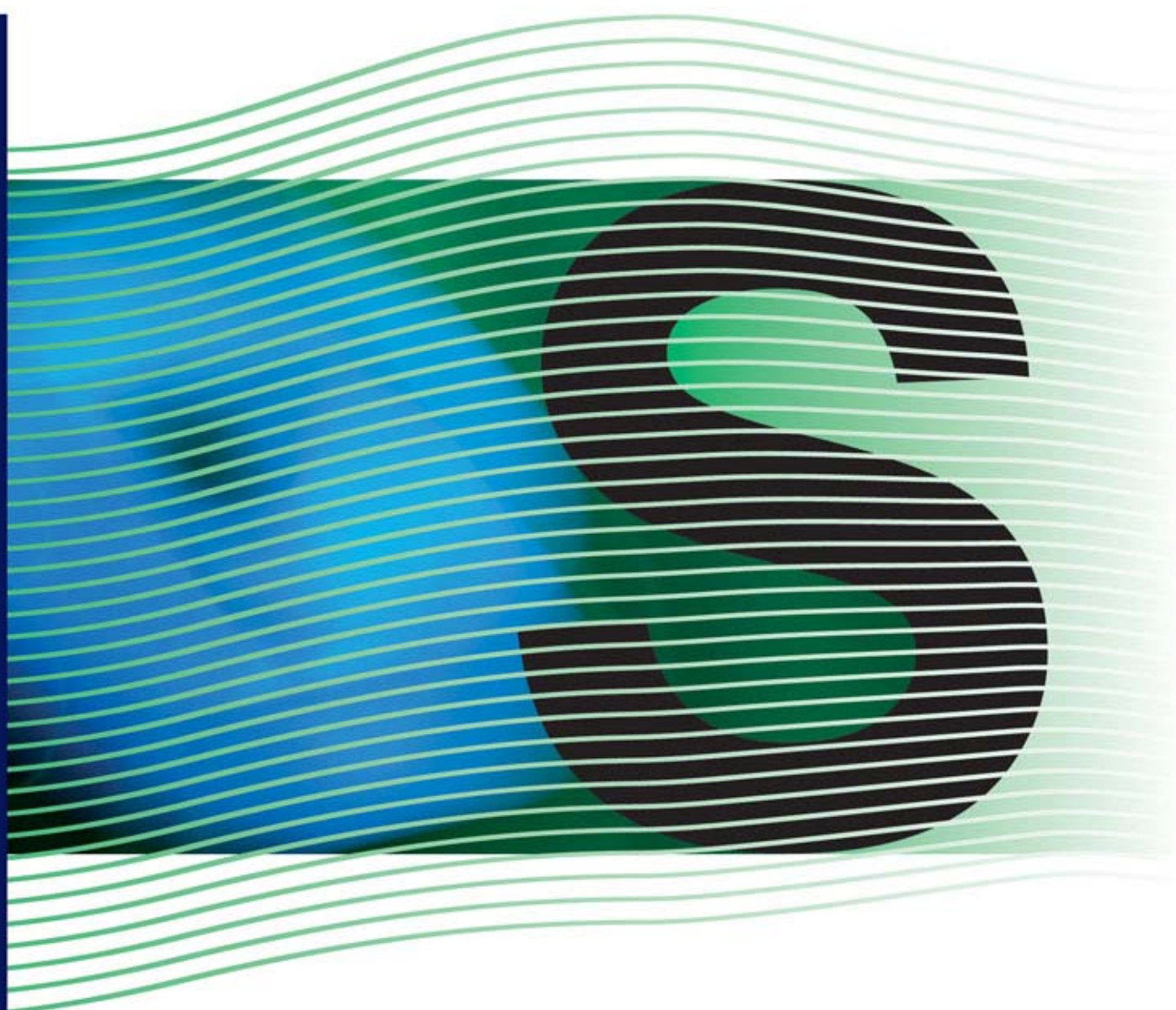


Rotterdamers over het verkeer 2009

Resultaten uit de Omnibusenquête 2009



Centrum voor Onderzoek en Statistiek

Rotterdammers over het verkeer 2009

Resultaten uit de Omnibussenquête 2009

Projectnr. 09-3045

drs. P.A. de Graaf

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
2e druk, juli 2009

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

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)

Goudsesingel 78, 3011 KD Rotterdam

Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam

Telefoon: (010) 267 15 00

Fax: (010) 267 15 01

E-mail: infocos@sdr.rotterdam.nl

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

Prijs: €10,00

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.

Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	9
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	11
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	11
2.2 Fietsbezit	13
2.3 Openbaarvervoerabonnement	14
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	15
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	15
3.2 Intensieve gebruikers	18
3.3 Gebruik in diverse situaties	19
4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK	23
4.1 Frequenter fietsgebruik	23
4.2 P+R	25
4.3 Autovrije Zondag	27
5 MENINGEN EN OORDELEN	29
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	29
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	33
5.3 Oordeel over verkeershinder	36
6 PARKEREN EN STALLEN	39
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	39
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	43
 BIJLAGEN	 47
BIJLAGE I OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2009	49
BIJLAGE II RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	51
BIJLAGE III HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	55
BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	61
PUBLICATIEOVERZICHT COS	61

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V heeft in februari en maart 2009 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 tot en met 2008 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. Sinds 2007 is ook een vraag toegevoegd over vaker fietsen. Nieuw waren dit jaar vragen over het begrip 'P+R' en over de Autovrije Zondag.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft 68% een rijbewijs. 54% 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. Omgerekend zou volgens de Omnibusenquête 2009 nu 69% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken; niet significant meer of minder dan in vorige jaren.

Driekwart van de Rotterdammers heeft een fiets; niet-westerse allochtonen aanzienlijk minder vaak dan autochtonen. 46% heeft zowel een auto als een fiets, en 15% heeft geen van beide.

32% van de Rotterdammers zegt een abonnement op het openbaar vervoer te hebben. Het abonnementbezit zou volgens deze cijfers de laatste twee jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

Vervoermiddelkeuze

Vier van de vijf 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 (waaronder 18% intensief) en van de fiets (waaronder 26% intensief).

Het aantal intensieve autogebruikers leek de laatste jaren wat af te nemen, maar bevindt zich nu weer op het niveau van enkele jaren geleden. In het frequente openbaarvervoergebruik is vergeleken met vorig jaar weinig veranderd. Het aantal intensieve fietsers lijkt iets te zijn afgenomen. In totaal behoort 73% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren. Voor reizen naar de binnenstad van Rotterdam maakt de helft gebruik van het openbaar vervoer, en voor uitgaan en naar werk of

studie ruim een kwart. Voor sportbeoefening en bezoek aan het winkelcentrum gaat de helft met de fiets of lopend.

De verschillen met de meting uit 2008 zijn marginaal.

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

Frequenter fietsgebruik

Net als in 2007 en 2008 is dit jaar ook gevraagd waarom mensen niet fietsen, of waarom ze niet vaker fietsen. 21% van de Rotterdammers zegt 'alles al op de fiets te doen': zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak fietsen eng, en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft één op de zes als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn.

'P+R'

71% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 29% erkent dit niet te kennen. Bijna de helft van de Rotterdammers kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de tien kent het van radio en tv, eveneens één op de tien via kranten / tijdschriften, en een vergelijkbaar aantal noemt vrienden en/of familie. 3% zegt P+R te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral ervaring (ook uit andere steden), nabijheid, borden en "algemene kennis" (inclusief rijlessen en "op school") worden genoemd. Bij dat laatste voegen sommigen daar overigens aan toe dat ze niet écht op de hoogte zijn van de precieze betekenis/werking.

In totaal blijkt dat 18% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 53% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 29% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 68%), gevolgd door 'sneller' (34%) en 'goedkoper' (32%).

Autovrije Zondag

45% van de Rotterdammers zegt te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag.

Op de vraag of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam beloond werd als men gebruik maakte van een aantal 'P+R'-locaties, het openbaar vervoer of de fiets, antwoordt 8% bevestigend. Van de Rotterdammers die zeggen te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag zegt 18% te weten van deze beloning; van de overige Rotterdammers zegt ook nog eens 1% hiervan te weten. Eén op de drie Rotterdammers die hiervan wisten, zegt hierdoor met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad te zijn gekomen.

Deze kennis over meedoen en over de beloningsactie verschilt niet per bevolkingsgroep of naar vervoersgedrag. Alleen allochtonen en minima lijken wat minder op de hoogte.

Meningen over verkeersonderwerpen

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

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijken drie veranderingen ten opzichte van 2008 significant: de overige veranderingen kunnen ook door het toeval van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. Het comfort van het fietsen in de stad, het parkeren van de auto in de binnenstad en het op tijd rijden van het openbaar vervoer worden positiever beoordeeld dan vorig jaar (in alle drie de gevallen: +0,2). Bij de laatste twee onderwerpen is ook al wat langere tijd sprake van een positieve trend.

Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer, en ook iets vaker over het stallen van de fiets in de binnenstad. 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 veel vaker positief. Ook is men op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever dan elders over de verkeersveiligheid in de eigen straat en in de eigen deelgemeente. Op de Linker Maasoever is men het meest negatief over de stallings- en parkeermogelijkheden in de binnenstad.

Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door tweederde (65%) van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, en over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' door 61%. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: slechts 32% is hier negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 47% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 53% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de 'Stadhoudersweg / Statenweg', de 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' en de 'Schieweg / Schiekade' weer flink negatiever geworden, nadat vorig jaar juist van een spectaculaire verbetering sprake was. De waardering ligt echter nog wel wat boven het niveau van twee jaar geleden.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 27% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 21% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 18% van de stank van auto's, en eveneens 18% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

De hinder van stank van auto's is wederom wat afgenomen, en bevindt zich nu weer op het niveau van een paar jaar geleden. De hinder van geluid van auto's en die van geparkeerde auto's is nauwelijks veranderd. Die van bromfietsen en scooters neemt al jaren langzaam af.

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 59% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 16% van de gevallen op eigen erf en in 13% van de gevallen wat verder weg op straat. Dat is geen ander beeld dan vorig jaar. En wat méér dan in vorige jaren is de parkeerplek "wisselend". Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring kunnen het meest op eigen terrein of vlak bij huis op straat worden geparkeerd. In dit stadsdeel hoeft ook het minst vaak verder weg op straat te worden geparkeerd. Opvallend is de forse kennelijke toename van de mogelijkheden op eigen terrein op de Rechter Maasoever binnen de ring.

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

88% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 9% in huis, en 80% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een onveilige plaats (6%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen, en denken zelfs nóg minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

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

Het probleem, zo bleek bij uitgebreidere analyses in 2006 al, zit hem vooral in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas), en wel bij de bovenwoningen en/of de vooroorlogse woningen. In termen van stadsdelen speelt het derhalve het meest op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 19% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari en maart een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. Ook dit jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst D. (De Omnibusenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in vijf, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft in de eerste plaats vragen die al jaren in de Omnibusenquête worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Daarnaast zijn enkele vragen herhaald die ook in 2003 tot en met 2008 zijn gesteld: vragen over vervoermiddelengebruik voor diverse bestemmingen, en vragen naar de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad zoals verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, stallings- en parkeermogelijkheden voor auto en fiets, een aantal kwaliteitsaspecten van het openbaar vervoer en verkeershinder. Aan deze reeks vragen is sinds 2005 tevens een vraag toegevoegd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad, en sinds 2007 is ook een vraag toegevoegd over vaker fietsen. Nieuw zijn dit jaar vragen over het begrip 'P+R' en over de Autovrije Zondag.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

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

Deze rapportage kent tevens vier bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibusenquête 2009 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage IV wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indicatief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2009 waren dat er 471.444 (van de in totaal 587.161). Eén procent van de 1.436 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.714 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 328 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

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

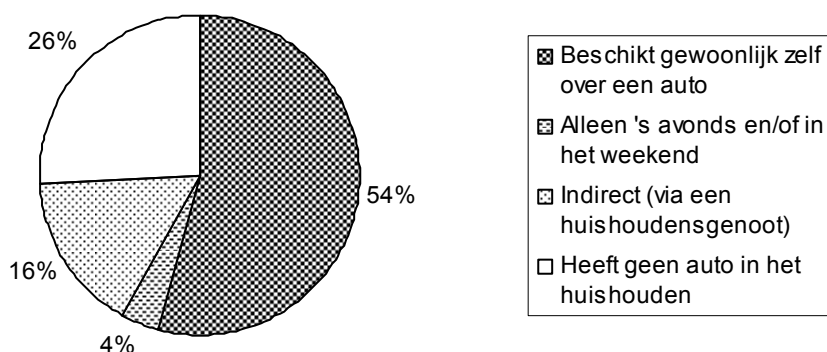
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Ruim tweederde van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (68%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 80% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 6% alleen 's avonds of in het weekeinde en 14% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus ongeveer de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs en gewoonlijk ook zelf over een auto (54%), en nog eens 4% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 16% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 74% zegt dat zijn of haar huishouden over een auto beschikt. Omgekeerd betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 69% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2009.



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). Het in de meting van vorig jaar gemeten autobezit lijkt wat aan de lage kant te zijn geweest.

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2009.

Beschikbaarheid auto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Heeft een autorijbewijs	61%	65%	63%	65%	67%	69%	68%	68%	67%	66%	69%	67%	69%	69%	68%
Beschikt zelf over een auto ¹	43%	46%	45%	48%	52%	52%	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%
In een huishouden met een auto	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%	71%	74%
Percentage <i>huishoudens</i> dat over een auto beschikt	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%	68%	66%	69%

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

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

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2009.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	78%	22%	67%	2%	31%
vrouw	60%	40%	44%	5%	50%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(41%)	(59%)	(15%)	(7%)	(78%)
25 tot 45 jaar	82%	18%	66%	5%	28%
45 tot 65 jaar	74%	26%	61%	4%	36%
65 tot 85 jaar	49%	51%	43%	0%	57%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	74%	26%	62%	3%	35%
westerse allochtonen	(70%)	(30%)	(55%)	(6%)	(39%)
niet-westerse allochtonen	54%	46%	35%	5%	60%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	66%	34%	48%	4%	48%
Rechter Maasoever buiten ring	74%	26%	63%	4%	33%
Linker Maasoever	66%	34%	52%	4%	44%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag	49%	51%	37%	2%	61%
Midden	70%	30%	57%	5%	38%
Hoog	83%	17%	66%	4%	29%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	45%	55%	25%	3%	72%
Minimum tot modaal	57%	43%	44%	3%	53%
Modaal tot 2 x modaal	77%	23%	63%	5%	32%
Boven 2 x modaal	93%	7%	84%	5%	12%
Totaal	68%	32%	54%	4%	42%

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

Registratie

Bij degenen die gewoonlijk zelf over een auto kunnen beschikken, staat de auto, vergelijkbaar met de afgelopen jaren, in 87% van de gevallen op naam van betrokkene zelf of op naam van een huisgenoot. Bij de overigen staat de auto op naam van de zaak, van een leasemaatschappij of van iets anders. Bijna dit gehele wagenpark (93%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (76%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers (84%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor iets meer dan de helft geldt (55%).

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; 2001-2009.

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

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2009.

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

Minder dan de helft van de Rotterdammers (46%) heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 15% 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 20% van de vrouwen, en maar bij 9% van de mannen.

Van de bejaarden (d.i.: 65- tot 85-jarigen) heeft 27% auto noch fiets; hoe ouder men is, hoe vaker dit voorkomt.

Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 33% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 9% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 1% 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 32% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ring heeft 18% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 17% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ring 9%.

2.3 Openbaarvervoerabonnement

32% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft een abonnement op het openbaar vervoer: 6% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 20% privé. In andere woorden: twee van de vijf abonnementbezitters heeft dat abonnement via de werkgever of de studie, en drie van de vijf hebben het privé aangeschaft (zie figuur 2.6).

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is het bezit van openbaarvervoerabonnementen veel hoger, namelijk in totaal 77%. Van hen hebben drie van de vijf het abonnement via de werkgever of de studie.

Voorts is het bezit van openbaarvervoerabonnementen onder autobezitters nog niet de helft van dat onder niet-autobezitters: 21% respectievelijk 45%.

Het abonnementbezit zou volgens deze cijfers de laatste twee jaar spectaculair zijn toegenomen. Wellicht zien mensen de OV-chipkaart als abonnement.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2009.

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

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

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

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Vier van de vijf Rotterdammers maken wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet bijna de helft dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), ruim eenderde in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en bijna één op de vijf (bijna) nooit.

Van *alle* Rotterdammers kan 37% 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; 2009.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	21%	29%	29%	27%
4 of 5 dagen	9%	12%	10%	10%
2 of 3 dagen	16%	23%	20%	20%
1 dag	11%	10%	6%	8%
(Bijna) nooit	24%	9%	13%	15%
Totaal autogebruikers ¹	81%	83%	78%	80%
Geen antwoord	19%	17%	22%	20%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Onder de veronderstelling dat respondenten die de vraag niet hebben beantwoord helemaal nooit een auto gebruiken.

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring (83% "wel eens"). Met name het intensieve autogebruik (41%) komt in dit stadsdeel flink vaker voor. Op de Linker Maasoever gebruiken autogebruikers ook vaak een auto intensief: 39%. Op de Rechter Maasoever binnen de ring is dit slechts 29%.

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2009 weergegeven.

Het aantal intensieve autogebruikers leek de laatste jaren wat af te nemen, maar bevindt zich nu weer op het niveau van enkele jaren geleden. Het zelfde geldt voor het *totale* percentage autogebruikers.

Figuur 3.2: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2009.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%
(Bijna) nooit ¹	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%
Totaal autogebr.	76%	76%	79%	75%	75%	75%	80%
Geen antwoord	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag'.

Gebruik van openbaar vervoer

Ruim 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), ruim eenderde in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en tweevijfde (bijna) nooit. Van *alle* Rotterdammers kan 18% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik minimaal vier dagen per week).

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per week per stadsdeel; 2009.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	13%	5%	12%	10%
4 of 5 dagen	11%	9%	7%	9%
2 of 3 dagen	19%	14%	15%	16%
1 dag	13%	16%	10%	13%
(Bijna) nooit	28%	34%	29%	31%
Totaal o.v.-gebruikers ¹	84%	78%	74%	78%
Geen antwoord	16%	22%	26%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Onder de veronderstelling dat respondenten die de vraag niet hebben beantwoord helemaal nooit het openbaar vervoer gebruiken.

Het openbaarvervoergebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring, en dat geldt ook voor het intensieve gebruik (23%; buiten de ring 14%, en op de Linker Maasoever 19%).

Het openbaarvervoergebruik lijkt de afgelopen jaren wat te zijn toegenomen, al kan dat beeld dit jaar ook zijn veroorzaakt door de iets veranderde formulering van één van de antwoordmogelijkheden. In het intensieve openbaarvervoergebruik is in ieder geval weinig veranderd (figuur 3.4).

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik per week; 2003-2009.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
(Bijna) elke dag	11%	12%	11%	10%	10%	10%	10%
4 of 5 dagen	7%	7%	9%	7%	8%	8%	9%
2 of 3 dagen	14%	12%	14%	13%	11%	14%	16%
1 dag	10%	10%	11%	9%	10%	11%	13%
(Bijna) nooit ¹	34%	33%	35%	34%	34%	31%	31%
Totaal o.v.-gebr.	76%	74%	79%	73%	73%	75%	78%
Geen antwoord	24%	26%	21%	27%	27%	25%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag'.

Fietsgebruik

Ruim driekwart van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van de fiets. Van deze fietsgebruikers doet eenderde dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), bijna eenderde in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en ruim eenderde (bijna) nooit.

Van *alle* Rotterdammers kan 26% gerekend worden tot de intensieve fietsers (gebruik minimaal vier dagen per week).

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2009.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	26%	20%	15%	20%
4 of 5 dagen	6%	9%	5%	6%
2 of 3 dagen	16%	17%	10%	14%
1 dag	8%	14%	9%	11%
(Bijna) nooit	27%	22%	31%	27%
Totaal fietsgebruikers ¹	83%	83%	71%	78%
Geen antwoord	17%	17%	29%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%

¹): Onder de veronderstelling dat respondenten die de vraag niet hebben beantwoord helemaal nooit de fiets gebruiken.

Het fietsgebruik is op de Linker Maasoever een stuk minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het intensieve gebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (32%); op de Rechter Maasoever buiten de ring is dit 29%, en op de Linker Maasoever slechts 20%.

Ook het aantal Rotterdammers dat wel eens gebruik maakt van de fiets lijkt wat te zijn toegenomen, maar ook hier kan dit zijn veroorzaakt door de iets veranderde formulering. Het intensieve fietsgebruik lijkt zelfs iets te zijn afgenomen. Zie figuur 3.6.

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2009.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%
(Bijna) nooit ¹⁾	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%
Totaal fietsgebr.	74%	68%	77%	72%	72%	73%	78%
Geen antwoord	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹⁾: Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag'.

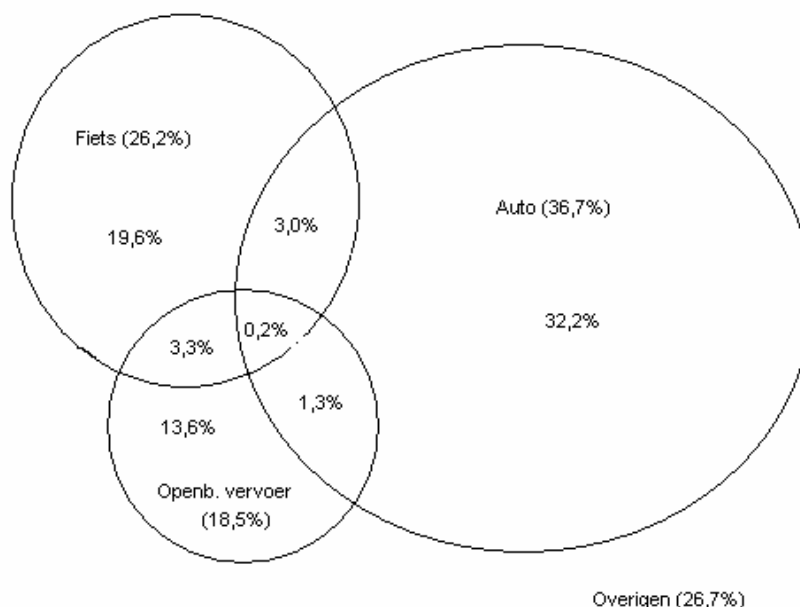
3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 37% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 18% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 26% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets (figuur 3.7). Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

Figuur 3.7: Omvang van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2009.

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

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2009.



In totaal behoort 73% van de Rotterdammers tot de intensieve verkeersdeelnemers.

3.3 Gebruik in diverse situaties

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

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

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

Figuur 3.9 geeft het vervoermiddelegebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen); de verschillen met de meting uit 2008 zijn marginaal; de verhoudingen zijn niet anders dan vorig jaar.

Figuur 3.9: Vervoermiddelegebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2009 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	45%	27%	23%	5%	100%	964
als u naar een winkelcentrum gaat	29%	22%	29%	20%	100%	1.224
als u vrienden of familie bezoekt	66%	18%	10%	6%	100%	1.227
als u uitgaat	43%	28%	19%	10%	100%	991
als u gaat sporten	37%	10%	38%	15%	100%	760
in het weekend	53%	16%	22%	9%	100%	1.148
door de week overdag	37%	25%	29%	10%	100%	1.155
door de week in de avond	58%	16%	20%	6%	100%	993
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	50%	22%	8%	100%	1.162
naar bestemmingen elders in Rotterdam	52%	30%	15%	3%	100%	1.017
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	22%	1%	2%	100%	1.157
naar trein of metrostation	12%	33%	20%	35%	100%	1.023

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2008 soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

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

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2009 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	33%	30%	29%	8%	100%	317
als u naar een winkelcentrum gaat	14%	25%	35%	26%	100%	367
als u vrienden of familie bezoekt	56%	24%	15%	5%	100%	368
als u uitgaat	20%	21%	41%	18%	100%	308
als u gaat sporten	25%	14%	44%	17%	100%	265
in het weekend	34%	19%	34%	13%	100%	353
door de week overdag	25%	29%	34%	12%	100%	348
door de week in de avond	39%	19%	35%	8%	100%	326
naar de binnenstad van Rotterdam	8%	32%	41%	20%	100%	364
naar bestemmingen elders in Rotterdam	38%	34%	24%	4%	100%	312
naar bestemmingen buiten Rotterdam	67%	29%	2%	2%	100%	349
naar trein of metrostation	3%	29%	26%	41%	100%	323

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

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2009 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	49%	21%	28%	3%	100%	278
als u naar een winkelcentrum gaat	37%	18%	30%	15%	100%	378
als u vrienden of familie bezoekt	75%	13%	9%	4%	100%	382
als u uitgaat	54%	27%	14%	5%	100%	319
als u gaat sporten	45%	4%	40%	11%	100%	247
in het weekend	64%	11%	21%	4%	100%	360
door de week overdag	43%	20%	32%	4%	100%	364
door de week in de avond	69%	12%	16%	3%	100%	318
naar de binnenstad van Rotterdam	26%	54%	18%	2%	100%	356
naar bestemmingen elders in Rotterdam	57%	26%	15%	2%	100%	323
naar bestemmingen buiten Rotterdam	82%	16%	1%	1%	100%	369
naar trein of metrostation	17%	27%	22%	34%	100%	315

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

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2009 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander ver- voermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	51%	29%	16%	4%	100%	359
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	22%	24%	20%	100%	464
als u vrienden of familie bezoekt	66%	19%	7%	8%	100%	462
als u uitgaat	53%	34%	6%	7%	100%	353
als u gaat sporten	42%	12%	28%	18%	100%	242
in het weekend	59%	20%	13%	9%	100%	420
door de week overdag	41%	26%	22%	11%	100%	428
door de week in de avond	64%	18%	11%	6%	100%	339
naar de binnenstad van Rotterdam	25%	62%	10%	3%	100%	429
naar bestemmingen elders in Rotterdam	58%	31%	9%	2%	100%	372
naar bestemmingen buiten Rotterdam	74%	22%	1%	2%	100%	426
naar trein of metrostation	15%	42%	13%	29%	100%	375

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELEN GEBRUIK

4.1 Frequenter fietsgebruik

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

Net als in de vorige enquête gaf 21% van de respondenten aan, alles al op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequentier fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 33% als reden dat het weer niet geschikt is, en 32% dat de afstanden te groot zijn, en 18% dat het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot is. 10% noemt dat het verkeer niet veilig is, 9% dat fietsen niet snel genoeg gaat, en 8% leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken. Vier argumenten "scoren" 7%: dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning, dat de routes niet comfortabel zijn, dat het eng is om te fietsen, en dat men niet kán fietsen. En tenslotte noemt in totaal 18% nog weer een andere reden in eigen bewoordingen (heeft geen fiets, fietsen is onhandig met kinderen en/of boodschappen, houdt niet van fietsen, fiets is gestolen of kapot, ...). (Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot 157%.) Dit zijn nauwelijks andere uitkomsten dan die van vorig jaar.

Figuur 4.1: Redenen om niet (vaker) te fietsen; 2007-2009.

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

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

In figuur 4.2 zijn de antwoorden op deze vraag weergegeven voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Figuur 4.2: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2009.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Doet alles al op de fiets	Redenen ¹										
		Weer niet geschikt	Afstanden te groot	Risico diefstal etc. bij bestemming	Verkeer niet veilig	Fietsen niet snel genoeg	Leeftijd, handicap, etc.	Risico diefstal etc. bij woning	Routes niet comfortabel	Eng om te fietsen	Kan niet fietsen	Anders
<i>Geslacht</i>												
man	19%	36%	35%	20%	9%	12%	7%	7%	9%	3%	3%	18%
vrouw	22%	30%	30%	16%	10%	7%	9%	7%	5%	10%	10%	19%
<i>Leeftijd</i>												
16 tot 25 jaar	(21%)	(46%)	(37%)	(24%)	(8%)	(19%)	(1%)	(8%)	(9%)	(7%)	(4%)	(25%)
25 tot 45 jaar	18%	35%	44%	17%	9%	11%	1%	8%	8%	3%	5%	21%
45 tot 65 jaar	25%	30%	33%	21%	8%	9%	6%	7%	8%	7%	8%	17%
65 tot 85 jaar	18%	27%	9%	11%	15%	1%	26%	5%	2%	13%	8%	14%
<i>Etniciteit</i>												
autochtonen	25%	33%	34%	19%	9%	8%	10%	6%	7%	6%	2%	19%
westerse allochtonen	(11%)	(37%)	(31%)	(21%)	(10%)	(7%)	(7%)	(12%)	(6%)	(6%)	(6%)	(22%)
niet-westerse allochtonen	12%	33%	30%	14%	13%	12%	3%	9%	7%	10%	18%	15%
<i>Stadsdeel</i>												
R. Maasoever binnen ring	26%	30%	28%	16%	12%	10%	6%	9%	9%	7%	9%	19%
R. Maasoever buiten ring	22%	42%	36%	17%	7%	9%	8%	5%	7%	5%	2%	19%
Linker Maasoever	16%	28%	32%	20%	11%	9%	9%	8%	6%	8%	8%	18%
<i>Opleidingsniveau</i>												
Laag	20%	26%	18%	13%	12%	7%	15%	6%	5%	9%	15%	15%
Midden	19%	32%	35%	21%	10%	9%	7%	9%	8%	8%	4%	19%
Hoog	23%	38%	41%	19%	8%	12%	3%	6%	9%	5%	2%	21%
<i>Huishoudensinkomen</i>												
Minima	24%	28%	21%	16%	14%	8%	10%	11%	7%	8%	20%	14%
Minimum tot modaal	20%	30%	23%	14%	11%	8%	13%	8%	9%	10%	6%	18%
Modaal tot 2 x modaal	20%	33%	35%	21%	8%	7%	7%	6%	6%	7%	2%	19%
Boven 2 x modaal	20%	42%	50%	18%	6%	15%	1%	4%	7%	3%	1%	22%
<i>Fietsbezit</i>												
Wel	27%	42%	40%	20%	9%	10%	5%	7%	8%	4%	1%	16%
Niet	0%	9%	13%	11%	13%	6%	16%	9%	4%	14%	22%	24%
<i>Fietsgebruik</i>												
Momenteel wel eens	25%	38%	38%	20%	10%	11%	5%	8%	8%	6%	4%	18%
Momenteel nooit	5%	18%	15%	12%	9%	3%	18%	6%	4%	11%	16%	19%
Intensieve autogebruikers	5%	36%	45%	21%	7%	13%	4%	7%	9%	5%	3%	18%
Intensieve o.v.-gebruikers	12%	37%	29%	19%	9%	10%	5%	10%	9%	9%	10%	18%
Intensieve fietsers	65%	(36%)	(36%)	(18%)	(8%)	(9%)	(1%)	(5%)	(12%)	(2%)	(0%)	(20%)
Totaal	21%	33%	32%	18%	10%	9%	8%	7%	7%	7%	7%	18%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen de percentages op tot meer dan 100% (totaal: tot 157%). Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken in deze tabel apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 4%; zij zijn gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen. Zie voor de precieze formuleringen van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III.

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

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

4.2 'P+R'

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

71% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 29% erkent dit *niet* te kennen. Bijna de helft van de Rotterdammers (47%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de tien (11%) kent het van radio en tv, eveneens één op de tien (10%) via kranten / tijdschriften, en een vergelijkbaar aantal (9%) noemt vrienden en/of familie. 3% zegt P+R te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral ervaring (ook uit andere steden), nabijheid, borden en "algemene kennis" (inclusief rijlessen en "op school") worden genoemd. Bij dat laatste voegen sommigen daar overigens aan toe dat ze niet écht op de hoogte zijn van de precieze betekenis/werking. (Al deze percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.3: Kennis van het begrip 'P+R'; 2009.

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijd- schriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs- gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	30%	13%	10%	10%	4%	43%	6%
Rechter Maasoever buiten ring	23%	10%	8%	11%	3%	55%	11%
Linker Maasoever	33%	11%	9%	9%	3%	45%	9%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	19%	9%	8%	10%	4%	62%	11%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(29%)	(14%)	(9%)	(10%)	(4%)	(47%)	(10%)
Geen rijbewijs	46%	14%	11%	9%	2%	24%	5%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	23%	9%	9%	10%	3%	58%	9%
Niet intensief / niet	33%	13%	9%	10%	3%	41%	9%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	36%	14%	10%	9%	5%	36%	9%
Niet intensief / niet	28%	11%	9%	10%	3%	50%	9%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	20%	10%	10%	9%	4%	61%	10%
Openbaar vervoer	34%	10%	12%	10%	5%	37%	8%
Fiets	26%	11%	12%	10%	3%	54%	9%
Anders	(32%)	(17%)	(11%)	(17%)	(6%)	(32%)	(9%)
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	37%	13%	6%	10%	1%	38%	8%
Totaal	29%	11%	9%	10%	3%	47%	9%

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

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

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

In totaal blijkt dat 18% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 53% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 29% 'P+R' niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is 'makkelijker' (genoemd door 68%), gevolgd door 'sneller' (34%) en 'goedkoper' (32%).

Figuur 4.4: Gebruik 'P+R'; 2009.

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	12%	58%	30%
Rechter Maasoever buiten ring	22%	54%	23%
Linker Maasoever	18%	49%	33%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	24%	57%	19%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(12%)	(59%)	(29%)
Geen rijbewijs	8%	46%	46%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	24%	53%	23%
Niet intensief / niet	14%	53%	33%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	15%	49%	36%
Niet intensief / niet	18%	54%	28%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	25%	55%	20%
Openbaar vervoer	15%	50%	34%
Fiets	12%	62%	26%
Anders	(23%)	(45%)	(32%)
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	14%	49%	37%
Totaal	18%	53%	29%

¹⁾: Als percentage van de gebruikers. De percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere antwoorden mocht aankruisen.

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

'P+R'-gebruikers vinden we wat vaker op de Rechter Maasoever buiten de ring (22%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruikt een kwart wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan.

4.3 Autovrije Zondag

Ook is dit jaar in de Omnibusenquête een drietal vragen opgenomen over de Autovrije Zondag: of men wist dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag, of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam beloond werd als men gebruik maakte van een aantal 'P+R'-locaties, het openbaar vervoer of de fiets, en zo ja: of men hierdoor met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad was gekomen. (Zie Bijlage III.)

45% van de Rotterdammers zegt te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag.

Op de vraag of men wist dat men in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam beloond werd als men gebruik maakte van een aantal 'P+R'-locaties, het openbaar vervoer of de fiets, antwoordt 8% bevestigend. Van de Rotterdammers die zeggen te weten dat Rotterdam meedoet met de landelijke Autovrije Zondag zegt 18% te weten van deze beloning; van de overige Rotterdammers zegt ook nog eens 1% hiervan te weten. 32% van de Rotterdammers die hiervan wisten, zegt hierdoor met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad te zijn gekomen; bij 60% was dit niet het geval, en de overige 8% weet het niet meer¹. Deze laatste vraag is echter slechts door 112 respondenten beantwoord (namelijk de 8% die zegt hiervan te hebben geweten!), dus deze laatste uitkomst dient slechts als indicatief te worden beschouwd.

In figuur 4.5 is te zien hoe deze kennis over meedoen en over de beloningsactie verschilt per bevolkingsgroep en naar vervoersgedrag.

De kennis over het meedoen van Rotterdam met de Autovrije Zondag verschilt nauwelijks per bevolkingsgroep. Alleen allochtonen en minima lijken wat minder op de hoogte. Ook verschillen autobezitters wat dit betreft niet veel van niet-autobezitters, en intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) niet van andere Rotterdammers.

De bekendheid van de beloningsactie is bij geen enkele bevolkingsgroep of soort reiziger substantieel hoger dan de gemiddelde 8%.

1. Men dient zich hierbij te realiseren, dat het veldwerk van de Omnibusenquête in februari en maart 2009 heeft plaatsgevonden; een half jaar ná de bedoelde Autovrije Zondag. Het percentage dat dit niet meer weet komt dan ook wat ongeloofwaardig laag over.

Figuur 4.5: Kennis over Autovrije Zondag; 2009.

	Wist dat Rotterdam meedoet:		Wist van beloningsactie:	
	ja	nee	ja	nee
<i>Geslacht</i>				
man	48%	52%	9%	91%
vrouw	43%	57%	8%	92%
<i>Leeftijd</i>				
16 tot 25 jaar	(34%)	(66%)	(7%)	(93%)
25 tot 45 jaar	40%	60%	6%	94%
45 tot 65 jaar	49%	51%	10%	90%
65 tot 85 jaar	53%	47%	10%	90%
<i>Etniciteit</i>				
autochtonen	50%	50%	9%	91%
westerse allochtonen	(37%)	(63%)	(8%)	(92%)
niet-westerse allochtonen	35%	65%	8%	92%
<i>Stadsdeel</i>				
Rechter Maasoever binnen ring	44%	56%	7%	93%
Rechter Maasoever buiten ring	48%	52%	7%	93%
Linker Maasoever	44%	56%	11%	89%
<i>Opleidingsniveau</i>				
Laag	46%	54%	10%	90%
Midden	46%	54%	8%	92%
Hoog	45%	55%	7%	93%
<i>Huishoudensinkomen</i>				
Minima	37%	63%	8%	92%
Minimum tot modaal	52%	48%	11%	89%
Modaal tot 2 x modaal	44%	56%	7%	93%
Boven 2 x modaal	49%	51%	9%	91%
<i>Autobezit</i>				
Beschikt altijd over auto	49%	51%	9%	91%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(36%)	(64%)	(5%)	(95%)
Geen rijbewijs	43%	57%	9%	91%
<i>Autogebruik</i>				
Intensief (min. 4 dagen / week)	46%	54%	9%	91%
Niet intensief / niet	44%	56%	8%	92%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>				
Auto (bestuurder of passagier)	44%	56%	8%	92%
Openbaar vervoer	39%	61%	7%	93%
Fiets	46%	54%	8%	92%
Anders	(47%)	(53%)	(7%)	(93%)
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	48%	52%	10%	90%
<i>Vervoermiddel naar binnenstad</i>				
Auto (bestuurder of passagier)	40%	60%	8%	92%
Openbaar vervoer	45%	55%	8%	92%
Fiets	48%	52%	7%	93%
Anders	(43%)	(57%)	(9%)	(91%)
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	47%	53%	11%	89%
Totaal	45%	55%	8%	92%

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

5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2008 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2009 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer (paragraaf 5.1), en over de doorstroming op een zevental routes tussen ring en binnenstad (paragraaf 5.2) en over verkeershinder (paragraaf 5.3) in het bijzonder.

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, de veiligheid in en om metro/treinstations en het stallen van de fiets in de binnenstad zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over. Het meest vaak ontevreden is men over het parkeren van de auto in de binnenstad (in totaal 67%) en over de doorstroming van de auto in de stad (in totaal 64%). Ook over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 59%) en over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 53%) is een meerderheid negatief.

Relatief positief is de Rotterdammer over onderwerpen in de onmiddellijke woonomgeving, zoals de verkeersveiligheid in de eigen straat en het parkeren van de auto of stallen van de fiets bij de woning. Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 86% respectievelijk 75%), het comfort in het openbaar vervoer (in totaal 73%) en de verkeersveiligheid in de eigen straat (71%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2009.

Hoe denkt u over	Zeer negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Zeer positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	15%	49%	35%	1%	100%	998	31%
het comfort van het fietsen in de stad	7%	28%	57%	8%	100%	945	34%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	8%	35%	54%	3%	100%	1.045	27%
het stallen van de fiets in de binnenstad	13%	40%	40%	7%	100%	877	39%
het parkeren van de auto in de binnenstad	28%	40%	29%	4%	100%	907	37%
de doorstroming van de bus	3%	22%	68%	7%	100%	773	46%
de doorstroming van de tram	2%	12%	69%	17%	100%	907	37%
comfort van het openbaar vervoer	6%	21%	67%	6%	100%	1.088	24%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	9%	23%	60%	7%	100%	1.065	26%
de veiligheid in bus/tram/metro	11%	33%	51%	4%	100%	1.076	25%
de veiligheid in en om metro/treinstations	15%	44%	37%	4%	100%	1.038	28%
de verkeersveiligheid in de straat	7%	21%	56%	16%	100%	1.196	17%
het stallen van de fiets bij de woning	13%	20%	42%	26%	100%	1.028	28%
het parkeren van de auto bij de woning	13%	18%	47%	23%	100%	1.040	28%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	5%	25%	61%	8%	100%	1.159	19%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 17% tot 46% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van bus en tram en over het stallen van de fiets in de binnenstad het meest. Dat laatste valt vaak, maar niet altijd, samen met een gebrek aan gebruikservaring.

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

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2009.

Hoe denkt u over	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	64%	36%	5,5
het comfort van het fietsen in de stad	35%	65%	6,3
de verkeersveiligheid in de binnenstad	43%	57%	6,1
het stallen van de fiets in de binnenstad	53%	47%	5,8
het parkeren van de auto in de binnenstad	67%	33%	5,2
de doorstroming van de bus	25%	75%	6,6
de doorstroming van de tram	14%	86%	7,0
comfort van het openbaar vervoer	27%	73%	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	32%	68%	6,3
de veiligheid in bus/tram/metro	44%	56%	6,0
de veiligheid in en om metro/treinstations	59%	41%	5,6
de verkeersveiligheid in de straat	29%	71%	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	33%	67%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	30%	70%	6,6
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	31%	69%	6,4

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren (figuur 5.3) blijken drie veranderingen ten opzichte van 2008 significant: de overige veranderingen kunnen ook door het toeval van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. Het comfort van het fietsen in de stad, het parkeren van de auto in de binnenstad en het op tijd rijden van het openbaar vervoer worden positiever beoordeeld dan vorig jaar (in alle drie de gevallen: +0,2). Bij de laatste twee onderwerpen is ook al wat langere tijd sprake van een positieve trend.

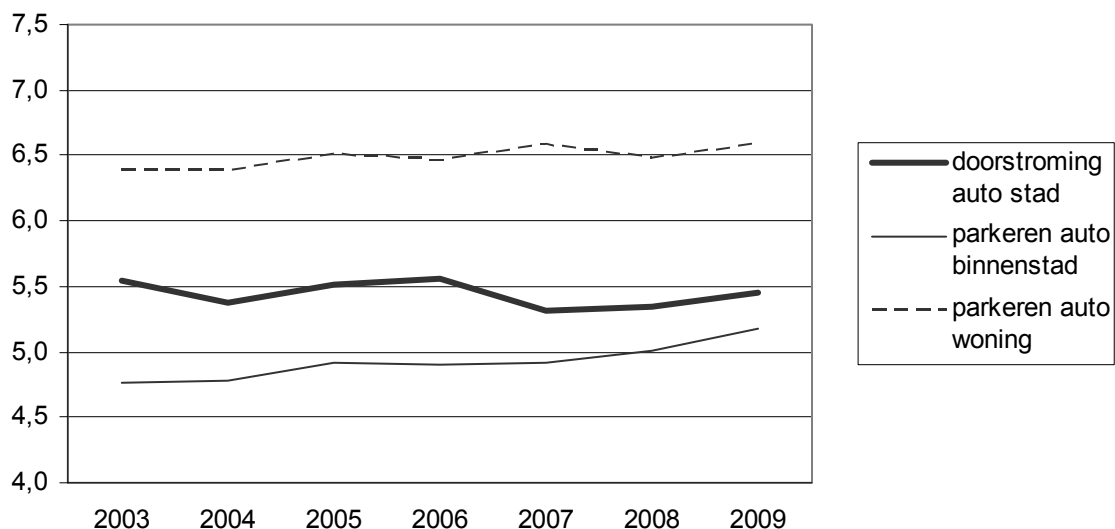
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2009.

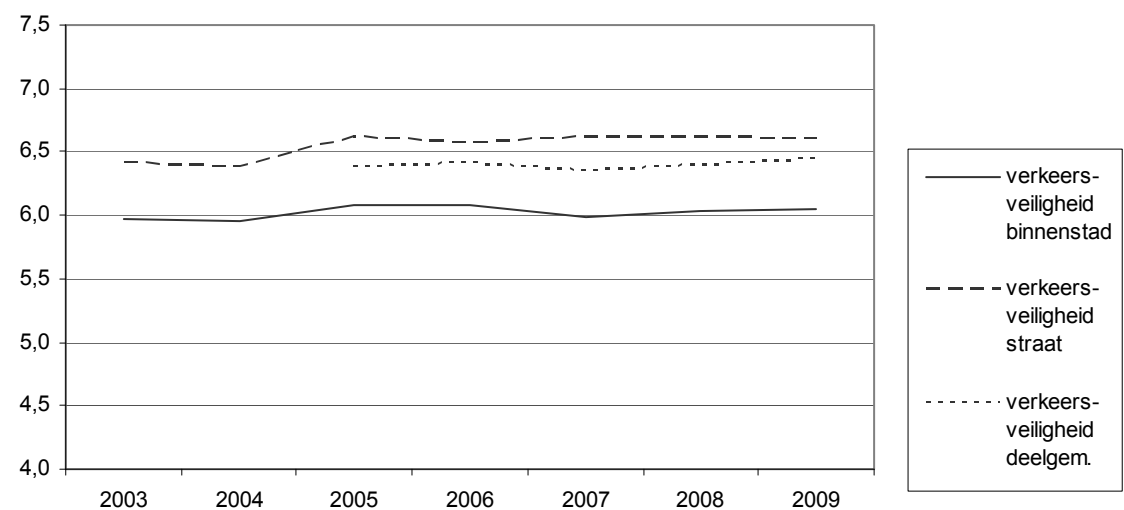
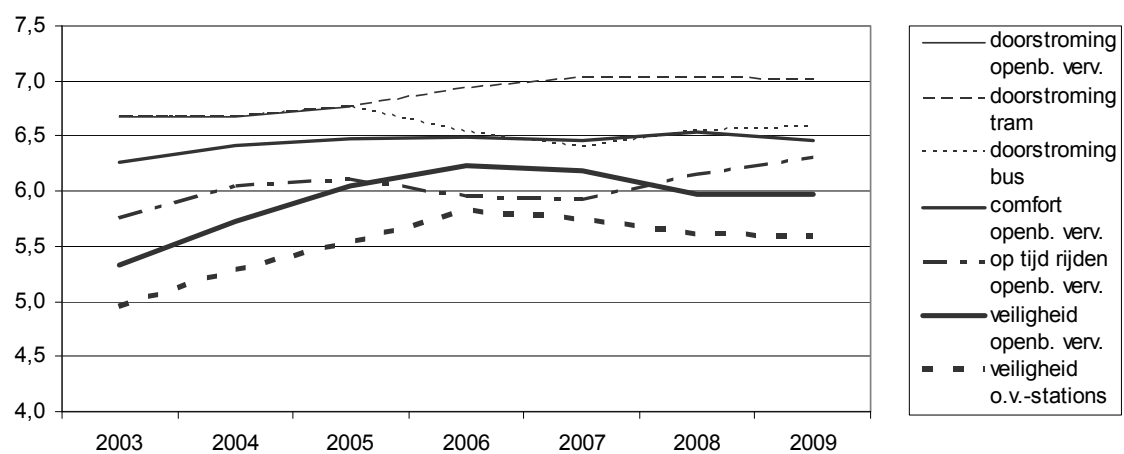
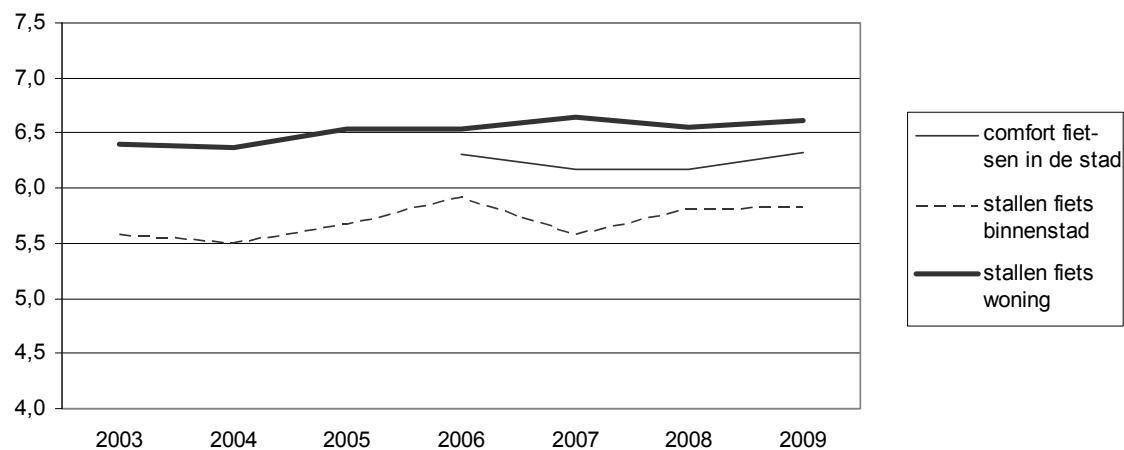
Hoe denkt u over	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	<u>5,4</u>	<u>5,5</u>	5,6	<u>5,3</u>	5,4	5,5
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,3</u>
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	<u>6,1</u>	6,1	6,0	6,0	6,1
het stallen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

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

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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2009.





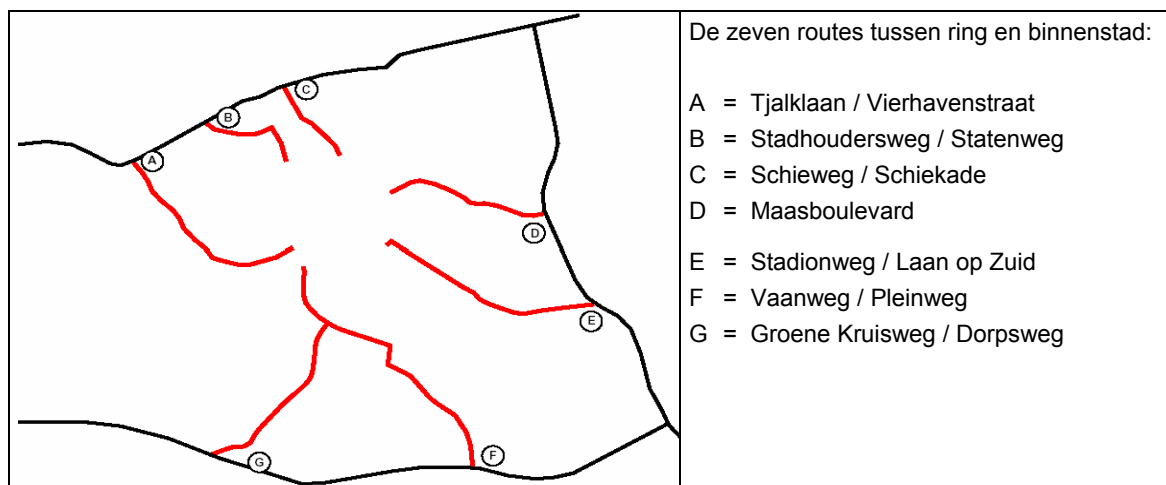
Oordelen naar stadsdeel

Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer, en ook iets vaker over het stallen van de fiets in de binnenstad. 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 veel vaker positief. Ook is men op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever dan elders over de verkeersveiligheid in de eigen straat en in de eigen deelgemeente. Op de Linker Maasoever is men het meest negatief over de stallings- en parkeermogelijkheden in de binnenstad.

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2009.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad



Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen de ring van snelwegen rond Rotterdam en de binnenstad. Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 11% heeft de vraag hierover niet beantwoord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 19% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar overal geeft wel ruwweg de helft aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel konden hebben. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 was gedaan. Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 respondenten zijn hier niet vermeld, omdat daarbij de onnauwkeurigheidsmarges te groot zijn. (Zo heeft een gemeten percentage van bijvoorbeeld 40% onder 200 respondenten al een marge van plus of min 7%; zie Bijlage IV.)

Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad per stadsdeel (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2009.

Hoe denkt u over de doorstroming over	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Tjalklaan / Vierhavenstraat:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	---	47%
(zeer) positief / tevreden	---	---	---	53%
cijfer	---	---	---	5,9
Stadhoudersweg / Statenweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	58%	---	---	61%
(zeer) positief / tevreden	42%	---	---	39%
cijfer	5,5	---	---	5,4
Schieweg / Schiekade:				
(zeer) negatief / ontevreden	62%	67%	---	65%
(zeer) positief / tevreden	38%	33%	---	35%
cijfer	5,4	5,3	---	5,3
Maasboulevard:				
(zeer) negatief / ontevreden	35%	39%	43%	39%
(zeer) positief / tevreden	65%	61%	57%	61%
cijfer	6,2	6,1	5,9	6,1
Stadionweg / Laan op Zuid:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	33%	32%
(zeer) positief / tevreden	---	---	67%	68%
cijfer	---	---	6,2	6,3
Vaanweg / Pleinweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	48%	48%
(zeer) positief / tevreden	---	---	52%	52%
cijfer	---	---	5,8	5,9
Groene Kruisweg / Dorpsweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	42%	41%
(zeer) positief / tevreden	---	---	58%	59%
cijfer	---	---	5,9	6,0
Totaal:				
(zeer) negatief / ontevreden	47%	47%	47%	47%
(zeer) positief / tevreden	53%	53%	53%	53%
cijfer	5,8	5,8	5,8	5,8

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

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door tweederde (65%) van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, en bij de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' is dat eveneens door een ruime meerderheid (61%). Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: slechts 32% is hier negatief of ontevreden over de doorstroming.

In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 47% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 53% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de 'Stadhoudersweg / Statenweg', de 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' en de 'Schieweg / Schiekade' weer flink negatiever geworden, nadat vorig jaar juist van een spectaculaire verbetering sprake was. De waardering ligt echter nog wel wat boven het niveau van twee jaar geleden. Ook bij de route 'Vaanweg / Pleinweg' lijkt wellicht sprake van een achteruitgang, maar hier is net als bij de overige routes de achteruitgang niet significant. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad dit jaar dus ook wat negatiever geworden. Zie figuur 5.7.

Figuur 5.7: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2009.

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

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

Aan de Stadhoudersweg is in februari 2009 gewerkt, wat tot overlast moet hebben. Dit was juist ook de periode waarin de enquête is gehouden. Ook aan de Schieweg hebben in het begin van 2009 werkzaamheden plaatsgevonden, maar dat betrof werkzaamheden aan de ventwegen, parallel aan de Schieweg. Het is moeilijk indenkbaar dat de invloed daarvan erg groot zal zijn geweest. Aan de Tjalklaan tenslotte wordt momenteel gewerkt; daarvan was de invloed tijdens de enquêteperiode waarschijnlijk ook niet erg groot. Voor 'Schieweg / Schiekade' en 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' geldt dan ook waarschijnlijk eerder dat 2008 de uitschieter was.

5.3 Oordeel over verkeershinder

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

Figuur 5.8: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2009.

Heeft u in Rotterdam hinder van	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	20%	16%	18%	18%
een beetje hinder	42%	38%	38%	39%
geen hinder	37%	45%	44%	42%
Geluid van auto's:				
veel hinder	21%	16%	17%	18%
een beetje hinder	48%	40%	42%	43%
geen hinder	31%	44%	41%	39%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	22%	19%	22%	21%
een beetje hinder	38%	35%	37%	37%
geen hinder	41%	47%	42%	43%
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	27%	26%	29%	27%
een beetje hinder	39%	36%	36%	37%
geen hinder	34%	38%	35%	35%

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 27% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 35% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 37% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 21% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, 18% van de stank van auto's, en eveneens 18% van het geluid ervan. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

Ook in het deel van de Omnibusenquête waarin vragen over de Rotterdammer en het milieu werden gesteld bleek trouwens dat het verkeer door veel Rotterdammers als een probleem wordt gezien:

- Lawaai van verkeer, industrie en/of burelen wordt door 10% van de Rotterdammers als het grootste milieuprobleem in Rotterdam gezien, door 13% als het één-na-grootste en door 9% als het twee-na-grootste. Daarmee is het (na de vuile straat (rommel en hondenpoep), luchtvervuiling en te weinig groene omgeving) nummer vier op de ranglijst van Rotterdamse milieuproblemen.
- Stank van wegverkeer wordt door 5% als het grootste milieuprobleem in Rotterdam gezien, door 8% als het één-na-grootste en door 7% als het twee-na-grootste.
- En het wegverkeer heeft volgens de Rotterdammers de grootste negatieve invloed op het milieu in het algemeen. Bijna één op de drie vindt het wegverkeer de grootste probleemveroorzaker, en driekwart noemt het bij de drie grootste probleemveroorzaker. Daarmee is het wegverkeer het meest als grootste probleemveroorzaker genoemd, en is het in totaal ook het meest genoemd.

(Bron: Centrum voor Onderzoek en Statistiek (P.A. de Graaf): *Rotterdammers over het milieu 2009. Resultaten uit de Omnibusenquête 2009*; Rotterdam, binnenkort te verschijnen.)

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder. Rotterdammers zonder rijbewijs hebben wat vaker veel hinder, en wat minder vaak geen hinder van stank van auto's. In mindere mate geldt dat ook voor het geluid van auto's. En voorts hebben automobilisten wat vaker hinder van geparkeerde auto's dan niet-automobilisten, al bedoelen ze daar wellicht ook méér soorten hinder mee dan niet-automobilisten. Zie figuur 5.9.

Figuur 5.9: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2009.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wél rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	15%	17%	24%	18%
een beetje hinder	40%	40%	39%	39%
geen hinder	45%	44%	36%	42%
Geluid van auto's:				
veel hinder	16%	18%	21%	18%
een beetje hinder	44%	41%	44%	43%
geen hinder	40%	41%	35%	39%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	22%	16%	18%	21%
een beetje hinder	39%	28%	35%	37%
geen hinder	38%	56%	47%	43%

In figuur 5.10 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2009 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

De hinder van stank van auto's is wederom wat afgenomen, en bevindt zich nu weer op het niveau van een paar jaar geleden. De hogere score in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even zo veel in de belangstelling stond. De hinder van geluid van auto's en die

van geparkeerde auto's is nauwelijks veranderd. Die van bromfietsen en scooters neemt al jaren langzaam af.

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

Figuur 5.10: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'); 2003-2009.

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

De afname van de hinder van de stank van auto's vond in alle drie de stadsdelen plaats, maar het sterkst op de Rechter Maasoever binnen de ring. De lichte afname van de hinder van het *geluid* van auto's komt geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring. De hinder van geparkeerde auto's nam op de Rechter Maasoever buiten de ring wat toe, en op de Linker Maasoever wat af. En de hinder van bromfietsen en scooters tenslotte nam op de Linker Maasoever, waar dit voorheen een veel groter probleem was dan elders, flink af, en op de Rechter Maasoever binnen de ring iets toe.

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor de eigen auto 's nachts voor de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (62%). 16% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport) en 12% laat de auto wat verder weg op straat staan.

Over de lange termijn is er geen trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen: de ontwikkeling leek de laatste jaren licht positief, maar die trend is de laatste twee jaar niet meer te zien.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2009.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts ¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	13%	12%	13%	12%	14%	12%	13%	12%	14%	13%	13%	16%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	71%	70%	74%	68%	69%	65%	67%	66%	70%	67%	67%	66%	62%
Verder weg op straat	7%	9%	9%	10%	10%	10%	12%	11%	12%	13%	11%	11%	13%	14%	12%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%	2%
Wisselend	5%	6%	6%	6%	4%	8%	5%	8%	7%	6%	5%	6%	6%	6%	9%
Percentage met een auto in het huishouden	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%	71%	74%

¹): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2009 parkeert 16% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1995-2009.

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	11%	12%	11%	13%	13%	13%	11%	13%	12%	13%	13%	12%	15%
Vlak bij huis op straat	77%	72%	72%	70%	74%	67%	69%	65%	67%	65%	68%	67%	65%	67%	59%
Verder weg op straat	7%	10%	9%	10%	10%	11%	12%	11%	13%	13%	12%	12%	14%	14%	13%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%
Wisselend	5%	7%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	10%
Percentage huishoudens met een auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%	68%	66%	69%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2009 wordt 15% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 59% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 15% van de gevallen op eigen erf en in 13% van de gevallen wat verder weg op straat. En wat méér dan in vorige jaren is de parkeerplek "wisselend".

Ook vanuit deze optiek is er over de lange termijn moeilijk een trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 13% van de Rotterdamse huishoudens.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1995-2009.

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Eigen garage, tuin, carport	(11%)	15%	(13%)	(15%)	16%	11%	12%	17%	10%	16%	13%	18%	15%	(10%)	17%
Vlak bij huis op straat	(63%)	60%	(68%)	(62%)	68%	66%	63%	59%	56%	56%	62%	65%	57%	(64%)	59%
Verder weg op straat	(21%)	18%	(13%)	(13%)	12%	15%	17%	14%	22%	19%	15%	11%	21%	(20%)	15%
Elders in een garagegebouw	(1%)	2%	(3%)	(4%)	2%	1%	4%	1%	4%	2%	5%	2%	2%	(3%)	2%
Wisselend	(5%)	5%	(3%)	(7%)	3%	6%	4%	9%	9%	7%	6%	5%	5%	(4%)	6%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	10%	12%	11%	10%	12%	12%	13%	13%	13%	14%	13%	13%	14%	11%	13%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2009 wordt 17% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

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

Tweede auto's worden in 59% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 17% van de gevallen op eigen erf en in 15% van de gevallen wat verder weg op straat.

De schommelingen in figuur 6.2b worden vooral ook veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2009: 244), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. Zeker de cijfers over 2008, gebaseerd op om niet geheel duidelijke redenen wat lage aantallen, zijn dan ook slechts indicatief.

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

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

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

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2009.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Eigen garage, tuin, carport	10%	11%	12%	12%	12%	12%	13%	13%	11%	14%	12%	14%	14%	12%	16%
Vlak bij huis op straat	75%	70%	70%	68%	73%	66%	67%	64%	64%	63%	67%	66%	64%	66%	59%
Verder weg op straat	9%	11%	10%	10%	10%	12%	13%	12%	14%	14%	12%	12%	15%	15%	13%
Elders in een garagegebouw	1%	1%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	2%	1%	2%	2%
Wisselend	5%	6%	5%	6%	4%	8%	5%	9%	8%	7%	6%	6%	6%	6%	9%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%	68%	66%	69%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2009 wordt 16% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Parkeerplekken naar stadsdeel

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

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2009.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	15%	18%	13%	16%
Vlak bij huis op straat	49%	65%	62%	59%
Verder weg op straat	20%	8%	14%	13%
Elders in een garagegebouw	4%	2%	2%	2%
Wisselend	12%	7%	9%	9%

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

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

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

Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2009.

Aantal auto's ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	37%	21%	32%	31%
1 auto	55%	58%	56%	56%
2 auto's	7%	19%	11%	12%
3 of meer auto's	0%	1%	1%	1%

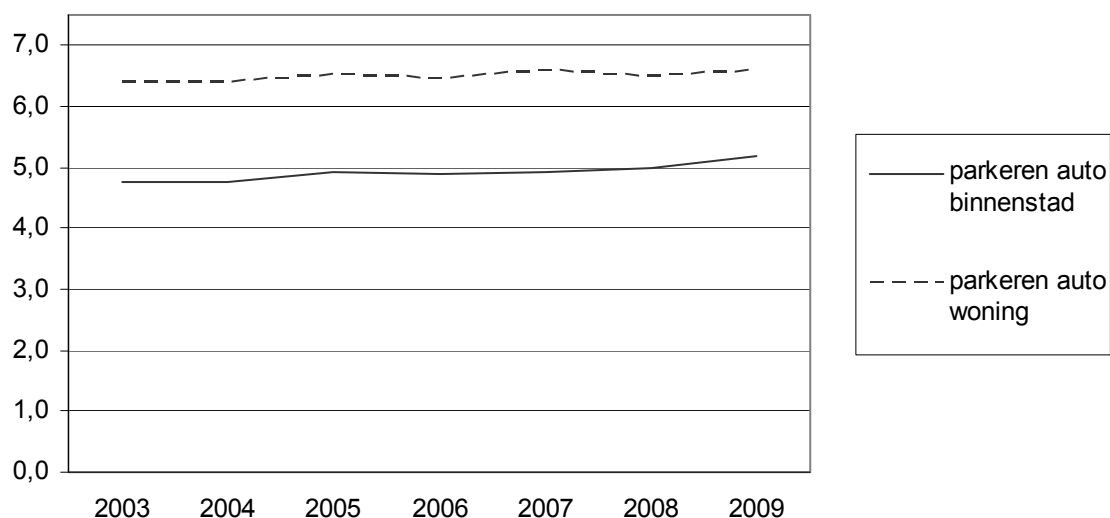
¹): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 31% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

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: 21% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 8% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 12% (Linker Maasoever).

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een 5,2 waarden, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,6. Dat eerste betekent een significante stijging. In figuur 6.6 is een en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.6: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2009.



In figuur 6.7 is het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning uitgesplitst naar stadsdeel. Zoals in figuur 5.5 ook al bleek, is het oordeel “rechts binnen de ring” het meest negatief, en “rechts buiten de ring” het meest positief; en het verschil is ook fors.

Figuur 6.7: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2009.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	45%	18%	31%	30%
Percentage positief	55%	82%	69%	70%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,2	6,5	6,6

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

88% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 9% in huis, en 80% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een *onveilige* plaats (6%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze in gelijke mate binnen kunnen stallen, en denken zelfs nóg minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben. Zie figuur 6.8.

Figuur 6.8 Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2009.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	14%	6%	6%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	57%	87%	91%	80%
Buiten op een veilige plaats	9%	5%	2%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	19%	3%	1%	7%
Niet-fietsbezitters¹:				
Binnen in huis	(18%)	(2%)	(10%)	12%
In schuur, berging, kelder of garage	(66%)	(91%)	(83%)	79%
Buiten op een veilige plaats	(14%)	(6%)	(3%)	7%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(3%)	(2%)	(3%)	3%
Totaal:				
Binnen in huis	15%	5%	7%	9%
In schuur, berging, kelder of garage	59%	87%	89%	80%
Buiten op een veilige plaats	10%	5%	2%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	16%	3%	2%	6%
Percentage fietsbezitters	75%	86%	71%	76%

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

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 19% van de fietsbezitters zich genoodzaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

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

Figuur 6.9 Stallingsplaats fiets; 2004-2009.

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

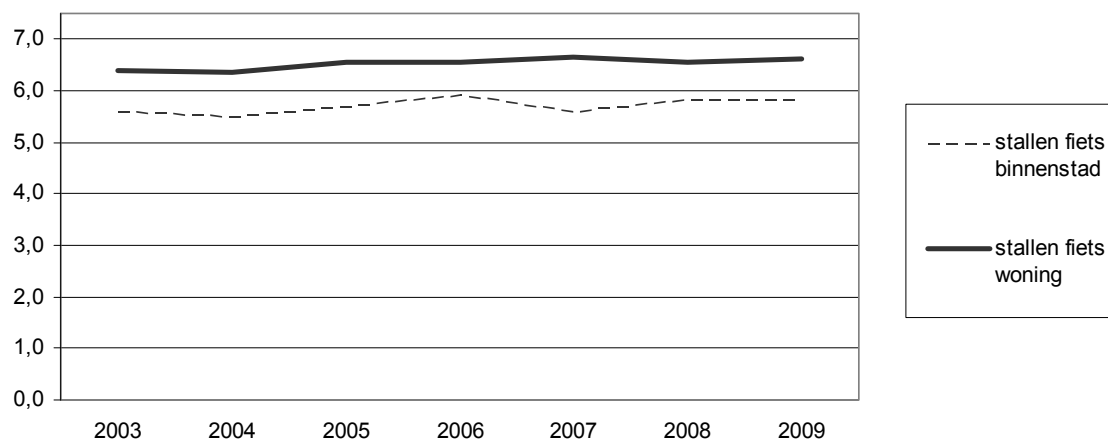
¹): Plaats waar men de fiets zou stallen als men een fiets had.

Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een 5,8 waarden, en die bij de woning met een 6,6.

De waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad varieerde de afgelopen jaren wat, maar is dit jaar niet veranderd. Over het stallen van de fiets bij de woning denkt men al jaren hetzelfde. Zie figuur 10.

Figuur 6.10: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2009.



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

Figuur 6.11: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2009.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	48%	18%	33%	33%
Percentage positief	52%	82%	67%	67%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,3	6,6	6,6

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

BIJLAGEN

BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2009

Aan de Omnibusenquête 2009 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B-, C-, D- én E-lijst, ieder vraag 7), over het imago van de stad (A-lijst, vraag 8 tot en met 10), over de Kredietcrisis (C-lijst, vraag 55 tot en met 57) en over religieuze zaken (C-lijst, vraag 76; D-lijst, vraag 72);
2. de Afdeling Beleid van de Bestuursdienst met vragen over buurtvoorzieningen (A-lijst, vraag 11; C-lijst, vraag 46 en 47), over de deelgemeente en zijn ambtenaren (B-lijst, vraag 50 tot en met 52), over onderwijs (C-lijst, vraag 8 tot en met 10), over binding met de omgeving (C-lijst, vraag 44) en over het gemeentebestuur (E-lijst, vraag 19 en 20);
3. het Bureau Gemeentesecretaris van de Bestuursdienst met vragen over coffeeshops (A-lijst, vraag 12 tot en met 14);
4. de dienst Publiekszaken Rotterdam met vragen over klachten over de gemeente (A-lijst, vraag 17 tot en met 24), over de bereikbaarheid van de gemeente (A-lijst, vraag 30 en 31), over internet (B-lijst, vraag 20 en 21), over gemeentelijke informatievoorziening en dienstverlening via internet (B-lijst, vraag 22 tot en met 33), over servicenormen (C-lijst, vraag 20 tot en met 22), over contacten met de gemeente en de deelgemeenten (C-lijst, vraag 48 tot en met 54; D-lijst, vraag 51 tot en met 57) en over het centrale telefoonnummer van de gemeente (E-lijst, vraag 38 tot en met 45);
5. de dienst Jeugd, Onderwijs en Samenleving met vragen over tolerantie (A-lijst, vraag 25 tot en met 29), over discriminatie (C-lijst, vraag 36; E-lijst, vraag 27 tot en met 33), over mannen en vrouwen (C-lijst, vraag 45), over de omgang met anderen (D-lijst, vraag 27) en over actieve burgers (D-lijst, vraag 37 tot en met 44);
6. de Afdeling Regie Werk en Inkomen van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (A-lijst, vraag 32 en 33);
7. de griffie van de gemeenteraad met vragen over de Rotterdamse gemeenteraad (A-lijst, vraag 34 tot en met 38);
8. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over stilte (A-lijst, vraag 39 tot en met 44), over milieu en gezondheid (B-lijst, vraag 45 tot en met 49) en over het milieu (E-lijst, vraag 21 tot en met 26);
9. de Afdeling Wonen van de dS+V met vragen over het onderhoud van de woning (A-lijst, vraag 45 tot en met 53), over energiebesparende maatregelen (A-lijst, vraag 54 tot en met 57), over burenoverlast (A-lijst, vraag 58 tot en met 60), over de verkoop van huurwoningen (D-lijst, vraag 28 tot en met 33) en over de woonomgeving (E-lijst, vraag 34 tot en met 37);
10. Rotterdam Festivals met vragen over het Rotterdams Uitburo (A-lijst, vraag 61 tot en met 69);
11. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11);
12. het Bureau 'Opzoomer Mee' met vragen over Opzoomeren (B-lijst, vraag 12 en 13; E-lijst, vraag 47);
13. de Afdeling Toezicht Gebouwen van de dS+V met vragen over de Afdeling Toezicht Gebouwen van de gemeente (B-lijst, vraag 14 tot en met 19; D-lijst, vraag 45 tot en met 50);
14. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over bezoek aan de bibliotheek (B-lijst, vraag 34 tot en met 43);
15. de Directie Veiligheid van de Bestuursdienst met een vraag over de betrouwbaarheid van de gemeente Rotterdam (B-lijst, vraag 44; E-lijst, vraag 46);

16. de Afdeling Bijzondere Diensten van de Dienst Gemeentewerken met vragen over water-overlast (B-lijst, vraag 53 tot en met 55);
17. Concert- en congresgebouw de Doelen met vragen over de Doelen (B-lijst, vraag 56 tot en met 59);
18. Roteb met vragen over afvalinzameling en hun dienstverlening (C-lijst, vraag 11 tot en met 19) en over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (D-lijst, vraag 8 tot en met 10);
19. het Programmabureau van de dS+V met vragen over de openbare ruimte in de binnenstad van Rotterdam (C-lijst, vraag 23 tot en met 25);
20. de Afdeling Ruimtelijke Ordening van de dS+V met vragen over overstromingen (C-lijst, vraag 26 tot en met 35);
21. de GGD Rotterdam-Rijnmond met vragen over gezondheidszorg en zwangerschap (C-lijst, vraag 37 en 38).
22. de RET met vragen over de RET (C-lijst, vraag 39 tot en met 43);
23. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het Groenjaar 2008 (C-lijst, vraag 58 tot en met 63);
24. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over het bezit en gebruik van voermiddelen (D-lijst, vraag 11 tot en met 26);
25. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over de Stadskrant (D-lijst, vraag 34 tot en met 36);
26. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over de Autovrije Zondag (D-lijst, vraag 58 tot en met 60);
27. de Dienst Stadstoezicht met vragen over markten in Rotterdam (E-lijst, vraag 8 tot en met 18);
28. de Afdeling Ruimtelijke Ordening van de dS+V met vragen over recreatiegebieden buiten de stad (E-lijst, vraag 48 tot en met 55) en over verschillende plekken (openbare ruimtes) in de stad (E-lijst, vraag 56 tot en met 58);
29. het Luxor Theater met vragen over het Luxor Theater (E-lijst, vraag 59 tot en met 62);
30. de gemeenteraadsfractie van GroenLinks met een vraag over de binnenstad (E-lijst, vraag 63).

(En de vragen over de woning en de buurt (Vragenlijst A, vraag 15 en 16) en over dit soort vragenlijsten (Vragenlijst C, vraag 64; Vragenlijst E, vraag 64) waren voor eigen rekening.)

BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vijf vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, een aantal alleen op de E-lijst, en sommige op meerdere lijsten. Zoals gezegd bedroeg de respons voor de A-lijst 39% (1.363 respondenten), voor de B-lijst 41% (1.427 respondenten), voor de C-lijst 40% (1.391 respondenten), voor de D-lijst 41% (1.436 respondenten) en voor de E-lijst 40% (1.393 respondenten); in totaal 40%. Daarmee is de respons een procentpunt lager dan vorig jaar.

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

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

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

II.1 Geslacht en leeftijd

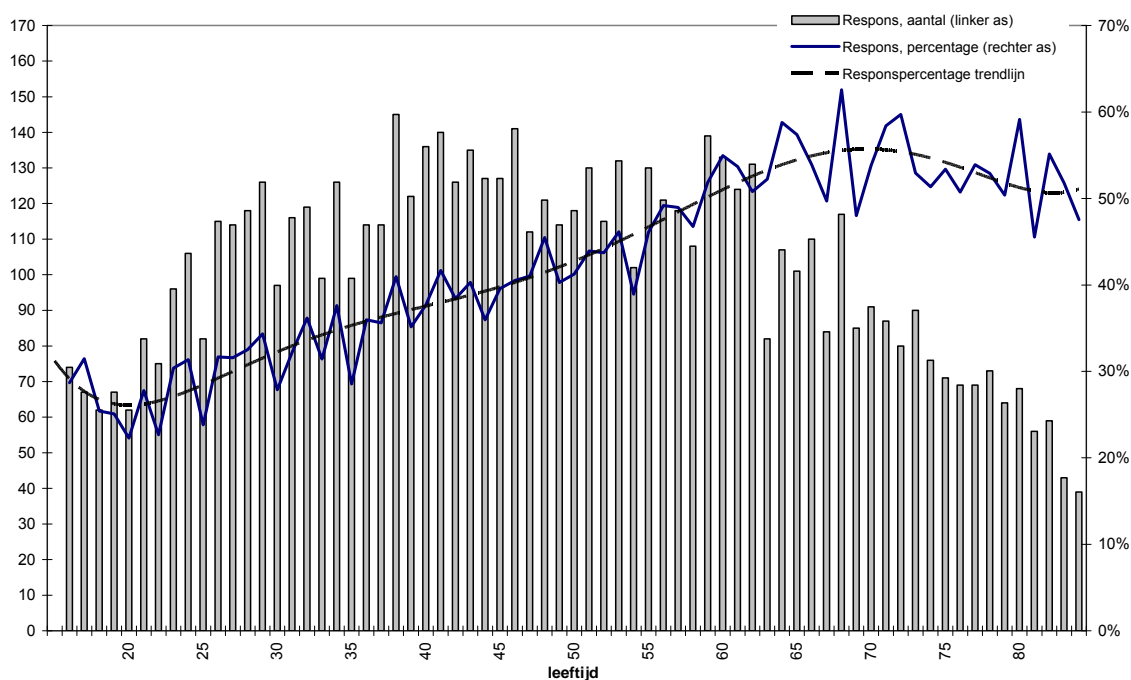
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2009 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2009. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar (en vooral jongeren) ondervertegenwoordigd.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	E-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'09
Geslacht: Man	44%	44%	44%	44%	43%	44%	49%
Vrouw	56%	56%	56%	56%	57%	56%	51%
Respons	1.363	1.426	1.390	1.436	1.393	7.008	471.444
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	10%	10%	10%	10%	10%	16%
25 tot 45 jaar	34%	35%	32%	34%	34%	34%	39%
45 tot 65 jaar	32%	33%	36%	36%	35%	34%	30%
65 tot 85 jaar	23%	23%	23%	21%	21%	22%	15%
Respons	1.362	1.423	1.390	1.435	1.393	7.003	471.444

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren: 27% in de leeftijdscategorie tot 25 jaar. Vervolgens loopt de respons langzaam op tot zo'n 55% bij de 65- tot 75-jarigen, maar daarna daalt de respons snel met de leeftijd. Zie figuur II.2.

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2009 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	E-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'09
Surinamers	7%	8%	7%	7%	8%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	1%	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	6%	6%	6%	6%	6%	7%
Marokkanen	4%	4%	4%	3%	4%	4%	5%
Overig niet-westers	4%	4%	5%	5%	5%	4%	7%
Niet-westers	23%	26%	25%	25%	27%	25%	34%
Nederlanders	67%	66%	67%	67%	65%	66%	55%
Overig EU	5%	4%	4%	4%	4%	4%	6%
Overig westers	5%	4%	4%	4%	5%	4%	5%
Respons	1.363	1.427	1.391	1.435	1.393	7.009	471.444

Autochtonen (“Nederlanders”) zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn helaas wat groter dan vorig jaar.

II.3 Deelgemeente

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

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	E-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'09
Stadscentrum	8%	5%	6%	5%	7%	6%	6%
Delfshaven	10%	10%	10%	9%	13%	10%	12%
Overschie	1%	2%	2%	3%	3%	2%	3%
Noord	9%	7%	7%	9%	7%	8%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	6%	7%	9%	8%	7%	7%	7%
Kralingen-Crooswijk	7%	8%	8%	7%	8%	8%	9%
Prins Alexander	20%	19%	20%	19%	19%	19%	15%
Feijenoord	10%	11%	9%	8%	9%	9%	11%
IJsselmonde	9%	11%	10%	11%	9%	10%	10%
Charlois	8%	9%	8%	12%	9%	9%	11%
Hoogvliet en Pernis	11%	8%	8%	8%	6%	8%	7%
Hoek van Holland	1%	3%	2%	2%	2%	2%	2%
Respons	1.345	1.405	1.368	1.415	1.376	6.909	471.444

II.4 Conclusie

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

De ondervertegenwoordiging van allochtone groeperingen is dit jaar helaas wat groter dan vorig jaar; mede doordat het aanvullend mondeling rappelleren bij hen dit jaar wat minder succesvol was. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen. Dit verschil wordt, ook al traditiegetrouw, voor een deel veroorzaakt doordat kennelijk méér mannen de vragenlijst door een vrouwelijke huisgenoot laten invullen dan andersom¹.

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

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

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

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

1. Van de 7.070 respondenten in de totale Omnibusenquête 2009 hadden er 218 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 106 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in Vragenlijst D van de Omnibusenquête 2009, die als volgt waren geformuleerd.

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

11. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 15

12. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

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

13. De auto waarover u beschikt is ...

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

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

- ☐ ja
☐ nee

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

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

16. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
☐ nee

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

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

18. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?

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

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

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

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

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

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

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

(...)

De volgende vragen gaan over de Autovrije Zondag.

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

- ☐ ja
- ☐ nee

59. Wist u dat u in het afgelopen jaar tijdens de Autovrije Zondag in Rotterdam beloond werd als u gebruik maakte van een aantal P+R-locaties, het openbaar vervoer of de fiets?

- ☐ ja
- ☐ nee => Ga door naar 61

60. Bent u hierdoor met het openbaar vervoer of de fiets naar de stad gekomen?

- ☐ ja
- ☐ nee
- ☐ weet niet meer

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

IV.1 Percentages

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

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

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

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

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

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

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

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

IV.2 Vergelijkingen

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

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

IV.3 Gemiddelden

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

1. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:
absolute 95%-betrouwbaarheidsmarge bij $p\% = 1,96 \times \sqrt{p(100-p)} / \sqrt{(n-1)}$,
waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.
Een gemeten percentage van 50% in de A-lijst van de Omnibusenquête 2009 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.362} = 2,7\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.362} = 0,5\%$.
Bij alleen de 595 mannen in de A-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{594} = 4,0\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{594} = 0,8\%$.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Feitenkaart Omnibusenquête 2009	2009
Staat van Rotterdam 2009	2009
Kerncijfers Rotterdam 2008	2008
Aandachtsgebieden in beeld 2007	2008
Monitor Prins Alexander 2007	2008
Feijenoord in beeld	2007
Handleiding voor het opstellen van meetbare doelstellingen	2006
Binnenstadsmonitor 2005	2005
Feitenkaart Rotterdam in Europees perspectief	2004
Staat van de Jeugd	2004
ARBEID EN INKOMEN	
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2006	2009
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2006	2009
Rotterdam voor afgestudeerden. Binding van afgestudeerde bestuurskundigen met Rotterdam	2008
Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam 2008	2008
Monitor Lage Inkomens Delft 2008 (i.s.m. SWA)	2008
Feitenkaart De Rotterdamse Kantorenmarkt per 1 januari 2008	2008
De Rotterdamse marktbezoeker 2008. Resultaten uit de Omnibusenquête 2008	2008
Werken bij Roteb (i.s.m. SWA)	2008
Monitor Lage inkomens Westland. 1e meting (i.s.m. SWA)	2007
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Rotterdamers over werken bij de gemeente 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	
Chinezen in Rotterdam	2006
Monitor allochtone ouderen IJsselmonde	2005
Minderhedenmonitor 2003. Integratie en inburgering (i.s.m. ISEO)	2004
Stand van zaken Lus di Trafiko-projecten per 1 mei 2004	2004
Sociale integratie en de islam in Rotterdam	2004
Emancipatiemonitor Rotterdam 2004	2004
Feitenkaart Kerncijfers Antillianen in Rotterdam	2004
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2008. Resultaten uit de Omnibusenquête 2008	2008
Rotterdamers over bouwoverlast in het centrum van Rotterdam 2008. Resultaten uit de Omnibusenquête 2008	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over het Evenementenbeleid	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over de deelgemeentegids	2008
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2007	2007
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2006	2007
Gebruik en waardering JOS Intranet	2006
Stadswinkel op voorhand	2006
Rapportage Mediagebruik Rotterdamse Ambtenaren	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Middelland	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Tussendijken	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2004 Spangen	2004
DEMOGRAFIE	
Feitenkaart Bevolkingsmonitor, januari 2009	2009
Feitenkaart Prognose huishoudens 2025	2008
Bevolkingsprognose Rotterdam 2025	2007
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
De bevolkingsontwikkeling van Rotterdam 2003-2004	2004
KUNST EN CULTUUR	
Cultuurparticipatie van Rotterdamers, 2007	2008
Pilot cultuurparticipatie Delfshaven	2008
Ruimte voor creativiteit. Onderzoek naar de bedrijfshuisvestingsvraag van creatieve ondernemers in Rotterdam	2008
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2008	2008
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdamers en de bibliotheek 2005. Resultaten uit de afgelopen Omnibusenquêtes	2005
LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	
Rotterdamers over het milieu 2009. Resultaten uit de Omnibusenquête 2009	2009
Energieverbruik door Rotterdamse huishoudens 2004	2009
Vervolgmeting Monitor CO ₂ -uitstoot Rotterdam, Woningen. Versie september 2008	2008
Dak- en thuislozenopvang Vlaardingen. Nulmeting 2007	2008
Monitor hot spots Rotterdam. Vijfde meting (2007)	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdamers 2007	2007
Rotterdamers over sloten, singels en vijvers. Resultaten uit de Omnibusenquêtes 2002-2007	2007
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
Herkenning van radicalisering	2005
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)	jaar
ONDERWIJS	
VVE-monitor Rotterdam 2008. 3e meting	2008
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2007-2022	2008
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005
Belangstelling Openbaar Daltononderwijs Papendrecht	2004
POLITIEK EN BESTUUR	
Rotterdammers over burgerparticipatie 2007. Resultaten uit de Omnibussenquête 2007	2007
Feitenkaart Het oordeel van Rotterdammers over het gemeentebestuur voorjaar 2007	2007
Opkomen voor Rotterdam	2006
Skyline op ooghoogte	2006
Analyse deelraadsverkiezingen 2006	2006
Analyse gemeenteraadsverkiezingen 2006	2006
RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER	
Rotterdammers over het verkeer 2009. Resultaten uit de Omnibussenquête 2009	2009
Vervolgenquête Fiets in de metro. Evaluatie van de pilot 'Fiets in de metro in de daluren'	2009
Evaluatie Rotterdams Restauratiefonds 2006	2008
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2007	2008
Tevredenheidsonderzoek Evenementenparkeerregeling 2007	2007
Rotterdammers over het openbaar vervoer 2007. Resultaten uit de Omnibussenquête 2007	2007
Masterplan Lijnbaanhoven	2007
Draagvlakmeting parkeren onder de Noorderhavenkade	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade / Schieweg	2006
Rotterdammers over imagobepalende plekken in de openbare ruimte	2005
SOCIAAL BELEID	
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2008	2008
Sociale Kaart 2004 stadsregio Rotterdam	2004
VRIJETIJDSEBESTEDING	
Nadere analyses vrijwilligerswerk in Rotterdam	2009
Bezoek en waardering groenvoorzieningen Rotterdam	2008
Rotterdammers in hun vrije tijd 2007. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibussenquête 2007	2008
Vrijwilligers(organisaties) in Hoogvliet. Meningen en behoeften	2008
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2007. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2007	2008
Quick scan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd	2006
Recreatief bezoek van Rotterdammers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
Rotterdammers in de wintermaanden van 2005	2005
Joffen in Feijenoord	2005
WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID	
Maatschappelijke opvang in Rotterdam	2008
Subsidiëring van welzijnsinstellingen door deelgemeenten en gemeentelijke diensten in Rotterdam, 2007	2007
Sterfte in Rotterdam tijdens de hittegolven in juli 2006	2007
WONEN	
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2008 kwartaal 4	2009
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2008	2009
Woningbehoefte stadsregio Rotterdam 2010-2020	2009
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2006	2009
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2007	2008
Woonruimteverdeling Voorne-Putten en Rozenburg juli 2007 - juli 2008	2008
Kansen op de Schiedamse woningmarkt 2007	2008
Komen en gaan. Selectieve migratie in Rotterdam in 2006	2008
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2007	2008
Evaluatie invoering huisvestingsvergunning Rotterdam	2007
Monitor Gentrification in pilotgebieden	2007
Bewoners over het nieuwe dure huursegment	2006
Rotterdammers over herstructurering 2006. Resultaten uit de Omnibussenquête 2006	2006
Rotterdammers over de verkoop van huurwoningen 2006. Resultaten uit de Omnibussenquête 2006	2006
Evaluatie experiment huisvestingsvergunning	2005
Bewonersonderzoek Nesselande	2005
OVERIG	
Quick scan objectgebonden vergunningen	2007
Evaluatie Flexwerken dS+V	2006
Rapportage Warmtekrahtkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdammers 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>.