

Rotterdammers over het verkeer 2012

Resultaten uit de Omnibusenquête 2012



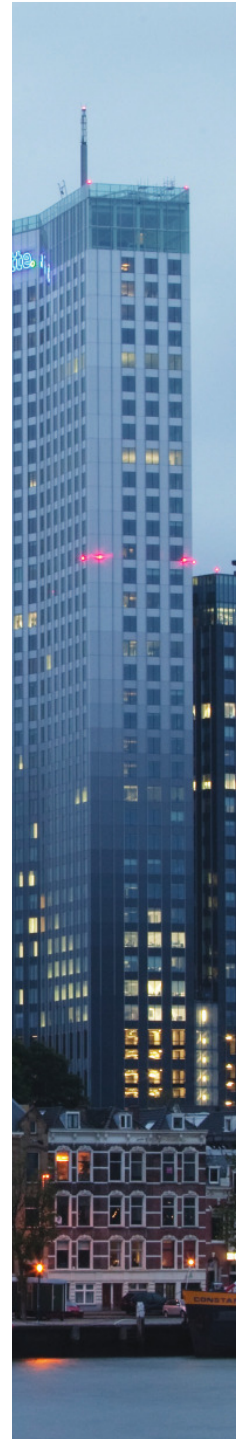
Centrum



voor



Onderzoek



en



Statistiek

Rotterdammers over het verkeer 2012

Resultaten uit de Omnibusenquête 2012

Projectnr. 12-3577

drs. P.A. de Graaf

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Juli 2012

In opdracht van de cluster Stadsontwikkeling, Afdeling Verkeer & Vervoer.

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Blaak 34, 3011 TA Rotterdam
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam
Telefoon: (010) 267 15 00
Fax: (010) 267 15 01
E-mail: infocos@rotterdam.nl
Internet: <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>

Prijs: €10,00

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

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	11
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN	13
2.1 Bezit van rijbewijs en auto	13
2.2 Fietsbezit	16
2.3 Openbaarvervoerabonnement	17
2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen	18
3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN	21
3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets	21
3.2 Intensieve gebruikers	25
3.3 Gebruik in diverse situaties	26
4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELEN GEBRUIK	29
4.1 Frequenter fietsgebruik	29
4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer	31
4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits	34
4.4 P+R	38
5 MENINGEN EN OORDELEN	41
5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen	41
5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad	45
5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto	47
5.4 Oordeel over verkeershinder	48
6 PARKEREN EN STALLEN	51
6.1 Parkeermogelijkheden voor de auto	51
6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets	57
BIJLAGEN	61
BIJLAGE I OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2012	63
BIJLAGE II RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT	65

BIJLAGE III HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST	69
BIJLAGE IV DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE	75
PUBLICATIEOVERZICHT COS	79

SAMENVATTING

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

Rijbewijs, auto, fiets en openbaarvervoerabonnement

Van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar heeft ruim twee-derde (68%) een rijbewijs. 53% beschikt gewoonlijk zelf over een auto, en nog eens 3% beschikt daar alleen 's avonds of in het weekeinde over. Het rijbewijs- en autobezit is relatief laag onder vrouwen, jongeren, bejaarden en niet-westerse allochtonen, en relatief hoog onder mannen en 25- tot 45-jarigen. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit en beschikbaarheid van een auto enerzijds, en opleiding en (huishoudens-)inkomen anderzijds. Op de Rechter Maasoever buiten de ring heeft men vaker dan elders een rijbewijs.

Omgerekend zou volgens de Omnibussenquête 2012 nu 65% van de Rotterdamse huishoudens over een auto beschikken; niet wezenlijk afwijkend van vorige jaren.

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

27% van de Rotterdammers zegt een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 5% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 15% heeft het abonnement zelf betaald. 61% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen, en de overige 12% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.

Het aantal abonnementen is dit jaar iets toegenomen.

Vervoermiddelkeuze

Bijna twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier; 35% kan zelfs worden gerekend tot de intensieve auto-gebruikers (meestal ten minste vier dagen per week). De helft gebruikt meestal iedere week wel eens het openbaar vervoer (waaronder 19% intensief) en iets méér dan de helft gebruikt meestal iedere week wel eens de fiets (waaronder 29% intensief).

De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant. Het openbaar-vervoergebruik neemt sinds 2007 flink toe, en het fietsgebruik neemt op de lange termijn gezien ook langzaam toe.

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

De trend bij het intensieve autogebruik lijkt licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoer-gebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend.

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

De verschillen met de metingen uit eerdere jaren zijn marginaal; alleen wordt dit jaar ongeveer overal het openbaar vervoer iets vaker gebruikt, en de fiets iets minder vaak.

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

Frequenter fietsgebruik

Ruim een kwart van de Rotterdammers (27%) geeft aan, al zo veel mogelijk 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. Logischerwijs worden redenen met betrekking tot leeftijd en handicaps vooral veel door ouderen genoemd, maar ouderen vinden ook relatief vaak fietsen eng en het verkeer niet veilig. Van de niet-westerse allochtonen geeft bijna één op de zes als reden niet te kunnen fietsen. Intensieve autogebruikers noemen relatief vaker dat de afstanden te groot zijn en dat fietsen niet snel genoeg gaat.

Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

Analoog is dit jaar ook gevraagd, waarom men niet vaker met bus, tram of metro reist. 38% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (43%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 27% dat het overstappen te veel tijd kost, en 23% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt. Het veiligheidsargument wordt vaker genoemd naarmate men ouder is; van de 65-plussers noemt bijna de helft dit. Intensieve autogebruikers noemen relatief minder vaak de kosten, en relatief vaker het comfort en de overstaptijd.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 27% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (51%). 65-plussers noemen relatief heel vaak dat ze het systeem niet goed genoeg kennen om er mee te reizen. Ook hier noemen intensieve autogebruikers relatief minder vaak de kosten, en relatief vaker het comfort en de overstaptijd, terwijl treinen ook niet rijden wanneer ze ze nodig hebben. De redenen om niet vaker met bus, tram en metro te reizen en die om niet, of niet vaker, met de trein te reizen, komen in sterke mate met elkaar overeen.

Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Ruim een kwart (28%) van de Rotterdammers zegt tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken. Van de overige Rotterdammers maakt 42% meestal gebruik van de auto (37% als bestuurder en 5% als passagier), 33% van het openbaar vervoer, 27% van de fiets en 10% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Met andere woorden: 30% van alle Rotterdammers (van 16 tot 85 jaar) zit meestal tijdens de spits in een auto (waaronder 27% als bestuurder), 24% gaat met het openbaar vervoer, 20% met de fiets en 7% anderszins.

Van de Rotterdammers met buitenshuis betaald werk gaat de helft (50% als bestuurder en 4% als passagier) met de auto, een kwart met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer.

31% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 15% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 9% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en 7% overweegt wel eens om thuis te blijven. “Spits-automobilisten” overwegen relatief wat vaker, en “spits-fietsers” relatief wat minder vaak een andere manier van reizen.

Twee-derde van de Rotterdammers heeft geen auto en/of rijbewijs, of gebruikt zelden of nooit tijdens de spits de auto. Eén op de tien gebruikt tijdens de spits de auto en wil dat wel veranderen; van hen zegt echter bijna drie-kwart dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

Van degenen die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt één op de drie tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat wel te willen veranderen; van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. Ook van hen zegt slechts 1% tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

Van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken zegt bijna één op de vijf tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat wel te willen veranderen; ook van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En ook hier zegt slechts 1% tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

Van de intensieve autogebruikers tenslotte zegt ruim een kwart tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat wel te willen veranderen; ook van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts 2% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

‘P+R’

73% van de Rotterdammers zegt het begrip ‘P+R’ te kennen; 27% erkent dit niet te kennen. De helft van de Rotterdammers kent dit begrip doordat men wel eens langs een ‘P+R’-plaats gereden is; één op de twaalf kent het van radio en tv, eveneens één op de twaalf door vrienden en/of familie, 8% noemt kranten / tijdschriften, 7% zegt P+R te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring (“ik maak er gebruik van”) wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording.

In totaal blijkt dat 19% wel eens gebruik maakt van ‘P+R’, 54% ‘P+R’ wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 27% ‘P+R’ niet kent. Het belangrijkste argument van de gebruikers is ‘makkelijker’ (genoemd door 68%), gevolgd door ‘goedkoper’ (39%) en ‘sneller’ (24%).

Kennis en gebruik zijn de afgelopen jaren niet veranderd. Opvallend is dat dit jaar minder Rotterdammers dan voorheen 'P+R' 'sneller' vinden.

Meningen over verkeersonderwerpen

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

Vorig jaar bleek de Rotterdammer een stuk tevredener dan het jaar daarvóór: bij negen van de vijftien onderwerpen was het rapportcijfer toen significant gestegen. Dit jaar is sprake van stabilisatie: bijna alle rapportcijfers zijn praktisch onveranderd. Ook de meeste langetermijntrends zijn positief; vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer.

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

Sinds 2005 wordt in de Omnibusenquête ook gevraagd naar de mening over de doorstroming voor de auto op de routes tussen ring en binnenstad. Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door 57% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige met een overwegend negatieve beoordeling. (Over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' liggen de meningen 'fifty-fifty'.) Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' en de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' is men het meest tevreden: daar is slechts 32% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle routes tezamen genomen) is 42% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 58% positief c.q. tevreden. Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' flink verbeterd. Over de route 'Maasboulevard' en de route 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' is men een stuk negatiever dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vijf jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is een bescheiden meerderheid positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door vier van de vijf Rotterdammers die daar een mening over hebben als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens een meerderheid slecht met de auto bereikbaar.

De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval.

Bij de vragen over verkeershinder blijken bromfietsen en scooters relatief het meest hinderlijk: 24% heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 39% hier géén hinder van te ondervinden. Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 19% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, eveneens 19% van het geluid van auto's, en 16% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een

krappe minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

De hinder van stank van auto's is, na gedurende vier achtereenvolgende jaren te zijn afgenomen, dit jaar weer iets toegenomen. (De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even sterk in de belangstelling stond.) Ook de hinder van geluid van auto's is na een eerdere afname nu weer iets toegenomen, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte is dit jaar niet wezenlijk veranderd.

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

Parkeren en stallen van auto en fiets

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen 's nachts vlak bij huis op straat geparkeerd, in 17% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat, en in 9% van de gevallen is het "wisselend". Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

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

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

87% van de fietsbezitters stalt de fiets 'binnen': 8% in huis, en 79% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (6%) of buiten op een onveilige plaats (7%). Rotterdammers die geen fiets hebben, zouden, als ze een fiets hadden, deze even vaak binnen kunnen stallen, en denken veel minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van de bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben.

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

Het probleem, zo bleek bij uitgebreidere analyses in 2006 al, zit hem vooral in het binnenste deel van de stad, in de oude wijken (zowel links als rechts van de Maas), en wel bij de bovenwoningen en/of de vooroorlogse woningen. In termen van stadsdelen speelt het derhalve het meest op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 20% van de fietsbezitters zich genooddaakt voelt om de fiets buiten op een plaats waar hij niet veilig staat te stallen. Rechts buiten de ring en op de Linker Maasoever geldt dit slechts voor een enkeling.

Veranderingen en trends

- *Zowel in het auto- als in het fietsbezit zijn van jaar op jaar lichte schommelingen in het gemeten percentage te zien zonder dat er sprake is van significante ontwikkelingen; laat staan van een trend. Hooguit lijkt het fietsbezit sinds 2005 structureel iets hoger te liggen.*
- *Het aantal openbaarvervoerabbonnementen is dit jaar iets toegenomen.*
- *De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant. Het openbaarvervoergebruik neemt sinds 2007 flink toe, en het fietsgebruik neemt op de lange termijn gezien ook langzaam toe.*
- *De trend bij het intensieve autogebruik lijkt licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend.*
- *De verschillen in het vervoermiddelengebruik in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen) ten opzichte van vorig jaar zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Alleen wordt dit jaar ongeveer overal het openbaar vervoer iets vaker gebruikt, en de fiets iets minder vaak.*
- *De argumenten om niet (vaker) te fietsen zijn de laatste jaren niet wezenlijk anders geworden.*
- *Kennis en gebruik van 'P+R' zijn de afgelopen jaren niet veranderd. Opvallend is dat dit jaar minder Rotterdammers dan voorheen 'P+R' 'sneller' vinden.*
- *Vorig jaar bleek de Rotterdammer een stuk tevredener over de voorgelegde verkeers- en vervoersonderwerpen dan het jaar daarvóór: bij negen van de vijftien onderwerpen was het rapportcijfer toen significant gestegen. Dit jaar is sprake van stabilisatie: bijna alle rapportcijfers zijn praktisch onveranderd. Ook de meeste langetermijntrends zijn positief; vooral bij de onderwerpen met betrekking tot het openbaar vervoer.*
- *Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' flink verbeterd. Over de route 'Maasboulevard' en de route 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' is men een stuk negatiever dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vijf jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.*
- *De hinder van stank van auto's is, na gedurende vier achtereenvolgende jaren te zijn afgenomen, dit jaar weer iets toegenomen. (De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even sterk in de belangstelling stond.) Ook de hinder van geluid van auto's is na een eerdere afname nu weer iets toegenomen, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte is dit jaar niet wezenlijk veranderd.*
- *Het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.*
- *Langzaamaan vinden wat méér fietsbezitters dat ze hun fiets alleen maar buiten op een onveilige plek kwijt kunnen. Bij niet-fietsbezitters, die daar altijd al wat minder somber over waren, neemt dat aandeel niet toe.*

1 INLEIDING

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari en maart een Omnibussenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. Ook dit jaar heeft de Afdeling Verkeer en Vervoer van de cluster Stadsontwikkeling daarin een aantal vragen laten opnemen, en wel in Vragenlijst B. (De Omnibussenquête was dit jaar als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers en onderwerpen opgesplitst in drie, grotendeels verschillende, Vragenlijsten.) Het betreft merendeels vragen die al jaren in de Omnibussenquête worden gesteld over het bezit en gebruik van vervoermiddelen en over de mening van Rotterdammers over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer in de stad. Dit jaar zijn daar ook enkele vragen aan toegevoegd over frequenter gebruik van het openbaar vervoer, ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits en bereikbaarheid met de auto.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

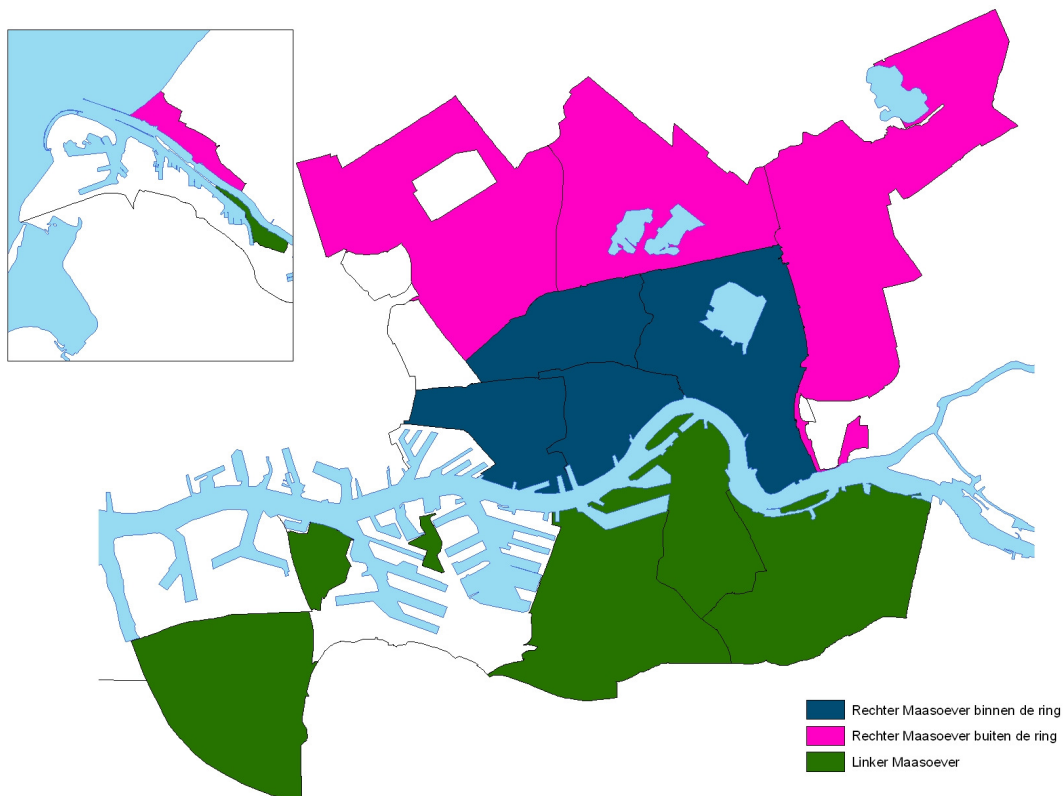
Hoofdstuk 2 gaat over de al jaren gestelde vragen naar het bezit van een rijbewijs, de beschikbaarheid van een auto en het bezit van een fiets en van een openbaarvervoerabonnement. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van vervoermiddelen besproken: de frequentie van het gebruik van auto, openbaar vervoer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

Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. Na een overzicht van de diverse opdrachtgevers voor de Omnibussenquête 2012 in Bijlage I worden in Bijlage II respons en representativiteit van de enquête besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de hier behandelde vragen uit de enquête letterlijk uit de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage V wordt een toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en op de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen gemeten verschillen van 1- à 2%-punt niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond. Daarnaast mag uit deze bijlage ook worden geconcludeerd dat gegevens die op al te kleine aantallen respondenten zijn gebaseerd een zodanig grote betrouwbaarheidsmarge (dus: onnauwkeurigheid) kennen dat ze niet als meer dan indicatief mogen worden beschouwd. Daarom zijn in deze rapportage gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen telkens tussen haakjes geplaatst.

Overige opmerkingen vooraf

Er zij op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', Rotterdammers van 16 tot 85 jaar bedoeld worden. Op 1 januari 2012 waren dat er 495.458 (van de in totaal 616.456). Eén procent van de 1.306 respondenten in deze rapportage staat dus voor 4.955 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar, en één respondent voor 379 Rotterdammers van 16 tot 85 jaar.

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



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

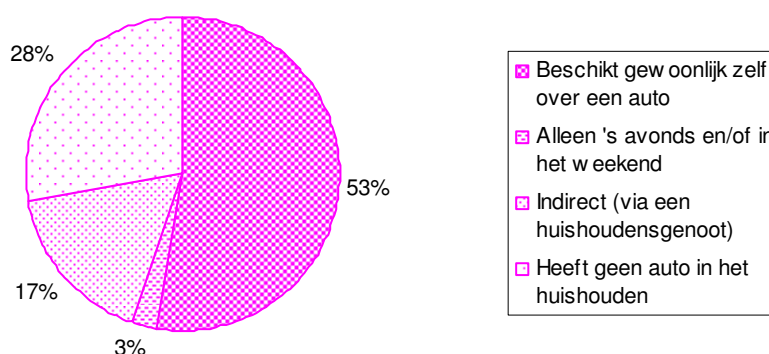
2 BEZIT VAN VERVOERMIDDELEN

2.1 Bezit van rijbewijs en auto

Rijbewijs en beschikbaarheid auto

Ruim twee-derde van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar (68%) heeft een autorijbewijs. Van hen beschikt 78% gewoonlijk altijd zelf over een auto, 4% alleen 's avonds of in het weekeinde, en 18% gewoonlijk zelf niet. In totaal beschikt dus iets meer dan de helft van de Rotterdammers over een rijbewijs én gewoonlijk ook zelf over een auto (53%), en nog eens 3% alleen 's avonds of in het weekeinde. Daarnaast beschikt nog eens 17% daar indirect over (via iemand anders uit het huishouden), want in totaal 72% van de Rotterdammers zegt dat het huishouden over een auto beschikt. Omgerekend betekent dat laatste, dat *van alle Rotterdamse huishoudens* 65% over een auto beschikt.

Figuur 2.1: Bezit en beschikbaarheid auto; 2012.



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

Figuur 2.2: Bezit rijbewijs en beschikbaarheid auto; 1995-2012.

Beschikbaarheid auto	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Heeft een autorijbewijs	61%		69%		69%	67%	69%	69%	68%	72%	69%	68%
Beschikt zelf over een auto ¹	43%		52%		52%	52%	53%	52%	54%	56%	<u>52%</u>	53%
In een huishouden met een auto	67%		75%		74%	73%	75%	<u>71%</u>	<u>74%</u>	76%	74%	72%
Percentage huishoudens dat over een auto beschikt	62%		69%		67%	66%	68%	66%	<u>69%</u>	70%	68%	65%

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

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

In figuur 2.3 is het rijbewijsbezit en de beschikbaarheid van een auto onderscheiden naar een aantal persoonskenmerken¹. 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 heeft men relatief vaker een rijbewijs dan elders. Ook is er een zeer sterk (oplopend) verband tussen rijbewijsbezit enerzijds, en opleiding en (huishoudens-)inkomen anderzijds.

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

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2012.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:		Beschikbaarheid auto:		
	ja	nee	altijd	's avonds / in het weekend	nooit / geen rijbewijs
<i>Geslacht</i>					
man	78%	22%	62%	2%	37%
vrouw	61%	39%	46%	3%	51%
<i>Leeftijd</i>					
16 tot 25 jaar	(50%)	(50%)	(21%)	(3%)	(75%)
25 tot 45 jaar	79%	21%	64%	4%	32%
45 tot 65 jaar	71%	29%	56%	3%	41%
65 tot 85 jaar	58%	42%	49%	0%	51%
<i>Etniciteit</i>					
autochtonen	73%	27%	59%	2%	39%
westerse allochtonen	(69%)	(31%)	(51%)	(3%)	(46%)
niet-westerse allochtonen	55%	45%	38%	3%	59%
<i>Stadsdeel</i>					
Rechter Maasoever binnen ring	67%	33%	47%	4%	49%
Rechter Maasoever buiten ring	74%	26%	64%	2%	34%
Linker Maasoever	66%	34%	49%	2%	48%
<i>Opleidingsniveau</i>					
Laag (geen startkwalificatie)	52%	48%	38%	2%	60%
Midden	72%	28%	54%	3%	42%
Hoog (HBO / WO)	87%	13%	71%	3%	27%
<i>Huishoudensinkomen</i>					
Minima	48%	52%	26%	2%	72%
Minimum tot modaal	66%	34%	50%	1%	49%
Modaal tot 2 x modaal	78%	22%	65%	3%	32%
Boven 2 x modaal	89%	11%	80%	4%	17%
Totaal	68%	32%	53%	3%	45%

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

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

¹ Het onderscheid tussen laag, midden en hoog opgeleiden is in 2012 op een iets andere manier gemaakt dan in eerdere jaren; zie voor de huidige betekenis de toelichting in de figuur.

Figuur 2.3a: Beschikbaarheid auto naar een aantal persoonskenmerken; 2000, 2005 en 2012.

Beschikbaarheid auto	Rijbewijs:			Beschikbaarheid auto:								
	2000	2005	2012	altijd			's avonds / in het weekend			nooit / geen rijbewijs		
	2000	2005	2012	2000	2005	2012	2000	2005	2012	2000	2005	2012
<i>Geslacht</i>												
man	80%	80%	78%	68%	65%	62%	3%	4%	2%	29%	31%	37%
vrouw	60%	60%	61%	40%	42%	46%	8%	5%	3%	52%	53%	51%
<i>Leeftijd</i>												
16 tot 25 jaar	(50%)	(37%)	(50%)	(27%)	(18%)	(21%)	(6%)	(5%)	(3%)	(67%)	(77%)	(75%)
25 tot 45 jaar	77%	80%	79%	57%	62%	64%	9%	7%	4%	34%	31%	32%
45 tot 65 jaar	70%	78%	71%	56%	60%	56%	4%	4%	3%	40%	36%	41%
65 tot 85 jaar	(55%)	48%	58%	(51%)	40%	49%	(0%)	0%	0%	(49%)	60%	51%
<i>Etniciteit¹</i>												
autochtonen	73%	73%	73%	57%	59%	59%	6%	4%	2%	37%	37%	39%
westerse allochtonen	(67%)	(76%)	(69%)	(51%)	(57%)	(51%)	(4%)	(5%)	(3%)	(45%)	(39%)	(46%)
niet-westerse allochtonen	55%	54%	55%	38%	30%	38%	7%	6%	3%	54%	64%	59%
<i>Stadsdeel</i>												
Rechter Maasoevers binnen ring	66%	70%	67%	46%	45%	47%	6%	5%	4%	49%	50%	49%
Rechter Maasoevers buiten ring	78%	76%	74%	64%	64%	64%	7%	4%	2%	29%	32%	34%
Linker Maasoevers	65%	64%	66%	51%	50%	49%	5%	5%	2%	44%	46%	48%
<i>Opleidingsniveau²</i>												
Laag (geen startkwalificatie)	53%	50%	52%	41%	34%	38%	4%	3%	2%	55%	63%	60%
Midden	74%	71%	72%	58%	57%	54%	6%	3%	3%	36%	39%	42%
Hoog (HBO / WO)	84%	87%	87%	61%	67%	71%	8%	7%	3%	32%	26%	27%
<i>Huishoudensinkomen</i>												
Minima	45%	47%	48%	23%	23%	26%	4%	5%	2%	72%	72%	72%
Minimum tot modaal	67%	60%	66%	48%	44%	50%	6%	2%	1%	47%	54%	49%
Modaal tot 2 x modaal	76%	81%	78%	61%	66%	65%	6%	7%	3%	33%	28%	32%
Boven 2 x modaal	87%	91%	89%	73%	80%	80%	8%	5%	4%	19%	15%	17%
Totaal	69%	69%	68%	52%	52%	53%	6%	5%	3%	42%	43%	45%

¹): Het onderscheid tussen westerse en niet-westerse allochtonen is in 2012 op een iets andere manier gemaakt dan in 2005 en 2000.

²): Het onderscheid tussen laag, midden en hoog opgeleiden is in 2012 op een andere manier gemaakt dan in 2005 en 2000.

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

Gezien de bescheiden verschillen en de relatief grote onnauwkeurigheidsmarges door de kleine aantallen per persoonskenmerk kunnen uit het bovenstaande geen conclusies over trends worden getrokken.

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 (95%) is in Rotterdam geregistreerd.

2.2 Fietsbezit

Driekwart van de Rotterdammers (75%) heeft een fiets. Kennelijk is er niets zo Nederlands als fietsen: ruim vier van de vijf autochtone Rotterdammers (84%) hebben een fiets, terwijl dit bij de niet-westerse allochtonen maar voor de helft geldt (53%).

5% van de Rotterdammers heeft (ook) een elektrische fiets.

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; 2001-2012.

Fietsbezit	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	<u>76%</u>	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%
Heeft een elektrische fiets	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5%

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

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

Figuur 2.5: Rotterdammers die altijd kunnen beschikken over een auto en/of een fiets; 2001-2012.

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Auto én fiets	40%	44%	44%	42%	44%	44%	44%	42%	46%	47%	44%	44%
Wel auto, geen fiets	11%	10%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%	8%	9%
Geen auto, wel fiets	34%	29%	29%	30%	32%	30%	30%	32%	30%	27%	32%	31%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	18%	16%	18%	17%	16%	15%	17%	16%	16%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%
Totaal fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%

44% van de Rotterdammers heeft de beschikking over beide en kan dus doorgaans kiezen tussen deze twee vormen van "eigen vervoer". 16% van de Rotterdammers heeft geen fiets, en ook niet (of niet altijd) een auto ter beschikking. Dit komt bij vrouwen veel vaker voor dan bij mannen (bij 19% van de vrouwen en bij 13% van de mannen), en vooral vaak bij ouderen en bij niet-westerse allochtonen. Mede door het lage fietsbezit onder niet-westerse allochtonen heeft 32% van hen geen fiets én geen auto, terwijl dit slechts voor 10% van de autochtone Rotterdammers geldt.

Weinig verrassend, maar wel sterk, is de samenhang met het inkomen: slechts 2% van de Rotterdammers met een huishoudensinkomen van meer dan twee keer modaal heeft geen fiets en evenmin altijd een auto ter beschikking, tegen maar liefst 31% van de minima.

Ook per stadsdeel zijn er flinke verschillen: op de Rechter Maasoever *binnen* de ring heeft 19% auto noch fiets, op de Linker Maasoever 17% en op de Rechter Maasoever *buiten* de ring 12%. Het percentage Rotterdammers die geen fiets én geen auto hebben, is al jaren ongeveer constant.

2.3 Openbaarvervoerabonnement

De vraag naar het bezit van een abonnement op het openbaar vervoer is vorig jaar wat anders geformuleerd, omdat door de forse toename in de afgelopen jaren de indruk bestond dat de OV-chipkaart door sommigen als abonnement wordt gezien. Bij de antwoordmogelijkheden is daarom sindsdien toegevoegd dat men betaalt per rit, met OV-chipkaart op saldo of met losse kaartjes. 27% van de Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zegt nu een abonnement op het openbaar vervoer te hebben: 5% via de werkgever, 7% in de vorm van een o.v.-studentenkaart en 15% heeft het abonnement zelf betaald. 61% van de Rotterdammers zegt per rit te betalen (met OV-chipkaart op saldo of met losse kaartjes), en de overige 12% zegt nooit met het openbaar vervoer te reizen.

In figuur 2.6 is het abonnementenbezit weergegeven zoals dat in de jaren 2004 tot en met 2012 in de Omnibusenquête is gemeten, waarbij ook onderscheid is gemaakt tussen autobezitters en niet-autobezitters.

Figuur 2.6: Abonnement openbaar vervoer; 2004-2012.

Abonnement openbaar vervoer?	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autobezitters¹:									
Ja, via werkgever	6%	7%	7%	7%	6%	5%	6%	4%	4%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	1%	1%	2%	3% ⁴	4%
Ja, privé (zelf betaald)	3%	4%	5%	5%	(12%)	(14%)	(16%)	6%	11%
Nee ³	92%	89%	88%	88%	(80%)	(79%)	(75%)	86%	81%
Niet-autobezitters:									
Ja, via werkgever	8%	9%	9%	7%	7%	6%	6%	4%	5%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	13%	14%	13%	17% ⁴	12%
Ja, privé (zelf betaald)	19%	19%	19%	16%	(19%)	(26%)	(31%)	16%	21%
Nee ³	74%	72%	72%	76%	(61%)	(55%)	(50%)	64%	63%
Totaal:									
Ja, via werkgever	7%	8%	8%	7%	7%	6%	6%	4%	5%
Ja, een ov-studentenkaart	-- ²	-- ²	-- ²	-- ²	7%	7%	7%	10% ⁴	7%
Ja, privé (zelf betaald)	10%	11%	12%	11%	(15%)	(20%)	(22%)	11%	15%
Nee ³	83%	81%	81%	83%	(71%)	(68%)	(64%)	76%	73%

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

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

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

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

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

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

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

Het bezit van openbaarvervoerabonnementen is onder autobezitters maar half zo groot als onder niet-autobezitters: 19% respectievelijk 37%.

Onder intensieve gebruikers van het openbaar vervoer (Rotterdamers die er meestal minimaal vier dagen per week gebruik van maken) is het bezit van openbaarvervoerabonnementen overigens veel hoger, namelijk in totaal 67%. Van hen heeft bijna twee-derde het abonnement via de werkgever of de studie.

2.4 Trends in het bezit van vervoermiddelen

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

Figuur 2.7: Ontwikkeling van het bezit van vervoermiddelen; 2001-2012.



Bezit vervoermiddelen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Beschikt zelf over een auto ¹	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	<u>52%</u>	53%
In een huishouden met een auto	73%	72%	74%	72%	74%	73%	75%	<u>71%</u>	<u>74%</u>	76%	74%	72%
Heeft een fiets	74%	73%	73%	71%	<u>76%</u>	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%

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

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

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

3 GEBRUIK VAN VERVOERMIDDELEN

3.1 Gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets

Autogebruik

Bijna twee van de drie Rotterdammers maken meestal iedere week wel eens gebruik van een auto als bestuurder of als passagier. Daarvan doet ruim de helft dat meestal zelfs ten minste vier dagen per week. Als ook degenen worden meegeteld die 'bijna nooit' een auto zeggen te gebruiken, komt het totaal aan autogebruikers op 76%; iets méér dan het percentage dat een auto in het huishouden heeft (72%; zie paragraaf 2.1).

Van *alle* Rotterdammers kan 35% gerekend worden tot de zogeheten intensieve autogebruikers: zij gebruiken de auto meestal ten minste vier dagen per week.

Figuur 3.1: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier) per stadsdeel; 2012.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	19%	31%	26%	25%
4 of 5 dagen	10%	11%	8%	10%
2 of 3 dagen	15%	19%	20%	18%
1 dag	15%	11%	7%	10%
Totaal autogebruikers	59%	71%	62%	64%
Bijna nooit	14%	9%	13%	12%
Nooit / geen antwoord	27%	19%	25%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Het autogebruik is het grootst op de Rechter Maasoever buiten de ring: 71% gebruikt daar ten minste één dag per week een auto. Op de Linker Maasoever is dit 62%, en "rechts binnen de ring" 59%. Ook het intensieve autogebruik komt op de Rechter Maasoever buiten de ring veel vaker voor dan in beide andere stadsdelen: 42%, tegen 34% "links" en 30% "rechtsbinnen".

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

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

Figuur 3.2: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier); 2003-2012.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(Bijna) elke dag	28%	29%	26%	27%	24%	23%	27%	24%	25%	25%
4 of 5 dagen	11%	10%	11%	10%	11%	10%	10%	12%	10%	10%
2 of 3 dagen	18%	17%	19%	18%	19%	19%	20%	21%	19%	18%
1 dag	7%	7%	9%	9%	8%	8%	8%	9%	11%	10%
Totaal autogebr.	65%	63%	65%	63%	62%	61%	65%	66%	64%	64%
Bijna nooit ¹	11%	13%	14%	12%	13%	14%	15%	10%	11%	12%
Nooit / geen antw. ²	24%	24%	21%	25%	25%	25%	20%	24%	24%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve autogebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3.7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Gebruik van openbaar vervoer

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

Van *alle* Rotterdammers kan 19% gerekend worden tot de intensieve openbaarvervoergebruikers (gebruik meestal ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.3: Openbaarvervoergebruik per week per stadsdeel; 2012.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	16%	7%	13%	12%
4 of 5 dagen	8%	5%	8%	7%
2 of 3 dagen	18%	16%	17%	17%
1 dag	14%	17%	14%	15%
Totaal o.v.-gebruikers	56%	45%	52%	51%
Bijna nooit	25%	30%	22%	25%
Nooit / geen antwoord	18%	25%	26%	23%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Het openbaarvervoergebruik is het grootst op de Rechter Maasoevers binnen de ring, en dat geldt ook voor het intensieve gebruik (24%; buiten de ring 12%, en op de Linker Maasoevers 20%).

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

Figuur 3.4: Openbaarvervoergebruik per week; 2003-2012.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(Bijna) elke dag	11%	12%	11%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	12%
4 of 5 dagen	7%	7%	9%	7%	8%	8%	9%	8%	10%	7%
2 of 3 dagen	14%	12%	14%	13%	11%	14%	16%	16%	17%	17%
1 dag	10%	10%	11%	9%	10%	11%	13%	14%	12%	15%
Totaal o.v.-gebr.	42%	41%	44%	39%	39%	44%	47%	48%	48%	51%
Bijna nooit ¹	34%	33%	35%	34%	34%	31%	31%	24%	25%	25%
Nooit / geen antw. ²	24%	26%	21%	27%	27%	25%	22%	28%	27%	23%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve openbaarvervoergebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3.7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Fietsgebruik

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

Van *alle* Rotterdammers kan 29% gerekend worden tot de intensieve fietsers (gebruik ten minste vier dagen per week).

Figuur 3.5: Fietsgebruik per week per stadsdeel; 2012.

Gebruik per week	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal R'dam
(Bijna) elke dag	27%	22%	19%	22%
4 of 5 dagen	5%	8%	6%	7%
2 of 3 dagen	13%	15%	15%	14%
1 dag	9%	11%	8%	9%
Totaal fietsgebruikers	54%	57%	48%	52%
Bijna nooit	13%	17%	17%	16%
Nooit / geen antwoord	21%	26%	35%	32%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Het fietsgebruik is op de Linker Maasoever minder groot dan op de Rechter Maasoever. Het intensieve gebruik is het grootst op de Rechter Maasoever binnen de ring (32%); op de Rechter Maasoever buiten de ring is dit 30%, en op de Linker Maasoever 25%.

Het aantal Rotterdammers dat gebruik maakt van de fiets schommelde jarenlang rond de vijftig procent. Op de lange termijn gezien neemt het langzaam toe. Ook bij het intensieve fietsgebruik is de trend licht stijgend. Zie figuur 3.6.

Figuur 3.6: Fietsgebruik per week; 2003-2012.

Gebruik per week	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(Bijna) elke dag	17%	17%	21%	19%	20%	21%	20%	19%	23%	22%
4 of 5 dagen	6%	6%	7%	7%	8%	7%	6%	7%	8%	7%
2 of 3 dagen	12%	12%	13%	11%	12%	13%	14%	13%	12%	14%
1 dag	9%	7%	8%	9%	7%	8%	11%	8%	9%	9%
Totaal fietsgebr.	46%	41%	50%	47%	48%	49%	51%	47%	53%	52%
Bijna nooit ¹	28%	26%	27%	26%	23%	24%	27%	19%	15%	16%
Nooit / geen antw. ²	26%	32%	23%	28%	28%	27%	22%	34%	32%	32%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

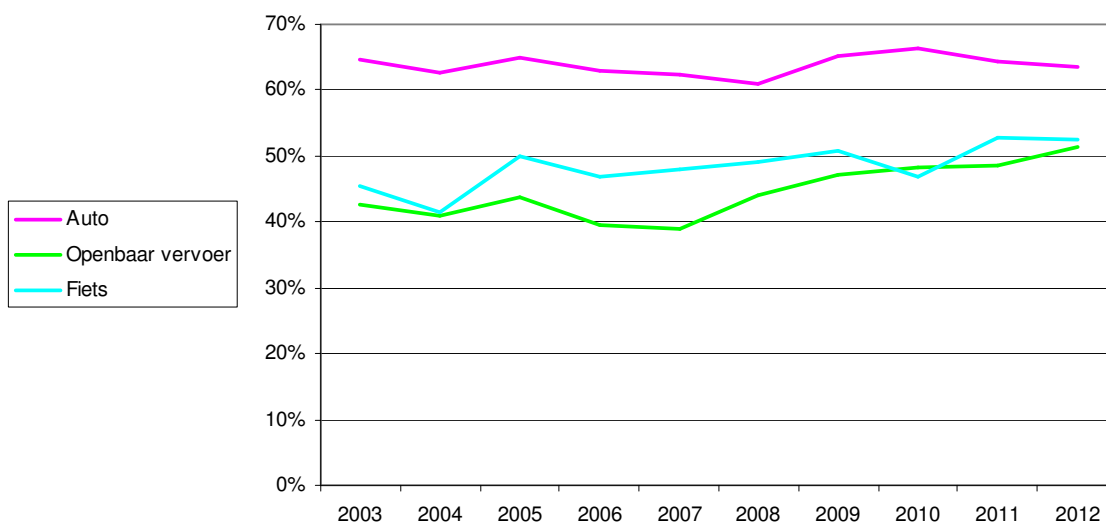
¹): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

²): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Op de significantie van de verschillen van jaar op jaar in het totale en in het intensieve fietsgebruik wordt aan het eind van deze paragraaf in figuur 3,7 en in de volgende paragraaf nader ingegaan.

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

Figuur 3.7: Omvang van de groepen verkeersdeelnemers; 2003-2012.



Verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autogebruikers	65%	63%	65%	63%	62%	61%	<u>65%</u>	66%	64%	64%
O.v.-gebruikers	42%	41%	44%	<u>39%</u>	39%	<u>44%</u>	47%	48%	48%	51%
Fietsgebruikers	46%	<u>41%</u>	<u>50%</u>	47%	48%	49%	51%	<u>47%</u>	<u>53%</u>	52%

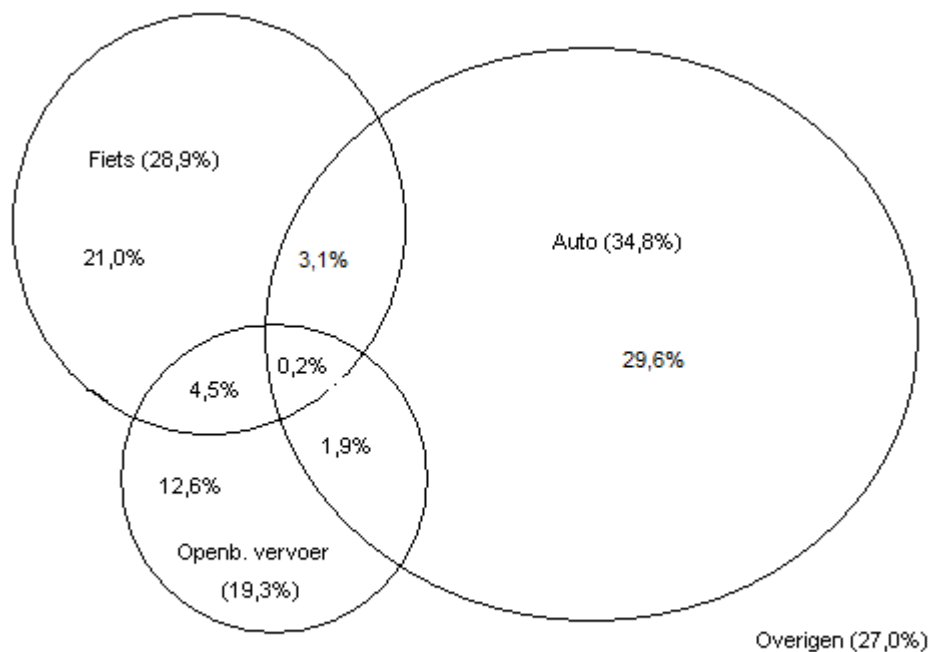
N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant.

De trend bij het autogebruik lijkt op de lange termijn gezien redelijk constant. Het openbaarvervoergebruik neemt sinds 2007 flink toe, en het fietsgebruik neemt op de lange termijn gezien ook langzaam toe.

3.2 Intensieve gebruikers

Zoals in de vorige paragraaf te zien was, behoort 35% van de Rotterdammers tot de intensieve autogebruikers, 19% tot de intensieve openbaarvervoergebruikers en 29% tot de intensieve fietsgebruikers: zij maken doorgaans minimaal vier maal per week gebruik van de auto, van het openbaar vervoer respectievelijk van de fiets. Tussen deze drie groepen bestaat wel enige overlap, doch op de totale bevolking betreft zulke overlap slechts enkele procenten, zoals is te zien in het (voor de leesbaarheid niet helemaal op schaal getekende) diagram in figuur 3.8.

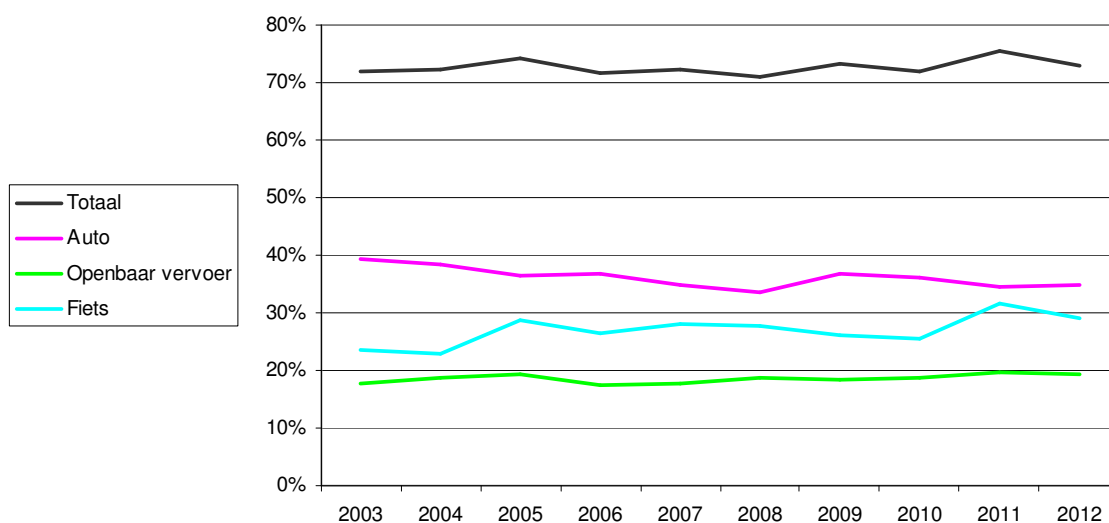
Figuur 3.8: Overlap tussen de drie groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2012.



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

In figuur 3.9 is de ontwikkeling van de omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers sinds 2003 te zien. De trend bij het intensieve autogebruik lijkt licht dalend, die bij het intensieve openbaarvervoergebruik vlak en die bij het intensieve fietsgebruik licht stijgend. De trend voor het totaal aan intensieve verkeersdeelnemers lijkt op de lange termijn gezien eveneens heel licht stijgend.

Figuur 3.9: Omvang van de groepen intensieve verkeersdeelnemers; 2003-2012.



Intensieve verkeersdeelnemers	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Intensieve autogebruikers	39%	38%	36%	37%	35%	33%	37%	36%	34%	35%
Intensieve o.v.-gebruikers	18%	19%	19%	17%	18%	19%	18%	19%	20%	19%
Intensieve fietsgebruikers	24%	<u>23%</u>	29%	26%	28%	28%	26%	25%	<u>32%</u>	29%
Intensieve verkeersdeelnemers	72%	72%	74%	72%	72%	71%	73%	72%	<u>75%</u>	73%

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

3.3 Gebruik in diverse situaties

De auto wordt vooral veel gebruikt voor bestemmingen buiten Rotterdam, voor bezoek aan vrienden en familie en voor bestemmingen in de avonduren en in het weekend. 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 een-derde en naar werk of studie wordt door een kwart het openbaar vervoer gebruikt.

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

Figuur 3.10 geeft het vervoermiddelengebruik weer in diverse situaties (doelen, tijdstippen en bestemmingen). De verschillen met de meting uit 2011 zijn marginaal, en de verhoudingen zijn ook niet anders dan in eerdere jaren. Alleen wordt dit jaar ongeveer overal het openbaar vervoer iets vaker gebruikt, en de fiets iets minder vaak.

Figuur 3.10: Vervoermiddelengebruik (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2012 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	43%	26%	25%	6%	100%	853
als u naar een winkelcentrum gaat	27%	23%	32%	19%	100%	1.173
als u vrienden of familie bezoekt	62%	19%	13%	6%	100%	1.171
als u uitgaat	39%	32%	19%	10%	100%	997
als u gaat sporten	32%	13%	37%	18%	100%	766
in het weekend	49%	18%	24%	8%	100%	1.115
door de week overdag	36%	24%	31%	9%	100%	1.123
door de week in de avond	51%	20%	22%	7%	100%	997
naar de binnenstad van Rotterdam	17%	52%	22%	9%	100%	1.113
naar bestemmingen elders in Rotterdam	46%	35%	14%	5%	100%	1.029
naar bestemmingen buiten Rotterdam	72%	24%	2%	2%	100%	1.117
naar trein of metrostation	12%	35%	18%	35%	100%	991

Gebruik per stadsdeel

Bij analyse per stadsdeel zijn de verschillen met de meting uit 2011 door de kleinere aantallen respondenten soms iets groter, maar ook dan zijn de verhoudingen niet anders dan vorig jaar.

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

Figuur 3.11: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever binnen de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2012 (horizontale percentering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	35%	27%	30%	7%	100%	300
als u naar een winkelcentrum gaat	16%	26%	35%	23%	100%	359
als u vrienden of familie bezoekt	54%	21%	17%	8%	100%	360
als u uitgaat	25%	22%	36%	17%	100%	313
als u gaat sporten	23%	14%	41%	21%	100%	261
in het weekend	38%	19%	33%	10%	100%	354
door de week overdag	29%	26%	35%	11%	100%	353
door de week in de avond	34%	21%	35%	11%	100%	331
naar de binnenstad van Rotterdam	10%	35%	35%	20%	100%	356
naar bestemmingen elders in Rotterdam	38%	35%	22%	5%	100%	330
naar bestemmingen buiten Rotterdam	67%	29%	2%	1%	100%	352
naar trein of metrostation	3%	31%	24%	42%	100%	320

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

Figuur 3.12: Vervoermiddelengebruik op de Rechter Maasoever buiten de ring (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2012 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	51%	20%	26%	3%	100%	231
als u naar een winkelcentrum gaat	34%	16%	34%	16%	100%	327
als u vrienden of familie bezoekt	72%	16%	9%	3%	100%	327
als u uitgaat	44%	37%	14%	5%	100%	288
als u gaat sporten	43%	8%	40%	8%	100%	225
in het weekend	57%	12%	25%	6%	100%	309
door de week overdag	43%	21%	31%	5%	100%	315
door de week in de avond	64%	15%	15%	5%	100%	278
naar de binnenstad van Rotterdam	18%	58%	20%	4%	100%	308
naar bestemmingen elders in Rotterdam	55%	30%	12%	3%	100%	293
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	22%	1%	2%	100%	316
naar trein of metrostation	19%	26%	20%	35%	100%	277

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

Figuur 3.13: Vervoermiddelengebruik op de Linker Maasoever (exclusief 'nooit / niet van toepassing'); 2012 (horizontale centering).

Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik	Auto (bestuurder/ passagier)	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel of lopend	Totaal %	Totaal absoluut
als u naar uw werk of studie gaat	45%	30%	18%	6%	100%	313
als u naar een winkelcentrum gaat	30%	26%	27%	18%	100%	463
als u vrienden of familie bezoekt	62%	18%	12%	7%	100%	460
als u uitgaat	47%	37%	9%	7%	100%	378
als u gaat sporten	32%	15%	31%	22%	100%	267
in het weekend	53%	22%	16%	9%	100%	429
door de week overdag	38%	26%	26%	9%	100%	434
door de week in de avond	55%	22%	17%	6%	100%	371
naar de binnenstad van Rotterdam	22%	63%	12%	4%	100%	427
naar bestemmingen elders in Rotterdam	47%	38%	10%	5%	100%	389
naar bestemmingen buiten Rotterdam	75%	21%	2%	2%	100%	427
naar trein of metrostation	14%	46%	12%	28%	100%	377

4 STIMULERING VAN ANDER VERVOERMIDDELENGEBRUIK

4.1 Frequenter fietsgebruik

Als eerste van een reeks vragen over belemmeringen om vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken is gevraagd waarom men niet vaker de fiets gebruikt. Men mocht hier één of meer redenen aankruisen uit een negental voorgedrukte redenen en/of bij de antwoordmogelijkheid 'anders namelijk ...' een reden in eigen bewoordingen invullen. Voor wie de vraag niet van toepassing vond, bestond de antwoordmogelijkheid 'ik doe al zo veel mogelijk op de fiets'. Zie voor de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 34.

Bijna een-derde van de respondenten die niet al alles op de fiets doen maakte van de mogelijkheid gebruik om (ook) een reden in eigen bewoordingen in te vullen. De daarbij genoemde redenen zijn voor onderstaande analyse tevens gecategoriseerd.

Ruim een kwart van de Rotterdammers geeft aan, al zo veel mogelijk 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. Van de Rotterdammers die niet alles al op de fiets zeggen te doen noemt 32% als reden dat de afstanden te groot zijn, en eveneens 32% dat het weer niet geschikt is. 15% vindt het risico dat de fiets gestolen of vernield wordt op de bestemming te groot, 13% dat fietsen niet snel genoeg gaat, 11% dat het verkeer niet veilig is, 9% vindt fietsen eng, 8% leeftijd, handicap of andere fysieke ongemakken, 7% kán niet fietsen, eveneens 7% vindt dat het risico te groot is dat de fiets gestolen of vernield wordt bij de woning, eveneens 7% geeft als reden geen fiets te hebben, en 6% vindt de routes niet comfortabel. Men mocht hier overigens meerdere antwoordmogelijkheden aankruisen; gemiddeld noemde men er 1,61.

Het percentage Rotterdammers dat zegt al zo veel mogelijk op de fiets te doen is niet helemaal vergelijkbaar met uitkomsten uit eerdere metingen, omdat dit toen "strakker" geformuleerd was: 'Ik doe alles al op de fiets'. Bij de redenen om niet vaker te fietsen is er weinig veranderd sinds vorig jaar. (Al is de Rotterdammer kennelijk wel wat ongeduldiger geworden: het argument dat fietsen niet snel genoeg gaat, wordt dit jaar vaker genoemd dan voorheen...)

Figuur 4.1: Redenen om niet vaker te fietsen; 2007-2012.

Redenen om niet vaker te fietsen ¹	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ik doe al zo veel mogelijk op de fiets ²	17%	<u>21%</u>	21%	20%	22%	<u>27%</u> ²
Meest genoemde redenen ³ :						
afstanden te groot	32%	30%	32%	29%	30%	32%
weer niet geschikt	28%	31%	33%	34%	32%	32%
risico diefstal etc. bij bestemming	23%	<u>17%</u>	18%	18%	15%	15%
fietsen niet snel genoeg	11%	9%	9%	9%	9%	<u>13%</u>
verkeer niet veilig	10%	9%	10%	9%	9%	11%
(...) ³	(...) ³	(...) ³	(...) ³	(...) ³	(...) ³	(...) ³

¹): Betreft de vraag 'Waarom gebruikt u niet vaker de fiets?'. Vóór 2012 was deze vraag geformuleerd als 'Waarom fietst u niet, of waarom fietst u niet vaker?'.

²): Vóór 2012 was deze antwoordmogelijkheid geformuleerd als 'Ik doe alles al op de fiets'. Dit zal een belangrijke verklaring zijn voor de stijging van dit percentage in 2012.

³): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat men meerdere antwoordmogelijkheden mocht aankruisen, tellen deze percentages op tot meer dan 100%. Weergegeven zijn alleen de redenen die ooit ten minste 10% "scoorden".

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

Figuur 4.2 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door meer dan 7% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Figuur 4.2: Redenen om niet vaker te fietsen naar een aantal persoonskenmerken; 2012.

Redenen om niet vaker te fietsen	Doet al zo veel mogelijk op de fiets	Redenen ¹							
		Afstanden te groot	Weer niet geschikt	Risico diefstal etc. bij bestemming	Fietsen niet snel genoeg	Verkeer niet veilig	Eng om te fietsen	Leeftijd, handicap, etc.	Overig
<i>Geslacht</i>									
man	29%	30%	31%	17%	13%	9%	5%	10%	41%
vrouw	26%	35%	32%	14%	13%	12%	12%	7%	41%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(27%)	(45%)	(49%)	(9%)	(25%)	(16%)	(3%)	(0%)	(38%)
25 tot 45 jaar	27%	39%	34%	15%	17%	8%	5%	2%	47%
45 tot 65 jaar	30%	35%	29%	17%	12%	10%	9%	9%	45%
65 tot 85 jaar	25%	12%	23%	16%	2%	14%	17%	21%	30%
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	33%	35%	32%	19%	10%	10%	8%	11%	35%
westerse allochtonen	(22%)	(34%)	(37%)	(19%)	(19%)	(14%)	(11%)	(6%)	(48%)
niet-westerse allochtonen	15%	28%	30%	7%	16%	12%	10%	4%	50%
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	30%	29%	33%	11%	14%	13%	9%	6%	49%
R. Maasoever buiten ring	28%	36%	31%	18%	12%	8%	9%	10%	35%
Linker Maasoever	25%	34%	30%	15%	12%	12%	9%	9%	40%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	21%	22%	23%	12%	8%	14%	12%	12%	44%
Midden	27%	35%	34%	16%	16%	10%	8%	6%	37%
Hoog (HBO / WO)	37%	48%	43%	20%	17%	7%	4%	5%	40%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	24%	23%	23%	12%	13%	11%	11%	8%	49%
Minimum tot modaal	22%	26%	28%	14%	8%	14%	12%	15%	34%
Modaal tot 2 x modaal	31%	41%	35%	18%	14%	11%	6%	7%	40%
Boven 2 x modaal	33%	(45%)	(39%)	(17%)	(18%)	(5%)	(4%)	(3%)	(38%)
<i>Fietsbezit</i>									
Wel	36%	42%	42%	20%	14%	11%	5%	5%	33%
Niet	1%	13%	10%	5%	10%	10%	16%	16%	58%
<i>Fietsgebruik</i>									
Momenteel wel eens	49%	47%	47%	23%	11%	7%	3%	3%	31%
Momenteel nooit	3%	23%	22%	10%	14%	13%	12%	11%	47%
Intensieve autogebruikers	11%	42%	36%	17%	18%	8%	4%	6%	39%
Intensieve o.v.-gebruikers	17%	31%	35%	12%	11%	16%	11%	3%	46%
Intensieve fietsers	70%	(47%)	(40%)	(27%)	(7%)	(10%)	(3%)	(4%)	(29%)
Totaal	27%	32%	32%	15%	13%	11%	9%	8%	41%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk op de fiets te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 161%).

Van de in eigen bewoordingen geformuleerde redenen zijn redenen die neerkwamen op leeftijd, handicaps en andere fysieke ongemakken apart opgenomen. Van de overige zelf geformuleerde redenen "scoorde" er geen één in totaal méér dan 7%; zij zijn samen met 'ik kan niet fietsen' (7%), 'het risico dat de fiets gestolen/vernield wordt op de bestemming is te groot' (eveneens 7%) en 'de routes zijn niet comfortabel' (6%) gezamenlijk in de laatste kolom opgenomen.

Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 34.

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

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

4.2 Frequenter gebruik van het openbaar vervoer

Analoog is dit jaar ook gevraagd, waarom men niet vaker met bus, tram of metro reist. 38% zegt al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen; de anderen noemen vooral dat bus, tram en metro te duur zijn (43%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 27% dat het overstappen te veel tijd kost, 23% dat men zich in bus, tram en metro niet veilig voelt, 17% dat men bus, tram en metro niet comfortabel vindt, 16% dat bus, tram en metro niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 14% dat bus, tram en metro niet snel genoeg gaan, 11% dat bus, tram en metro niet vaak genoeg rijden, en eveneens 11% heeft geen OV-chipkaart. Van de overige redenen noemt 10% dat de haltes te ver weg zijn, 8% dat men het systeem niet goed genoeg kent om er mee te reizen en 1% dat men niet weet waar de haltes zijn. Op de volgende bladzijde toont figuur 4.3 de belangrijkste (dat wil zeggen: door méér dan 10% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

Het veiligheidsargument wordt vaker genoemd naarmate men ouder is; van de 65-plussers noemt bijna de helft dit. Intensieve autogebruikers noemen relatief minder vaak de kosten, en relatief vaker het comfort en de overstaptijd.

Op een zelfde manier is ook gevraagd, waarom men niet vaker met de trein reist. 27% zegt al zo veel mogelijk met de trein te doen; de anderen noemen vooral dat de trein te duur is (51%). Van de verdere voorgedrukte redenen noemt 18% dat het overstappen te veel tijd kost, 16% dat het station te ver weg is, 15% dat men het systeem niet goed genoeg kent om er mee te reizen, 14% dat de treinen niet rijden wanneer men ze nodig heeft, 13% dat men de trein niet comfortabel vindt, heeft 9% geen OV-chipkaart en vindt eveneens 9% dat de trein niet snel genoeg gaat. Van de overige redenen noemt 8% dat men zich in de trein niet veilig voelt en 5% dat de treinen niet vaak genoeg rijden. Figuur 4.4 toont de belangrijkste (dat wil zeggen: door méér dan 8% van de respondenten genoemde) antwoorden op deze vraag voor diverse bevolkingsgroepen uit de Rotterdamse samenleving, zodat te zien is waar nog mogelijkheden liggen, en wie welke belemmeringen voelt.

65-plussers noemen relatief heel vaak dat ze het systeem niet goed genoeg kennen om er mee te reizen. Ook hier noemen intensieve autogebruikers relatief minder vaak de kosten, en relatief vaker het comfort en de overstaptijd, terwijl treinen ook niet rijden wanneer ze ze nodig hebben.

Figuur 4.3: Belangrijkste redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2012.

Redenen om niet vaker met bus, tram of metro te reizen	Doet al zo veel mogelijk met bus, tram of metro	Belangrijkste redenen ¹							
		Te duur	Overstappen kost te veel tijd	Voelt zich niet veilig	Niet comfortabel	Rijden niet wanneer nodig	Niet snel genoeg	Niet vaak genoeg	Heeft geen OV-chipkaart
<i>Geslacht</i>									
man	38%	39%	30%	19%	18%	19%	15%	12%	13%
vrouw	38%	45%	25%	26%	17%	14%	13%	10%	9%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(49%)	(49%)	(36%)	(11%)	(16%)	(29%)	(24%)	(16%)	(5%)
25 tot 45 jaar	28%	45%	31%	16%	23%	14%	17%	9%	9%
45 tot 65 jaar	32%	48%	24%	24%	15%	18%	13%	13%	15%
65 tot 85 jaar	59%	(15%)	(19%)	(46%)	(10%)	(7%)	(5%)	(7%)	(9%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	35%	38%	25%	28%	18%	18%	16%	12%	11%
westerse allochtonen	(43%)	(45%)	(29%)	(30%)	(14%)	(18%)	(14%)	(18%)	(16%)
niet-westerse allochtonen	46%	(56%)	(33%)	(6%)	(16%)	(11%)	(7%)	(6%)	(9%)
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	36%	43%	29%	16%	19%	15%	15%	9%	9%
R. Maasoever buiten ring	33%	37%	25%	24%	20%	19%	16%	10%	10%
Linker Maasoever	43%	47%	27%	27%	14%	15%	12%	15%	14%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	44%	46%	18%	29%	11%	13%	4%	7%	15%
Midden	39%	45%	30%	23%	20%	18%	11%	11%	10%
Hoog (HBO / WO)	30%	36%	33%	19%	21%	19%	27%	15%	8%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	43%	(55%)	(20%)	(27%)	(9%)	(15%)	(7%)	(10%)	(12%)
Minimum tot modaal	39%	(44%)	(28%)	(20%)	(10%)	(14%)	(7%)	(12%)	(15%)
Modaal tot 2 x modaal	38%	42%	29%	21%	22%	14%	17%	12%	10%
Boven 2 x modaal	31%	(26%)	(30%)	(25%)	(27%)	(22%)	(24%)	(12%)	(9%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Wel	59%	48%	28%	18%	9%	19%	14%	14%	2%
Niet	15%	40%	27%	25%	22%	14%	14%	10%	16%
Intensieve autogebruikers	19%	35%	34%	23%	26%	19%	18%	11%	13%
Intensieve o.v.-gebruikers	74%	(49%)	(29%)	(16%)	(6%)	(32%)	(14%)	(17%)	(3%)
Intensieve fietsers	33%	50%	19%	18%	13%	14%	14%	13%	6%
Totaal	38%	43%	27%	23%	17%	16%	14%	11%	11%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met bus, tram of metro te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 182%).

Redenen die niet door méér dan 10% van de respondenten waren aangekruist zijn niet in de tabel opgenomen. Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 35.

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

Figuur 4.4: Belangrijkste redenen om niet vaker met de trein te reizen naar een aantal persoonskenmerken; 2012.

Redenen om niet vaker met de trein te reizen	Doet al zo veel mogelijk met de trein	Belangrijkste redenen ¹							
		Te duur	Overstappen kost te veel tijd	Station te ver weg	Kent het systeem niet goed genoeg	Rijden niet wanneer nodig	Niet comfortabel	Heeft geen OV-chipkaart	Niet snel genoeg
<i>Geslacht</i>									
man	29%	50%	22%	16%	13%	18%	14%	8%	11%
vrouw	26%	52%	16%	16%	16%	10%	13%	10%	6%
<i>Leeftijd</i>									
16 tot 25 jaar	(43%)	(56%)	(17%)	(15%)	(10%)	(14%)	(10%)	(6%)	(9%)
25 tot 45 jaar	22%	53%	25%	16%	7%	15%	19%	6%	12%
45 tot 65 jaar	24%	52%	17%	14%	17%	15%	11%	12%	8%
65 tot 85 jaar	32%	(41%)	(9%)	(19%)	(41%)	(8%)	(6%)	(11%)	(3%)
<i>Etniciteit</i>									
autochtonen	27%	48%	19%	17%	14%	15%	13%	9%	10%
westerse allochtonen	(34%)	(49%)	(27%)	(20%)	(19%)	(15%)	(7%)	(15%)	(8%)
niet-westerse allochtonen	25%	60%	16%	12%	14%	10%	14%	7%	4%
<i>Stadsdeel</i>									
R. Maasoever binnen ring	31%	55%	21%	10%	13%	13%	16%	7%	9%
R. Maasoever buiten ring	24%	50%	20%	14%	14%	16%	14%	9%	11%
Linker Maasoever	26%	49%	15%	22%	16%	12%	10%	11%	7%
<i>Opleidingsniveau</i>									
Laag (geen startkwalificatie)	18%	55%	11%	14%	23%	9%	10%	13%	2%
Midden	31%	50%	18%	17%	15%	14%	14%	7%	6%
Hoog (HBO / WO)	34%	48%	29%	18%	4%	20%	15%	6%	20%
<i>Huishoudensinkomen</i>									
Minima	27%	57%	11%	14%	18%	8%	6%	12%	4%
Minimum tot modaal	29%	(54%)	(17%)	(14%)	(20%)	(9%)	(9%)	(13%)	(3%)
Modaal tot 2 x modaal	28%	53%	21%	15%	13%	14%	18%	6%	11%
Boven 2 x modaal	26%	(37%)	(24%)	(19%)	(9%)	(23%)	(17%)	(7%)	(16%)
<i>Gebruik openbaar vervoer</i>									
Wel	42%	57%	16%	14%	14%	13%	9%	4%	7%
Niet	11%	47%	20%	17%	15%	14%	16%	13%	9%
Intensieve autogebruikers	12%	44%	28%	17%	11%	19%	18%	9%	12%
Intensieve o.v.-gebruikers	55%	(52%)	(10%)	(15%)	(10%)	(13%)	(13%)	(8%)	(9%)
Intensieve fietsers	36%	58%	12%	15%	9%	12%	8%	5%	8%
Totaal	27%	51%	18%	16%	15%	14%	13%	9%	9%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen al zo veel mogelijk met de trein te doen. Omdat meerdere antwoordmogelijkheden mochten worden aangekruist, tellen deze percentages op tot meer dan 100% (voor het totaal: tot 158%).

Redenen die niet door méér dan 8% van de respondenten waren aangekruist zijn niet in de tabel opgenomen. Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 36.

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

De redenen om niet vaker met bus, tram en metro te reizen en die om niet, of niet vaker, met de trein te reizen, komen in sterke mate met elkaar overeen, zoals in figuur 4.5 is te zien: het openbaar vervoer is te duur, overstappen kost te veel tijd, het is niet comfortabel en ze rijden niet wan-

neer je ze nodig hebt. Daarnaast worden bus, tram en metro vaak als niet veilig ervaren, en zijn treinstations vaak te ver weg.

Figuur 4.5: Redenen om niet vaker met het openbaar vervoer te reizen; 2012.

Redenen om er niet vaker mee te reizen	Bus, tram en metro	Trein
Te duur	43%	51%
Overstappen kost te veel tijd	27%	18%
Voelt zich niet veilig	23%	8%
Niet comfortabel	17%	13%
Rijden niet wanneer nodig	16%	14%
Haltes resp. station te ver weg	10%	16%
Niet snel genoeg	14%	9%
Kent het systeem niet goed genoeg	8%	15%
Heeft geen OV-chipkaart	11%	9%
Niet vaak genoeg	11%	5%
Weet niet waar de haltes zijn	1%	
Totaal	182%	158%

4.3 Ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits

Nieuw dit jaar is ook een aantal vragen over ander vervoermiddelengebruik tijdens de spits. Allereerst is gevraagd, van welk vervoermiddel men meestal gebruik maakt tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur). Ruim een kwart (28%) van de Rotterdammers zegt tijdens de spits nooit gebruik van een vervoermiddel te maken of dat dit niet van toepassing is. Van de overige Rotterdammers maakt, zoals te zien is in de één-na-laatste regel van figuur 4.6, 42% meestal gebruik van de auto (37% als bestuurder en 5% als passagier), 33% van het openbaar vervoer, 27% van de fiets en 10% van een ander vervoermiddel, waaronder de benenwagen. Van *alle* Rotterdammers (laatste regel van de figuur) is dat 27% respectievelijk 4% respectievelijk 24% respectievelijk 20% respectievelijk 7%; met andere woorden: 30% van alle Rotterdammers van 16 tot 85 jaar zit meestal tijdens de spits in een auto, waaronder 27% als bestuurder.

Zoals in figuur 4.6 is te zien, gaat van de Rotterdammers met buitenshuis betaald werk de helft (50% als bestuurder en 4% als passagier) met de auto, een kwart met de fiets en een kwart met het openbaar vervoer. Op de Rechter Maasoever buiten de ring gebruikt de reiziger tijdens de spits het meest de auto, en het minst het openbaar vervoer; op de Linker Maasoever wordt de fiets het minst gebruikt. Opvallend is voorts dat toch nog één op de zes tijdens de spits reizende bezitters van een abonnement op het openbaar vervoer dan meestal met de auto reist.

Figuur 4.6: Vervoermiddel tijdens de spits; 2012.

Vervoermiddel tijdens de spits	Nooit / niet van toepassing	Vervoermiddel ¹				
		Auto, als bestuurder	Auto, als passagier	Openbaar vervoer	Fiets	Ander vervoermiddel / lopend
<i>Sociaal-economische positie</i>						
betaald werk	11%	50%	4%	23%	26%	6%
scholier/student	(5%)	(10%)	(0%)	(60%)	(31%)	(5%)
huish. / uitkering / pensioen	49%	24%	7%	43%	27%	16%
<i>Stadsdeel</i>						
R. Maasoever binnen ring	19%	30%	3%	35%	31%	11%
R. Maasoever buiten ring	30%	47%	4%	26%	30%	8%
Linker Maasoever	32%	37%	6%	36%	21%	11%
<i>Beschikbaarheid auto</i>						
Altijd	25%	65%	4%	15%	20%	6%
Niet altijd / nooit	30%	2%	7%	54%	36%	16%
<i>Fietsbezit</i>						
Wel	26%	39%	4%	28%	35%	7%
Niet	33%	32%	8%	49%	1%	18%
<i>Bezit abonnement openb. verv.</i>						
Wel	18%	14%	3%	62%	22%	8%
Niet	29%	47%	6%	19%	30%	11%
Intensieve autogebruikers	19%	85%	6%	10%	6%	2%
Intensieve o.v.-gebruikers	12%	4%	1%	86%	11%	7%
Intensieve fietsers	24%	11%	3%	24%	74%	6%
Totaal	28%	37%	5%	33%	27%	10%
Totaal ²	28%	27%	4%	24%	20%	7%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen. De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 112%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

²): Alle Rotterdammers. Ook deze percentages tellen op tot méér dan 100% (namelijk tot 109%) omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

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

31% van de spitsreizigers overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits: 15% overweegt wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken, 9% overweegt wel eens om vóór of ná de spits te reizen, 5% overweegt wel eens een andere route en 7% overweegt wel eens om thuis te blijven.

Figuur 4.7: Overweegt wel eens op een andere manier te reizen tijdens de spits¹; 2012.

Overweegt wel eens andere manier van reizen	Ander vervoermiddel	Voor of na de spits	Andere route	Thuisblijven	Nee
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>					
auto, als bestuurder	19%	12%	9%	8%	59%
auto, als passagier	(22%)	(4%)	(9%)	(7%)	(62%)
openbaar vervoer	14%	10%	2%	6%	69%
fiets	13%	6%	3%	6%	75%
ander vervoermiddel / lopend	(7%)	(9%)	(5%)	(14%)	(73%)
<i>Sociaal-economische positie</i>					
betaald werk	18%	8%	6%	6%	68%
scholier/student	(12%)	(9%)	(3%)	(2%)	(78%)
huish. / uitkering / pensioen	8%	13%	3%	8%	71%
<i>Stadsdeel</i>					
R. Maasoever binnen ring	17%	11%	4%	6%	66%
R. Maasoever buiten ring	14%	8%	5%	8%	68%
Linker Maasoever	13%	7%	5%	6%	71%
<i>Beschikbaarheid auto</i>					
Altijd	18%	12%	6%	8%	62%
Niet altijd / nooit	10%	6%	3%	6%	77%
<i>Fietsbezit</i>					
Wel	16%	10%	4%	7%	66%
Niet	(9%)	(5%)	(7%)	(5%)	(76%)
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>					
Wel	13%	9%	3%	6%	71%
Niet	15%	9%	5%	6%	68%
Intensieve autogebruikers	18%	12%	9%	8%	60%
Intensieve o.v.-gebruikers	15%	11%	3%	6%	66%
Intensieve fietsers	11%	7%	3%	6%	76%
Totaal	15%	9%	5%	7%	69%

¹): Als percentage van de Rotterdammers die niet zeggen nooit tijdens de spits te reizen.

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 104%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

N.B. 2: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

De in figuur 4.7 onderscheiden soorten reizigers verschillen wat dit betreft niet wezenlijk van elkaar, al overwegen “spits-automobilisten” relatief wat vaker, en “spits-fietsers” relatief wat minder vaak een andere manier van reizen.

Tenslotte is alle respondenten een aantal uitspraken voorgelegd over autogebruik voor ritten tijdens de spits en plannen om autogebruik tijdens de spits te verminderen, met de vraag welke van toepassing is. (Zie voor de precieze formuleringen Bijlage III, vraag 39.) Twee-derde gaf daarbij aan, geen auto en/of rijbewijs te hebben, of zelden of nooit tijdens de spits de auto te gebruiken. Eén op de tien gebruikt tijdens de spits de auto en wil dat wel veranderen; van hen zegt echter bijna drie-kwart dat dat op dit moment niet mogelijk is. Slechts 1% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

In figuur 4.8 is de beantwoording van deze vraag weer uitgesplitst naar een aantal soorten reizigers, waarbij overigens de beantwoording van een aantal respondenten niet erg consequent lijkt.

Figuur 4.8: Veranderingsgezindheid autogebruik tijdens de spits; 2012.

Veranderingsgezindheid autogebruik	Geen auto en/of geen rijbewijs	Gebruikt auto zelden of nooit tijdens de spits	Zo weinig mogelijk; gaat niet veranderen	Meestal; gaat veranderen	Meestal; gaat veranderen; weet niet hoe en wanneer	Meestal; gaat veranderen; nu niet mogelijk	Meestal; gaat niet veranderen
<i>Vervoermiddel tijdens de spits</i>							
nooit / niet van toepassing	41%	51%	9%	0%	0%	0%	2%
auto, als bestuurder	1%	15%	15%	1%	7%	26%	41%
auto, als passagier	(36%)	(22%)	(11%)	(2%)	(4%)	(9%)	(20%)
openbaar vervoer	63%	25%	11%	0%	0%	0%	2%
fiets	46%	34%	18%	0%	0%	1%	3%
ander vervoermiddel / lopend	(57%)	(31%)	(11%)	(0%)	(0%)	(1%)	(2%)
<i>Sociaal-economische positie</i>							
betaald werk	22%	27%	15%	1%	4%	13%	22%
scholier/student	(55%)	(32%)	(3%)	(0%)	(2%)	(5%)	(5%)
huish. / uitkering / pensioen	47%	39%	11%	0%	0%	2%	4%
<i>Stadsdeel</i>							
R. Maasoever binnen ring	41%	28%	13%	0%	2%	6%	10%
R. Maasoever buiten ring	30%	32%	15%	1%	2%	10%	14%
Linker Maasoever	39%	33%	9%	1%	2%	6%	13%
<i>Beschikbaarheid auto</i>							
Altijd	0%	48%	18%	1%	4%	13%	22%
Niet altijd / nooit	82%	13%	4%	0%	0%	1%	1%
<i>Fietsbezit</i>							
Wel	32%	34%	14%	1%	2%	8%	12%
Niet	55%	23%	6%	0%	2%	4%	12%
<i>Bezit abonnement openb. vervoer</i>							
Wel	51%	31%	11%	0%	1%	3%	5%
Niet	31%	31%	13%	1%	3%	9%	16%
Intensieve autogebruikers	5%	27%	16%	2%	6%	19%	32%
Intensieve o.v.-gebruikers	66%	22%	9%	0%	1%	1%	1%
Intensieve fietsers	47%	37%	17%	0%	0%	1%	3%
Totaal	37%	32%	12%	1%	2%	7%	12%

¹⁾: Als percentage van alle Rotterdammers.

Zie voor de precieze formulering van de voorgedrukte antwoordmogelijkheden de vragenlijst in Bijlage III, vraag 39.

N.B. 1: De percentages tellen op tot méér dan 100% (voor het totaal: 103%), omdat sommige respondenten meerdere antwoordmogelijkheden hebben aangekruist.

N.B. 2: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

Van degenen die nu tijdens de spits meestal een auto besturen zegt één op de drie dat wel te willen veranderen; van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. Ook van hen zegt slechts 1% tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

Van degenen die altijd over een auto kunnen beschikken zegt bijna één op de vijf tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat wel te willen veranderen; ook van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En ook hier zegt slechts 1% tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen. Van de intensieve autogebruikers tenslotte zegt ruim een kwart tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat wel te willen veranderen; ook van hen zegt echter bijna iedereen niet te weten hoe en wanneer, en vooral: dat dat op dit moment niet mogelijk is. En slechts 2% zegt tijdens de spits meestal de auto te gebruiken maar dat te gaan veranderen.

4.4 'P+R'

Sinds 2009 worden ook vragen gesteld over het begrip 'P+R': of men dit begrip kent (en zo ja: waardoor), en of men er wel eens gebruik van maakt (en zo ja: wat daarvoor de belangrijkste reden is). Zie voor de precieze formulering van de vragen Bijlage III, vraag 30 en 31.

73% van de Rotterdammers zegt het begrip 'P+R' te kennen; 27% erkent dit *niet* te kennen. De helft van de Rotterdammers (49%) kent dit begrip doordat men wel eens langs een 'P+R'-plaats gereden is; één op de twaalf (13%) kent het van radio en tv, eveneens één op de twaalf (12%) door vrienden en/of familie, 8% noemt kranten / tijdschriften, 7% zegt 'P+R' te kennen dankzij internet, en 9% noemt nog een andere informatiebron, waarbij vooral eigen ervaring ("ik maak er gebruik van") wordt genoemd, en in mindere mate ook bebording. (Deze percentages tellen op tot méér dan 100%, omdat men meerdere informatiebronnen mocht aankruisen.)

Figuur 4.9: Kennis van het begrip 'P+R'; 2012 (horizontale percentering).

Kent u het begrip 'P+R'?	Nee	Ja, van radio en tv	Ja, via vrienden en/of familie	Ja, via kranten / tijdschriften	Ja, via internet	Ja, wel eens langs-gereden	Ja, anders
<i>Stadsdeel</i>							
Rechter Maasoever binnen ring	36%	10%	12%	7%	8%	45%	8%
Rechter Maasoever buiten ring	19%	13%	13%	11%	5%	57%	12%
Linker Maasoever	27%	15%	12%	7%	7%	48%	7%
<i>Autobezit</i>							
Beschikt altijd over auto	16%	13%	13%	9%	8%	60%	11%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(28%)	(14%)	(10%)	(8%)	(8%)	(52%)	(9%)
Geen rijbewijs	48%	12%	11%	7%	4%	30%	4%
<i>Autogebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	20%	12%	10%	8%	8%	61%	10%
Niet intensief / niet	32%	14%	13%	9%	6%	43%	8%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>							
Intensief (min. 4 dagen / week)	30%	13%	15%	11%	9%	45%	9%
Niet intensief / niet	27%	13%	12%	8%	6%	50%	9%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>							
Auto (bestuurder of passagier)	18%	13%	12%	7%	10%	61%	9%
Openbaar vervoer	33%	9%	12%	8%	10%	46%	9%
Ander vervoermiddel / lopend	24%	10%	15%	7%	5%	55%	12%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	35%	17%	11%	10%	4%	38%	5%
Totaal	27%	13%	12%	8%	7%	49%	9%

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

'P+R' is het meest bekend op de Rechter Maasoever buiten de ring, waar 81% dit begrip kent. Voorts is dit begrip bij autobezitters en (intensieve) -gebruikers bekender dan bij anderen. Van de Rotterdammers die geen rijbewijs hebben, kent bijna de helft dit begrip niet; van de autogebruikers en van hen die meestal met de auto naar werk of studie gaan kennen vier van de vijf het.

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

In totaal blijkt dat 19% wel eens gebruik maakt van 'P+R', 54% 'P+R' wel kent maar nog nooit gebruikt heeft en 27% 'P+R' niet kent.

Figuur 4.10: Gebruik 'P+R'; 2012 (horizontale percentering).

Gebruik 'P+R'	Gebruikt wel eens	Kent, maar nog nooit gebruikt	Kent niet
<i>Stadsdeel</i>			
Rechter Maasoever binnen ring	13%	51%	35%
Rechter Maasoever buiten ring	28%	54%	19%
Linker Maasoever	18%	55%	27%
<i>Autobezit</i>			
Beschikt altijd over auto	26%	59%	16%
Niet of niet altijd; wél rijbewijs	(19%)	(53%)	(28%)
Geen rijbewijs	6%	47%	47%
<i>Autogebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	26%	54%	20%
Niet intensief / niet	15%	53%	31%
<i>Openbaarvervoergebruik</i>			
Intensief (minimaal 4 dagen / week)	14%	57%	29%
Niet intensief / niet	20%	53%	27%
<i>Vervoermiddel naar werk of studie</i>			
Auto (als bestuurder of passagier)	27%	55%	18%
Openbaar vervoer	17%	50%	32%
Ander vervoermiddel / lopend	20%	56%	24%
Nooit / n.v.t. / geen antwoord	13%	52%	34%
Totaal	19%	54%	27%

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

'P+R'-gebruikers vinden we het meest op de Rechter Maasoever buiten de ring (28%). Van de Rotterdammers die altijd over een auto beschikken gebruikt een kwart wel eens een 'P+R'-voorziening; het zelfde geldt voor de intensieve autogebruikers (minimaal vier dagen per week) en de Rotterdammers die meestal met de auto naar werk of studie gaan. Deze conclusie kon in vorige jaren ook getrokken worden.

De belangrijkste reden om gebruik te maken van 'P+R' is dat het makkelijker is (genoemd door 68% van de gebruikers), gevolgd door goedkoper (39%) en sneller (24%). (Men mocht méér dan één van deze drie redenen aankruisen.)

Kennis en gebruik zijn de afgelopen jaren niet veranderd; bij de gebruiksredenen is het gemak dit jaar weer iets vaker genoemd, maar valt vooral op dat dit jaar veel minder Rotterdammers 'P+R' sneller vinden. (Het gemeten verschil is, ondanks de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête, significant.)

Figuur 4.11: Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'; 2009-2012.

Gebruik en gebruiksredenen 'P+R'	2009	2010	2011	2012
Gebruikt wel eens 'P+R'	18%	18%	18%	19%
Kent het begrip 'P+R', maar nog nooit gebruikt	53%	54%	54%	54%
Subtotaal: Kent het begrip 'P+R'	71%	72%	72%	73%
Kent het begrip niet	29%	28%	28%	27%
<i>Belangrijkste argument gebruikers:</i>				
Makkelijker	68%	72%	<u>64%</u>	68%
Goedkoper	32%	36%	40%	39%
Sneller	34%	31%	35%	<u>24%</u>

N.B.: Percentages die zijn onderstreept, verschillen significant van het percentage in het voorgaande jaar; de overige verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar zijn *niet* significant. De schijnbare veranderingen bij de gebruiksredenen zijn door de bescheiden aantallen gebruikers in de enquête (2012: 244) zelden significant; van de verschillen van jaar op jaar zijn alleen de afname van 'Makkelijker' tussen 2010 en 2011 en de afname van 'Sneller' tussen 2011 en 2012 significant.

5 MENINGEN EN OORDELEN

Net als in de Omnibusenquêtes van 2003 tot en met 2011 is de Rotterdammers ook in de Omnibusenquête van 2012 gevraagd naar hun oordeel over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer. Nieuw is daarbij dit jaar een aantal vragen over de bereikbaarheid met de auto (paragraaf 5.3).

5.1 Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen

Het parkeren van de auto in de binnenstad en de doorstroming van de auto in de stad 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. Over het parkeren van de auto in de binnenstad is in totaal 68% ontevreden, en over de doorstroming van de auto in de stad in totaal 56%. Ook over het stallen van de fiets in de binnenstad (in totaal 46%) en over de veiligheid in en om de metro/treinstations (in totaal 43%) zijn velen negatief.

Het meest vaak tevreden is men over de doorstroming van tram en bus (in totaal 91% respectievelijk 81%) en het comfort in het openbaar vervoer (78%).

Figuur 5.1: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen (exclusief 'geen mening'); 2012.

Hoe denkt u over	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
de doorstroming van de auto in de stad	11%	45%	43%	2%	100%	898	31%
het comfort van het fietsen in de stad	6%	28%	57%	9%	100%	858	34%
de verkeersveiligheid in de binnenstad	4%	31%	60%	5%	100%	990	24%
het stallen van de fiets in de binnenstad	9%	37%	47%	7%	100%	792	39%
het parkeren van de auto in de binnenstad	27%	41%	29%	3%	100%	837	36%
de doorstroming van de bus	3%	16%	73%	8%	100%	696	47%
de doorstroming van de tram	2%	7%	74%	17%	100%	821	37%
comfort van het openbaar vervoer	3%	19%	69%	9%	100%	1.007	23%
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	7%	22%	64%	7%	100%	986	25%
de veiligheid in bus/tram/metro	8%	25%	59%	9%	100%	1.009	23%
de veiligheid in en om metro/treinstations	10%	33%	51%	6%	100%	973	25%
de verkeersveiligheid in de straat	7%	20%	59%	14%	100%	1.118	14%
het stallen van de fiets bij de woning	12%	22%	43%	23%	100%	945	28%
het parkeren van de auto bij de woning	13%	17%	48%	21%	100%	923	29%
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	5%	24%	61%	10%	100%	1.093	16%

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 14% tot 47% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de verkeerssituatie in

de eigen straat komt dit het minst vaak voor; over de doorstroming van de bus en over het stallen van de fiets in de binnenstad het meest. Dat laatste valt vaak, maar niet altijd, samen met een gebrek aan gebruikservaring.

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

Figuur 5.2: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2012.

Hoe denkt u over	% NEGATIEF	% POSITIEF	CIJFER
de doorstroming van de auto in de stad	56%	44%	5,7
het comfort van het fietsen in de stad	33%	67%	6,4
de verkeersveiligheid in de binnenstad	35%	65%	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	46%	54%	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	68%	32%	5,2
de doorstroming van de bus	19%	81%	6,7
de doorstroming van de tram	9%	91%	7,1
comfort van het openbaar vervoer	22%	78%	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	29%	71%	6,4
de veiligheid in bus/tram/metro	32%	68%	6,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	43%	57%	6,1
de verkeersveiligheid in de straat	27%	73%	6,6
het stallen van de fiets bij de woning	33%	67%	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	31%	69%	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	29%	71%	6,5

Vorig jaar bleek de Rotterdammer een stuk tevredener dan het jaar daarvóór: bij negen van de vijftien onderwerpen was het rapportcijfer toen significant gestegen. Dit jaar is sprake van stabilisatie: bijna alle rapportcijfers zijn praktisch onveranderd.

Figuur 5.3: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2012.

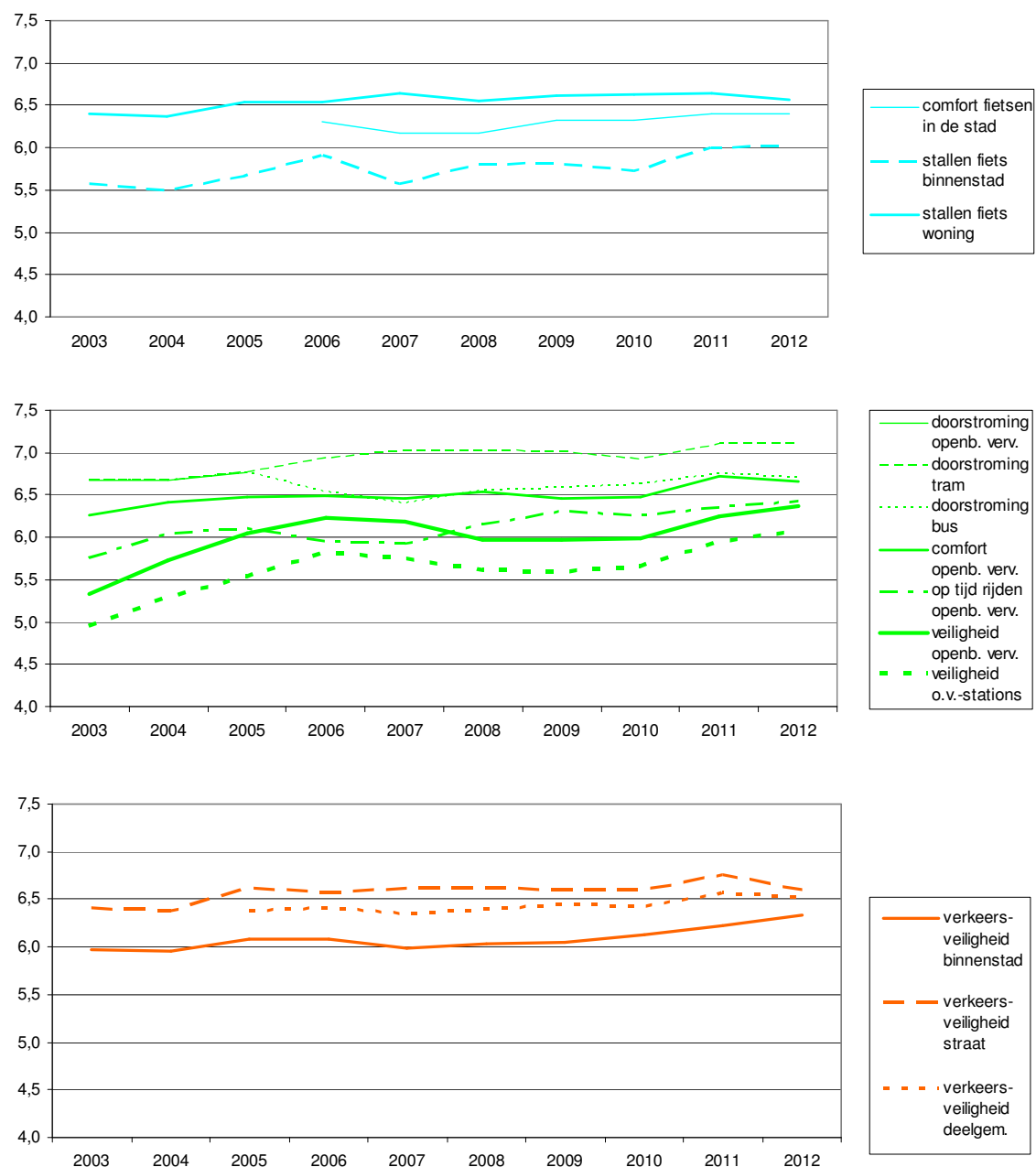
Hoe denkt u over	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
de doorstroming van de auto in de stad	5,5	<u>5,4</u>	<u>5,5</u>	5,6	<u>5,3</u>	5,4	5,5	5,5	<u>5,7</u>	5,7
het comfort van het fietsen in de stad	---	---	---	6,3	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,3</u>	6,3	6,4	6,4
de verkeersveiligheid in de binnenstad	6,0	6,0	<u>6,1</u>	6,1	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	6,3
het stallen van de fiets in de binnenstad	5,6	5,5	<u>5,7</u>	<u>5,9</u>	<u>5,6</u>	<u>5,8</u>	5,8	5,7	<u>6,0</u>	6,0
het parkeren van de auto in de binnenstad	4,8	4,8	<u>4,9</u>	4,9	4,9	5,0	<u>5,2</u>	<u>4,9</u>	<u>5,2</u>	5,2
de doorstroming van het openbaar vervoer	6,7	6,7	6,8	---	---	---	---	---	---	---
de doorstroming van de bus	---	---	---	6,5	<u>6,4</u>	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,7	6,7
de doorstroming van de tram	---	---	---	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	<u>7,1</u>	7,1
comfort van het openbaar vervoer	6,3	<u>6,4</u>	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	<u>6,7</u>	6,7
het op tijd rijden van het openbaar vervoer	5,8	<u>6,0</u>	6,1	<u>6,0</u>	5,9	<u>6,2</u>	<u>6,3</u>	6,3	6,3	6,4
de veiligheid in bus/tram/metro	5,3	<u>5,7</u>	<u>6,1</u>	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,0</u>	6,0	6,0	<u>6,2</u>	6,4
de veiligheid in en om metro/treinstations	4,9	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	<u>5,8</u>	5,7	<u>5,6</u>	5,6	5,7	<u>5,9</u>	<u>6,1</u>
de verkeersveiligheid in de straat	6,4	6,4	<u>6,6</u>	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	<u>6,8</u>	<u>6,6</u>
het stallen van de fiets bij de woning	6,4	6,4	<u>6,5</u>	6,5	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
het parkeren van de auto bij de woning	6,4	6,4	6,5	6,5	6,6	6,5	6,6	6,5	6,4	6,5
de verkeersveiligheid in de deelgemeente	---	---	6,4	6,4	6,3	6,3	6,4	6,4	<u>6,6</u>	6,5

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

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

Figuur 5.4: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen; 2003-2012.





Oordelen naar stadsdeel

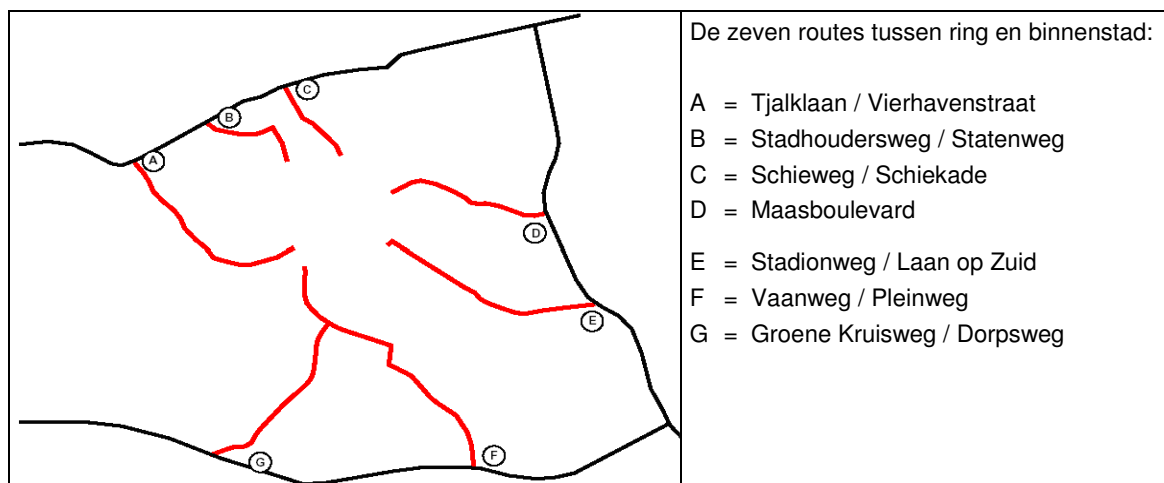
Rotterdamers van de Rechter Maasoever *binnen* de ring zijn wat vaker tevreden over de veiligheid in en rond het openbaar vervoer. Veel vaker negatief zijn ze over het stallen van de fiets en het parkeren van de auto bij de woning. Op deze Maasoever *buiten* de ring is men vaker tevreden over de verkeersveiligheid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

Figuur 5.5: Oordeel over diverse verkeers- en vervoersonderwerpen per stadsdeel; 2012.

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

5.2 Oordeel over de doorstroming tussen ring en binnenstad

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



Grote aantallen Rotterdammers kennen de voorgelegde routes echter kennelijk niet, of niet goed genoeg om een oordeel over de situatie ter plekke te kunnen hebben. De route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' spant wat dit betreft de kroon: twee van de drie Rotterdammers geven aan, deze route niet, of niet goed genoeg, te kennen, en nog eens 9% heeft de vraag hierover niet beant-

woord, 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 bijna overal geeft meer dan de helft aan, de betreffende route niet, of niet goed genoeg, te kennen. Daarom zijn in figuur 5.6 slechts de percentages negatieve en positieve reacties weergegeven van diegenen die een oordeel konden hebben. Bovendien is een op de percentages gebaseerd cijfer toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 was gedaan.

Figuur 5.6: Oordeel over doorstroming tussen ring en binnenstad (exclusief 'weet ik niet / ken ik niet'); 2005-2012.

Hoe denkt u over de doorstroming over	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tjalklaan / Vierhavenstraat:								
(zeer) negatief / ontevreden	43%	40%	<u>52%</u>	<u>37%</u>	<u>47%</u>	46%	42%	<u>32%</u>
(zeer) positief / tevreden	57%	60%	<u>48%</u>	<u>63%</u>	<u>53%</u>	54%	58%	<u>68%</u>
cijfer	6,0	6,1	<u>5,7</u>	<u>6,2</u>	<u>5,9</u>	5,8	6,0	<u>6,3</u>
Stadhoudersweg / Statenweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	61%	64%	66%	<u>48%</u>	<u>61%</u>	<u>48%</u>	50%	51%
(zeer) positief / tevreden	39%	36%	34%	<u>52%</u>	<u>39%</u>	<u>52%</u>	50%	49%
cijfer	5,3	5,2	5,2	<u>5,8</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	5,8	5,7
Schieweg / Schiekade:								
(zeer) negatief / ontevreden	62%	60%	<u>68%</u>	<u>58%</u>	<u>65%</u>	<u>59%</u>	57%	57%
(zeer) positief / tevreden	38%	40%	<u>32%</u>	<u>42%</u>	<u>35%</u>	<u>41%</u>	43%	43%
cijfer	5,3	5,4	<u>5,1</u>	<u>5,5</u>	<u>5,3</u>	<u>5,5</u>	5,5	5,5
Maasboulevard:								
(zeer) negatief / ontevreden	34%	34%	<u>40%</u>	37%	39%	<u>33%</u>	33%	<u>38%</u>
(zeer) positief / tevreden	66%	66%	<u>60%</u>	63%	61%	<u>67%</u>	67%	<u>62%</u>
cijfer	6,2	6,2	<u>6,0</u>	<u>6,1</u>	6,1	<u>6,2</u>	6,2	<u>6,1</u>
Stadionweg / Laan op Zuid:								
(zeer) negatief / ontevreden	29%	28%	29%	31%	32%	33%	30%	32%
(zeer) positief / tevreden	71%	72%	71%	69%	68%	67%	70%	68%
cijfer	6,3	6,4	6,3	6,3	6,3	6,2	6,3	6,3
Vaanweg / Pleinweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	42%	41%	<u>48%</u>	<u>42%</u>	48%	<u>42%</u>	42%	40%
(zeer) positief / tevreden	58%	59%	<u>52%</u>	<u>58%</u>	52%	<u>58%</u>	58%	60%
cijfer	6,0	6,0	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	5,9	6,0	6,0	6,0
Groene Kruisweg / Dorpsweg:								
(zeer) negatief / ontevreden	36%	38%	<u>47%</u>	<u>40%</u>	41%	37%	32%	<u>39%</u>
(zeer) positief / tevreden	64%	62%	<u>53%</u>	<u>60%</u>	59%	63%	68%	<u>61%</u>
cijfer	6,1	6,1	<u>5,9</u>	<u>6,1</u>	6,0	6,2	6,3	<u>6,1</u>
Totaal:								
(zeer) negatief / ontevreden	44%	43%	<u>50%</u>	<u>42%</u>	<u>47%</u>	<u>42%</u>	41%	42%
(zeer) positief / tevreden	56%	57%	<u>50%</u>	<u>58%</u>	<u>53%</u>	<u>58%</u>	59%	58%
cijfer	5,9	5,9	<u>5,7</u>	<u>6,0</u>	<u>5,8</u>	<u>6,0</u>	6,0	6,0

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

Over de route 'Schieweg / Schiekade' wordt door 57% van de Rotterdammers die er een oordeel over hebben negatief geoordeeld, maar dat is de enige met een overwegend negatieve beoordeling. (Over de route 'Stadhoudersweg / Statenweg' liggen de meningen 'fifty-fifty'.) Over de route 'Stadionweg / Laan op Zuid' en de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' is men het meest tevreden: daar is slechts 32% negatief of ontevreden over de doorstroming. In het algemeen (alle

routes tezamen genomen) is 42% negatief of ontevreden over de doorstroming tussen ring en binnenstad, en 58% positief c.q. tevreden.

Vergeleken met vorig jaar is het oordeel over de doorstroming over de route 'Tjalklaan / Vierhavenstraat' flink verbeterd. Over de route 'Maasboulevard' en de route 'Groene Kruisweg / Dorpsweg' is men een stuk negatiever dan vorig jaar. Alles bij elkaar genomen is het oordeel over de routes tussen ring en binnenstad de laatste vijf jaar praktisch constant gebleven, met alleen een "dip" in 2009.

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

5.3 Oordeel over bereikbaarheid met de auto

Nieuw is dit jaar een aantal vragen over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad op verschillende momenten. Figuur 5.7 laat zien hoe deze vragen beantwoord zijn.

Figuur 5.7: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad (exclusief 'geen mening'); 2012.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto	Ze negatief / zeer ontevreden	Negatief / ontevreden	Positief / tevreden	Ze positief / zeer tevreden	Totaal %	Totaal absoluut	Geen mening / geen antwoord
van de binnenstad in het algemeen	9%	36%	53%	2%	100%	921	29%
idem tijdens grote evenementen	40%	41%	18%	2%	100%	833	36%
rest van de stad tijdens grote evenementen	20%	39%	39%	3%	100%	815	38%
van de eigen straat in het algemeen	2%	10%	69%	19%	100%	1.027	21%
idem aan het eind van de middag	5%	16%	64%	15%	100%	971	26%
idem in het weekend	3%	12%	65%	20%	100%	982	25%
binnen Rotterdam in het algemeen	5%	27%	64%	4%	100%	916	30%

Over de bereikbaarheid met de auto van de binnenstad in het algemeen is een bescheiden meerderheid positief; tijdens grote evenementen wordt die echter door vier van de vijf Rotterdammers die daar een mening over hebben als negatief beoordeeld. Ook de rest van de stad is dan trouwens volgens een meerderheid slecht met de auto bereikbaar.

De eigen straat is in het algemeen volgens bijna negen van de tien met de auto voldoende goed bereikbaar. Zelfs aan het eind van de middag is dat nog volgens acht van de tien het geval.

Overigens heeft lang niet iedereen een mening over al deze onderwerpen: afhankelijk van de vraag heeft 21% tot 38% geen mening, of de vraag niet beantwoord. Over de eigen straat in het algemeen komt dit het minst vaak voor; over de situatie tijdens grote evenementen het meest.

In de volgende figuur is deze beoordeling op een zelfde manier als in paragraaf 5.1 in een verkorte vorm weergegeven: de percentages 'zeer negatief' en 'negatief' zijn samengenomen, het zelfde is gedaan voor de positieve reacties, en er is ook weer een "rapportcijfer" geconstrueerd.

Figuur 5.8: Oordeel over de bereikbaarheid met de auto van diverse delen van de stad; 2012.

Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto	% positief	% negatief	Cijfer
van de binnenstad in het algemeen	55%	45%	6,0
idem tijdens grote evenementen	20%	80%	4,6
rest van de stad tijdens grote evenementen	41%	59%	5,5
van de eigen straat in het algemeen	88%	12%	7,1
idem aan het eind van de middag	79%	21%	6,8
idem in het weekend	85%	15%	7,0
binnen Rotterdam in het algemeen	68%	32%	6,4

5.4 Oordeel over verkeershinder

In figuur 5.9 is weergegeven, in hoeverre de Rotterdammers hinder zeggen te ondervinden van diverse aspecten van auto's en van bromfietsen/scooters, waarbij tevens onderscheid is gemaakt naar stadsdeel. Daarbij is ook een op de percentages gebaseerd "rapportcijfer" toegevoegd zoals dat ook bij de voorgaande oordelen in figuur 5.2 en 5.6 was gedaan: een cijfer tussen 0 ('geen hinder') en 10 ('veel hinder'). Enigszins arbitrair is daarbij 'een beetje hinder' als '5' beschouwd.

Figuur 5.9: Oordeel over verkeershinder per stadsdeel (exclusief 'geen mening'); 2012.

Heeft u in Rotterdam hinder van	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	19%	15%	14%	16%
een beetje hinder	37%	34%	38%	36%
geen hinder	44%	50%	49%	47%
cijfer	6,2	6,8	6,8	6,5
Geluid van auto's:				
veel hinder	21%	17%	17%	19%
een beetje hinder	36%	36%	35%	36%
geen hinder	44%	47%	47%	46%
cijfer	6,1	6,5	6,5	6,4
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	19%	17%	20%	19%
een beetje hinder	34%	33%	35%	34%
geen hinder	47%	49%	45%	47%
cijfer	6,4	6,6	6,3	6,4
Bromfietsen / scooters:				
veel hinder	22%	25%	24%	24%
een beetje hinder	35%	37%	38%	37%
geen hinder	42%	38%	37%	39%
cijfer	6,0	5,7	5,6	5,7

Bromfietsen en scooters blijken relatief het meest hinderlijk: 24% van de Rotterdammers heeft daar veel hinder van, hoewel toch ook 39% hier géén hinder van zegt te ondervinden. Voorts zegt 37% hier 'een beetje hinder' van te ondervinden.

Auto's zijn kennelijk een stuk minder hinderlijk: 19% heeft veel hinder van geparkeerde auto's, eveneens 19% van het geluid van auto's, en 16% van de stank ervan. In totaal zegt echter toch slechts een krappe minderheid van de Rotterdammers géén hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en van de stank en van het geluid ervan.

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

Er bestaat overigens enig verband tussen autobezit en de mate van ervaren verkeershinder: Rotterdammers die niet altijd over een auto beschikken zeggen wat vaker veel last van de stank en het geluid van auto's te hebben. Zie figuur 5.10.

Figuur 5.10: Oordeel over hinder door auto's naar autobezit (exclusief 'geen mening'); 2012.

Heeft u in Rotterdam hinder van	Beschikt altijd over een auto	Niet of niet altijd; wél rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal Rotterdam
Stank van auto's:				
veel hinder	13%	(16%)	22%	16%
een beetje hinder	35%	(40%)	38%	36%
geen hinder	52%	(44%)	40%	47%
cijfer	7,0	(6,4)	5,9	6,5
Geluid van auto's:				
veel hinder	17%	(17%)	23%	19%
een beetje hinder	35%	(39%)	36%	36%
geen hinder	49%	(45%)	42%	46%
cijfer	6,6	(6,4)	6,0	6,4
Geparkeerde auto's:				
veel hinder	19%	(22%)	20%	19%
een beetje hinder	38%	(27%)	30%	34%
geen hinder	43%	(51%)	50%	47%
cijfer	6,2	(6,5)	6,5	6,4

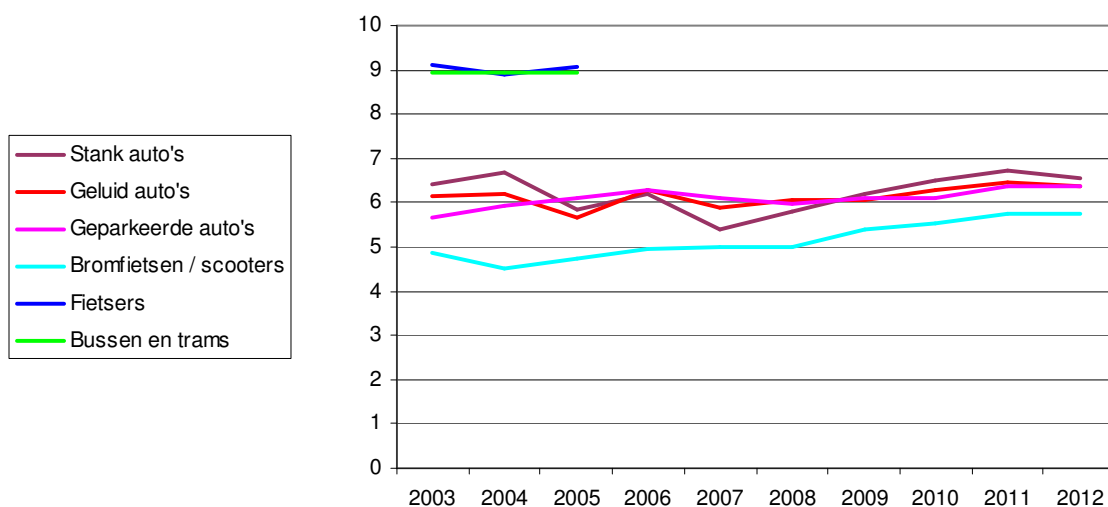
N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn tussen haakjes geplaatst en zijn slechts indicatief.

In figuur 5.11 tenslotte is het oordeel over verkeershinder in 2012 vergeleken met dat in voorgaande jaren.

De hinder van stank van auto's is, na gedurende vier achtereenvolgende jaren te zijn afgenomen, dit jaar weer iets toegenomen. (De negatieve uitschieter in 2007 kwam waarschijnlijk ook omdat dit onderwerp toen even sterk in de belangstelling stond.) Ook de hinder van geluid van auto's is na een eerdere afname nu weer iets toegenomen, evenals de hinder van bromfietsen en scooters. De hinder van geparkeerde auto's tenslotte is dit jaar niet wezenlijk 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 al sinds 2006 niet meer gesteld.

Figuur 5.11: Oordeel over verkeershinder (exclusief 'geen mening'): rapportcijfer; 2003-2012.



Heeft u in Rotterdam hinder van	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stank van auto's:										
veel hinder	15%	15%	18%	17%	26%	20%	18%	16%	14%	16%
een beetje hinder	42%	38%	47%	42%	40%	44%	39%	38%	37%	36%
geen hinder	43%	48%	35%	41%	34%	36%	42%	46%	49%	47%
cijfer	6,4	<u>6,7</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	<u>5,4</u>	<u>5,8</u>	<u>6,2</u>	6,5	6,7	6,5
Geluid van auto's:										
veel hinder	18%	19%	21%	17%	21%	19%	18%	17%	15%	19%
een beetje hinder	41%	39%	45%	41%	40%	41%	43%	40%	40%	36%
geen hinder	41%	42%	34%	42%	39%	40%	39%	43%	45%	46%
cijfer	6,1	6,2	<u>5,6</u>	<u>6,3</u>	<u>5,9</u>	6,0	6,0	6,3	6,5	6,4
Geparkeerde auto's:										
veel hinder	26%	23%	22%	20%	21%	22%	21%	21%	20%	19%
een beetje hinder	35%	34%	34%	34%	35%	36%	37%	36%	33%	34%
geen hinder	39%	42%	44%	46%	44%	42%	43%	43%	47%	47%
cijfer	5,7	5,9	6,1	6,3	6,1	6,0	6,1	6,1	6,4	6,4
Bromfietsen / scooters:										
veel hinder	34%	37%	34%	32%	32%	30%	27%	24%	22%	24%
een beetje hinder	35%	35%	38%	36%	36%	41%	37%	41%	40%	37%
geen hinder	31%	28%	29%	32%	32%	30%	35%	35%	38%	39%
cijfer	4,9	<u>4,5</u>	4,7	5,0	5,0	5,0	<u>5,4</u>	5,5	5,8	5,7
Fietzers:										
veel hinder	3%	4%	4%	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	12%	13%	11%	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	85%	83%	85%	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	9,1	<u>8,9</u>	9,1	---	---	---	---	---	---	---
Bussen en trams:										
veel hinder	3%	3%	4%	---	---	---	---	---	---	---
een beetje hinder	15%	15%	14%	---	---	---	---	---	---	---
geen hinder	82%	82%	83%	---	---	---	---	---	---	---
cijfer	8,9	8,9	9,0	---	---	---	---	---	---	---

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

6 PARKEREN EN STALLEN

Al sinds vele jaren wordt in de 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 die "eerste" auto 's nachts voor veruit de meeste Rotterdammers vlak bij huis op straat, voor de deur (dit jaar: 56%). 17% van de autobezitters parkeert de auto op het eigen erf (tuin, garage, carport of oprit) en 14% laat de auto wat verder weg op straat staan. Zoals in figuur 6.1 is te zien, lijkt het de laatste jaren steeds lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

Figuur 6.1: Parkeerplek van de Rotterdammers bij de woning; 1995-2012.

Gebruikelijke parkeerplaats van iemands auto 's nachts ¹	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Eigen garage, tuin, carport, ...	10%	13%	12%	14%	13%	13%	16%	16%	16%	17%
Vlak bij huis op straat	77%	68%	70%	67%	67%	66%	62%	64%	61%	56%
Verder weg op straat	7%	10%	11%	11%	13%	14%	12%	13%	13%	14%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%
Wisselend	5%	8%	5%	6%	6%	6%	9%	6%	9%	9%
Percentage met een auto in het huishouden	67%	75%	74%	73%	75%	71%	74%	76%	74%	72%

¹): Betreft in geval van meerdere auto's de "eerste" auto van het huishouden. Percentages op persoonsniveau; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2012 parkeert 17% van de Rotterdammers de ("eerste") auto in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

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

Figuur 6.2a: Parkeerplek van de eerste auto bij de woning; 1995-2012.

Gebruikelijke parkeerplaats eerste auto 's nachts	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Eigen garage, tuin, carport, ...	10%		13%		12%	13%	13%	12%	15%	14%	15%	17%
Vlak bij huis op straat	77%		67%		68%	67%	65%	67%	59%	64%	60%	57%
Verder weg op straat	7%		11%		12%	12%	14%	14%	13%	14%	12%	15%
Elders in een garagegebouw	1%		2%		2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	3%
Wisselend	5%		8%		6%	6%	6%	6%	10%	6%	10%	9%
Percentage huishoudens met een auto	62%		69%		67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%

¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2012 wordt 17% van de Rotterdamse eerste auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Eerste auto's worden in 57% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 17% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat, en bij 9% is het "wisselend".

Ook vanuit deze optiek lijkt het de laatste jaren steeds lastiger te worden om de auto vlak bij huis op straat kwijt te kunnen.

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

Tweede auto's worden in 55% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 20% van de gevallen wat verder weg op straat en in 16% van de gevallen op eigen erf.

De schommelingen in figuur 6.2b worden mede veroorzaakt door het feit dat het hier slechts bescheiden aantallen respondenten betreft (2012: 212), waardoor de onnauwkeurigheidsmarges groot zijn. Zeker de cijfers over 2008, gebaseerd op om niet geheel duidelijke redenen wat lage aantallen, zijn dan ook slechts indicatief. Niettemin lijkt ook hier de zelfde trend zichtbaar.

Figuur 6.2b: Parkeerplek van de tweede auto bij de woning; 1995-2012.

Gebruikelijke parkeerplaats tweede auto 's nachts	1995		2000		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Eigen garage, tuin, carport, ...	(11%)		11%		13%	18%	15%	(10%)	17%	12%	16%	16%
Vlak bij huis op straat	(63%)		66%		62%	65%	57%	(64%)	59%	61%	57%	55%
Verder weg op straat	(21%)		15%		15%	11%	21%	(20%)	15%	19%	18%	20%
Elders in een garagegebouw	(1%)		1%		5%	2%	2%	(3%)	2%	1%	1%	2%
Wisselend	(5%)		6%		6%	5%	5%	(4%)	6%	7%	8%	8%
Percentage huishoudens met (ten minste) twee auto's	10%		12%		13%	13%	14%	11%	13%	16%	14%	13%

¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2012 wordt 16% van de Rotterdamse tweede auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

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

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

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

Rotterdamse auto's worden in 56% van de gevallen vlak bij huis op straat geparkeerd, in 17% van de gevallen op eigen erf, in 15% van de gevallen wat verder weg op straat en in 9% van de gevallen is het "wisselend". En het lijkt de laatste jaren steeds lastiger te worden om auto's vlak bij huis op straat kwijt te kunnen. Zie figuur 6.3.

Figuur 6.3: Parkeerplek van auto's bij de woning; 1995-2012.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Eigen garage, tuin, carport, ...	10%	12%	12%	14%	14%	12%	16%	14%	16%	17%
Vlak bij huis op straat	75%	66%	67%	66%	64%	66%	59%	63%	59%	56%
Verder weg op straat	9%	12%	12%	12%	15%	15%	13%	15%	13%	15%
Elders in een garagegebouw	1%	2%	3%	2%	1%	2%	2%	2%	2%	3%
Wisselend	5%	8%	6%	6%	6%	6%	9%	6%	10%	9%
Percentage huishoudens met ten minste één auto	62%	69%	67%	66%	68%	66%	69%	70%	68%	65%

¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: laatste kolom: in 2012 wordt 17% van alle Rotterdamse auto's geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Parkeerplekken naar stadsdeel

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

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

Figuur 6.4: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel; 2012.

Gebruikelijke parkeerplaats van alle auto's 's nachts ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Eigen garage, tuin, carport, ...	13%	24%	13%	17%
Vlak bij huis op straat	50%	60%	57%	56%
Verder weg op straat	18%	12%	17%	15%
Elders in een garagegebouw	4%	1%	3%	3%
Wisselend	16%	3%	10%	9%

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

Het bezit van meer dan één auto per huishouden 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; 2012.

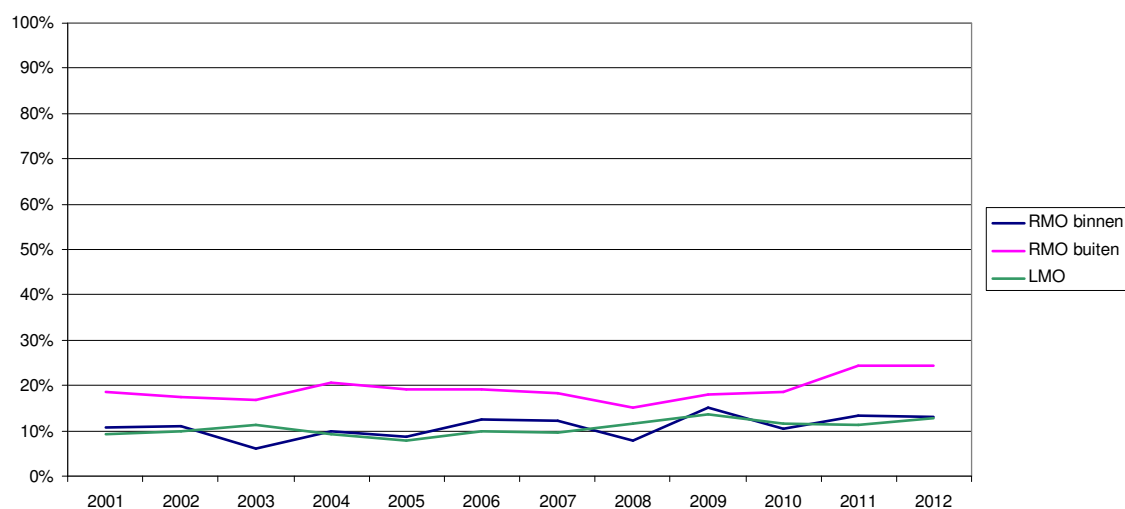
Aantal auto's ¹	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Huishouden zonder auto	43%	28%	34%	35%
1 auto	51%	49%	53%	51%
2 auto's	6%	21%	12%	12%
3 of meer auto's	0%	3%	1%	1%

¹): Percentages op het niveau van de huishoudens; leesvoorbeeld: rechtsboven: 35% 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: 23% van de huishoudens heeft er méér dan één auto. In de beide andere stadsdelen is dit slechts 7% (Rechter Maasoever binnen de ring) respectievelijk 13% (Linker Maasoever).

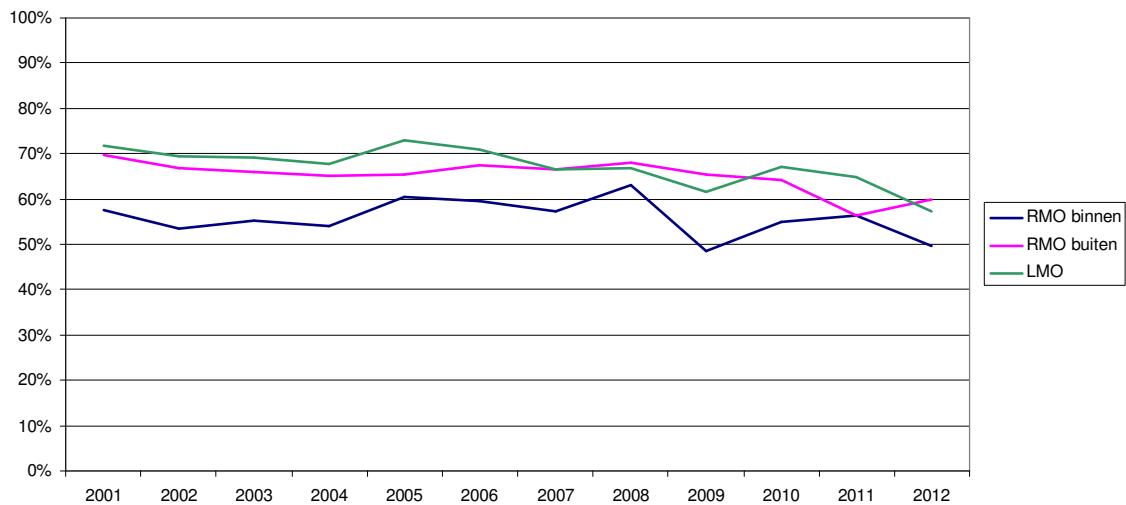
In de figuren 6.6a, 6.6b en 6.6c is aangegeven hoe de parkeermogelijkheden zich sinds 2001 in de verschillende stadsdelen hebben ontwikkeld. Door de relatief kleine aantallen respondenten per stadsdeel zijn de onnauwkeurigheidsmarges ieder jaar relatief groot, en is sprake van relatief grote fluctuaties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

Figuur 6.6a: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: op eigen terrein; 2001-2012.



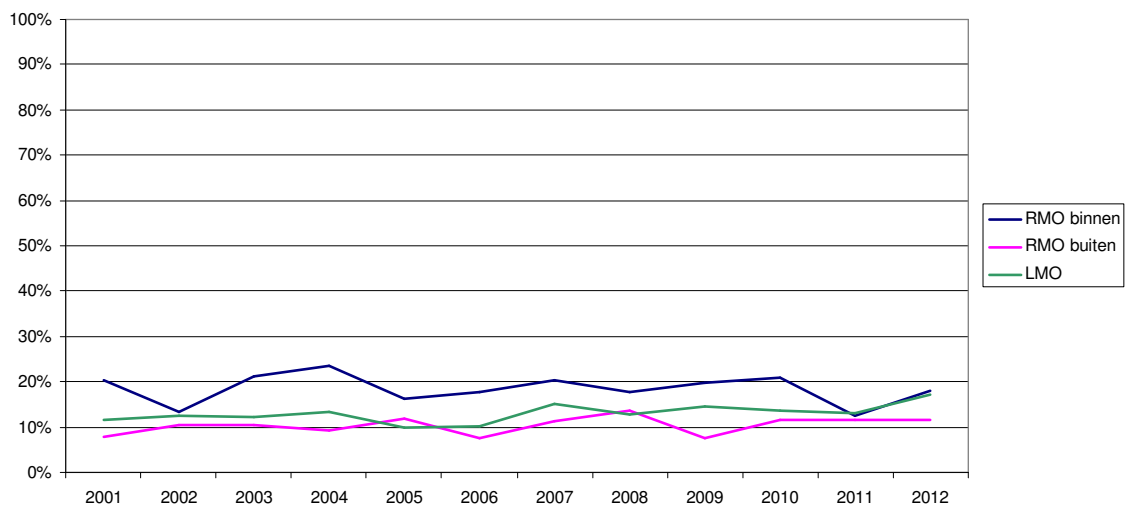
¹): Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 24% van alle auto's van de Rechter Maasoever binnen de ring (paarse lijn) wordt geparkeerd in eigen garage, tuin, carport of oprit, enzovoorts.

Figuur 6.6b: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: vlak bij huis op straat; 2001-2012.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 60% van alle auto's van de Rechter Maas-oever buiten de ring (paarse lijn) wordt vlak bij huis op straat geparkeerd.

Figuur 6.6c: Parkeerplek van auto's bij de woning naar stadsdeel: verder weg op straat; 2001-2012.



¹⁾: Percentages op het niveau van de auto's; leesvoorbeeld: rechtsboven: 18% van alle auto's van de Rechter Maas-oever binnen de ring (blauwe lijn) wordt verder weg op straat geparkeerd.

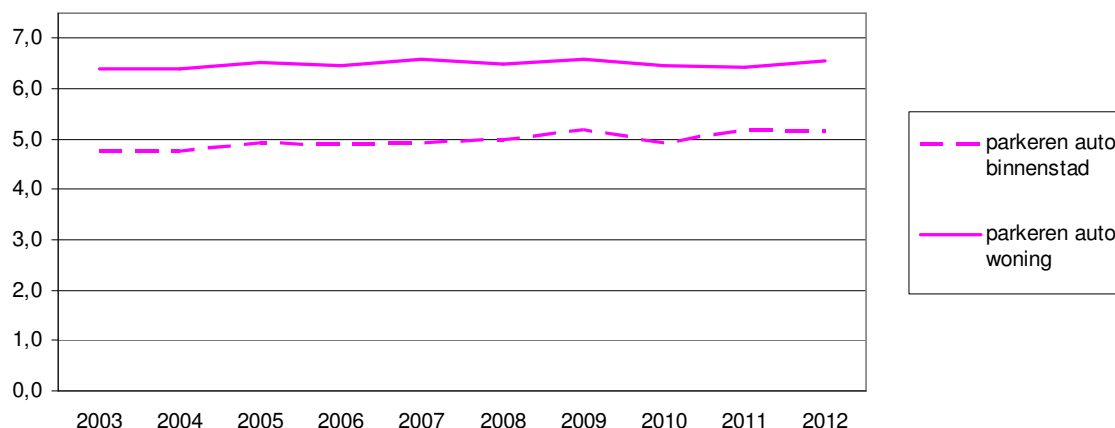
De enige conclusies die, gezien de eerdergenoemde relativeringen, lijken te mogen worden getrokken:

- Op de Rechter Maasoevers buiten de ring kan men wat vaker dan elders op eigen terrein parkeren, en lijkt die mogelijkheid de laatste jaren ook wat toe te nemen.
- Op de lange termijn gezien komt het in alle drie de stadsdelen langzaam maar wat minder vaak voor dat auto's vlak bij huis op straat (kunnen) worden geparkeerd.

Oordeel over de parkeermogelijkheden van de auto

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de auto in de binnenstad te parkeren met een 5,2 waarderen, en de mogelijkheden om de auto bij de woning te parkeren met een 6,5. Dat zijn geen wezenlijk andere cijfers dan die uit de vorige meting; op de lange termijn gezien lijkt de waardering voor het kunnen parkeren van de auto in de binnenstad iets toe te nemen. In figuur 6.7 is één en ander nogmaals grafisch te zien.

Figuur 6.7: Oordeel over parkeermogelijkheden auto; 2003-2012.



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

Figuur 6.8: Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning naar stadsdeel; 2012.

Oordeel over het parkeren van de auto bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	41%	17%	34%	31%
Percentage positief	59%	83%	66%	69%
Gemiddeld cijfer	6,1	7,2	6,4	6,5

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

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

6.2 Stallingsmogelijkheden voor de fiets

Stalling in of bij de woning

87% van de fietsbezitters stalt de fiets binnen in huis, schuur, berging, kelder of garage: 8% in huis, en 79% in een schuur, berging, kelder of garage. De rest stalt 'm buiten op een veilige plaats (6%) of buiten op een *on*veilige plaats (7%). Rotterdammers die *geen* fiets hebben, zouden, *als* ze een fiets hadden, deze even vaak binnen kunnen stallen als Rotterdammers die *wel* een fiets hebben, en denken zelfs minder vaak 'm alleen maar op een onveilige plek kwijt te zullen kunnen. De stallingsmogelijkheden en de inschatting van bijbehorende risico's lijken dus geen reden waarom Rotterdammers zonder fiets geen fiets hebben. Zie figuur 6.9.

Figuur 6.9: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel; 2012.

Stallingsplaats fiets	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Fietsbezitters:				
Binnen in huis	14%	6%	5%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	57%	87%	89%	79%
Buiten op een veilige plaats	9%	5%	2%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	20%	3%	3%	8%
Niet-fietsbezitters ¹ :				
Binnen in huis	(8%)	(6%)	(7%)	7%
In schuur, berging, kelder of garage	(77%)	(90%)	(80%)	80%
Buiten op een veilige plaats	(11%)	(4%)	(7%)	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	(4%)	(0%)	(6%)	4%
Totaal:				
Binnen in huis	12%	6%	6%	8%
In schuur, berging, kelder of garage	62%	87%	87%	79%
Buiten op een veilige plaats	10%	5%	3%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	16%	3%	4%	7%
Percentage fietsbezitters	72%	82%	73%	75%

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

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

Het stallen van de fiets blijkt het meest problematisch op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar 20% 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.

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

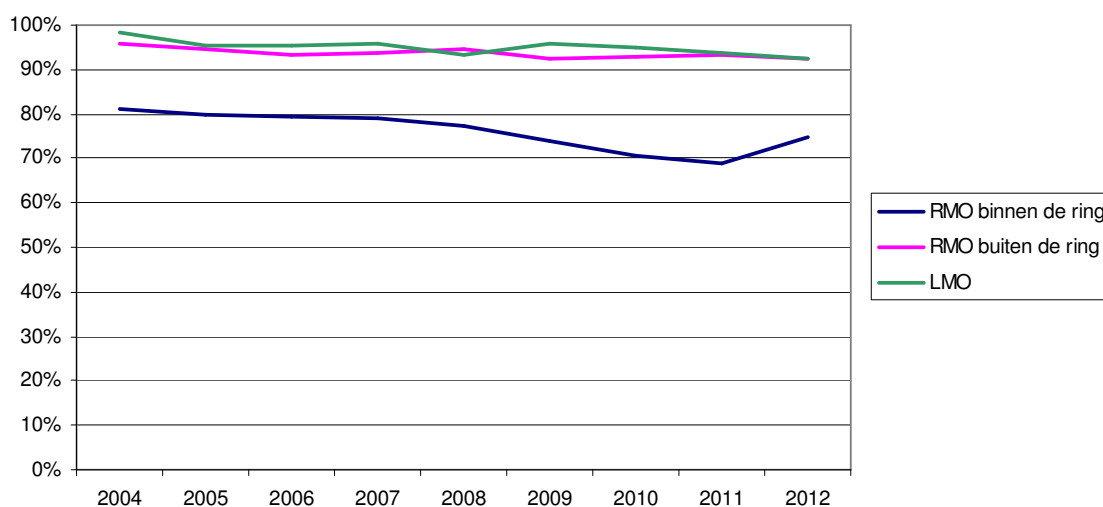
Figuur 6.10: Stallingsplaats fiets; 2004-2012.

Stallingsplaats fiets	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fietsbezitters:									
Binnen in huis	}92%	}91%	}90%	9%	9%	8%	7%	7%	8%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	77%	79%
Buiten op een veilige plaats	3%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	5%	5%	6%	6%	7%	8%	11%	8%
Niet-fietsbezitters¹:									
Binnen in huis	}94%	}90%	}89%	10%	11%	12%	9%	9%	7%
In schuur, berging, kelder of garage				80%	76%	79%	79%	82%	80%
Buiten op een veilige plaats	3%	10%	7%	8%	11%	7%	9%	5%	8%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	3%	0%	4%	3%	2%	3%	3%	3%	4%
Totaal:									
Binnen in huis	}93%	}91%	}90%	9%	10%	9%	7%	7%	8%
In schuur, berging, kelder of garage				81%	79%	80%	80%	78%	79%
Buiten op een veilige plaats	3%	5%	5%	5%	6%	5%	6%	5%	6%
Buiten, op een plaats waar hij niet veilig staat	5%	4%	5%	5%	5%	6%	7%	9%	7%
Percentage fietsbezitters	72%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%

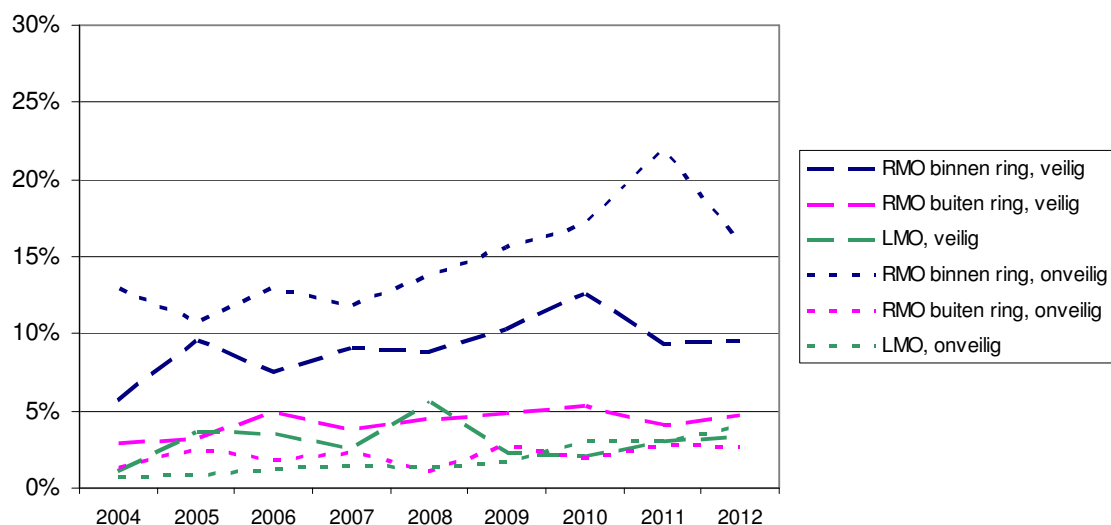
¹): Plaats waar men de fiets zou stallen *als* men een fiets had.

In de figuren 6.11a en -b is voor de drie stadsdelen weergegeven hoe de stallingsmogelijkheid voor de fiets zich sinds 2004 heeft ontwikkeld (voor fietsbezitters en niet-fietsbezitters tezamen). De afname van het aantal Rotterdammers die hun fiets binnen (in huis of in een berging) kunnen stallen en de toename van het aantal Rotterdammers die hun fiets buiten op een onveilige plek moeten stallen kwam de laatste jaren vrijwel geheel voor rekening van de Rechter Maasoever binnen de ring, doch daar lijkt nu sprake van een verbetering - zowel binnen als buiten op straat.

Figuur 6.11a: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: binnen; 2004-2012.



Figuur 6.11b: Stallingsplaats fiets naar stadsdeel: buiten; 2004-2012.



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

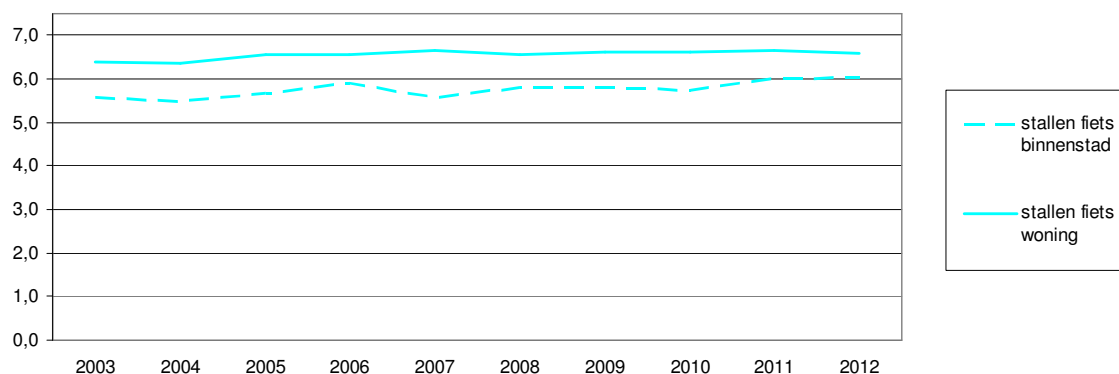
Oordeel over de stallingsmogelijkheden van de fiets

In hoofdstuk 5 bleek reeds dat de Rotterdammers de mogelijkheden om de fiets in de binnenstad te stallen dit jaar met een 6,0 waarden, en die bij de woning met een 6,6. In beide gevallen is dat het zelfde cijfer als vorig jaar.

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

Zie figuur 6.12.

Figuur 6.12: Oordeel over stallingsmogelijkheden fiets; 2003-2012.



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

Figuur 6.13: Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning naar stadsdeel; 2012.

Oordeel over het stallen van de fiets bij de woning	RMO binnen de ring	RMO buiten de ring	LMO	Totaal
Percentage negatief	51%	17%	31%	33%
Percentage positief	49%	83%	69%	67%
Gemiddeld cijfer	5,9	7,3	6,6	6,6

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

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

BIJLAGEN

BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2012

Aan de Omnibusenquête 2012 hebben de volgende instanties als opdrachtgever deelgenomen:

1. de Bestuursdienst met een vraag naar de belangrijkste problemen in Rotterdam (A-, B- én C-lijst, ieder vraag 7) en vragen over het imago van de stad (C-lijst, vraag 49 en 50) en over de economische crisis (C-lijst, vraag 56 tot en met 60);
2. Roteb met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (A-lijst, vraag 8 tot en met 10), over afvalinzameling en hun dienstverlening (C-lijst, vraag 40 tot en met 45) en over wat men zelf doet om de stad schoon te houden (C-lijst, vraag 66 tot en met 73);
3. het Bureau 'Opzoomer Mee' met vragen over Opzoomeren (A-lijst, vraag 11; B-lijst, vraag 12 en 13);
4. de Directie Middelen en Control van de Bestuursdienst met vragen over voorzieningen (A-lijst, vraag 12 tot en met 17) en over de gemeentelijke organisatie (A-lijst, vraag 35 tot en met 39);
5. het Havenbedrijf Rotterdam met vragen over de Rotterdamse haven (A-lijst, vraag 18 en 19);
6. DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over luchtkwaliteit (A-lijst, vraag 20 tot en met 25) en over voedsel (B-lijst, vraag 52 tot en met 57);
7. RADAR met vragen over discriminatie (A-lijst, vraag 26 tot en met 32);
8. de gemeentelijke Ombudsman met vragen over de gemeentelijke Ombudsman (A-lijst, vraag 33 en 34; B-lijst, vraag 19 en 20);
9. de dienst Publiekszaken Rotterdam met vragen over de website www.rotterdam.nl (A-lijst, vraag 40 tot en met 47), over manieren van contact met de gemeente (A-lijst, vraag 49 en 50), over contacten met de Stadswinkels en de deelgemeenten (B-lijst, vraag 46 tot en met 51), over het centrale telefoonnummer van de gemeente (C-lijst, vraag 12 tot en met 20), over klachten voor of over de gemeente (C-lijst, vraag 28 tot en met 35) en over 'sociale media' (C-lijst, vraag 61 tot en met 65);
10. de Bibliotheek Rotterdam met vragen over bezoek aan de bibliotheek (A-lijst, vraag 51 tot en met 60);
11. de GGD Rotterdam-Rijnmond met een vraag over drugs en alcohol (A-lijst, vraag 61), een vraag over de 'Zichtbare Schakels' (B-lijst, vraag 18), vragen over het Advies- en Steunpunt Huiselijk Geweld (C-lijst, vraag 36 tot en met 39) en vragen over gezondheidszorg en zwangerschap (C-lijst, vraag 74 tot en met 76);
12. de Afdeling Beheer Buitenruimte van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het onderhoud van de buurt (B-lijst, vraag 8 tot en met 11) en over omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden (C-lijst, vraag 51 tot en met 53);
13. het Museum Rotterdam met vragen over musea in Rotterdam (B-lijst, vraag 14 en 15);
14. Bureau Integriteit van de Bestuursdienst met vragen over de ambtenaren van de gemeente Rotterdam (B-lijst, vraag 16 en 17);
15. de Afdeling Verkeer en Vervoer van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen (B-lijst, vraag 21 tot en met 43);
16. de Afdeling Beleid van de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid met vragen over de Rotterdamse Sociale Dienst (B-lijst, vraag 44 en 45);
17. de Afdeling Communicatie van de Dienst Gemeentewerken met vragen over het Waterloket van de gemeente Rotterdam (B-lijst, vraag 58 en 59);
18. Theater Zuidplein met vragen over Theater Zuidplein (B-lijst, vraag 60 tot en met 62);

19. het Programmabureau Duurzaam met vragen over het klimaat (B-lijst, vraag 63 tot en met 69);
20. de businessunit Communicatiediensten van de Servicedienst met vragen over de Stads-krant (C-lijst, vraag 8 tot en met 11);
21. het Programmabureau van het Cluster Stadsontwikkeling met vragen over de binnenstad van Rotterdam (C-lijst, vraag 21 tot en met 27); en
22. Museum Boijmans Van Beuningen met vragen over Museum Boijmans Van Beuningen (C-lijst, vraag 46 tot en met 48).

(En de vraag over sport (Vragenlijst A, vraag 48) en de vragen over vakanties (Vragenlijst C, vraag 54 en 55) waren voor eigen rekening.)

BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in drie vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De respons bedroeg voor de A-lijst 36% (1.303 respondenten), voor de B-lijst eveneens 36% (1.306 respondenten) en voor de C-lijst eveneens 36% (1.280 respondenten); in totaal dus natuurlijk ook 36%. Daarmee is de respons gelijk aan die van vorig jaar. Bij deze responspercentages moet worden bedacht, dat ieder formulier dat om welke reden dan ook niet ingevuld is geretourneerd tot de non-respons is gerekend; dus ook formulieren voor mensen die inmiddels niet meer bereikbaar zijn door bijvoorbeeld verhuizing of overlijden. Veel onderzoeksbureaus tellen zulke mislukte contacten niet mee bij de bepaling van het responspercentage. Al met al is een respons zoals hierboven weergegeven nog steeds niet slecht voor schriftelijke enquêtes in een stad als Rotterdam; het CBS kampt bijvoorbeeld bij haar landelijke enquêtes in de grote steden met een slechtere en selectievere respons, en overal kampen markt- en opinieonderzoeksbureaus met een dalende responsbereidheid!

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

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

II.1 Geslacht en leeftijd

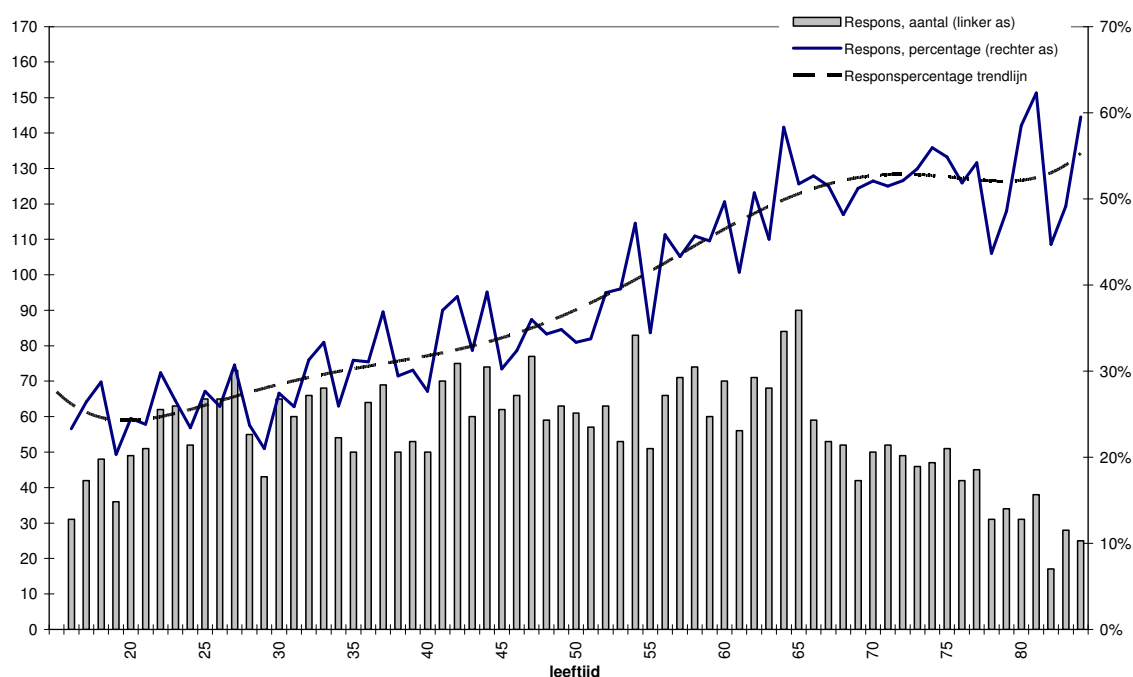
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Vragenlijsten met de vragen over verkeer en vervoer van de afgelopen jaren en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2012. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers vanaf 45 jaar over-, en mannen en Rotterdammers onder de 45 jaar ondervertegenwoordigd.

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

	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	Rotterdam op 1-1-'12
Geslacht: Man	44%	45%	44%	45%	49%
Vrouw	56%	55%	56%	55%	51%
Respons	1.436	1.295	1.263	1.304	495.458
Leeftijd: 16 tot 25 jaar	10%	11%	13%	12%	16%
25 tot 45 jaar	34%	32%	32%	31%	38%
45 tot 65 jaar	36%	34%	34%	35%	30%
65 tot 85 jaar	21%	22%	21%	23%	15%
Respons	1.435	1.296	1.263	1.303	495.458

Nadere analyse van de respons per leeftijd leert, dat die het slechtst is bij de jongeren (25% in de categorie tot 25 jaar), en vervolgens oploopt tot zo'n 50% boven de 65 jaar. (Eerdere ervaringen hebben geleerd dat de respons boven de 85 jaar snel daalt met de leeftijd.) Zie figuur II.2.

Figuur II.2: Respons op de (totale) Omnibusenquête 2012 naar leeftijd.



II.2 Etniciteit

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

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

	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	A-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	Rotterdam op 1-1-'12
Surinamers	7%	7%	6%	7%	9%
Antillianen/Arubanen	2%	2%	2%	3%	3%
Kaapverdianen	2%	2%	2%	2%	3%
Turken	6%	6%	5%	6%	7%
Marokkanen	3%	4%	4%	4%	5%
Overig niet-westers	5%	4%	5%	5%	7%
Niet-westers	25%	25%	24%	26%	35%
Nederlanders	67%	67%	67%	66%	53%
Overig EU	4%	4%	5%	5%	7%
Overig westers	4%	4%	4%	3%	5%
Respons	1.435	1.296	1.263	1.305	495.458

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

II.3 Deelgemeente

Figuur II.4 geeft tenslotte de verdelingen naar deelgemeente. De spreiding van de respondenten over de deelgemeenten is uitstekend, en vergelijkbaar met die in voorgaande jaren.

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

	D-lijst enquête 2009	D-lijst enquête 2010	D-lijst enquête 2011	B-lijst enquête 2012	Rotterdam op 1-1-'12
Rotterdam Centrum	5%	5%	5%	6%	5%
Delfshaven	9%	10%	11%	10%	12%
Overschie	3%	3%	2%	2%	3%
Noord	9%	9%	10%	7%	9%
Hillegersberg-Schiebroek	8%	8%	8%	7%	7%
Kralingen-Crooswijk	7%	7%	8%	8%	8%
Feijenoord	8%	10%	11%	11%	12%
IJsselmonde	11%	11%	11%	10%	9%
Pernis	1%	0%	1%	1%	1%
Prins Alexander	19%	17%	14%	17%	15%
Charlois	12%	10%	9%	10%	10%
Hoogvliet	7%	8%	5%	6%	6%
Hoek van Holland	2%	2%	2%	2%	2%
Rozenburg	---	---	2%	3%	2%
Respons	1.415	1.279	1.241	1.280	495.458

II.4 Conclusie

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

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

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

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

¹): Van de 3.889 respondenten in de totale Omnibusenquête 2012 hadden er 108 ingevuld een vrouw te zijn terwijl de vragenlijst aan een man was gestuurd, en 51 een man te zijn terwijl de vragenlijst aan een vrouw was gestuurd.

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

BIJLAGE III: HET BETREFFENDE DEEL VAN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over het bezit en gebruik van vervoermiddelen in Vragenlijst B van de Omnibusenquête 2012, die als volgt waren geformuleerd.

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

21. Heeft u een autorijbewijs?

- ☐ ja
☐ nee => Ga door naar vraag 15

22. Beschikt u gewoonlijk zelf over een auto?

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

23. 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

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

- ☐ ja
☐ nee

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

26. Heeft u een fiets?

- ☐ ja
☐ nee

27. Heeft u een elektrische fiets?

- ☐ ja
☐ nee

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

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

29. Heeft u een abonnement op het openbaar vervoer?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**34. Waarom gebruikt u niet vaker de fiets?
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk 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

**35. Waarom reist u niet vaker met bus, tram of metro?
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk met bus, tram en metro
- ☐ de haltes zijn te ver weg
- ☐ bus, tram en metro zijn te duur
- ☐ ik heb geen OV-chipkaart
- ☐ ik weet niet waar de haltes zijn
- ☐ bus, tram en metro rijden niet vaak genoeg
- ☐ bus, tram en metro rijden niet wanneer ik ze nodig heb
- ☐ ik vind bus, tram en metro niet comfortabel
- ☐ ik ken het systeem niet goed genoeg om er mee te reizen
- ☐ bus, tram en metro gaan niet snel genoeg
- ☐ het overstappen kost mij te veel tijd
- ☐ ik voel mij in bus, tram en metro niet veilig

**36. Waarom reist u niet vaker met de trein?
(Meerdere antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik doe al zo veel mogelijk met de trein
- ☐ het station is te ver weg
- ☐ de trein is te duur
- ☐ ik heb geen OV-chipkaart
- ☐ de treinen rijden niet vaak genoeg
- ☐ de treinen rijden niet wanneer ik ze nodig heb
- ☐ ik vind de trein niet comfortabel
- ☐ ik ken het systeem niet goed genoeg om er mee te reizen
- ☐ de trein gaat niet snel genoeg
- ☐ het overstappen kost mij te veel tijd
- ☐ ik voel mij in de trein niet veilig

37. Van welk vervoermiddel maakt u meestal gebruik tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur)?

- ☐ nooit / niet van toepassing
- ☐ auto, als bestuurder
- ☐ auto, als passagier
- ☐ openbaar vervoer
- ☐ fiets
- ☐ ander vervoermiddel of lopend

38. Denkt u er wel eens over om op een andere manier te reizen tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur)?

- ☐ ik overweeg wel eens om een ander vervoermiddel te gebruiken
- ☐ ik overweeg wel eens om voor of na de spits te reizen
- ☐ ik overweeg wel eens een andere route
- ☐ ik overweeg wel eens om thuis te blijven
- ☐ nee

39. De volgende vraag gaat over autogebruik voor ritten tijdens de spits (tussen 7 en 9 uur en tussen 16 en 18 uur), en over plannen om autogebruik tijdens de spits te verminderen. Welke van de volgende uitspraken is op u van toepassing?

- ☐ Ik heb geen auto en/of geen rijbewijs.
- ☐ Ik gebruik zelden of nooit tijdens de spits de auto.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits zo weinig mogelijk de auto, en ga dat niet veranderen.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, maar ga dat veranderen.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, maar wil dat veranderen. Ik weet alleen nog niet hoe en wanneer.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, en wil dat wel veranderen. Maar dat is op dit moment niet mogelijk.
- ☐ Ik gebruik tijdens de spits meestal de auto, en ga dat niet veranderen.

40. Hoe denkt u over onderstaande onderwerpen in Rotterdam?

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

41. Hoe denkt u over de bereikbaarheid met de auto ...

	zeer negatief / zeer ontevreden	negatief / ontevreden	positief / tevreden	zeer positief / zeer tevreden	geen mening
a. van de binnenstad in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. van de binnenstad tijdens grote evenementen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. van de <u>rest van de stad</u> tijdens grote evenementen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. van uw eigen straat in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. van uw eigen straat als u aan het eind van de middag naar huis gaat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. van uw eigen straat als u in het weekend naar huis gaat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. binnen Rotterdam in het algemeen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

43. Heeft u in Rotterdam hinder van ...

- a. stank van auto's
- b. geluid van auto's
- c. geparkeerde auto's
- d. bromfietsen/scooters

veel hinde	een beetje hinder	geen hinder	geen menir
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

BIJLAGE IV: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

IV.1 Percentages

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

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

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

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

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

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

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

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

¹): Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:

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

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

Een gemeten percentage van 50% in de B-lijst van de Omnibusenquête 2012 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.305} = 2,7\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.305} = 0,5\%$.

Bij alleen de 584 mannen in de B-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{583} = 4,1\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de betrouwbaarheidsmarge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{583} = 0,8\%$.

IV.2 Vergelijkingen

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

In onderstaande tabel zijn de marges aangegeven waarbinnen verschillen niet significant zijn in drie gevallen: bij vergelijking van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 250 respondenten, van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 750 respondenten en van uitkomsten voor twee deelgroepen van elk 1.250 respondenten (een ongeveer volledige respons op een Vragenlijst van de Omnibusenquête). Voor vergelijking van percentages voor deelgroepen van verschillende omvang gelden weer andere marges: van de uitkomsten van een χ^2 -toets is geen eenvoudig leesbaar en interpreteerbaar totaaloverzicht te ¹geven.

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

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

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

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

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

¹): Voor de liefhebber: Als de gemeten aantallen van een verdeling in een steekproef van omvang n_1 worden aangegeven met n_{11}, \dots, n_{1k} , en die in een andere steekproef van omvang n_2 met n_{21}, \dots, n_{2k} , dan dienen we de twee steekproeven tezamen te beschouwen, en bedragen de gemiddelde verwachtingen per steekproef

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

respectievelijk

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

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

We kunnen nu een waarde voor de toetsingsgrootheid

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

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

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

Deze χ^2 dient met $(k-1)$ vrijheidsgraden te worden getoetst aan de hand van significantiegrenzen. (Doorgaans: voor een betrouwbaarheid van 95%.) Er is een significant verschil als χ^2 groter is dan zo'n significantiegrens.

IV.3 Gemiddelden

Ook om te bepalen of het verschil tussen twee gemeten gemiddelden (bijvoorbeeld het verschil tussen twee rapportcijfers) significant is of slechts veroorzaakt is door het toevalskarakter van de steekproeven, kan een t-toets worden verricht. Hoewel ook hier het precieze resultaat van geval tot geval verschilt, en met name ook afhangt van de gemeten waarden en de spreiding rond de gemiddelden, geldt in de praktijk in het algemeen, dat verschillen in rapportcijfers van 0,2 en hoger significant zijn¹. (Bij een meting over een *deel* van de steekproef - bijvoorbeeld: over alleen de Rotterdamse *mannen* - ligt deze grens hoger.)

¹): Voor de liefhebber: Als de gemeten gemiddelden worden aangegeven met m_1 respectievelijk m_2 , de bijbehorende gemeten standaarddeviaties met s_1 respectievelijk s_2 en de steekproefomvang met n_1 respectievelijk n_2 , dan is het verschil $(m_2 - m_1)$ met 95% zekerheid significant als

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

waarbij

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

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

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

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
ALGEMEEN	
Feitenkaart Rotterdammers over hun stad: Omnibussenquête 2012	2012
Staat van Rotterdam 2011	2011
Kerncijfers & trends Rotterdam 2009	2009
Monitor Prins Alexander 2007	2008
Feijenoord in beeld	2007
ARBEID EN INKOMEN	
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2009	2011
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurtniveau 2009	2011
Statistiek Werken Feijenoord 2010	2011
Monitor Lage inkomens Westland. 2e meting, 2010 (i.s.m. SWA)	2010
Monitor Lage Inkomens Delft 2010 (i.s.m. SWA)	2010
Rotterdam voor afgestudeerden. Binding van afgestudeerde bestuurskundigen met Rotterdam	2008
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Lokaal mediabeleid Rotterdam	2011
Rotterdammers over gemeentelijke dienstverlening. Resultaten uit de Omnibussenquête 2011	2011
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2010	2011
Communiceren met bedrijven. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met omwonenden. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Communiceren met reizigers. Rotterdam Centraal - Tweemeting 2010	2010
Lezersonderzoek 65 Magazine	2010
Evaluatie pilot klantgericht werken in het Haven- en Industriegebied	2010
Klanttevredenheid Team Horeca & Evenementen	2010
Waardering dienstverlening parkeren 2008	2009
Rotterdammers over bouwoverlast in het centrum van Rotterdam 2008. Resultaten uit de Omnibussenquête 2008	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over het Evenementenbeleid	2008
Het digitaal bewonerspanel Prins Alexander over de deelgemeentegids	2008
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2007	2007
DEMOGRAFIE	
Feitenkaart Bevolkingsmonitor, april 2012	2012
Bevolkingsprognose Rotterdam 2010-2025	2009
Feitenkaart Prognose huishoudens 2025	2008
ECONOMIE	
Kantoren bericht regio Rotterdam. Cijfers over de kantorenmarkt per 1 januari 2012	2012
De Rotterdamse marktbezoeker. Resultaten uit de Omnibussenquête 2011	2011
Monitor bedrijventerreinen stadsregio Rotterdam 2011	2011
Economische Statistiek Feijenoord 2010	2010
KUNST EN CULTUUR	
Het Rotterdamse Stadspanel over het kunst- en cultuurbeleid en bezuinigingen daarop	2011
Cultuur in de buurt (6 delen)	2011
Cultuurparticipatie van Rotterdammers, 2009	2010
Cultuurdeelname in Rozenburg	2010
Cultuurparticipatie in deelgemeenten	2009
Ruimte voor creativiteit. Onderzoek naar de bedrijfshuisvestingsvraag van creatieve ondernemers in Rotterdam	2008
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2008	2008
LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	
Veilig uitgaan in Barendrecht (nulmeting)	2011
Rotterdammers over milieu en duurzaamheid 2011. Resultaten uit de Omnibussenquête 2011	2011
Monitor CO ₂ -uitstoot woningen Rotterdam 2011	2011
Energieverbruik door Rotterdamse huishoudens 2004	2009
Dak- en thuislozenopvang Vlaardingen. Nulmeting 2007	2008
Monitor hot spots Rotterdam. Vijfde meting (2007)	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdammers 2007	2007
Rotterdammers over singels, sloten en vijvers. Resultaten uit de Omnibussenquêtes 2002-2007	2007
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
ONDERWIJS	
VVE-monitor Rotterdam 2009 4 ^{de} meting	2010
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2007-2022	2008
POLITIEK EN BESTUUR	
Analyse Gemeenteraadsverkiezingen 2010	2010
Analyse Opkomst Gemeenteraadsverkiezingen 2010	2010
Rotterdammers over burgerparticipatie 2007. Resultaten uit de Omnibussenquête 2007	2007
Feitenkaart Het oordeel van Rotterdammers over het gemeentebestuur voorjaar 2007	2007

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)

jaar

RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER

Rotterdammers over het verkeer 2012. Resultaten uit de Omnibusenquête 2012	2012
Parkeren in de deelgemeente Noord 2012	2012
Leefstijlen, verkeer en vervoer. Schattingen uit de Omnibusenquêtes 2006-2010	2011
Evaluatie participatieaanpak fysieke projecten	2010
Analyses mobiliteit Rotterdam	2010
Rotterdammers over de buitenruimte 2010	2010
Inrichting omgeving van metrostations	2010
Bezoek en waardering wijkparken Rotterdam	2010
Vervolgenquête Fiets in de metro. Evaluatie van de pilot 'Fiets in de metro in de daluren'	2009
Evaluatie Rotterdams Restauratiefonds 2006	2008
Tevredenheidsonderzoek Evenementenparkeerregeling 2007	2007
Rotterdammers over het openbaar vervoer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Masterplan Lijnbaanhoven	2007

SOCIAAL BELEID

Feitenkaart Participatie en Burgerschap 2010	2011
Wijkmonitor Overschie 2008	2009
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2008	2008
Werken bij Roteb (i.s.m. SWA)	2008

STEDELIJKE PROGRAMMA'S

Aanvullend onderzoek Binnenstadsmonitor 2011	2012
Binnenstadsmonitor 2011. De staat van de Rotterdamse binnenstad	2011
Aandachtsgebieden in beeld 2007	2008

VRIJETIJDSEBESTEDING

Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2011. Resultaten uit het Vrijtijdsonderzoek 2011	2012
Recreatief stadsbezoek door Rotterdammers 2003-2009	2011
Imago Rotterdamse festivals	2010
Quickscan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd, 2009/2010	2010
Tijdsbesteding van Rotterdamse ouderen	2010
Feitenkaart Rotterdammers in hun vrije tijd 2009/2010	2010
Rotterdammers in hun vrije tijd 2009/2010	2010
Quickscan Clubcircuit Rotterdam	2010
Bezoekersenquête Midden-Delflanddag 2010	2010
Mantelzorgers in Rotterdam 2007 - 2009	2010
Evenementen in Hoek van Holland 2009	2009
Op zoek naar een verklaringsmodel voor vrijwilligerswerk	2009
Nadere analyses vrijwilligerswerk in Rotterdam	2009
Bezoek en waardering groenvoorzieningen Rotterdam	2008
Vrijwilligers(organisaties) in Hoogvliet. Mening en behoeften	2008

WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID

Mantelzorgers in Rotterdam 2007 - 2011	2012
Feitenkaart Van Klacht Naar Kracht - deelnemersresultaten april 2010 - 2011	2012
Maatschappelijke opvang in Rotterdam	2008
Subsidiëring van welzijnsinstellingen door deelgemeenten en gemeentelijke diensten in Rotterdam, 2007	2007

WONEN

Monitor woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2011	2012
Kans van Slagen. Monitor woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2011 kwartaal 4	2012
Monitor aanbodmodel Rotterdam 2011	2012
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2009	2011
Monitor woningbouwafspraken stadsregio Rotterdam 2010	2011
Woonwensen van thuiswonende jongeren in Hoogvliet 2011	2011
Woonruimteverdeling in Vlaardingen in 2009	2010
Komen en Gaan 2009. Selectieve migratie in Rotterdam in 2009	2010
Evaluatie Huisvestingsvergunning Rotterdam, juli 2006 - juli 2009	2010
Woonruimteverdeling Voorne-Putten en Rozenburg juli 2008 - juli 2009	2009
Woningbehoefte stadsregio Rotterdam 2010-2020	2009
Kansen op de Schiedamse woningmarkt 2007	2008
Monitor Gentrification in pilotgebieden	2007

OVERIG

Deelresultaten Your World	2010
Bekendheid Your World	2009
Quick scan objectgebonden vergunningen	2007

Bovenstaand overzicht is een greep uit het publicatieaanbod van het Centrum voor Onderzoek en Statistiek. Een compleet overzicht is te raadplegen op <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>.