ROTTERDAMMERS OVER HET VERKEER 2007

Resultaten uit de Omnibusenquête 2007

Projectnummer 07-2665

drs. P.A. de Graaf
Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Juni 2007

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) 489 95 00
Fax: (010) 489 95 01
E-mail: info@cos.rotterdam.nl
Internet: http://www.cos.rotterdam.nl

Prijs: €10,00

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING **5**

1 INLEIDING **9**

2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN **11**

2.1 Bezit van rijbewijs en auto 11

2.2 Fietsbezit 13

2.3 Openbaar vervoerabonnement 14

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN **15**

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets 15

3.2 Intensieve gebruikers 18

3.3 Gebruik in diverse situaties 19

4 STURING VAN HET GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN **23**

4.1 Gebruik van openbaar vervoer als het gratis was 23

4.2 Frequenter fietsgebruik 26

5 MENINGEN EN OORDELEN **29**

5.1 Oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer 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 44

BIJLAGEN **47**

BIJLAGE I OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2007 49

BIJLAGE II RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT 51

BIJLAGE III HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST 55

BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE 59

PUBLICATIEOVERZICHT COS **61**

SAMENVATTING

De Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V heeft in het voorjaar van 2007 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 2006 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 kwaliteits-aspecten van het openbaar vervoer, en verkeershinder. Nieuw waren dit jaar vragen over gratis openbaar vervoer en over vaker fietsen.

Rijbewijs, auto, fiets en openbaar vervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder heeft 69% een rijbewijs. 53% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 4% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is lager onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en hoog onder mannen, 25- tot 45-jarigen en bewoners van de Rechter Maasoever buiten de ring. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband met opleiding en (huishoudens-) inkomen.

Driekwart van de Rotterdammers heeft een fiets; niet-westerse allochtonen aanzienlijk minder vaak dan autochtonen. 44% heeft zowel een auto als een fiets, en 17% heeft geen van beide.

17% van de Rotterdammers heeft een abonnement op het openbaar vervoer.

Vervoermiddelkeuze

Drie van de vier Rotterdammers maken wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 35% 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 28% intensief).
Vergeleken met vorig jaar is er weinig veranderd in het autogebruik en in het openbaar vervoergebruik. Het aantal Rotterdammers dat wel eens gebruik maakt van de fiets is na de opvallende piek in 2005 dit jaar gelijk aan vorig jaar; het aantal intensieve fietsers is iets toegenomen.

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekend. Voor reizen naar de binnenstad van Rotterdam maakt de helft gebruik van het openbaar vervoer, en voor uitgaan, naar hert winkelcentrum en naar werk of studie een kwart. Voor sportbeoefening en bezoek aan het winkelcentrum gaat de helft met de fiets of lopend.
De verschillen met de meting uit 2006 zijn klein.

Bij inwoners op de Rechter Maasoever buiten de ring is het autogebruik in de meeste situaties hoger dan gemiddeld, en het openbaar vervoergebruik lager. Binnen *de ring is het autogebruik in*

de meeste situaties juist lager, en het openbaar vervoergebruik en het fietsgebruik hoger. Op de Linker Maasoever is de fiets relatief minder populair.

Gebruik van openbaar vervoer als het gratis was

Als het openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was, zou het percentage openbaar vervoergebruikers naar eigen opgave toenemen van 73% tot 79%. Dit zou voor een deel ten koste gaan van het autogebruik (van 75% naar 73%), maar vooral van het fietsgebruik, dat dan zou dalen van 72% naar 66%. Het aantal Rotterdammers dat de auto wel eens gebruikt zou op die manier dus niet veel afnemen, maar de intensiviteit van het gebruik zou wél flink veranderen: het percentage intensieve autogebruikers (minimaal vier maal per week) zou afnemen van 35% tot 24%, en het percentage Rotterdammers dat de auto minder dan één dag per week zou gebruiken zou toenemen van 13% tot 19%. Bij bejaarden, voor wie het openbaar vervoer binnen Rotterdam per 1 juli 2007 inderdaad bij wijze van proef voor de rest van het jaar gratis is, zou het percentage openbaar vervoergebruikers toenemen van 56 tot 63%, het autogebruik afnemen van 56% tot 49% en het fietsgebruik afnemen van 47% tot 38%. Het percentage intensieve openbaar vervoergebruikers onder de bejaarden zou zeer fors toenemen: van 8% (14% van de gebruikers) tot 22% (36% van de gebruikers).
70% van de Rotterdammers zou in dat geval naar eigen zeggen ook inderdaad méér met het openbaar vervoer gaan reizen; voor 30% zou dat géén reden zijn om dit méér te doen. Gratis openbaar vervoer binnen Rotterdam zou vooral niet-westerse allochtonen, Rotterdammers van de Linker Maasoever en Rotterdammers met een laag inkomen méér gebruik laten maken van het openbaar vervoer, en spreekt minder aan naarmate men ouder is. Boven de 65 jaar zou niettemin ook nog een meerderheid van 59% dan méér gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarnaast spreekt het Rotterdammers die nu ook al gebruik maken van het openbaar vervoer méér aan dan Rotterdammers die dat nu nooit doen (72- respectievelijk 63%).
Degenen die dan vaker met het openbaar vervoer zouden gaan reizen, zouden dan vooral vaker met het openbaar vervoer gaan om te winkelen in de binnenstad (41%), om familie en vrienden te bezoeken (32%) en om naar werk of studie gaan (25%). Bij bejaarden speelt dat laatste natuurlijk nauwelijks een rol, en stimuleert gratis openbaar vervoer vooral het bezoek aan familie en vrienden (33%), het winkelen in de binnenstad (eveneens 33%) en het winkelen elders (19%).

Frequenter fietsgebruik

Ook is dit jaar gevraagd waarom mensen niet fietsen, of waarom ze niet vaker fietsen. 18% 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 oudere genoemd, maar ouderen vinden het ook relatief vaak eng om te fietsen, en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft één op de vijf als reden dat ze niet kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaak dat de afstanden te groot zijn; een argument dat ook door de intensieve fietsers gebruikt wordt.

Meningen over verkeersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, het stallen van de fiets in de binnenstad en de veiligheid in en om metro/treinstations zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover de ontevredenheid het grootst is. Relatief positief is de Rotterdammer over onderwerpen in de onmiddellijke woonomgeving, en over de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer.
Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren blijken slechts vier veranderingen significant: de overige veranderingen kunnen ook door het toeval van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. De doorstroming van de auto in de stad en het stallen van de fiets in de binnenstad (waarover de Rotterdammers de afgelopen jaren wat meer tevreden waren geworden) worden nu een stuk negatiever beoordeeld, en ook het oordeel over het comfort van het fietsen in de stad en het oordeel over de doorstroming van de bus zijn nu nét iets negatiever dan vorig jaar. De waardering voor de veiligheid in en rond het openbaar vervoer was de afgelopen drie jaar telkens significant toegenomen, maar dit jaar is die niet wezenlijk veranderd.
Rotterdammers van de Rechter Maasoever binnen de ring zijn vaker tevreden over het comfort van het fietsen in de stad, het stallen van de fiets in de binnenstad en de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Vaker negatief zijn ze over de doorstroming van het openbaar vervoer, en over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Over deze laatste aspecten zijn de bewoners op deze Maasoever die buiten de ring wonen juist vaker positief. Ook is men op de Rechter Maasoever buiten de ring positiever dan elders over de verkeersveiligheid in de eigen straat en in de eigen deelgemeente.

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 routes 'Stadhoudersweg / Statenweg' en 'Schieweg / Schiekade' wordt door twee van de drie Rotterdammers negatief geoordeeld, en over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' door de helft. Deze onvrede wordt waarschijnlijk mede veroorzaakt door de voortdurende opbrekingen in verband met de aanleg van Randstadrail en de opbrekingen bij het Hofplein. Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' is men het meest tevreden: slechts 29% is hier negatief of ontevreden. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 50% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad.
Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over alle routes tussen ring en binnenstad een stuk negatiever geworden.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 32% heeft daar veel hinder van, al zegt eveneens 32% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: één op de vier heeft veel hinder van de stank van auto's, en één op de vijf van het geluid ervan en van geparkeerde auto's. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.
Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters speelt (veel) méér op de Linker Maasoever.
Ten opzichte van de meting in 2006 is de hinder van stank van auto's flink toegenomen; waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp de laatste tijd weer meer in de belangstelling staat. De hinder van de andere bevraagde aspecten is niet veranderd.

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 64% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen op eigen erf en in 15% van de gevallen wat verder weg op straat. De ontwikkeling leek de laatste jaren licht positief, maar die trend is nu niet meer te zien.
Vooral op de Rechter Maasoever binnen de ring moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd. Rechts buiten *de ring komt dit het minst voor, en kunnen de auto's ook relatief vaker op eigen terrein worden geparkeerd. Op de Linker Maasoever zijn de mogelijkheden gemiddeld, maar dat betekent wel een verslechtering vergeleken met vorig jaar. 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.*

90% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 9% in huis, en 81% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een on*veilige plaats (eveneens 5%). 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 jaren.
Het probleem, zo bleek bij uitgebreidere analyses vorig jaar 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.

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 jaar en ouder. Ook dit (voor)jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst D. (De Omnibusenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in vier, grotendeels verschillende, vragenlijsten.) Het betreft in de eerste plaats vragen die al jaren in de Omnibusenquête worden gesteld over auto- en fietsbezit en de plaats waar auto en fiets doorgaans worden gestald. Daarnaast zijn enkele vragen herhaald die ook in 2003 tot en met 2006 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. Nieuw zijn dit jaar vragen over gratis openbaar vervoer en over vaker fietsen.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.
Hoofdstuk 2 gaat over de al jaren gestelde vragen naar het bezit van een rijbewijs, de beschikbaarheid van een auto en het bezit van een fiets en van een openbaar vervoerabonnement. 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. Daarna wordt in hoofdstuk 4 stilgestaan bij een tweetal sturingsmogelijkheden van het gebruik van vervoermiddelen: het gebruik van het openbaar vervoer als het binnen Rotterdam gratis was, en de redenen waarom Rotterdammers niet of niet vaker fietsen. Hoofdstuk 5 gaat over het oordeel van de Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer, en hoofdstuk 6 tenslotte gaat over de parkeermogelijkheden voor de auto en de stallingsmogelijkheden voor de fiets.
Een apart hoofdstuk over gedrag en mening van intensieve vervoermiddelengebruikers is dit jaar niet meer opgenomen.
Deze rapportage kent tevens vier bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibusenquête 2007 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 verschillen of afwijkingen van 1- a 2% niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indica-

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

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 jaar en ouder bedoeld worden. Op 1 januari 2007 waren dat er 478.978 (van de in totaal 584.046). Eén procent van de 1.487 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.790 Rotterdammers van 16 jaar en ouder, en één respondent voor 322 Rotterdammers van 16 jaar en ouder.
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*.

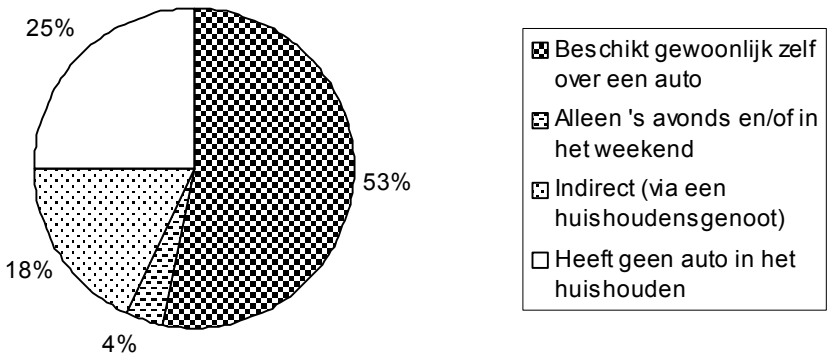
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Ruim tweederde van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder (69%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt ruim driekwart (78%) gewoonlijk altijd zelf over een auto, 6% alleen 's avonds of in het weekeinde en 16% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus ongeveer de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs en gewoonlijk ook zelf over een auto (53%), en nog eens 4% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 18% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 75% zegt dat zijn of haar huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 68% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2007.



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

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2007.

Beschikbaarheid auto	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Heeft een autorijbewijs	61%	65%	63%	65%	67%	69%	68%	68%	67%	66%	69%	67%	69%
Beschikt zelf over een auto[1]	43%	46%	45%	48%	52%	52%	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%
Huishouden beschikt over auto	67%	70%	64%	70%	75%	75%	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%
Percentage *huishoudens* dat over een auto beschikt	62%	64%	58%	63%	70%	69%	68%	67%	67%	65%	67%	66%	68%

[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 weergegeven voor een aantal deelgroepen uit de Rotterdamse bevolking. Onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen is het percentage rijbewijsbezitters relatief laag, en onder mannen en 25- tot 45-jarigen relatief hoog. Op de Rechter Maasoever buiten de ring (de deelgemeenten Prins Alexander, Hillegersberg-Schiebroek, Overschie en Hoek van Holland) 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; 2007.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
Geslacht					
man	82%	18%	66%	3%	31%
vrouw	58%	42%	43%	5%	52%
Leeftijd					
16 tot 25 jaar	(42%)	(58%)	(22%)	(5%)	(73%)
25 tot 45 jaar	80%	20%	63%	6%	31%
45 tot 65 jaar	75%	25%	59%	4%	37%
65 jaar en ouder	50%	50%	40%	1%	59%
Etniciteit					
autochtonen	72%	28%	59%	4%	38%
westerse allochtonen	(70%)	(30%)	(60%)	(2%)	(38%)
niet-westerse allochtonen	58%	42%	34%	6%	59%
Stadsdeel					
Rechter Maasoever binnen ring	69%	31%	48%	4%	48%
Rechter Maasoever buiten ring	76%	24%	63%	4%	32%
Linker Maasoever	62%	38%	48%	4%	47%
Opleidingsniveau					
Laag	51%	49%	38%	2%	60%
Midden	73%	27%	57%	4%	38%
Hoog	86%	14%	67%	6%	27%
Huishoudensinkomen					
Minima	48%	52%	25%	3%	72%
Minimum tot modaal	60%	40%	47%	2%	51%
Modaal tot 2 x modaal	83%	17%	69%	5%	26%
Boven 2 x modaal	91%	9%	76%	8%	16%
Totaal	69%	31%	53%	4%	43%

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 89% 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 (96%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (74%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: vier van de vijf autochtone Rotterdammers (80%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor de helft geldt (53%).
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; 2001-2007.

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

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2007.

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

Minder dan de helft van de Rotterdammers (44%) heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van “eigen vervoer”. 17% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dit komt onder vrouwen naar verhouding twee-en-een-half keer zo vaak voor: bij 23% van de vrouwen, en maar bij 9% van de mannen.
Van de bejaarden heeft 34% auto noch fiets; boven de 75 jaar geldt dit zelfs voor 50%.
Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 34% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 12% van de autochtone Rotterdammers geldt.
Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 4% 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 34% van de minima.
Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ring heeft 21% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 19% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ring 11%.

2.3 Openbaar vervoerabonnement

17% van de Rotterdammers van 16 jaar en ouder heeft een abonnement op het openbaar vervoer: 7% via de werkgever, en 11% privé. In andere woorden: twee van de vijf abonnementbezitters hebben dat abonnement via de werkgever, en zes van de tien hebben het privé aangeschaft (zie figuur 2.6).
Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdammers die er meestal minimaal vier dagen per week van gebruik maken) is het bezit van openbaar vervoerabonnementen veel hoger, namelijk in totaal 67%. De verhouding tussen abonnementen via werkgever en privé is bij hen niet veel anders dan bij andere abonnementbezitters: ook hier hebben vier van de tien het abonnement via de werkgever aangeschaft, en zes van de tien privé.
Voorts is het bezit van openbaar vervoerabonnementen onder autobezitters maar de helft van dat onder niet-autobezitters: 12% respectievelijk 24%.
De afgelopen jaren is het abonnementenbezit niet significant veranderd.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2007.

Abonnement openbaar vervoer?	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Autobezitters[1]:				
Ja, via werkgever	6%	7%	7%	7%
Ja, privé	3%	4%	5%	5%
Nee	92%	89%	88%	88%
Niet-autobezitters[1]:				
Ja, via werkgever	8%	9%	9%	7%
Ja, privé	19%	19%	19%	16%
Nee	74%	72%	72%	76%
Totaal:				
Ja, via werkgever	7%	8%	8%	7%
Ja, privé	10%	11%	12%	11%
Nee	83%	81%	81%	83%

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

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Drie van de vier Rotterdammers maken wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet bijna de helft dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), ruim eenderde in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en één op de zes sporadisch (minder dan 1 dag).
Van *alle* Rotterdammers kan zodoende 35% 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; 2007.

Gebruik per week	RMO binnen de ring		RMO buiten de ring		LMO		Totaal R'dam	
	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers
(Bijna) elke dag	20%	27%	29%	36%	24%	33%	24%	32%
4 of 5 dagen	11%	14%	11%	13%	10%	15%	11%	14%
2 of 3 dagen	17%	22%	23%	28%	18%	26%	19%	25%
1 dag	9%	11%	8%	11%	8%	12%	8%	11%
Minder dan 1 dag	19%	25%	10%	13%	11%	15%	13%	17%
Totaal autogebruikers	75%	100%	81%	100%	71%	100%	75%	100%
Geen antwoord	25%		19%		29%		25%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

Leesvoorbeeld: Linksboven: Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt 20% (bijna) elke dag de auto. In dit stadsdeel gebruikt 25% doorgaans geen auto ('geen antwoord'). *Van de autogebruikers* gebruikt daardoor in dit stadsdeel 27% (bijna) elke dag de auto.

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring (81% wel eens). Met name het intensieve autogebruik (39%; als percentage van de autogebruikers: 49%) komt in dit stadsdeel flink vaker voor. Op de Linker Maasoever gebruiken autogebruikers eveneens in de helft van de gevallen (48%) hun auto zo intensief, maar hier komt intensief autogebruik door het wat bescheidenere autobezit in totaal wat minder vaak voor (34%).

In figuur 3.2 is het autogebruik per week volgens de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2007 weergegeven.
Vergeleken met vorig jaar is er weinig veranderd.

Figuur 3.2: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2007.

Gebruik per week	2003		2004		2005		2006		2007	
	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	28%	37%	29%	38%	26%	33%	27%	36%	24%	32%
4 of 5 dagen	11%	14%	10%	13%	11%	14%	10%	13%	11%	14%
2 of 3 dagen	18%	24%	17%	22%	19%	25%	18%	23%	19%	25%
1 dag	7%	10%	7%	10%	9%	12%	9%	11%	8%	11%
Minder dan 1 dag	11%	15%	13%	17%	14%	18%	12%	16%	13%	17%
Totaal autogebruikers	76%	100%	76%	100%	79%	100%	75%	100%	75%	100%
Geen antwoord	24%		24%		21%		25%		25%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

Gebruik van openbaar vervoer

Bijna driekwart van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van het openbaar vervoer. Van deze gebruikers doet een kwart dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), bijna eenderde in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en bijna de helft sporadisch (minder dan 1 dag).
Van *alle* Rotterdammers kan dus één op de zes (18%) gerekend worden tot de intensieve openbaar vervoergebruikers (gebruik minimaal vier dagen per week).

Figuur 3.3: Openbaar vervoergebruik per week per stadsdeel; 2007.

Gebruik per week	RMO binnen de ring		RMO buiten de ring		LMO		Totaal R'dam	
	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers
(Bijna) elke dag	12%	15%	8%	11%	10%	14%	10%	13%
4 of 5 dagen	10%	13%	7%	10%	7%	9%	8%	11%
2 of 3 dagen	14%	17%	7%	11%	11%	16%	11%	15%
1 dag	11%	14%	11%	15%	10%	14%	10%	14%
Minder dan 1 dag	32%	41%	38%	54%	33%	47%	34%	47%
Totaal o.v.-gebruikers	79%	100%	70%	100%	71%	100%	73%	100%
Geen antwoord	21%		30%		29%		27%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

Leesvoorbeeld: Linksboven: Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt 12% (bijna) elke dag het openbaar vervoer. In dit stadsdeel gebruikt 21% doorgaans geen openbaar vervoer ('geen antwoord'). *Van de openbaar vervoergebruikers* gebruikt daardoor in dit stadsdeel 15% (bijna) elke dag het openbaar vervoer.

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

Ook in het openbaar vervoergebruik is vergeleken met vorig jaar weinig veranderd (figuur 3.4).

Figuur 3.4: Openbaar vervoergebruik per week; 2003-2007.

Gebruik per week	2003		2004		2005		2006		2007	
	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	11%	14%	12%	16%	11%	14%	10%	14%	10%	13%
4 of 5 dagen	7%	9%	7%	10%	9%	11%	7%	9%	8%	11%
2 of 3 dagen	14%	19%	12%	17%	14%	17%	13%	17%	11%	15%
1 dag	10%	14%	10%	13%	11%	14%	9%	13%	10%	14%
Minder dan 1 dag	34%	44%	33%	45%	35%	45%	34%	46%	34%	47%
Totaal o.v.-gebruikers	76%	100%	74%	100%	79%	100%	73%	100%	73%	100%
Geen antwoord	24%		26%		21%		27%		27%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

Fietsgebruik

Bijna driekwart van de Rotterdammers maakt wel eens gebruik van de fiets. Van deze fietsgebruikers doet 40% dat met een hoge frequentie (minimaal vier dagen per week), ruim een kwart in gemiddelde mate (1, 2 of 3 dagen) en eenderde sporadisch (minder dan 1 dag).
Van *alle* Rotterdammers kan dus 28% gerekend worden tot de intensieve fietsers (gebruik minimaal vier dagen per week).

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2007.

Gebruik per week	RMO binnen de ring		RMO buiten de ring		LMO		Totaal R'dam	
	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers
(Bijna) elke dag	23%	31%	21%	29%	16%	25%	20%	28%
4 of 5 dagen	8%	10%	8%	11%	8%	12%	8%	11%
2 of 3 dagen	13%	17%	13%	17%	12%	18%	12%	17%
1 dag	7%	9%	8%	12%	7%	10%	7%	10%
Minder dan 1 dag	24%	32%	23%	31%	23%	35%	23%	33%
Totaal fietsgebruikers	75%	100%	73%	100%	66%	100%	72%	100%
Geen antwoord	25%		27%		34%		28%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

Leesvoorbeeld: Linksboven: Op de Rechter Maasoever binnen de ring gebruikt 23% (bijna) elke dag de fiets. In dit stadsdeel gebruikt 25% doorgaans geen fiets ('geen antwoord'). *Van de fietsgebruikers* gebruikt daardoor in dit stadsdeel 31% (bijna) elke dag de fiets.

Het fietsgebruik is het grootst op de Rechter Maasoever: zowel binnen als buiten de ring fietsen drie van de vier bewoners wel eens, en doen drie van de tien dit intensief (als percentage van de gebruikers: vier van de tien). Op de Linker Maasoever fietsen slechts twee van de drie bewoners.

Het aantal Rotterdammers dat wel eens gebruik maakt van de fiets is na de opvallende piek in 2005 dit jaar gelijk aan vorig jaar; het aantal intensieve fietsers is iets toegenomen (figuur 3.6).

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2007.

Gebruik per week	2003		2004		2005		2006		2007	
	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.	Perc.	Idem gebr.
(Bijna) elke dag	17%	24%	17%	25%	21%	28%	19%	26%	20%	28%
4 of 5 dagen	6%	9%	6%	8%	7%	10%	7%	10%	8%	11%
2 of 3 dagen	12%	17%	12%	17%	13%	17%	11%	15%	12%	17%
1 dag	9%	13%	7%	10%	8%	10%	9%	13%	7%	10%
Minder dan 1 dag	28%	38%	26%	39%	27%	35%	26%	35%	23%	33%
Totaal fietsgebruikers	74%	100%	68%	100%	77%	100%	72%	100%	72%	100%
Geen antwoord	26%		32%		23%		28%		28%	
Totaal	**100%**		**100%**		**100%**		**100%**		**100%**	

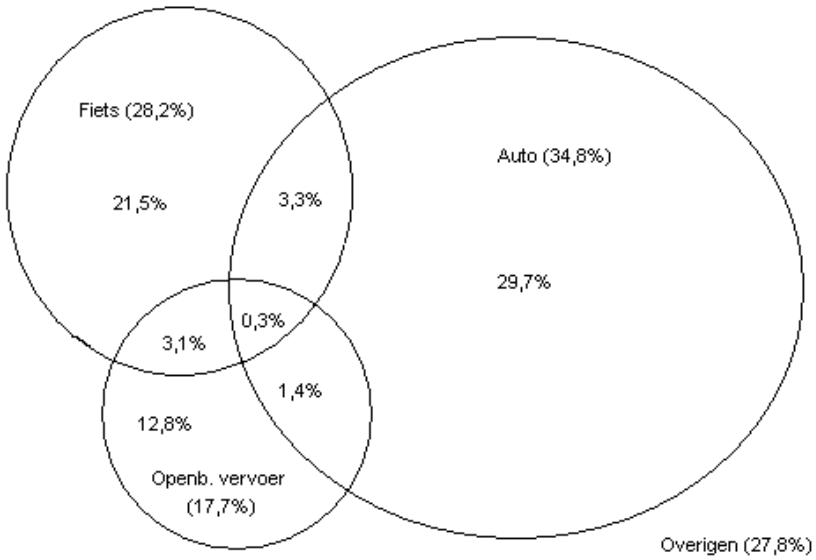
3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 35% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 18% tot de intensieve openbaar vervoergebruikers en 28% 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 helemáál op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

Figuur 3.7: Omvang van de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2007.

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

Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2007.



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

3.3 Gebruik in diverse situaties

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekeinde. Dat zijn activiteiten waar de afstand een factor is (veelal buiten Rotterdam) of waar het aspect veiligheid van belang is ('s avonds!).
Bij de overige bestemmingen wordt veel vaker gebruik gemaakt van openbaar vervoer, fiets of andere vervoermiddelen. Voor reizen naar de binnenstad van Rotterdam maakt de helft gebruik van het openbaar vervoer. Voor uitgaan, naar het winkelcentrum en naar werk of studie wordt door 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 vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen); de verschillen met de meting uit 2006 zijn klein.

Figuur 3.9: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2007.

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	41%	25%	27%	7%	100%	947
als u naar een winkelcentrum gaat	29%	27%	28%	17%	100%	1.231
als u vrienden of familie bezoekt	63%	20%	11%	6%	100%	1.232
als u uitgaat	43%	28%	18%	11%	100%	986
als u gaat sporten	37%	9%	39%	15%	100%	705
in het weekend	54%	16%	21%	9%	100%	1.128
door de week overdag	33%	26%	31%	9%	100%	1.135
door de week in de avond	58%	17%	18%	7%	100%	992
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	48%	23%	9%	100%	1.137
naar bestemmingen elders in Rotterdam	54%	27%	15%	4%	100%	1.018
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	21%	2%	2%	100%	1.126
naar trein of metrostation	13%	36%	18%	33%	100%	957

Gebruik per stadsdeel

Bij Rotterdammers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring is in bijna alle situaties het autogebruik lager, en het openbaar vervoergebruik en het fietsgebruik hoger dan bij andere Rotterdammers. 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'); 2007.

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	36%	27%	28%	9%	100%	338
als u naar een winkelcentrum gaat	16%	30%	32%	22%	100%	401
als u vrienden of familie bezoekt	51%	26%	16%	6%	100%	409
als u uitgaat	22%	24%	33%	21%	100%	328
als u gaat sporten	27%	11%	47%	15%	100%	248
in het weekend	45%	19%	24%	12%	100%	377
door de week overdag	30%	27%	33%	10%	100%	375
door de week in de avond	43%	19%	28%	10%	100%	345
naar de binnenstad van Rotterdam	11%	31%	38%	21%	100%	390
naar bestemmingen elders in Rotterdam	44%	32%	20%	4%	100%	340
naar bestemmingen buiten Rotterdam	67%	29%	1%	2%	100%	381
naar trein of metrostation	7%	28%	22%	44%	100%	331

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

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2007.

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	48%	20%	27%	5%	100%	288
als u naar een winkelcentrum gaat	38%	18%	32%	12%	100%	387
als u vrienden of familie bezoekt	73%	11%	11%	4%	100%	385
als u uitgaat	56%	24%	15%	6%	100%	320
als u gaat sporten	47%	3%	38%	12%	100%	238
in het weekend	60%	9%	25%	6%	100%	362
door de week overdag	40%	22%	32%	6%	100%	360
door de week in de avond	67%	13%	17%	4%	100%	317
naar de binnenstad van Rotterdam	30%	48%	20%	2%	100%	358
naar bestemmingen elders in Rotterdam	63%	18%	16%	3%	100%	324
naar bestemmingen buiten Rotterdam	83%	13%	3%	1%	100%	353
naar trein of metrostation	16%	34%	24%	26%	100%	287

Op de Linker Maasoever tenslotte wordt bij het uitgaan en 's avonds meer dan gemiddeld de auto gebruikt. Het openbaar vervoer wordt hier vaker gebruikt dan elders in de stad, en de fiets is hier een stuk minder populair.

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2007.

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	40%	28%	25%	7%	100%	321
als u naar een winkelcentrum gaat	31%	31%	21%	16%	100%	443
als u vrienden of familie bezoekt	64%	21%	7%	8%	100%	438
als u uitgaat	52%	35%	7%	7%	100%	338
als u gaat sporten	37%	13%	32%	18%	100%	219
in het weekend	57%	19%	14%	10%	100%	389
door de week overdag	31%	30%	29%	10%	100%	400
door de week in de avond	66%	18%	10%	6%	100%	330
naar de binnenstad van Rotterdam	20%	66%	10%	4%	100%	389
naar bestemmingen elders in Rotterdam	55%	31%	10%	4%	100%	354
naar bestemmingen buiten Rotterdam	76%	21%	2%	2%	100%	392
naar trein of metrostation	17%	46%	10%	28%	100%	339

4 STURING VAN HET GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

4.1 Gebruik van openbaar vervoer als het gratis was

Na de vraag hoeveel dagen per week men meestal gebruik maakt van auto, openbaar vervoer en fiets is dit jaar ook gevraagd hoeveel dagen per week men dat zou doen als het openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was. Figuur 4.1 laat zien hoe groot het Rotterdamse vervoermiddelengebruik per week momenteel is (zoals in de figuren 3.1, 3.3 en 3.5 in het vorige hoofdstuk ook al te zien was), en hoe groot het in dat geval (volgens eigen inschatting) zou worden.

Figuur 4.1: Vervoermiddelengebruik per week momenteel en als openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was; 2007.

Gebruik auto	**Momenteel**		**Indien gratis**	
	Percentage	**Idem gebruikers**	**Percentage**	**Idem gebruikers**
(Bijna) elke dag	24%	32%	16%	21%
4 of 5 dagen	11%	14%	8%	11%
2 of 3 dagen	19%	25%	18%	25%
1 dag	8%	11%	12%	16%
Minder dan 1 dag	13%	17%	19%	26%
Totaal autogebruikers	75%	100%	73%	100%
Geen antwoord	25%		27%	
Totaal	**100%**		**100%**	

Gebruik openbaar vervoer	**Momenteel**		**Indien gratis**	
	Percentage	**Idem gebruikers**	**Percentage**	**Idem gebruikers**
(Bijna) elke dag	10%	13%	23%	29%
4 of 5 dagen	8%	11%	12%	16%
2 of 3 dagen	11%	15%	18%	22%
1 dag	10%	14%	11%	13%
Minder dan 1 dag	34%	47%	15%	19%
Totaal o.v.-gebruikers	73%	100%	79%	100%
Geen antwoord	27%		21%	
Totaal	**100 %**		**100%**	

Gebruik fiets	**Momenteel**		**Indien gratis**	
	Percentage	**Idem gebruikers**	**Percentage**	**Idem gebruikers**
(Bijna) elke dag	20%	28%	17%	26%
4 of 5 dagen	8%	11%	7%	10%
2 of 3 dagen	12%	17%	14%	21%
1 dag	7%	10%	8%	12%
Minder dan 1 dag	23%	33%	21%	31%
Totaal fietsgebruikers	72%	100%	66%	100%
Geen antwoord	28%		34%	
Totaal	**100%**		**100%**	

Bij gratis openbaar vervoer binnen Rotterdam zou het percentage openbaar vervoergebruikers toenemen van 73% tot 79%. Dit zou voor een deel ten koste gaan van het autogebruik (van 75% naar 73%), maar vooral van het fietsgebruik, dat dan zou dalen van 72% naar 66%. Het aantal Rotterdammers dat de auto *wel eens* gebruikt zou op die manier dus niet veel afnemen, maar de *intensiviteit* van het gebruik zou wél flink veranderen: het percentage intensieve autogebruikers (minimaal vier maal per week) zou afnemen van 35% tot 24%, en het percentage Rotterdammers dat de auto minder dan één dag per week zou gebruiken zou toenemen van 13% tot 19%.

Gratis openbaar vervoer is overigens per 1 juli 2007 in Rotterdam gedeeltelijk een realiteit: tot het eind van het jaar is het voor 65-plussers in de daluren bij wijze van proef inderdaad gratis. Daarom is in figuur 4.2 bovenbeschreven vergelijking ook nog verkort opgenomen voor bejaarden.

Figuur 4.2: Vervoermiddelengebruik van bejaarden per week momenteel en als openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was; 2007.

Gebruik auto, openbaar vervoer en fiets	Momenteel		Indien gratis	
	Percentage	Idem gebruikers	Percentage	Idem gebruikers
Intensieve autogebruikers	19%	34%	12%	25%
Totaal autogebruikers	56%	100%	49%	100%
Intensieve o.v.-gebruikers	8%	14%	22%	36%
Totaal o.v.-gebruikers	56%	100%	63%	100%
Intensieve fietsgebruikers	16%	34%	10%	26%
Totaal fietsgebruikers	47%	100%	38%	100%

Onder bejaarden zou het percentage openbaar vervoergebruikers toenemen van 56 tot 63%, het autogebruik afnemen van 56% tot 49% en het fietsgebruik afnemen van 47% tot 38%. Het percentage *intensieve* openbaar vervoergebruikers zou zeer fors toenemen: van 8% (14% van de gebruikers) tot 22% (36% van de gebruikers).

Vervolgens is ook rechtstreeks gevraagd, of men als het openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was méér met het openbaar vervoer zou gaan reizen, en zo ja: waarvoor.
70% van de Rotterdammers zou in dat geval naar eigen zeggen méér met het openbaar vervoer gaan reizen, en voor 30% zou dat geen reden zijn om dit méér te doen. Gratis openbaar vervoer binnen Rotterdam zou vooral niet-westerse allochtonen, Rotterdammers van de Linker Maasoever en Rotterdammers met een laag inkomen méér gebruik laten maken van het openbaar vervoer, en spreekt minder aan naarmate men ouder is. Boven de 65 jaar zou niettemin ook nog een meerderheid van 59% dan méér gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarnaast spreekt het ook minder aan naarmate men hoger opgeleid is en een hoger inkomen heeft, en spreekt het Rotterdammers die nu ook al gebruik maken van het openbaar vervoer méér aan dan Rotterdammers die dat nu nooit doen (72- respectievelijk 63%).
Degenen die dan vaker met het openbaar vervoer zouden gaan reizen, zouden dan vooral vaker met het openbaar vervoer gaan om te winkelen in de binnenstad (41%), om familie en vrienden te bezoeken (32%) en om naar werk of studie gaan (25%). Bij bejaarden speelt dat laatste natuurlijk nauwelijks een rol, en stimuleert gratis openbaar vervoer vooral het bezoek aan familie en vrienden (33%), het winkelen in de binnenstad (eveneens 33%) en het winkelen elders (19%).

Figuur 4.3 laat de antwoorden op deze vraag zien voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is wie waarvoor méér gebruik van het openbaar vervoer zou maken als het gratis was.

Figuur 4.3: Meergebruik openbaar vervoer als het binnen Rotterdam gratis was naar een aantal persoonskenmerken; 2007.

Meergebruik openbaar vervoer	**Nee**	**Ja**								
		Totaal[1]	**Werk of studie**	**Winkelen in binnenstad**	**Winkelen elders**	**Bezoek familie/ vrienden**	**Uitgaan in binnenstad**	**Uitgaan elders**	**Sporten**	**Anders**
Geslacht										
man	34%	66%	24%	39%	16%	27%	19%	10%	7%	9%
vrouw	27%	73%	26%	43%	25%	36%	18%	8%	9%	8%
Leeftijd										
16 tot 25 jaar	(18%)	(82%)	(57%)	(46%)	(24%)	(33%)	(24%)	(16%)	(14%)	(7%)
25 tot 45 jaar	27%	73%	33%	44%	22%	29%	23%	11%	12%	8%
45 tot 65 jaar	30%	70%	21%	42%	21%	34%	18%	8%	5%	9%
65 jaar en ouder	41%	59%	2%	33%	19%	33%	8%	2%	3%	9%
Etniciteit										
autochtonen	35%	65%	18%	42%	21%	29%	19%	7%	6%	8%
westerse allochtonen	(33%)	(67%)	(31%)	(41%)	(23%)	(28%)	(18%)	(8%)	(4%)	(9%)
niet-westerse allochtonen	16%	84%	43%	41%	22%	41%	18%	14%	15%	10%
Stadsdeel										
R. Maasoever binnen ring	33%	67%	27%	35%	22%	32%	18%	11%	10%	8%
R. Maasoever buiten ring	34%	66%	22%	43%	17%	28%	19%	6%	6%	7%
Linker Maasoever	24%	76%	26%	46%	24%	35%	19%	11%	8%	10%
Opleidingsniveau										
Laag	26%	74%	16%	40%	24%	40%	13%	7%	6%	8%
Midden	27%	73%	29%	43%	26%	32%	20%	10%	10%	10%
Hoog	37%	63%	30%	41%	15%	24%	23%	10%	8%	6%
Huishoudensinkomen										
Minima	22%	78%	26%	38%	22%	42%	16%	11%	9%	13%
Minimum tot modaal	28%	72%	22%	41%	23%	36%	15%	7%	7%	7%
Modaal tot 2 x modaal	28%	72%	30%	47%	22%	29%	21%	11%	10%	8%
Boven 2 x modaal	46%	54%	23%	39%	15%	16%	23%	7%	6%	4%
Openbaar vervoergebruik										
Momenteel wel eens	28%	72%	28%	44%	22%	35%	21%	10%	9%	9%
Momenteel nooit	37%	63%	18%	33%	17%	23%	12%	6%	6%	7%
Intensieve autogebruikers	32%	68%	29%	48%	19%	27%	21%	9%	9%	7%
Intensieve o.v.-gebruikers	30%	70%	42%	33%	27%	35%	19%	10%	10%	6%
Intensieve fietsers	29%	71%	24%	43%	22%	31%	18%	9%	7%	9%
Totaal	30%	70%	25%	41%	21%	32%	18%	9%	8%	8%

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

[1]): Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen de percentages van de reisdoelen op tot meer dan het percentage 'ja'. Gemiddeld noemden de belangstellenden namelijk 2,3 reisdoelen.

Bij dit alles moet wel worden bedacht, dat de betreffende vraag een hypothetische was. Op dergelijke vragen (schets iets “moois” en vraag of men er belangstelling voor heeft...) zijn mensen snel geneigd “toe te happen”, waarna de participatie in de praktijk vervolgens vaak wat achterblijft.

4.2 Frequenter fietsgebruik

Ook is dit jaar gevraagd waarom men niet fietst, of waarom men niet váker 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, was de antwoordmogelijkheid ‘ik doe alles al op de fiets’ gegeven.
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.

17% van de respondenten gaf aan, alles al op de fiets te doen: zij vinden kennelijk dat er bij hen geen frequenter fietsgebruik meer te stimuleren valt. De anderen gaven als reden vooral de afstand en het weer, maar ook het risico dat de fiets vernield of gestolen wordt op de bestemming. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 32% als reden dat de afstanden te groot zijn, 28% dat het weer niet geschikt is, 23% dat het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot is, 11% dat fietsen niet snel genoeg gaat, 10% dat het verkeer niet veilig is, 9% leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, 8% dat de routes niet comfortabel zijn, en eveneens 8% dat het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning te groot is. Eveneens 8% vindt het eng om te fietsen, 7% kán niet fietsen, en in totaal 20% noemt 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 meer dan 100%; namelijk tot 165%.)
In figuur 4.4 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. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door oudere genoemd, maar ouderen vinden het ook relatief vaak eng om te fietsen, en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft één op de vijf als reden dat ze niet kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaak dat de afstanden te groot zijn; een argument dat ook door de intensieve fietsers gebruikt wordt.

Figuur 4.4: Redenen om niet (vaker) te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2007.

Redenen om niet (vaker) te fietsen	Doet alles al op de fiets	Redenen[1]										
		Afstanden te groot	Weer niet geschikt	Risico diefst. etc., best.	Fietsen niet snel genoeg	Verkeer is niet veilig	Leeftijd, handicap, etc.	Routes niet comfortabel	Risico diefst. etc., woning	Eng om te fietsen	Kan niet fietsen	Overig anders
Geslacht												
man	17%	36%	28%	24%	13%	8%	6%	10%	8%	3%	3%	22%
vrouw	17%	28%	29%	22%	9%	11%	11%	8%	8%	12%	11%	19%
Leeftijd												
16 tot 25 jaar	(17%)	(45%)	(41%)	(19%)	(19%)	(10%)	(2%)	(8%)	(7%)	(6%)	(2%)	(24%)
25 tot 45 jaar	18%	40%	29%	20%	14%	7%	2%	8%	8%	4%	8%	25%
45 tot 65 jaar	20%	31%	33%	29%	11%	9%	7%	10%	9%	7%	8%	19%
65 jaar en ouder	12%	12%	14%	19%	2%	15%	28%	7%	6%	15%	9%	13%
Etniciteit												
autochtonen	21%	33%	27%	26%	11%	10%	12%	10%	7%	6%	3%	21%
westerse allochtonen	(17%)	(36%)	(41%)	(29%)	(9%)	(7%)	(2%)	(11%)	(7%)	(5%)	(8%)	(26%)
niet-westerse allochtonen	7%	27%	27%	13%	11%	9%	5%	5%	10%	11%	19%	18%
Stadsdeel												
R. Maasoever binnen ring	21%	26%	27%	20%	10%	13%	6%	7%	10%	7%	9%	23%
R. Maasoever buiten ring	17%	36%	30%	22%	12%	7%	12%	10%	5%	7%	4%	21%
Linker Maasoever	14%	33%	27%	26%	11%	9%	9%	8%	9%	9%	10%	17%
Opleidingsniveau												
Laag	16%	21%	19%	20%	6%	13%	14%	7%	8%	14%	14%	16%
Midden	16%	35%	32%	23%	13%	9%	10%	9%	9%	7%	6%	18%
Hoog	20%	41%	34%	27%	15%	7%	3%	10%	7%	3%	3%	27%
Huishoudensinkomen												
Minima	18%	22%	25%	13%	7%	12%	13%	6%	12%	12%	15%	19%
Minimum tot modaal	17%	30%	25%	26%	8%	10%	13%	9%	7%	11%	9%	16%
Modaal tot 2 x modaal	19%	40%	33%	30%	12%	7%	6%	10%	8%	4%	3%	21%
Boven 2 x modaal	16%	36%	33%	23%	18%	7%	2%	8%	4%	4%	2%	29%
Fietsbezit												
Wel	23%	41%	37%	29%	13%	8%	4%	11%	8%	4%	2%	20%
Niet	1%	12%	9%	9%	6%	12%	19%	3%	9%	16%	21%	22%
Fietsgebruik												
Momenteel wel eens	23%	38%	35%	29%	14%	8%	5%	10%	7%	3%	4%	22%
Momenteel nooit	2%	18%	14%	11%	4%	13%	18%	5%	9%	16%	15%	16%
Intensieve autogebruikers	4%	42%	33%	27%	15%	7%	6%	9%	9%	3%	3%	21%
Intensieve o.v.-gebruikers	7%	37%	32%	21%	14%	10%	4%	9%	10%	7%	9%	18%
Intensieve fietsers	54%	44%	39%	28%	9%	8%	1%	9%	7%	3%	1%	27%
Totaal	17%	32%	28%	23%	11%	10%	9%	8%	8%	8%	7%	20%

[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 165%).
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 3%; zij zijn gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen.

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 2006 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2007 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 onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer

Het parkeren van de auto in de binnenstad, de doorstroming van de auto in de stad, het stallen van de fiets in de binnenstad en de veiligheid in en om metro/treinstations zijn, net als vorige jaren, de onderwerpen waarover men het meest negatief is, of waarover de ontevredenheid het grootst is. Een meerderheid van de Rotterdammers die er een mening over hebben, oordeelt hier negatief of zelfs zeer negatief over. Het meest vaak ontevreden is men over het parkeren van de auto in de binnenstad (in totaal 74%) en over de doorstroming van de auto in de stad (in totaal 67%). Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 59%) en over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 55%) 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 69%) en het comfort in het openbaar vervoer (in totaal 72%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2007.

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	18%	49%	32%	1%	100%	1.086	27%
het comfort van het fietsen in de stad	9%	31%	53%	7%	100%	949	36%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6%	41%	49%	3%	100%	1.108	25%
het stallen van de fiets in de binnenstad	15%	44%	37%	3%	100%	872	41%
het parkeren van de auto in de binnenstad	33%	41%	24%	2%	100%	986	34%
de doorstroming van de bus	6%	25%	63%	7%	100%	812	45%
de doorstroming van de tram	3%	11%	68%	18%	100%	936	37%
comfort van het openbaar vervoer	5%	23%	67%	6%	100%	1.113	25%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	13%	31%	51%	4%	100%	1.078	28%
de veiligheid in bus/tram/metro	7%	32%	56%	5%	100%	1.094	26%
de veiligheid in en om metro/treinstations	11%	44%	41%	4%	100%	1.089	27%
de verkeersveiligheid in de straat	8%	22%	53%	18%	100%	1.253	16%
het stallen van de fiets bij de woning	12%	22%	37%	29%	100%	1.022	31%
het parkeren van de auto bij de woning	10%	21%	48%	21%	100%	1.089	27%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	6%	30%	56%	9%	100%	1.225	18%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 16% tot 45% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in de eigen straat hebben de meesten wel een mening, en die is in 70% van de gevallen positief. Over de doorstroming van de bus en over het stallen van de fiets in de binnenstad heeft meer dan 40% geen mening; vaak, maar niet altijd, door gebrek aan gebruikservaring.

In figuur 5.2 is deze beoordeling in een verkorte vorm weergegeven. Met het oog op de leesbaarheid en vergelijkbaarheid zijn hiervoor de percentages 'zeer negatief' en 'negatief' samengenomen; hetzelfde is gedaan voor de positieve reacties. Ook is een "rapportcijfer" geconstrueerd met het oog op de onderlinge vergelijkbaarheid in de rest van de rapportage en met andere jaren: zeer negatief = 3, negatief = 5, positief = 7 en zeer positief = 9. Bij 25% zeer negatief, 25% negatief, 25% positief en 25% zeer positief zou dat een rapportcijfer van een 6 opleveren; in tegenstelling tot bij traditionele rapportcijfers ligt het neutrale punt dus niet bij een 5,5, maar bij een 6.

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2007.

Hoe denkt u over …..	**% NEGATIEF**	**% POSITIEF**	**CIJFER**
de doorstroming van de auto in de stad	67%	33%	5,3
het comfort van het fietsen in de stad	40%	60%	6,2
de verkeersveiligheid in de binnenstad	48%	52%	6,0
het stallen van de fiets in de binnenstad	59%	41%	5,6
het parkeren van de auto in de binnenstad	74%	26%	4,9
de doorstroming van de bus	31%	69%	6,4
de doorstroming van de tram	14%	86%	7,0
comfort van het openbaar vervoer	28%	72%	6,5
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	44%	56%	5,9
de veiligheid in bus/tram/metro	39%	61%	6,2
de veiligheid in en om metro/treinstations	55%	45%	5,7
de verkeersveiligheid in de straat	30%	70%	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	34%	66%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	31%	69%	6,6
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	36%	64%	6,3

Bij vergelijking van de rapportcijfers met die van de voorgaande jaren (figuur 5.3) blijken slechts vier veranderingen significant: de overige veranderingen kunnen ook door het toeval van de steekproeftrekkingen zijn ontstaan. De doorstroming van de auto in de stad en het stallen van de fiets in de binnenstad (waarover de Rotterdammers de afgelopen jaren wat meer tevreden waren geworden) worden nu een stuk negatiever beoordeeld, en ook het oordeel over het comfort van het fietsen in de stad en het oordeel over de doorstroming van de bus zijn nu nét iets negatiever dan vorig jaar. De waardering voor de veiligheid in en rond het openbaar vervoer was de afgelopen drie jaar telkens significant toegenomen, maar dit jaar is die niet wezenlijk veranderd.

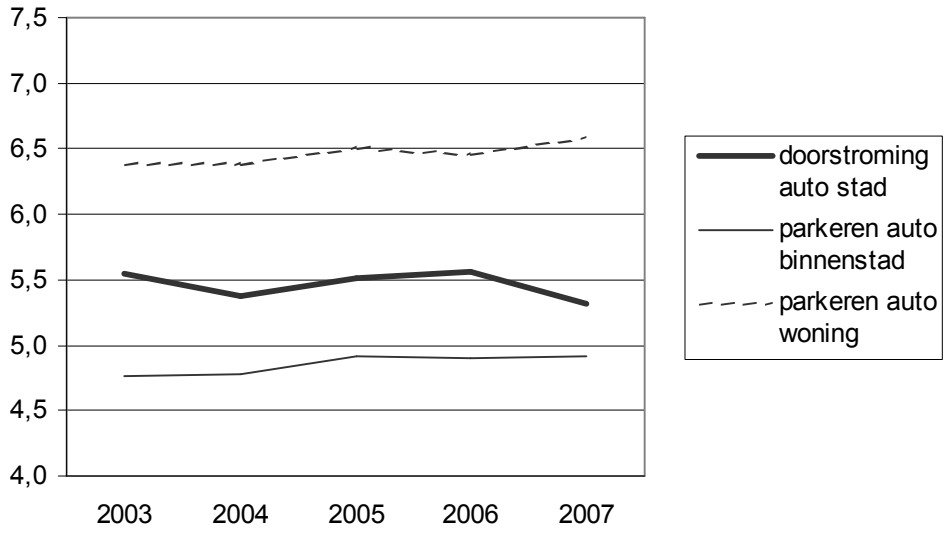
Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2007.

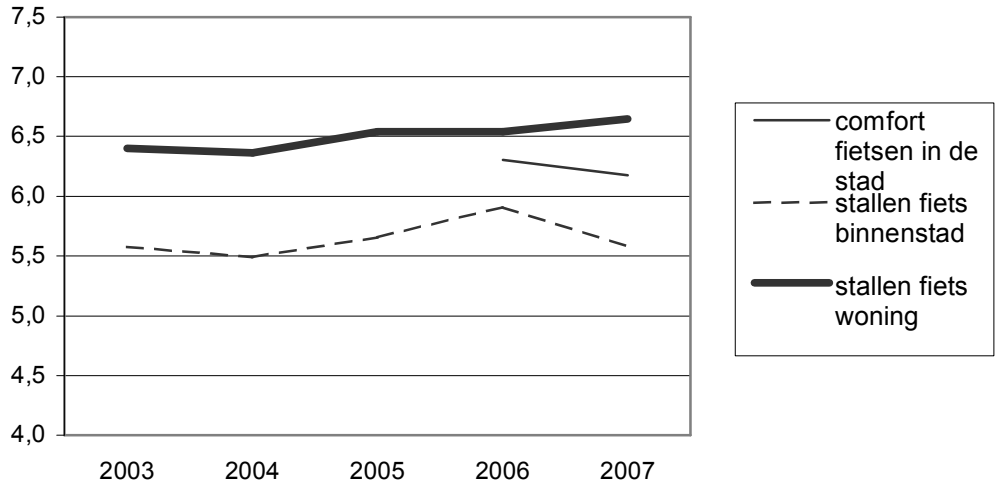
Hoe denkt u over …..	2003	2004	2005	2006	2007
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	5,4	5,5	5,6	5,3
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	6,2
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	6,1	6,1	6,0
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,5	5,7	5,9	5,6
het parkeren van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

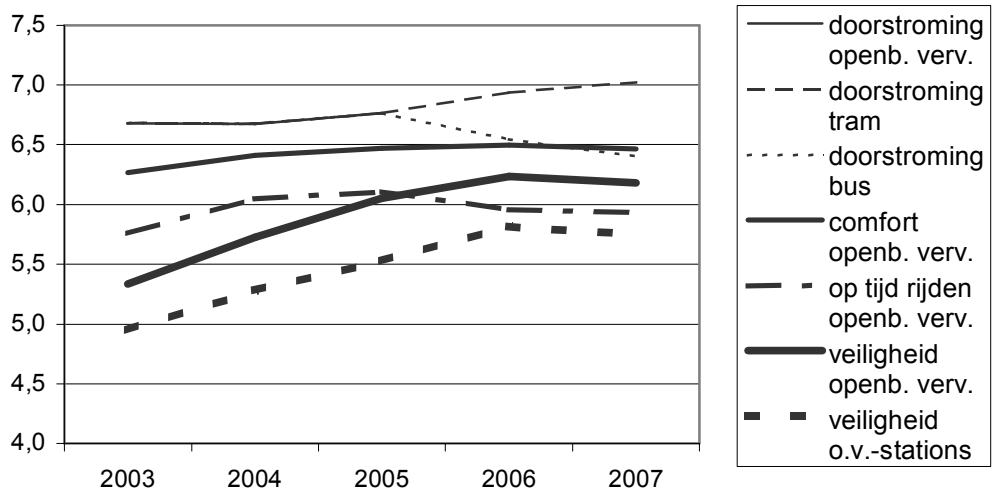
N.B.: "Rapportcijfers" die zijn onderstreept, verschillen significant van het cijfer in het voorgaande jaar; de overige verschillen zijn *niet* significant.

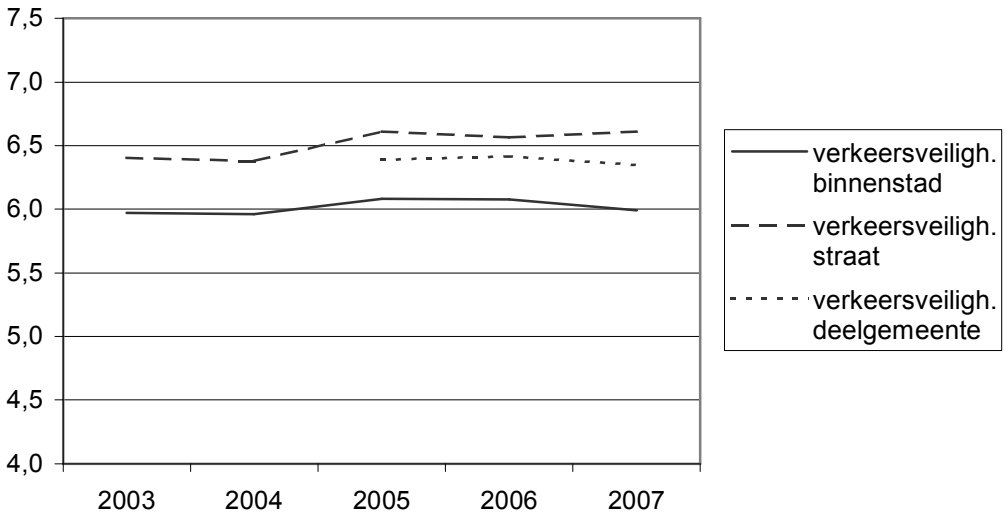
In figuur 5.4 is de ontwikkeling van het oordeel van de Rotterdammers over de diverse verkeers- en vervoersonderwerpen nog eens grafisch weergegeven voor achtereenvolgens de onderwerpen met betrekking tot de auto, de onderwerpen met betrekking tot de fiets, de onderwerpen met betrekking tot het openbaar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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2007.




7,5
7,0
6,5
6,0
5,5
5,0
4,5
4,0
2003
2004
2005
2006
2007
comfort fietsen in de stad
stallen fiets binnenstad
stallen fiets woning


7,5
7,0
6,5
6,0
5,5
5,0
4,5
4,0
2003
2004
2005
2006
2007
doorstroming openb. verv.
doorstroming tram
doorstroming bus
comfort openb. verv.
op tijd rijden openb. verv.
veiligheid openb. verv.
veiligheid o.v.-stations


7,5
7,0
6,5
6,0
5,5
5,0
4,5
4,0
2003
2004
2005
2006
2007
verkeersveiligh. binnenstad
verkeersveiligh. straat
verkeersveiligh. deelgemeente

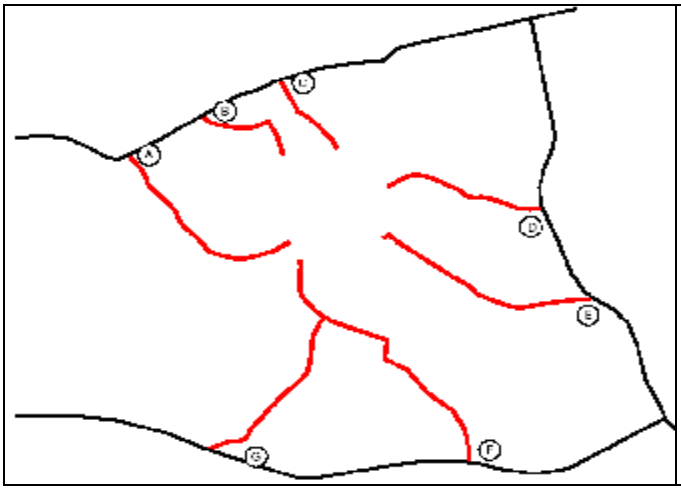
Oordelen naar stadsdeel

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

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2007.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad



De zeven routes tussen ring en binnenstad:

A = Tjalklaan / Vierhavenstraat
B = Stadhoudersweg / Statenweg
C = Schieweg / Schiekade
D = Maasboulevard

E = Stadionweg / Laan op Zuid
F = Vaanweg / Pleinweg
G = Groene Kruisweg / Dorpsweg

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 12% heeft de vraag hierover niet beantwoord, wat waarschijnlijk ook veelal op hetzelfde neerkomt. Het oordeel over de doorstroming op deze route is dan ook gebaseerd op slechts 21% van alle respondenten. Andere routes zijn wat bekender, maar overal geeft wel ruwweg de helft aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel konden hebben. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 was gedaan. 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'); 2007.

Hoe denkt u over de doorstroming over …..	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Tjalklaan / Vierhavenstraat:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	---	52%
(zeer) positief / tevreden	---	---	---	48%
cijfer	---	---	---	5,7
Stadhoudersweg / Statenweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	66%	64%	---	66%
(zeer) positief / tevreden	34%	36%	---	34%
cijfer	5,2	5,3	---	5,2
Schieweg / Schiekade:				
(zeer) negatief / ontevreden	67%	70%	66%	68%
(zeer) positief / tevreden	33%	30%	34%	32%
cijfer	5,1	5,2	5,2	5,1
Maasboulevard:				
(zeer) negatief / ontevreden	43%	36%	42%	40%
(zeer) positief / tevreden	57%	64%	58%	60%
cijfer	5,9	6,1	6,0	6,0
Stadionweg / Laan op Zuid:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	28%	29%
(zeer) positief / tevreden	---	---	72%	71%
cijfer	---	---	6,4	6,3
Vaanweg / Pleinweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	50%	48%
(zeer) positief / tevreden	---	---	50%	52%
cijfer	---	---	5,7	5,8
Groene Kruisweg / Dorpsweg:				
(zeer) negatief / ontevreden	---	---	49%	47%
(zeer) positief / tevreden	---	---	51%	53%
cijfer	---	---	5,8	5,9
Totaal:				
(zeer) negatief / ontevreden	52%	50%	48%	50%
(zeer) positief / tevreden	48%	50%	52%	50%
cijfer	5,6	5,7	5,8	5,7

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 routes ‘Stadhoudersweg / Statenweg’ en ‘Schieweg / Schiekade’ wordt door twee van de drie Rotterdammers negatief geoordeeld, en bij de route ‘Tjalklaan / Vierhavenstraat’ is dat door de helft. De voortdurende opbrekingen in verband met de aanleg van Randstadrail en de opbrekingen bij het Hofplein zullen hier mede debet aan zijn. Over de route ‘Stadionweg / Laan op Zuid’ is men het meest tevreden: slechts 29% is hier negatief of ontevreden over de doorstroming.
In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 50% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over alle routes tussen ring en binnenstad een stuk negatiever geworden (figuur 5.7).

Figuur 5.7: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief ‘weet ik niet / ken ik niet’); 2005-2007.

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

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'); 2007.

Heeft u in Rotterdam hinder van …..	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	32%	23%	22%	26%
een beetje hinder	38%	38%	45%	40%
geen hinder	30%	38%	33%	34%
Geluid van auto's:				
veel hinder	25%	21%	18%	21%
een beetje hinder	38%	35%	46%	40%
geen hinder	36%	44%	36%	39%
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	21%	21%	21%	21%
een beetje hinder	35%	35%	36%	35%
geen hinder	44%	43%	43%	44%
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	28%	27%	39%	32%
een beetje hinder	36%	39%	33%	36%
geen hinder	36%	34%	27%	32%

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 32% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, al zegt eveneens 32% hier géén hinder van te ondervinden. Voorts zegt 36% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.
Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: één op de vier heeft veel hinder van de stank van auto's, en één op de vijf van het geluid ervan en van geparkeerde auto's. In totaal zegt echter toch slechts een minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

Op de Rechter Maasoever binnen de ring wordt wat méér hinder van stank en geluid van auto's ondervonden, en hinder van bromfietsen en scooters is op de Linker Maasoever een (veel) groter probleem dan op de Rechter.

In figuur 5.9 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2007 vergeleken met dat in voorgaande jaren.
Ten opzichte van de meting in 2006 is de hinder van stank van auto's flink toegenomen; waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp de laatste tijd weer meer in de belangstelling staat. De hinder van de andere bevraagde aspecten is niet veranderd.
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 sinds vorig jaar niet meer gesteld.

Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'); 2003-2007.

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

De forse toename van de hinder van de stank van auto's vond in alle drie de stadsdelen plaats; de toename van de hinder van het *geluid* van auto's vond vooral plaats op de Rechter Maasoever. De hinder van geparkeerde auto's nam op de Rechter Maasoever wat toe, en op de Linker wat af.

6 PARKEREN EN STALLEN

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

6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto

Parkeerplek bij de woning

De vraag naar de parkeermogelijkheden van Rotterdammers voor auto's kan op twee manieren worden benaderd: vanuit de Rotterdammer gezien (waar parkeert de Rotterdammer zijn auto?), of vanuit de auto('s) gezien (waar worden de Rotterdamse auto's geparkeerd?). Allereerst wordt in figuur 6.1 aangegeven hoe de Rotterdammers hun auto 's nachts parkeren, waarbij in geval van meerdere auto's is uitgegaan van de "eerste" auto van het huishouden. Zoals in deze tabel is te zien, is de parkeerplek voor de eigen auto 's nachts voor de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (67%). 13% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport) en eveneens 13% laat de auto wat verder weg op straat staan.
Over de lange termijn is er geen trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen: de ontwikkeling leek de laatste jaren licht positief, maar die trend is nu niet meer te zien.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2007.

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

[1]): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2007 parkeert 13% 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 6.2a en -b weergegeven hoeveel eerste, tweede respectievelijk derde Rotterdamse auto's doorgaans waar geparkeerd worden, en in figuur 6.3 waar *alle* Rotterdamse auto's geparkeerd worden.

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste *auto bij de woning; 1995-2007.*

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

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2007 wordt 13% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 65% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 13% van de gevallen op eigen erf en in 14% van de gevallen wat verder weg op straat.
Ook vanuit deze optiek is er over de lange termijn geen trend te zien in de mate waarin Rotterdammers hun auto makkelijk vlak bij huis kwijt kunnen.

Dan de tweede auto; van toepassing bij 31% van de Rotterdamse huishoudens.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede *auto bij de woning; 1995-2007.*

Gebruikelijke parkeerplaats van de tweede auto 's nachts[1]	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Eigen garage, tuin, carport	11%	15%	13%	15%	16%	11%	12%	17%	10%	16%	13%	18%	15%
Vlak bij huis op straat	63%	60%	68%	62%	68%	66%	63%	59%	56%	56%	62%	65%	57%
Verder weg op straat	21%	18%	13%	13%	12%	15%	17%	14%	22%	19%	15%	11%	21%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	3%	4%	2%	1%	4%	1%	4%	2%	5%	2%	2%
Wisselend	5%	5%	3%	7%	3%	6%	4%	9%	9%	7%	6%	5%	5%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	20%	26%	21%	23%	28%	29%	29%	29%	28%	28%	29%	28%	31%

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2007 wordt 15% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Tweede auto's worden in 57% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 15% van de gevallen op eigen erf en in 21% van de gevallen wat verder weg op straat.
Voor tweede auto's leken de mogelijkheden de vorige twee jaar wat aantrekkelijker geworden, maar dit jaar is het beeld hier weer vergelijkbaar met dat in 2004. Deze schommelingen worden echter ook veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2007: 254), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. (Zo heeft een gemeten percentage van bijvoorbeeld 20% onder 254 respondenten een marge van plus of min 5%; zie Bijlage IV.)

Drie 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 mogen worden getrokken.

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

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2007.

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

[1]): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: in 2007 wordt 14% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, enzovoorts.

Rotterdamse auto's worden in 64% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 14% van de gevallen op eigen erf en in 15% van de gevallen wat verder weg op straat. De ontwikkeling leek de laatste jaren licht positief, maar die trend is nu niet meer te zien.

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; 2007.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts[1]	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport	12%	18%	10%	14%
Vlak bij huis op straat	57%	67%	67%	64%
Verder weg op straat	20%	11%	15%	15%
Elders in een garagegebouw	4%	0%	0%	1%
Wisselend	7%	3%	8%	6%

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

Auto's van bewoners van de Rechter Maasoever binnen de ring moeten vaak verder weg op straat worden geparkeerd. Rechts *buiten* de ring komt dit het minst voor, en kunnen de auto's ook relatief vaker op eigen terrein worden geparkeerd. Op de Linker Maasoever zijn de mogelijkheden gemiddeld, maar dat betekent wel een verslechtering vergeleken met de meting van vorig jaar.

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

Figuur 6.5: Aantal auto's in het huishouden naar stadsdeel; 2007.

Aantal auto's[1]	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	38%	24%	34%	32%
1 auto	51%	55%	55%	54%
2 auto's	11%	19%	10%	13%
3 of meer auto's	1%	1%	1%	1%

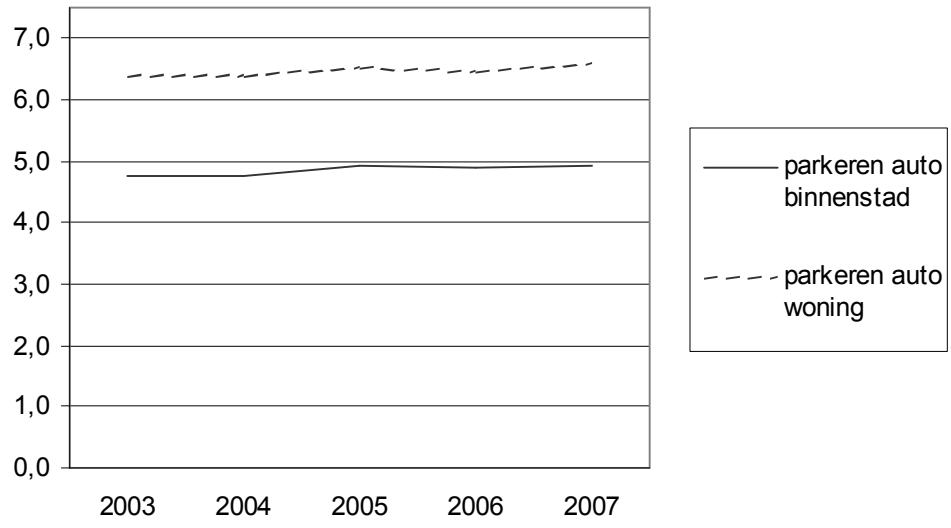
[1]): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 32% van alle Rotterdamse huishoudens heeft geen auto.

Op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar het autobezit sowieso al groter was dan elders, komt het bezit van méér dan één auto ook het meest voor: 20% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 11%.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een 4,9 waarderen, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,6. In beide gevallen is deze waardering de afgelopen jaren niet significant veranderd. In figuur 6.6 is dit nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.6: Oordeel over parkeermogelijkheden auto, 2003-2007.



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

Figuur 6.7: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2007.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	46%	20%	29%	31%
Percentage positief	54%	80%	71%	69%
Gemiddeld cijfer	6,0	7,1	6,6	6,6

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 6.8 tenslotte toont het verband tussen de vraag waar auto’s geparkeerd worden (figuur 6.4) en het oordeel over het parkeren van de auto bij de woning.
Het zal niet verrassen dat in huishoudens waar negatief geoordeeld wordt, de auto’s veel vaker verder weg (moeten) worden geparkeerd.

Figuur 6.8: Parkeerplek van auto’s bij de woning naar oordeel over het parkeren van de auto bij de woning per stadsdeel; 2007.

Gebruikelijke parkeerplaats van de auto’s ’s nachts[1]	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Negatief:				
Eigen garage, tuin, carport	(9%)	(15%)	(5%)	9%
Vlak bij huis op straat	(47%)	(52%)	(47%)	48%
Verder weg op straat	(32%)	(25%)	(31%)	30%
Elders in een garagegebouw	(1%)	(1%)	(0%)	1%
Wisselend	(10%)	(8%)	(17%)	12%
Positief:				
Eigen garage, tuin, carport	14%	17%	12%	15%
Vlak bij huis op straat	64%	73%	74%	71%
Verder weg op straat	13%	8%	9%	9%
Elders in een garagegebouw	5%	0%	0%	1%
Wisselend	5%	2%	5%	4%
Totaal:				
Eigen garage, tuin, carport	12%	18%	10%	14%
Vlak bij huis op straat	57%	67%	67%	64%
Verder weg op straat	20%	11%	15%	15%
Elders in een garagegebouw	4%	0%	0%	1%
Wisselend	7%	3%	8%	6%

[1]): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 9% van de auto’s van huishoudens die negatief oordelen over het parkeren van de auto bij de woning wordt geparkeerd in eigen garage, tuin of carport, 49% vlak bij huis op straat, enzovoorts. De cijfers uit dit voorbeeld zijn echter op slechts 176 respondenten gebaseerd, en zijn dus slechts indicatief (zie hieronder).

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

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

90% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 9% in huis, en 81% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (5%) of buiten op een *on*veilige plaats (eveneens 5%). 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 drie metingen, al was tot vorig jaar 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; 2004-2007.

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

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

In de volgende tabel is het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nader uitgesplitst naar stadsdeel.
Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 15% 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.

Figuur 6.10: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2007.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	12%	6%	9%	9%
In schuur, berging, kelder of garage	66%	87%	88%	81%
Buiten op een veilige plaats	7%	4%	2%	4%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	15%	2%	1%	6%
Niet-fietsbezitters[1]:				
Binnen in huis	(14%)	(8%)	(7%)	10%
In schuur, berging, kelder of garage	(68%)	(87%)	(87%)	80%
Buiten op een veilige plaats	(15%)	(3%)	(4%)	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(4%)	(2%)	(3%)	3%
Totaal:				
Binnen in huis	12%	7%	9%	9%
In schuur, berging, kelder of garage	67%	87%	87%	81%
Buiten op een veilige plaats	9%	4%	3%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	12%	2%	1%	5%
Percentage fietsbezitters	71%	80%	71%	74%

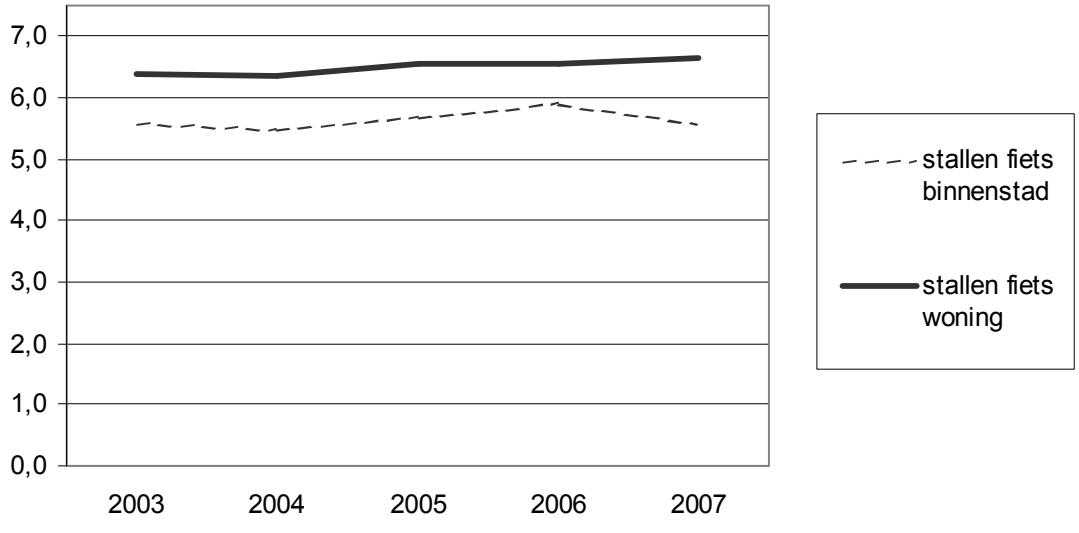
[1]): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

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

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 5,6 waarderen, en die bij de woning met een 6,6.

Figuur 6.11: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets, 2003-2007.



Vooral de waardering voor de mogelijkheden in de binnenstad was de afgelopen jaren wat toegenomen, maar dit jaar is men daar weer een stuk negatiever over.

In figuur 6.12 is tenslotte het oordeel over het stallen van de fiets bij de woning nog uitgesplitst naar stadsdeel.

Figuur 6.12: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2007.

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

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 vorig jaar, 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 2007

Aan de Omnibusenquête 2007 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B-, C- én D-lijst, ieder vraag 7), over het imago van de stad (A-lijst, vraag 8 tot en met 10) en over religie (C-lijst, vraag 65; D-lijst, vraag 73);
2. de dienst Publiekszaken (tegenwoordig: Publiekszaken Rotterdam) met vragen over klachten bij de gemeente (A-lijst, vraag 11 tot en met 17), over de bereikbaarheid van de gemeente (A-lijst, vraag 18 en 19), over servicenormen (A-lijst, vraag 23 tot en met 27), over contacten met de gemeente en de deelgemeenten (A-lijst, vraag 35 tot en met 41; B-lijst, vraag 76 tot en met 82), over het bezit en gebruik van Internet (B-lijst, vraag 17 en 18), over gemeentelijke informatievoorziening en dienstverlening op Internet (B-lijst, vraag 19 tot en met 27) en over het centrale telefoonnummer van de gemeente (B-lijst, vraag 69 tot en met 75);
3. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over taxi's (A-lijst, vraag 20 tot en met 22; B-lijst, vraag 14 tot en met 16; C-lijst, vraag 33 tot en met 35; D-lijst, vraag 47 tot en met 49);
4. het Programmabureau 'Meedoen of achterblijven' met vragen over hoe mensen met verschillende achtergronden met elkaar omgaan (A-lijst, vraag 28 tot en met 34; B-lijst, vraag 57 tot en met 67);
5. het Team Welstand van de dS+V met vragen over welstand (A-lijst, vraag 42 tot en met 45);
6. de Afdeling Regie Werk en Inkomen van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (A-lijst, vraag 46 tot en met 49);
7. de Stichting Werkeenheid ETV.nl met vragen over televisie (A-lijst, vraag 50 tot en met 52);
8. de Afdeling Organisatie- en Informatie Management van de Bestuursdienst met vragen over actieve burgers (A-lijst, vraag 53 tot en met 63);
9. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11);
10. het Bureau 'Opzoomer Mee' met vragen over Opzoomeren (B-lijst, vraag 12 en 13);
11. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over bezoek aan de bibliotheek (B-lijst, vraag 28 tot en met 37);
12. de griffie van de gemeenteraad met vragen over de Rotterdamse gemeenteraad (B-lijst, vraag 38 tot en met 41);
13. Rotterdam Festivals met vragen over het Rotterdams Uitburo (B-lijst, vraag 42 tot en met 47);
14. de Dienst Stadstoezicht met vragen over markten in Rotterdam (B-lijst, vraag 48 tot en met 54);
15. de gemeenteraadsfractie van GroenLinks met vragen over fietsgebruik (B-lijst, vraag 55 en 56);
16. de Afdeling Beleid van de Bestuursdienst met vragen over binding met de omgeving (B-lijst, vraag 68), over onderwijs (C-lijst, vraag 40 tot en met 42) en over buurtvoorzieningen (C-lijst, vraag 53 en 54);
17. de Afdeling Waterhuishouding van de Dienst Gemeentewerken met vragen over singels, sloten en vijvers in Rotterdam (C-lijst, vraag 8 tot en met 12) en over diverse soorten afval (C-lijst, vraag 26);
18. de Afdeling Economie van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam met vragen over glasvezel (C-lijst, vraag 13 tot en met 17);

19. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over de Stadskrant (C-lijst, vraag 18 tot en met 20);
20. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over het tv-programma *Aanpakken!* (C-lijst, vraag 21 tot en met 25);
21. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over het milieu (C-lijst, vraag 27 tot en met 32), over geluid (C-lijst, vraag 36 tot en met 39) en over milieu en gezondheid (C-lijst, vraag 47 tot en met 52);
22. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over het gemeentebestuur (C-lijst, vraag 43 tot en met 46) en over de wethoudersgesprekken (C-lijst, vraag 75);
23. Roteb met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (D-lijst, vraag 8 tot en met 10), over hondenbeleid (D-lijst, vraag 50) en over afvalinzameling en hun dienstverlening (D-lijst, vraag 56 tot en met 61);
24. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over bezit en gebruik van vervoermiddelen (D-lijst, vraag 11 tot en met 26);
25. de dienst Jeugd, Onderwijs en Samenleving met vragen over mannen en vrouwen (D-lijst, vraag 27), over discriminatie (D-lijst, vraag 28 tot en met 30), over de omgang met anderen (D-lijst, vraag 35) en over tolerantie (D-lijst, vraag 51 tot en met 55);
26. RADAR met vragen over discriminatie (D-lijst, vraag 31 tot en met 34);
27. de RET met vragen over het openbaar vervoer in Rotterdam (D-lijst, vraag 36 tot en met 42); en
28. de GGD Rotterdam-Rijnmond met vragen over zorgverzekeraars (D-lijst, vraag 43 en 44) en over gezondheidszorg en zwangerschap (D-lijst, vraag 45 en 46).

BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vier vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De respons bedroeg voor de A-lijst 39% (1.347 respondenten), voor de B-lijst 44% (1.546 respondenten), voor de C-lijst 40% (1.391 respondenten) en voor de D-lijst 43% (1.487 respondenten); in totaal 41%. Daarmee is de respons fors lager dan in vorige jaren.
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. Niettemin zal het COS zich de komende tijd uitgebreid beraden op de vraag hoe de negatieve trend in de omvang van de respons bij volgende enquêtes een halt kan worden toegeroepen of zelfs kan worden omgebogen. Dat zal echter niet eenvoudig zijn: de dalende responsbereidheid is al jaren een algemene trend, en het is ook goed voorstelbaar dat mensen zo langzamerhand “enquêtemoe” zijn nu werkelijk alles en iedereen je constant bestookt met vragenlijsten over je klanttevredenheid en met andere soorten enquêtes...
In deze Bijlage wordt aan de hand van een aantal algemene persoonskenmerken de representativiteit van de uiteindelijke netto steekproef (de respons) besproken. Daartoe worden kenmerken van de respondenten vergeleken met die van de totale Rotterdamse bevolking van 16 jaar en ouder.

II.1 Geslacht en leeftijd

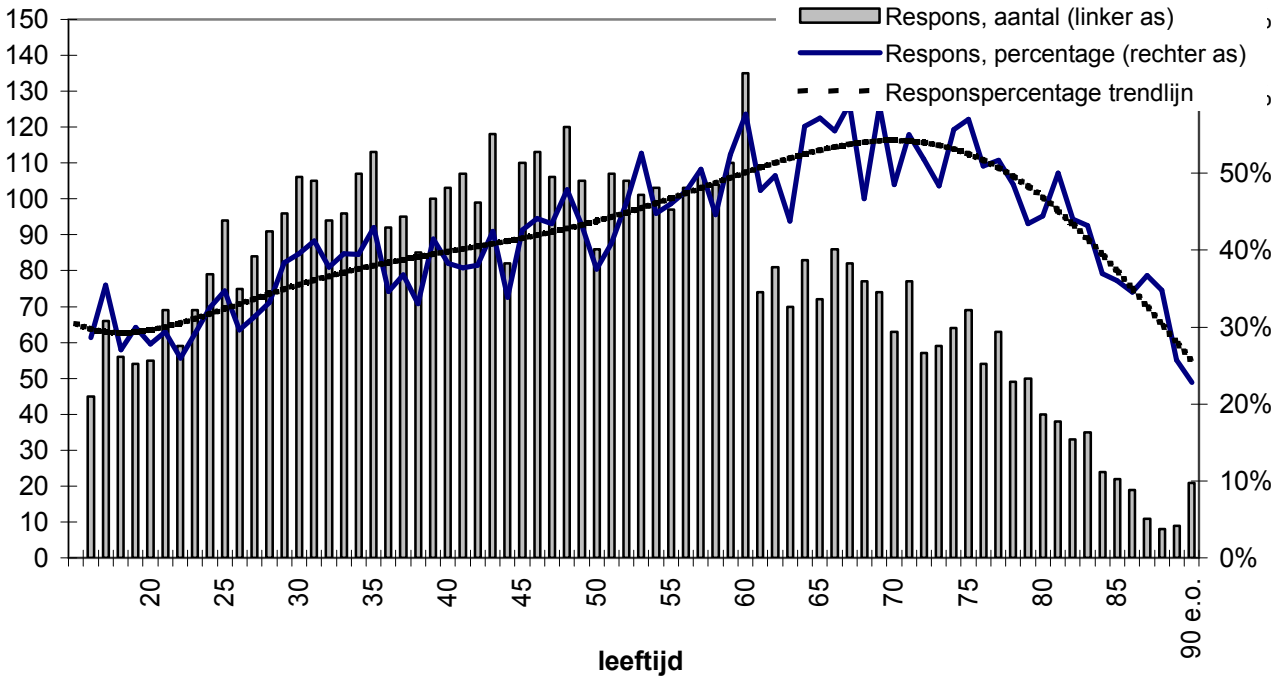
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2007 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2007. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers van 45 tot 75 jaar over-, en mannen en jongeren ondervertegenwoordigd.

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'07
Geslacht: Man	44%	43%	44%	44%	44%	48%
Vrouw	56%	57%	56%	56%	56%	52%
Respons	1.347	1.546	1.391	1.487	5.771	478.978
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	9%	10%	9%	10%	10%	15%
25 tot 45 jaar	33%	33%	33%	35%	34%	38%
45 tot 65 jaar	37%	35%	35%	34%	35%	29%
65 t/m 75 jaar	13%	14%	15%	12%	14%	10%
76 jaar en ouder	8%	9%	8%	8%	8%	8%
Respons	1.347	1.545	1.391	1.487	5.770	478.978

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren: zo'n 30%. Vervolgens loopt de respons langzaam op tot zo'n 55% bij de 70-jarigen, maar daarna daalt de respons snel met de leeftijd (figuur II.2).

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2007 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'07
Surinamers	6%	7%	6%	7%	6%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	5%	5%	6%	6%	7%
Marokkanen	3%	3%	3%	2%	3%	5%
Kaapverdianen	1%	1%	2%	2%	1%	2%
Overige arme landen	6%	5%	6%	6%	6%	8%
Etnische aandachtsgroepen	25%	24%	24%	25%	24%	34%
Nederlanders	67%	68%	68%	67%	68%	57%
Noord-mediterranen	2%	2%	2%	2%	2%	3%
Overige rijke landen	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Respons	1.347	1.545	1.391	1.487	5.770	478.978

Autochtonen ("Nederlanders") zijn oververtegenwoordigd, en de meeste allochtone groeperingen zijn als vanouds ondervertegenwoordigd. De afwijkingen zijn ook iets groter dan vorig jaar, en daarmee weer op het niveau van de jaren daarvóór.

II.3 Deelgemeente

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

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

	A-lijst	B-lijst	C-lijst	D-lijst	Totaal	Rotterdam op 1-1-'07
Stadscentrum	5%	6%	6%	5%	5%	6%
Delfshaven	10%	8%	10%	10%	9%	11%
Overschie	3%	4%	3%	3%	3%	3%
Noord	8%	8%	7%	8%	8%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	9%	8%	8%	8%	8%	7%
Kralingen-Crooswijk	9%	8%	8%	9%	9%	9%
Prins Alexander	17%	16%	18%	18%	17%	15%
Feijenoord	10%	10%	10%	11%	10%	11%
IJsselmonde	11%	11%	10%	10%	10%	10%
Charlois	10%	11%	11%	9%	10%	11%
Hoogvliet en Pernis	6%	7%	6%	6%	6%	7%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	1%	2%	2%
Respons	1.346	1.543	1.390	1.487	5.766	478.978

II.4 Conclusie

Net als in eerdere jaren en in andere enquêtes, zijn sommige bevolkingsgroepen, en met name mannen, jongeren en (niet-westerse) allochtonen, ondervertegenwoordigd in de Omnibusenquête. Niettemin is de respons nog altijd acceptabel; kwantitatief zowel als kwalitatief.
De ondervertegenwoordiging van een aantal (niet-westerse) allochtone groeperingen, die vorig jaar flink was afgenomen, ligt nu weer op het niveau van de jaren daarvóór; mede doordat het aanvullend mondeling rappelleren bij hen dit jaar weer 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 andersom[1].
Deze relatieve tevredenheid over de representativiteit naar controleerbare kenmerken neemt niet weg, dat natuurlijk nog steeds wel een zekere selectiviteit in de respons van de Omnibusenquête bestaat. Dit selectieve karakter van de respons lijkt met name ook terug te vinden in het traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te lage aandeel respondenten dat zegt een minimum-inkomen te hebben, en het al even traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te hoge aandeel respondenten dat zegt een boven-modaal huishoudensinkomen te hebben (ook onder allochtonen): gevreesd moet worden dat daarmee toch een wat te rooskleurig beeld wordt gesuggereerd.
Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan een aantal verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende mensen (letterlijk) moeilijk te achterhalen, evenals mensen die niet wonen op het adres waar ze

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

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de Omnibusenquête een zekere mate van selectiviteit in zijn respons kent, die voor een belangrijk deel moeilijk tot niet te voorkomen is, en waarmee bij de interpretatie van resultaten rekening moet worden gehouden. De mate waarin deze selectiviteit uitkomsten beïnvloedt, moet echter ook niet overschat worden. Zo valt eenvoudig na te rekenen, dat als bijvoorbeeld 50% van de Nederlanders iets vindt, en 25% van de allochtonen, hiervoor in de D-lijst van de Omnibusenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 41,9% zal worden gemeten, terwijl dit 39,3% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de Omnibusenquête (zie Bijlage III), en is maar nét significant. (Bovendien is het in zo'n geval wellicht interessanter te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt...)

1. Van de 5.771 respondenten in de totale Omnibusenquête 2007 hadden er 192 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 108 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd. In voorgaande jaren was het saldo van deze twee aantallen overigens groter.

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over verkeer en vervoer in Vragenlijst D van de Omnibusenquête 2007, die als volgt waren geformuleerd.

De volgende vragen gaan over auto- en fietsbezit.

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	☐	☐	☐
• voor de deur, vlak bij huis op straat	☐	☐	☐
• verder weg op straat	☐	☐	☐
• elders in een garagegebouw	☐	☐	☐
• wisselend	☐	☐	☐
• weet niet	☐	☐	☐
• geen auto in het huishouden	☐		

16. Heeft u een fiets?

☐ ja
☐ nee

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

- ☐ binnen in huis
- ☐ 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, 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	minder dan 1 dag
a	auto (bestuurder of passagier)	☐	☐	☐	☐	☐
b	openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐
c	fiets	☐	☐	☐	☐	☐

20. Hoeveel dagen per week zou u gebruik maken van auto, openbaar vervoer en fiets <u>als het openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was</u>?

		(bijna) elke dag	4 of 5 dagen	2 of 3 dagen	1 dag	minder dan 1 dag
a	auto (bestuurder of passagier)	☐	☐	☐	☐	☐
b	openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐
c	fiets	☐	☐	☐	☐	☐

21. Zou u <u>als het openbaar vervoer binnen Rotterdam gratis was</u> méér met het openbaar vervoer gaan reizen, en zo ja: waarvoor?
(meer antwoorden mogelijk!)

- ☐ nee

- ☐ ja, voor werk of studie
- ☐ ja, om te winkelen in de binnenstad
- ☐ ja, om elders te winkelen
- ☐ ja, om familie / vrienden te bezoeken
- ☐ ja, om uit te gaan in de binnenstad
- ☐ ja, om elders uit te gaan
- ☐ ja, om te sporten
- ☐ ja, anders

22. Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik …

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

23. 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

24. 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	☐	☐	☐	☐	☐
b	doorstroming van de bus	☐	☐	☐	☐	☐
c	doorstroming van de tram	☐	☐	☐	☐	☐
d	verkeersveiligheid in uw straat	☐	☐	☐	☐	☐
e	verkeersveiligheid in uw deelgemeente	☐	☐	☐	☐	☐
f	verkeersveiligheid in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
g	comfort van het fietsen in de stad	☐	☐	☐	☐	☐
h	stallen fiets bij uw woning	☐	☐	☐	☐	☐
i	stallen fiets in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
j	parkeren van uw auto bij uw woning	☐	☐	☐	☐	☐
k	parkeren van uw auto in de binnenstad	☐	☐	☐	☐	☐
l	veiligheid in de bus/tram/metro	☐	☐	☐	☐	☐
m	veiligheid in en om metro/treinstations	☐	☐	☐	☐	☐
n	comfort van het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐
o	het op tijd rijden van het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐

25. 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	☐	☐	☐	☐	☐
b	Stadhoudersweg / Statenweg	☐	☐	☐	☐	☐
c	Schieweg / Schiekade	☐	☐	☐	☐	☐
d	Maasboulevard	☐	☐	☐	☐	☐
e	Stadionweg / Laan op Zuid	☐	☐	☐	☐	☐
f	Vaanweg / Pleinweg	☐	☐	☐	☐	☐
g	Groene Kruisweg / Dorpsweg	☐	☐	☐	☐	☐

26. Heeft u in Rotterdam hinder van……

		veel hinder	een beetje hinder	geen hinder	geen mening
a	stank van auto's	☐	☐	☐	☐
b	geluid van auto's	☐	☐	☐	☐
c	geparkeerde auto's	☐	☐	☐	☐
d	bromfietsen/scooters	☐	☐	☐	☐

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

Percentages

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

Metingen via een steekproef leveren een schatting van de werkelijkheid. Het toevalskarakter van de steekproef heeft als consequentie, dat schatting en werkelijke waarde ten gevolge van het toeval kunnen afwijken. (*Daarnaast* zijn ook afwijkingen mogelijk ten gevolge van andere zaken dan het toeval, zoals onder- en oververtegenwoordigingen van bepaalde categorieën respondenten, bijvoorbeeld door selectieve non-respons.) Deze mogelijke afwijkingen ten gevolge van het toeval kunnen worden uitgedrukt in statistische betrouwbaarheidsmarges. Gangbaar hierbij is een uitdrukking in 95%-betrouwbaarheidsmarges.
De 95%-betrouwbaarheidsmarge bij een steekproefpercentage en een steekproefgrootte geeft aan, hoe groot de afwijking van de geschatte waarde met de werkelijke waarde zou kunnen zijn ten gevolge van het toeval. De betekenis van zo'n marge is, dat, indien de steekproef en de meting vele malen zouden worden herhaald, en steeds een 95%-betrouwbaarheidsmarge zou worden bepaald, de werkelijke waarde zich in 95 van de 100 gevallen binnen de betrouwbaarheidsmarge zal bevinden.
Een betrouwbaarheidsmarge (dus: de onnauwkeurigheid) is kleiner naarmate de steekproef groter is, maar verschilt ook met het gemeten percentage: percentages van rond de 50% hebben de grootste onnauwkeurigheid, en hoe verder het percentage van de 50% af zit, hoe kleiner de onnauwkeurigheid[1]. 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%
1.487 (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%. Bij kleinere of grotere gemeten percentages wordt deze marge kleiner.

Vergelijkingen

Ook bij de vergelijking van percentages of verdelingen (bijvoorbeeld: tussen mannen en vrouwen, of tussen dit jaar en vorig jaar) is het mogelijk dat een gemeten verschil slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproef of steekproeven. Het gemeten verschil heet in dat geval niet 'significant'. Voor de bepaling of het verschil tussen twee gemeten percentages groot genoeg is om significant te zijn, bestaan wiskundige technieken: de zogeheten t-toets. Van de uitkomsten van zo'n toets is echter geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar overzicht te geven zoals met betrouwbaarheidsmarges is gedaan in figuur 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 verschillen of afwijkingen van 1- à 2% niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt.

Gemiddelden

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

1. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:
absolute 95%-betrouwbaarheidsmarge bij p% = 1,96 x √p(100-p) / √(n-1),
waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.
Een gemeten percentage van 50% in de D-lijst van de Omnibusenquête 2007 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(50x50) / √1.486 = 2,5%. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(1x99) / √1.486 = 0,5%.
Bij alleen de 658 mannen in de D-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van 1,96 x √(50x50) / √657 = 3,8%, en is bij een gemeten percentage van 1% de marge 1,96 x √(1x99) / √657 = 0,8%.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Feitenkaart Omnibusenquête 2007	2007
Staat van Rotterdam 2007	2007
Kerncijfers Rotterdam 2007	2007
Feijenoord in beeld	2007
Handleiding voor het opstellen van meetbare doelstellingen	2006
Monitor Prins Alexander 2005	2006
Binnenstadsmonitor 2005	2005
Feitenkaart Rotterdam in Europees perspectief	2004
Staat van de Jeugd	2004
De G4 in de peiling	2003
Stadspeiling Vlaardingen 2003	2003
ARBEID EN INKOMEN	
Feitenkaart De Rotterdamse kantorenmarkt per 1 januari 2007	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2004	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurtniveau 2004	2007
De Rotterdamse marktbezoeker 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Monitor lage inkomens Delft. 1e meting (i.s.m. SWA)	2006
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurtniveau 2003	2006
Inventarisatie bedrijventerreinen regio Rotterdam	2006
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Rotterdammers over werken bij de gemeente 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Feitenkaart Economie en Arbeidsmarkt in Rotterdam	2005
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
Sociale integratie en de islam in Rotterdam	2004
Emancipatiemonitor Rotterdam 2004	2004
Lus di Trafiko in 2003. Het jaar van de uitvoering	2004
Feitenkaart Kerncijfers Antillianen in Rotterdam	2004
Prognose bevolkingsgroepen Rotterdam 2017	2003
De maatschappelijke rol van de Rotterdamse moskeeën	2003
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2006	2007
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2006	2006
Rotterdammers over de gemeentelijke dienstverlening 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Herkenning Rotterdam logo	2006
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
Klanten over het City Informatie Centrum	2004
DEMOGRAFIE	
Bevolkingsmonitor derde kwartaal 2006	2006
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
De bevolkingsontwikkeling van Rotterdam 2003-2004	2004
Huishoudensprognose Rotterdam 2017	2003
Inpakken en wegwezen. Migratie-onderzoek Rotterdam en regio 1998-2000	2002
Verhuizen in Rotterdam. Onderzoek verhuisbewegingen 1995-2000	2002
KUNST EN CULTUUR	
Cultuurparticipatie van Rotterdammers 2005	2006
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdammers en de bibliotheek 2005. Resultaten uit de afgelopen Omnibusenquêtes	2005
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2004	2004

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)	jaar
LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdammers 2006	2006
Herkenning van radicalisering	2005
Monitor hot spots Rotterdam. Derde meting (2005)	2005
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005
Rotterdammers over het milieu 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Blokken aan de Laan. Effecten van de fysieke aanpak van twee bouwblokken in de hot spot Dordtselaan	2005
Woonwensen van WBR-huurders in Nieuw Crooswijk	2003
Bewonersonderzoek afvalscheiding	2003
Monitor Delfshaven Schoon najaar 2002	2003
Hondenpoep onder de loep	2003
Bovengrondse problemen bij ondergrondse containers	2002
ONDERWIJS	
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2005-2020	2006
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005
Belangstelling Openbaar Daltononderwijs Papendrecht	2004
POLITIEK EN BESTUUR	
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
Feitenkaart 9e Belevingsmonitor	2005
RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER	
Rotterdammers over het verkeer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Rotterdammers over het openbaar vervoer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Masterplan Lijnbaanhoven	2007
Draagvlakmeting parkeren onder de Noorderhavenkade	2006
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2005	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade / Schieweg	2006
Rotterdammers over imagobepalende plekken in de openbare ruimte	2005
Rotterdammers en parkeren 2002. Resultaten uit de Omnibusenquête 2002	2002
SOCIAAL BELEID	
Sociale Kaart 2004 stadsregio Rotterdam	2004
VRIJETIJDSBESTEDING	
Quick scan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd	2006
Rotterdammers in hun vrije tijd 2005. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Recreatief bezoek van Rotterdammers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2005. 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
Vrijetijdsdeelname onder 55-plussers	2003
Tijdsbesteding en uitgaansgedrag van Rotterdamse jongeren	2002
WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID	
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2004	2004
Kinderen en opvang. Monitor kinderopvang Rotterdam 2002	2002
WONEN	
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2006	2007
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2006	2007
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2006 kwartaal 4	2007
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2004	2007
Bewoners over het nieuwe dure huursegment	2006
Rotterdammers over herstructurering 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2005	2006
Rotterdammers over de verkoop van huurwoningen 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2002	2005
Evaluatie experiment huisvestingsvergunning	2005
Bewonersonderzoek Nesselande	2005
Bewoners van nieuwbouwwoningen in Hoge Heren en Hoge Erasmus	2003
Quick scan van de Rotterdamse kamermarkt	2003
OVERIG	
Rapportage Warmtekrachtkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdammers en computers 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 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.