uit de afgelopen Omnibusenquêtes	2005
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2004	2004

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)

jaar

LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID

Herkenning van radicalisering	2005
Monitor hot spots Rotterdam. Derde meting (2005)	2005
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005
Rotterdamers over het milieu 2005. Resultaten uit de Omnibussenquête 2005	2005
Blokken aan de Laan. Effecten van de fysieke aanpak van twee bouwblokken in de hot spot Dordtselaan	2005
Woonwensen van WBR-huurders in Nieuw Crooswijk	2003
Bewonersonderzoek afvalscheiding	2003
Monitor Delfshaven Schoon najaar 2002	2003
Hondenpoep onder de loep	2003
Bovengrondse problemen bij ondergrondse containers	2002

ONDERWIJS

Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2004-2019	2005
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005
Belangstelling Openbaar Daltononderwijs Papendrecht	2004

POLITIEK EN BESTUUR

Opkomen voor Rotterdam	2006
Skyline op ooghoogte	2006
Analyse deelraadsverkiezingen 2006	2006
Analyse gemeenteraadsverkiezingen 2006	2006
Feitenkaart 9e Belevingsmonitor	2005

RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER

Rotterdamers over het verkeer 2006. Resultaten uit de Omnibussenquête 2006	2006
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2005	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade / Schieweg	2006
Rotterdamers over imago-bepalende plekken in de openbare ruimte	2005
Rotterdamers over het verkeer 2005. Resultaten uit de Omnibussenquête 2005	2005
Rotterdamers over het verkeer 2004. Resultaten uit de Omnibussenquête 2004	2004
Rotterdamers over het verkeer 2003. Resultaten uit de Omnibussenquête 2003	2003
Rotterdamers en parkeren 2002. Resultaten uit de Omnibussenquête 2002	2002
Rotterdamers en fietsen. Resultaten uit de Omnibussenquête 2001	2001

SOCIAAL BELEID

Sociale Kaart 2004 stadsregio Rotterdam	2004
---	------

VRIJETIJDSBESTEDING

Rotterdamers in hun vrije tijd 2005. Resultaten uit de Vrijtijdsomnibus 2005	2006
Recreatief bezoek van Rotterdamers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijtijdsomnibus 2005	2006
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2005. Resultaten uit de Vrijtijdsomnibus 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
Rotterdamers in de wintermaanden van 2005	2005
Joffen in Feijenoord	2005
Vrijtijdsdeelname onder 55-plussers	2003
Tijdsbesteding en uitgaansgedrag van Rotterdamse jongeren	2002

WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID

Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2004	2004
Kinderen en opvang. Monitor kinderopvang Rotterdam 2002	2002

WONEN

Rotterdamers over herstructurering 2006. Resultaten uit de Omnibussenquête 2006	2006
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2005	2006
Rotterdamers over de verkoop van huurwoningen 2006. Resultaten uit de Omnibussenquête 2006	2006
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2006 kwartaal 1	2006
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2005	2006
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2005	2006
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2002	2005
Evaluatie experiment huisvestingsvergunning	2005
Bewonersonderzoek Nesselandse	2005
Woningmarktonderzoek gemeente Albrandswaard 2004	2004
Bewoners van nieuwbouwwoningen in Hoge Heren en Hoge Erasmus	2003
Huursubsidie en Vangnetregeling Rotterdam '00/'01 en '01/'02	2003
Quick scan van de Rotterdamse kamermarkt	2003

OVERIG

Rapportage Warmtekrachtkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdamers en computers 2005. Resultaten uit de Omnibussenquête 2005	2005
Evaluatie stoelmassage dS+V. Resultaten uit een enquête bij drie dS+V-afdelingen	2004

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>.