

ROTTERDAMMERS OVER HET MILIEU 2007

Resultaten uit de Omnibussenquête 2007

Projectnummer 07-2671

E. Mertens en P.A. de Graaf
Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)
Augustus 2007

In opdracht van Bureau Beleid en Ruimtelijke Ordening van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

Centrum voor Onderzoek en Statistiek
Goudsesingel 78, 3011 KD Rotterdam
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam
Telefoon: (010) 489 95 00
Fax: (010) 489 95 01
E-mail: info@cos.rotterdam.nl
Internet: <http://www.cos.rotterdam.nl>

Prijs: €12,50

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

INHOUD

Voorwoord	5
Noten	7
Samenvatting en conclusies	9
1. De problemen	11
1.1 De belangrijkste problemen in Rotterdam	11
1.2 De grootste milieuproblemen in Rotterdam	12
Noten	17
2. Het belang	19
2.1 Inleiding	19
2.2 Het belang van verschillende milieuproblemen	19
2.3 Verschil tussen belang en probleem	21
Noten	22
3. De bedreiging	23
3.1 Algemeen	23
3.2 Probleemveroorzakers per deelgebied	24
Noten	25
4. De inzet	27
4.1 Huidige eigen inzet	27
4.2 Toekomstige eigen inzet	28
Noten	30
5. De mythen	31
5.1 Algemeen	31
5.2 De mythen afzonderlijk; ook per bevolkingsgroep	33
Noten	38

6.	Het geluid	39
6.1	Soorten geluidshinder	39
6.2	In welk deel van de woning het meeste hinder?	40
6.3	Genomen maatregelen in de woning	40
	Noten	40
7.	De gezondheid	41
7.1	Lichamelijke ongemakken	41
7.2	Prettig wonen in Rotterdam	41
7.3	Relatie milieuhinder en intentie om te verhuizen	42
	Noten	44
	Bijlage I: Respons en representativiteit	45
I.1	Geslacht en leeftijd	45
I.2	Etniciteit	46
I.3	Deelgemeente	47
I.4	Conclusie	47
	Noten	48
	Bijlage II: De vragen in de vragenlijst	49
	Bijlage III: De betekenis van de percentages; significantie	55
III.1	Percentages	55
III.2	Vergelijkingen	56
III.3	Gemiddelden	56
	Noten	56
	Publicatieoverzicht Centrum voor Onderzoek en Statistiek	57

VOORWOORD

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari een Omnibussenquête uit onder Rotterdammers van 16 tot en met 75 jaar. Sinds 2002 is de doelgroep van deze enquête uitgebreid tot *alle* Rotterdammers van 16 jaar en ouder. Op verzoek van Bureau Beleid en Ruimtelijke Ordening van de DCMR Milieudienst Rijnmond zijn dit jaar ook weer vragen opgenomen over het milieu. Het betreft hier deels vragen die ook in eerdere versies van de enquête over het milieu werden gesteld; in 2001 en eerdere oneven jaren namens de toenmalige Afdeling Milieubeleid van de dienst Gemeentewerken Rotterdam vragen, en in 2005 namens de DCMR Milieudienst Rijnmond. De voorliggende rapportage handelt over de beantwoording van deze vragen; voor zo ver mogelijk analoog aan de rapportage over de vragen in de Omnibussenquête van 2005¹, waarbij dus ook weer waar mogelijk vergelijkingen worden gemaakt met de uitkomsten van eerdere jaren. Eerdere rapportages betroffen de jaren 1995, 1997, 1999, 2001 en 2005; ondanks deze suggestie van een tweejaarlijkse periodiciteit zijn in 2003 geen vragen in de Omnibussenquête opgenomen over het milieu.

De enquête

Zoals gezegd, stammen de gegevens voor dit onderzoek uit de in het voorjaar van 2007 gehouden Omnibussenquête. Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibussenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vier vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De vragenlijsten van de enquête zijn op basis van vier aselechte steekproeven verspreid onder vier keer 3.500 inwoners van Rotterdam. De respons bedroeg voor de A-lijst 39% (1.347 respondenten), voor de B-lijst 44% (1.546 respondenten), voor de C-lijst 40% (1.391 respondenten) en voor de D-lijst 43% (1.487 respondenten); in totaal 41%. Daarmee is de respons fors lager dan in vorige jaren.

Voor zo ver op verifieerbare kenmerken valt na te gaan, is echter ook dit jaar de respons op de Omnibussenquête voldoende representatief voor de totale Rotterdamse bevolking van 16 jaar en ouder, al zijn mannen, jongeren en (niet-westerse) allochtonen ondervertegenwoordigd. In voorgaande jaren was dit echter niet veel anders, zodat uitkomsten nog steeds goed vergeleken kunnen worden met uitkomsten uit eerdere Omnibussenquêtes. Zie hierover uitgebreider in Bijlage I.

De vragen over milieu waren opgenomen in Vragenlijst C; zie voor een letterlijke weergave ervan Bijlage II.

Opbouw van deze rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de algemene vraag uit de enquête welke drie problemen de Rotterdammer het belangrijkste vindt en op de vraag wat de drie grootste milieuproblemen uit een voorgelegde reeks zijn. Hoofdstuk 2 gaat over het *belang* dat men hecht aan de betreffende milieuonderwerpen. Hoofdstuk 3 gaat over de vraag wie of wat de grootste negatieve invloed heeft op het Rotterdamse milieu, hoofdstuk 4 over hoeveel men zelf aan de bescherming van het

milieu doet, hoofdstuk 5 over mythen over het milieu, hoofdstuk 6 over geluidshinder en hoofdstuk 7 over milieu en gezondheid.

Deze rapportage kent tevens vier bijlagen. In Bijlage I worden respons en representativiteit van de Omnibusenquête 2007 besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage II zijn de hier besproken vragen uit de enquête letterlijk van de vragenlijst overgenomen, en in Bijlage III tenslotte wordt een korte toelichting gegeven op de statistische interpretatie van de in deze rapportage weergegeven percentages en over de significantie van verschillen. De boodschap uit deze bijlage moge zijn, dat in het algemeen verschillen of afwijkingen van 1- à 2% niet als verschillen mogen worden beschouwd, maar evengoed door het toevalskarakter van de steekproeven kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond.

Dit alles wordt voorafgegaan door enkele gekleurde pagina's met samenvattende conclusies.

Noten in de tekst zijn te vinden aan het eind van het betreffende hoofdstuk c.q. de betreffende bijlage.

Definities

In deze rapportage wordt soms onderscheid gemaakt tussen de inwoners van vier deelgebieden van Rotterdam volgens een indeling waarbij verschillen in milieubelasting uitgangspunt waren:

- het noordwestelijk deel: de deelgemeenten Overschie, Hillegersberg-Schiebroek en Hoek van Holland en de Spaanse Polder;
- het noordoostelijk deel: de deelgemeente Prins Alexander;
- de stedelijke kern: het Stadscentrum en de deelgemeenten Delfshaven, Noord, Kralingen-Crooswijk en Feijenoord en een deel van de deelgemeente Charlois²;
- het zuidelijk deel: de rest van de deelgemeente Charlois³, de deelgemeenten IJsselmonde en Hoogvliet en Pernis.

Overigens werd in de rapportages over 2001 en eerdere jaren Hoek van Holland nog tot het zuidelijk deel gerekend.

Over de indeling van Rotterdammers naar etniciteit kan het volgende worden toegelicht. Onder 'autochtonen' ("Nederlanders") worden mensen verstaan die zelf in Nederland geboren zijn, en wier ouders ook allebei in Nederland geboren zijn; alle andere worden tot de 'allochtonen' gerekend. Bij de allochtonen wordt in deze rapportage nog verder onderscheid gemaakt tussen niet-westerse allochtonen (Surinamers, Antillianen/Arubanen, Turken, Marokkanen, Kaapverdianen en allochtonen uit overige arme landen) en overige (dus: westerse) allochtonen (die als afzonderlijke groep beleidsmatig veel minder interessant zijn dan de etnische aandachtsgroep der niet-westerse allochtonen).

Tot slot van deze inleiding zij er op gewezen, dat overal waar in deze rapportage gesproken wordt over 'de Rotterdammers', de Rotterdammers van 16 jaar en ouder bedoeld worden. Op 1 januari 2007 waren dat er 478.978 (van de in totaal 584.046).

Noten

1. Centrum voor Onderzoek en Statistiek (P.A. de Graaf): *Rotterdamers over het milieu 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005*; Rotterdam, augustus 2005.
2. Namelijk de buurten Tarwewijk, Carnisse, Oud-Charlois, Wielewaal, Zuidplein, Zuiderpark en Heijplaat.
3. Namelijk de buurten Zuidwijk en Pendrecht.

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het COS jaarlijks in februari een Omnibusenquête uit onder Rotterdammers van 16 jaar en ouder. Op verzoek van Bureau Beleid en Ruimtelijke Ordening van de DCMR Milieudienst Rijnmond zijn dit jaar ook weer vragen opgenomen over het milieu. Dit zijn deels de zelfde vragen als die die ook in de enquêtes van 1995, 1997, 1999, 2001 en 2005 zijn gesteld; in 2005 eveneens namens de DCMR, en in de eerdere jaren namens de toenmalige Afdeling Milieubeleid van Gemeentewerken Rotterdam.

De voorliggende rapportage handelt over de beantwoording van deze vragen, waarbij waar mogelijk vergelijkingen worden gemaakt met de uitkomsten van eerdere jaren.

Naast de vuile straat vinden ook steeds meer Rotterdammers luchtkwaliteit een probleem

Sinds de Omnibusenquête van 2005 wordt de ("open") vraag naar de drie belangrijkste problemen in Rotterdam op een iets andere wijze geformuleerd, en worden de gegeven antwoorden ook op een wat andere wijze gerubriceerd. De hoge score van de categorie 'milieu' vroeger is nu vooral terug te vinden bij die van de categorie 'vervuiling en verwaarlozing van de openbare ruimte'. Problemen op het terrein van luchtvervuiling en milieu worden dit jaar door 8% genoemd; een flinke stijging ten opzichte van 2006 (3%) en 2005 (2%). Naarmate men hoger is opgeleid en een hoger inkomen heeft, noemt men luchtvervuiling en milieu vaker bij de problemen in de stad die met voorrang moeten worden aangepakt.

Specifiek gevraagd naar de grootste milieuproblemen in Rotterdam, noemt de Rotterdammer net als in de voorgaande jaren de vuile straat (rommel op straat en hondenpoep) het grootste probleem, al wordt 'luchtvervuiling' de laatste jaren ook steeds meer als een groot probleem gezien. Daarna volgen (in volgorde van gemiddelde score) lawaai van verkeer, industrie en/of burens, het risico op rampen met gevaarlijke stoffen, hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen, en de te weinig groene omgeving.

Rotterdammers vinden een schoon milieu belangrijk

In voorgaande Omnibusenquêtes bleek altijd dat bijna iedere Rotterdammer een schoon milieu in Rotterdam belangrijk of zelfs heel belangrijk vond. Dit jaar is deze vraag wat verder gedifferentieerd, maar ook zó zegt de helft tot driekwart de diverse voorgelegde milieuonderwerpen 'heel belangrijk' te vinden, en vinden de meeste anderen ze 'belangrijk'. Letterlijk niemand zegt, ze 'onbelangrijk' te vinden. Schone lucht is van de hele reeks nog de allerbelangrijkste (77% 'heel belangrijk' en 22% 'belangrijk'); lawaai van verkeer en industrie is relatief nog de minst belangrijke ("slechts" 41% 'heel belangrijk' en 45% 'belangrijk').

In een gecombineerde "ranglijst" van de aspecten 'belangrijk' en 'probleem' lijkt schone lucht c.q. luchtvervuiling het belangrijkste item voor de Rotterdammers, gevolgd door schoonaspecten, veiligheidsrisico's (gevaarlijke stoffen), stof en roet van de industrie en groen.

Verkeer grootste bedreiging voor milieu volgens Rotterdammers

Op de vraag wie of wat de grootste negatieve invloed heeft op het Rotterdamse milieu in het algemeen, wordt het wegverkeer wederom het meest genoemd (38%). Daarna volgen de bedrijven en de consumenten. De verschillen per deelgebied zijn niet groot: overal is het wegverkeer de grootste boosdoener.

Voorzieningen bevorderen milieu-inzet Rotterdammers

29% van de Rotterdammers erkent (te) weinig te doen aan de bescherming van het milieu (waaronder 7% *te* weinig), en 11% zegt hieraan (te) veel te doen. De commitment van de Rotterdammers is daarmee gelijk aan die in 2005, maar wel duidelijk minder dan die in het verleden.

38% van de Rotterdammers zou meer gaan doen aan de bescherming van het milieu als er meer voorzieningen dichterbij zouden zijn, 23% als er meer andere mensen zijn die dat ook doen, en 28% als bescherming van het milieu geen extra geld kost. Slechts 2% geeft toe, *nooit* meer te zullen doen aan de bescherming van het milieu.

Rotterdammers met weinig inzet zijn wat gevoeliger voor het voorzieningenargument, terwijl Rotterdammers met veel inzet daar juist minder gevoelig voor zijn. Wellicht maken deze laatsten al optimaal gebruik van de voorzieningen. Ook dit suggereert dat een uitgebreid(er) nabij voorzieningenniveau de belangrijkste factor is.

In Rotterdam vervuilen we méér en moeten we dus ook méér ons best doen voor het milieu

Net als de voorgaande keren, is ook gevraagd om te reageren op een aantal stellingen over het milieu, die in de betreffende rapportages altijd werden aangeduid als 'de mythen over het milieu'.

De overgrote meerderheid van de Rotterdammers vindt dat we hier ook extra ons best moeten doen voor het milieu, omdat we hier ook extra milieuvervuiling veroorzaken. Ook in voorgaande jaren scoorde deze stelling het hoogst.

Rotterdam wordt door haar inwoners steeds vaker gezien als de meest vervuilde stad van Nederland - hoewel ook een licht toenemend aantal Rotterdam toch ook wel een groene stad vindt.

Dat in Rotterdam het geld wordt verdiend, is voor een overgrote meerderheid geen argument om passief te zijn. Wel is men vaak zo realistisch, te accepteren dat milieuoverlast er nu eenmaal zo nu en dan bij hoort. De grens tussen realisme en cynisme is echter dun: de overheid laat de grote vervuilers lopen, en op klachten over milieuoverlast wordt niet altijd adequaat gereageerd.

Nadere analyse levert geen wezenlijk ander beeld op voor afzonderlijke bevolkingsgroepen.

Verkeerslawaaï is de grootste geluidshinder

Verkeerslawaaï is de grootste geluidshinder die Rotterdammers in hun woonomgeving ervaren, en ook heeft men daar vaker continu last van dan van andere soorten lawaaï.

Veel Rotterdammers hebben maatregelen genomen tegen geluidshinder. Deze maatregelen houden direct verband met de locaties van de geluidshinder. In de woonkamer zijn het vaakst maatregelen getroffen (58%), gevolgd door de ouderlijke slaapkamer (42%). Blijkbaar zijn die maatregelen echter niet altijd afdoende geweest...

Half Rotterdam heeft wel eens lichamelijke klachten door de slechte luchtkwaliteit

50% van de Rotterdammers zegt soms, regelmatig of zelfs vaak lichamelijke klachten te onderkennen door de slechte luchtkwaliteit (zoals irritatie aan ogen, keel en neus en kortademigheid). Bij 24% is dat zelfs regelmatig tot vaak. Daarnaast heeft 45% van de bevolking wel eens fysieke ongemakken als gevolg van het lawaai van verkeer en vliegtuigen of industrie (zoals stress of gebrek aan nachtrust), waarbij 19% aangeeft dat dit regelmatig tot vaak voorkomt.

Het milieu speelt voor ongeveer driekwart van de bevolking een rol bij de mate van tevredenheid qua woongenot.

Op de vraag of men wel eens overweegt om te verhuizen vanwege milieuhinder, geeft tweederde van de Rotterdammers aan daar zelden of nooit aan te denken. 10% denkt er regelmatig of vaak aan om de woning te verlaten vanwege milieuhinder; vooral mensen met een hoge opleiding en/of een hoog inkomen.

1. DE PROBLEMEN

1.1 De belangrijkste problemen in Rotterdam

Tot 2005 werd aan het begin van de Omnibusenquête altijd standaard de vraag opgenomen wat de drie belangrijkste problemen zijn waar de inwoners van Rotterdam nu mee te maken hebben. Respondenten mochten op deze vraag in eigen woorden antwoorden. Problemen op het terrein van openbare orde en veiligheid werden hierbij altijd veruit het meest genoemd, maar ook milieu-problemen scoorden altijd hoog. Voor een overzicht van de beantwoording van deze vraag in de periode 1995-2004 zij verwezen naar de vorige rapportage¹.

Sinds de Omnibusenquête van 2005 wordt deze zogeheten Problemenvraag echter op een iets andere wijze geformuleerd, en zijn de gegeven antwoorden ook op een wat andere wijze gerubriceerd. Op deze wijze wordt deze vraag namelijk in met de Omnibusenquête vergelijkbare enquêtes in de andere drie grote steden ook periodiek gesteld en gerubriceerd, waardoor de uitkomsten voor de vier grote steden onderling vergeleken kunnen worden. Nadeel hiervan is echter wel, dat de uitkomsten van sinds 2005 nu niet meer goed vergeleken kunnen worden met die van eerdere Rotterdamse Omnibusenquêtes.

In de nieuwe formulering luidt de Problemenvraag nu: 'Wat zijn de belangrijkste problemen in Rotterdam die met voorrang moeten worden aangepakt?'. Figuur 1.1 laat de uitkomsten zien.

Figuur 1.1: De drie belangrijkste problemen in Rotterdam die met voorrang moeten worden aangepakt; Omnibusenquête 2005-2007.

<i>Belangrijkste problemen</i>	2005	2006	2007
Criminaliteit / sociale onveiligheid	63%	59%	49%
Drugsproblematiek	10% +	8% +	8% +
Totaal Criminaliteit en drugsoverlast	68%	63%	53%
Jeugdproblematiek	19%	23%	22%
Overige overlast	3%	4%	6%
Problematiek bevolkingsamenstelling	13%	12%	9%
Mentaliteit van de mensen	7% +	7% +	9% +
Totaal Bevolking(-samenstelling)	19%	19%	17%
Vervuiling / vernieling openbare ruimte ¹	32%	29%	32%
Verwaarlozing openbaar groen	2% +	1% +	2% +
Totaal Vervuiling en beheer openbare ruimte	33%	30%	34%
Kwantiteit / kwaliteit openbaar groen	3%	4%	5%
Kwantiteit / kwaliteit speelgelegenheid	1%	1%	1%
Verkeersproblematiek	16%	13%	17%
Parkeerproblematiek	12%	10%	10%
Bereikbaarheidsproblematiek autoverkeer	3%	2%	4%
Verkeerde verkeersmaatregelen	0% +	2% +	3% +
Totaal Verkeersproblematiek	29%	25%	31%
Woningproblematiek	10%	9%	9%
Verpaupering / verloedering wijken	5%	6%	9%
Verkeerde stedenbouwkundige plannen	1%	1%	2%
Werkloosheid, arbeidsongeschiktheid, armoede e.d.	6%	14%	9%
Kwantiteit / kwaliteit overige voorzieningen	4%	7%	13%
Overige problemen	15%	15%	12%
waaronder Luchtvervuiling, milieu	2%	3%	8%
Gemeente / overheid algemeen	3%	3%	3%

¹): Inclusief verwaarlozing schoonhouden / onderhoud openbare ruimte.

De belangrijkste problemen blijken ook op deze manier, net als bij de oude vraag, te liggen op het vlak van criminaliteit en drugsoverlast; in totaal noemt 53% iets op dat terrein. Dit betekent overigens voor het tweede achtereenvolgende jaar een aanmerkelijke daling. Daarna volgen de vervuiling en het beheer van de openbare ruimte (34%), de verkeersproblematiek (31%), de jeugdproblematiek (22%) en de problemen met betrekking tot de bevolking(-samenstelling) (17%).

Problemen op het gebied van milieu lijken in deze rubricering slechts in zeer bescheiden mate voor te komen: slechts 8% van de Rotterdammers noemt luchtvervuiling en/of milieu in algemene termen; in de gehanteerde rubricering ondergebracht bij de restcategorie 'Overige problemen'. Het begrip 'milieuproblemen' was in de oude rubricering echter veel ruimer gehanteerd: vervuiling en hondenpoep en -overlast vielen hier namelijk ook onder. In de nieuwe rubricering zijn vervuiling en verwaarlozing van de openbare ruimte apart als een categorie opgenomen, en deze categorie wordt door 32% genoemd. Onder deze categorie 'vervuiling / verwaarlozing openbare ruimte' valt in de nieuwe rubricering ook het schoonhouden en het onderhoud van de openbare ruimte, maar ook honden- en vogelpoep, onkruidbestrijding en alle problemen met betrekking tot de diverse vormen van afvalinzameling.

Overigens betekent de 8% voor 'Luchtvervuiling, milieu' een flinke stijging ten opzichte van 2006 (3%) en 2005 (2%); de toenemende maatschappelijke aandacht van de laatste tijd voor diverse aspecten van de milieuproblematiek weerspiegelt zich hierin.

Er zijn niet echt bevolkingsgroepen die in de nu gehanteerde rubricering substantieel vaker dan gemiddeld 'milieu' als met voorrang aan te pakken probleem noemen, al is er wel een sterk oplopend verband te zien met het opleidingsniveau (van 4% bij laag opgeleiden tot 13% bij hoog opgeleiden) en met het huishoudensinkomen (van 5% bij de sociale minima tot 10% bij bovenmodaal), een licht aflopend verband met de leeftijd (van 10% bij jongeren tot 6% bij bejaarden), en een licht oplopend verband met de mate van interesse in de lokale politiek (5% bij Rotterdammers met geen interesse, en 10% bij Rotterdammers met enige of veel interesse). In het noordwestelijk deel van de stad noemt 11% 'milieu' als met voorrang aan te pakken probleem, in de stedelijke kern 9%, in het noordoostelijk deel 7% en in het zuidelijk deel 5%.

1.2 De grootste milieuproblemen in Rotterdam

Net als in de eerdere Omnibusenquêtes met milieuvragen is in het enquêtegedeelte met specifieke vragen over het milieu gevraagd, wat de Rotterdammers de drie grootste milieuproblemen in Rotterdam vinden. Daartoe werd een twaalfstal milieuproblemen voorgelegd, met de vraag daarbij aan te geven welke men het grootste, het één-na-grootste en het twee-na-grootste vond. De voorgelegde reeks milieuproblemen verschilt dit jaar echter met die uit de voorgaande jaren, waardoor een rechtstreekse vergelijking met eerdere uitkomsten niet mogelijk is.

In figuur 1.3 is aangegeven hoe deze vraag vorige keren beantwoord is. Daartoe is ook per probleem een gemiddelde score bepaald, waarbij als volgt te werk is gegaan. Als iemand het probleem als grootste probleem had genoemd, zijn aan dat probleem drie "punten" toegekend, als iemand het als één-na-grootste had genoemd twee punten, als iemand het als twee-na-grootste had genoemd één punt, en anders nul punten. De gemiddelde scores van ieder probleem zijn tevens in figuur 1.3 opgenomen, terwijl ook de volgorde van de problemen in deze figuur op deze scores is gebaseerd. Het in de figuur eerstgenoemde probleem is daarmee het volgens de Rotterdammers grootste probleem, enzovoorts.

'Rommel op straat en hondenpoep' was altijd het grootste probleem: het werd het meest als grootste probleem genoemd, het werd als enige door meer dan de helft van de Rotterdammers bij de drie grootste problemen genoemd, én het had telkens veruit de hoogste score. Niettemin was in 2005 de afstand tot het één-na-grootste probleem, 'Luchtvervuiling', flink geslonken.

Figuur 1.3: De drie grootste milieuproblemen in Rotterdam; Omnibussenquêtes 1995-2005.

Grootste milieuproblemen	Grootste probleem					Eén-na-grootste probleem					Twee-na-grootste probleem				
	'95	'97	'99	'01	'05	'95	'97	'99	'01	'05	'95	'97	'99	'01	'05
Rommel op straat en hondenpoep	41%	41%	39%	42%	32%	18%	17%	18%	15%	16%	14%	14%	15%	14%	15%
Luchtvervuiling	13%	14%	14%	12%	24%	15%	13%	13%	12%	16%	14%	14%	16%	12%	11%
Aantasting van groen	5%	7%	11%	14%	10%	14%	13%	20%	20%	16%	15%	15%	17%	18%	13%
Lawaai-overlast	12%	12%	9%	9%	9%	11%	13%	13%	14%	13%	8%	11%	10%	12%	12%
Milieubelasting door verkeer	4%	7%	7%	6%	10%	7%	9%	7%	8%	10%	8%	10%	9%	10%	10%
Risico door industriële bedrijven	7%	9%	9%	10%	10%	6%	8%	7%	7%	8%	7%	7%	8%	9%	9%
Waternvervuiling	4%	4%	3%	5%	5%	9%	7%	9%	10%	9%	9%	7%	7%	8%	6%
Stankoverlast	4%	4%	3%	4%	3%	7%	8%	6%	6%	7%	7%	6%	6%	6%	6%
Te hoog energieverbruik	--	--	--	--	5%	--	--	--	--	5%	--	--	--	--	5%
Bodemverontreiniging	6%	4%	4%	3%	4%	7%	5%	5%	5%	4%	6%	5%	5%	5%	5%
Anders	2%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	2%	2%	2%	1%	1%

	Niet genoemd					Gemiddelde score ¹				
	'95	'97	'99	'01	'05	'95	'97	'99	'01	'05
Rommel op straat en hondenpoep	28%	27%	28%	29%	37%	1,75	1,84	1,67	1,70	1,43
Luchtvervuiling	58%	59%	57%	64%	50%	0,85	0,87	0,85	0,71	1,14
Aantasting van groen	66%	64%	52%	49%	60%	0,59	0,67	0,90	0,98	0,77
Lawaai-overlast	69%	64%	68%	64%	66%	0,66	0,76	0,64	0,69	0,64
Milieubelasting door verkeer	81%	74%	77%	77%	70%	0,42	0,51	0,44	0,43	0,59
Risico door industriële bedrijven	81%	77%	77%	74%	74%	0,39	0,51	0,46	0,54	0,54
Waternvervuiling	79%	83%	82%	78%	80%	0,38	0,33	0,32	0,42	0,37
Stankoverlast	83%	82%	86%	84%	84%	0,32	0,35	0,26	0,30	0,29
Te hoog energieverbruik	--	--	--	--	86%	--	--	--	--	0,28
Bodemverontreiniging	81%	86%	86%	86%	87%	0,38	0,28	0,26	0,25	0,26
Anders	95%	96%	96%	96%	98%	0,10	0,07	0,08	0,08	0,04

¹): Drie punten als het probleem als grootste werd genoemd, twee als het als één-na-grootste werd genoemd en één als het als twee-na-grootste werd genoemd.

De uitkomsten van de meting in 2007, met de nieuwe reeks milieuproblemen, luiden als volgt.

Figuur 1.4: De drie grootste milieuproblemen in Rotterdam; Omnibussenquête 2007.

Grootste milieuproblemen	Grootste probleem	Eén-na-grootste probleem	Twee-na-grootste probleem	Niet genoemd	Gemiddelde score ¹
Vuile straat (rommel en hondenpoep)	34%	15%	11%	39%	1,45
Luchtvervuiling	30%	18%	12%	40%	1,38
Lawaai van verkeer, industrie en/of bureu	12%	15%	10%	62%	0,77
Risico op rampen met gevaarlijke stoffen	15%	11%	9%	65%	0,75
Hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen	12%	9%	10%	70%	0,62
Te weinig groene omgeving	8%	12%	12%	68%	0,61
Stof en roet van de industrie	10%	9%	6%	75%	0,54
Stank van wegverkeer	9%	10%	7%	74%	0,53
Waternvervuiling of wateroverlast	9%	7%	8%	76%	0,50
Aantasting of verstering van planten en dieren in de natuuru	7%	10%	6%	78%	0,46
Stank van de industrie	8%	9%	6%	78%	0,46
Bodemverontreiniging	8%	7%	5%	79%	0,44

¹): Drie punten als het probleem als grootste werd genoemd, twee als het als één-na-grootste werd genoemd en één als het als twee-na-grootste werd genoemd.

Het grootste milieuprobleem volgens de Rotterdammers is de vuile straat (rommel en hondenpoep): dit probleem wordt het vaakst als grootste probleem genoemd (door 34%), en het heeft ook de hoogste gemiddelde score (1,45). Daar vlak achter volgt luchtvervuiling: door 30% als grootste probleem genoemd, en met een score van 1,38. De andere milieuproblemen volgen op grote afstand. Dit beeld komt sterk overeen met dat uit de meting in 2005.

Daarna volgen (in volgorde van gemiddelde score) lawaai van verkeer, industrie en/of burelen, het risico op rampen met gevaarlijke stoffen, hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen, de te weinig groene omgeving, stof en roet van de industrie, stank van wegverkeer, watervervuiling of wateroverlast, aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur, stank van de industrie en bodemverontreiniging

Deze uitkomsten sluiten ook aan bij een aantal andere uitkomsten uit de Omnibusenquête 2007. Zo bleken elders in de enquête de grootste ergernissen wat betreft (niet) schoon-zijn van stad en buurt vuil op straat (bijvoorbeeld: afval, papier, kauwgum; 38%) en hondenpoep op straat (35%). En de toename van de luchtvervuilingproblematiek was elders in de Omnibusenquête bij vragen over verkeershinder ook te constateren: de hinder van stank en geluid van auto's bleek ten opzichte van eerdere metingen weer flink toegenomen; waarschijnlijk (al is dat uit de enquête niet na te gaan) mede in verband met de toegenomen (overigens vooral ook landelijke) publiciteit hierover in de afgelopen tijd².

In figuur 1.5 zijn de gemiddelde scores ook opgenomen voor verschillende bevolkingsgroepen, opdat kan worden gezien in hoeverre verschillende "soorten" Rotterdammers verschillende problemen het grootst vinden. Daarbij zijn de scores geïndexeerd op 'gemiddelde = 100'. Een index van bijvoorbeeld 114 betekent dus dat het betreffende probleem bij de betreffende bevolkingsgroep een 14% hogere score had dan bij de totale Rotterdamse bevolking; zulke mensen vinden het betreffende probleem dus relatief vaker een groot probleem.

Men dient zich hierbij wel te realiseren dat 'relatief vaker' bij een weinig genoemd milieuprobleem nog niet 'vaak' hoeft te zijn: er is immers geïndexeerd op de gemiddelde score *van het probleem*, en méér dan gemiddeld ten opzichte van een lage gemiddelde score hoeft nog niet hóóg te zijn; zie de opmerking onder de figuur!

De belangrijkste verschillen per milieuprobleem:

- *Vuile straat (rommel en hondenpoep):*
In nog sterkere mate dan anderen vinden jongeren (en scholieren/studenten) vuile straten (rommel en hondenpoep) een groot milieuprobleem. Relatief minder vaak wordt dit probleem genoemd in het noordwestelijk deel van de stad.
- *Luchtvervuiling:*
Luchtvervuiling is voor niet-westerse allochtonen een minder groot milieuprobleem dan voor andere Rotterdammers, en wordt in sterkere mate een groot milieuprobleem gevonden naarmate men hoger opgeleid is. Vooral in het noordwestelijk deel van de stad wordt luchtvervuiling vaak genoemd. In het zuidelijk deel van de stad wordt luchtvervuiling het minst genoemd.
- *Lawaai van verkeer, industrie en/of burelen:*
Lawaai van verkeer, industrie en/of burelen wordt vaker als een groter milieuprobleem ervaren naarmate men ouder is. En in het noordwestelijk deel van de stad wordt dit probleem een stuk vaker genoemd dan elders.
- *Risico op rampen met gevaarlijke stoffen:*
Het risico op rampen met gevaarlijke stoffen wordt in sterke mate vaker als een groot milieuprobleem ervaren naarmate men ouder is. Daarnaast is er een sterk omgekeerd verband

met het opleidingsniveau: laag opgeleiden noemen dit probleem veel vaker, en hoog opgeleiden veel minder vaak. Geografisch gezien maakt men zich hier relatief het meest zorgen over in het zuidelijk deel van de stad, maar ook in het noordoostelijk deel zijn de zorgen hierover méér dan gemiddeld; in het noordwestelijk deel zijn de zorgen hierover juist mínder dan gemiddeld.

- *Hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen:*
Hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen wordt door bejaarden en laag opgeleiden vaker een groot milieuprobleem gevonden.
- *Te weinig groene omgeving:*
Jongeren (c.q. scholieren/studenten) en laag opgeleiden noemen relatief vaker 'te weinig groene omgeving'. Geografisch gezien wordt dit in de stedelijke kern vaker genoemd dan elders.
- *Stof en roet van de industrie:*
Stof en roet van de industrie worden vaker als een milieuprobleem gezien naarmate men ouder is. Niet-westerse allochtonen zitten hier minder mee dan autochtonen, en er is ook een sterk afnemend verband met het opleidingsniveau. In het zuidelijk deel van de stad wordt dit probleem relatief het meest genoemd; in de stedelijke kern relatief het minst.
- *Stank van wegverkeer:*
Ook stank van wegverkeer wordt vaker als een milieuprobleem gezien naarmate men ouder is, en relatief minder door niet-westerse allochtonen. In het noordwestelijk deel van de stad wordt dit wat vaker als een probleem gezien, en in de stedelijke kern wat minder vaak.
- *Waternvervuiling of wateroverlast:*
Waternvervuiling of wateroverlast wordt relatief minder vaak door jongeren (c.q. scholieren/studenten) genoemd, en relatief vaker door ouderen c.q. gepensioneerden. Ook is er een sterk afnemend verband met het opleidingsniveau.
- *Aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur:*
Aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur wordt relatief vaker door jongeren (c.q. scholieren/studenten) en ouderen c.q. gepensioneerden genoemd, en minder vaak naarmate men hoger is opgeleid.
- *Stank van de industrie:*
Stank van de industrie wordt wat vaker genoemd naarmate men ouder is en naarmate men minder hoog opgeleid is. In het zuidelijk deel van de stad wordt dit vaker, en in de stedelijke kern minder vaak genoemd.
- *Bodemverontreiniging:*
Bodemverontreiniging tenslotte (in totaal het minst genoemde probleem) wordt nog het meest genoemd door bejaarden c.q. gepensioneerden. Ook hier is een afnemend verband te zien met het opleidingsniveau. In het zuidelijk en het noordoostelijk deel van de stad wordt dit nog het meest als een probleem gezien; in de stedelijke kern is het helemaal nauwelijks een item.

Figuur 1.5: De drie grootste milieuproblemen in Rotterdam naar bevolkingsgroep: gemiddelde scores ten opzichte van het totaal (met alle Rotterdammers = 100); Omnibus-enquête 2007.

Grootste milieuproblemen	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch-tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Vuile straat	114	108	87	103	97	109	96
Luchtvervuiling	98	93	104	104	103	90	101
Lawaai van verkeer, industrie, bure	74	94	107	109	105	91	88
Risico rampen gevaarlijke stoffen	80	62	111	148	99	99	109
Hoog gebruik energie etc.	104	81	96	133	100	96	114
Te weinig groene omgeving	130	105	87	100	101	102	88
Stof en roet van de industrie	69	73	106	143	110	75	95
Stank van wegverkeer	78	73	105	140	103	85	117
Watervervuiling of wateroverlast	80	62	104	158	100	106	78
Aantasting of verstoring natuur	122	69	100	136	103	90	104
Stank van de industrie	70	82	103	134	102	100	82
Bodemverontreiniging	72	50	107	174	110	78	84

	Man	Vrouw	Scholer/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepen-sioneerd
Vuile straat	99	101	113	98	93	102	104
Luchtvervuiling	99	101	95	103	84	99	105
Lawaai van verkeer, industrie, bure	101	99	83	103	68	106	110
Risico rampen gevaarlijke stoffen	98	102	75	75	111	112	143
Hoog gebruik energie etc.	91	107	115	87	94	98	122
Te weinig groene omgeving	103	98	136	97	92	110	99
Stof en roet van de industrie	103	98	66	87	86	98	142
Stank van wegverkeer	100	100	65	86	98	115	132
Watervervuiling of wateroverlast	100	100	63	71	131	112	146
Aantasting of verstoring natuur	88	110	123	80	94	110	126
Stank van de industrie	95	104	54	84	114	130	122
Bodemverontreiniging	94	104	38	67	120	114	166

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Vuile straat	103	103	95	93	96	105	96
Luchtvervuiling	95	97	111	112	98	100	93
Lawaai van verkeer, industrie, bure	103	103	100	116	101	98	95
Risico rampen gevaarlijke stoffen	132	119	56	88	109	94	114
Hoog gebruik energie etc.	125	89	90	95	102	97	109
Te weinig groene omgeving	120	96	91	88	91	113	86
Stof en roet van de industrie	129	108	73	113	107	83	124
Stank van wegverkeer	119	115	73	111	104	94	104
Watervervuiling of wateroverlast	149	102	59	93	116	90	114
Aantasting of verstoring natuur	142	112	56	99	115	88	114
Stank van de industrie	137	115	54	102	104	80	140
Bodemverontreiniging	148	106	57	94	117	86	121

Leesvoorbeeld: linksboven: Rotterdammers van 16 tot 25 jaar geven 'vuile straat' een 14% hogere score dan de gemiddelde Rotterdammer; zij vinden dit dus kennelijk in nóg sterkere mate een groot milieuprobleem dan andere Rotterdammers. (En de gemiddelde score voor dit probleem is bij 16- tot 25-jarigen dus $(114/100) \times 1,45 = 1,64$.)

Doordat geïndexeerd is op de gemiddelde score van het probleem, hoeft een hoge index nog geen hoge score te betekenen. Bejaarden noemen bijvoorbeeld het in de onderste regel opgenomen 'Bodemverontreiniging' weliswaar veel vaker dan anderen (index = 174; de hoogste index bij bejaarden!), maar de score is voor dit probleem bij bejaarden toch slechts $(174/100) \times 0,44 = 0,76$; veel lager dan bijvoorbeeld die voor het in de bovenste regel opgenomen 'Vuile straat' $((103/100) \times 1,45 = 1,49)$. 'Bodemverontreiniging' had immers in totaal maar een heel lage gemiddelde score (0,44).

In figuur 1.6 tenslotte zijn voor de verschillende deelgebieden tevens nog de absolute waarden van de gemiddelde scores opgenomen, zodat kan worden gezien wat per deelgebied de grootste milieuproblemen worden gevonden en welke volgorde van de verschillende problemen per deelgebied geldt.

In het noordwestelijk deel van de stad wordt 'luchtvervuiling' het belangrijkste milieuprobleem gevonden, nog vóór 'vuile straat'; maar verder zijn de verschillen niet spectaculair, en geldt overal wel ongeveer de zelfde rangorde. In het bijzonder zijn 'vuile straat' en 'luchtvervuiling' overal met afstand de twee grootste milieuproblemen.

Figuur 1.6: De drie grootste milieuproblemen in Rotterdam per deelgebied: gemiddelde scores¹; Omnibusenquête 2007.

<i>Grootste milieuproblemen</i>	Noordwestelijk	Noordoostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
Vuile straat	1,34	1,39	1,52	1,39	1,45
Luchtvervuiling	1,55	1,36	1,39	1,29	1,38
Lawaai van verkeer, industrie, burenh	0,90	0,78	0,76	0,73	0,77
Risico rampen gevaarlijke stoffen	0,66	0,82	0,71	0,86	0,75
Hoog gebruik energie etc.	0,59	0,63	0,60	0,68	0,62
Te weinig groene omgeving	0,53	0,55	0,69	0,52	0,61
Stof en roet van de industrie	0,61	0,58	0,45	0,67	0,54
Stank van wegverkeer	0,59	0,55	0,50	0,55	0,53
Waternvervuiling of wateroverlast	0,46	0,57	0,45	0,57	0,50
Aantasting of verstoring natuur	0,46	0,53	0,41	0,53	0,46
Stank van de industrie	0,47	0,47	0,37	0,64	0,46
Bodemverontreiniging	0,41	0,51	0,38	0,53	0,44

¹): Drie punten als het probleem als grootste werd genoemd, twee als het als één-na-grootste werd genoemd en één als het als twee-na-grootste werd genoemd.

Noten

1. Zie: Centrum voor Onderzoek en Statistiek (P.A. de Graaf): *Rotterdamers over het milieu 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005*; Rotterdam, augustus 2005: paragraaf 1.1.
2. Zie: Centrum voor Onderzoek en Statistiek (P.A. de Graaf): *Rotterdamers over het verkeer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007*; Rotterdam, juni 2007: paragraaf 5.3.

2. HET BELANG

2.1 Inleiding

In vorige Omnibusenquêtes met vragen over milieu werd ook altijd eerst gevraagd hoe belangrijk men een schoon milieu in Rotterdam vond; tot en met 2001 in algemene zin. Daarbij gaf bijna iedereen aan, een schoon milieu in Rotterdam 'belangrijk' of zelfs 'heel belangrijk' te vinden; slechts een enkeling vond het 'niet zo belangrijk', 'onbelangrijk' of zelfs 'totaal onbelangrijk'. De laatste keer dat dit zo gevraagd werd, vond 60% een schoon milieu in Rotterdam 'heel belangrijk', vond 37% het 'belangrijk' en 2% niet (zo) belangrijk. Het belang dat men hechtte aan een schoon milieu stond los van factoren als leeftijd, opleiding, sociaal-economische positie, etniciteit of waar men in de stad woonde: overal vond bijna iedereen een schoon milieu belangrijk tot heel belangrijk. Wel vonden allochtonen vaker een schoon milieu *heel* belangrijk, en vonden jongeren een schoon milieu vaker "gewoon" belangrijk.

In 2005 is deze vraag wat verder gedifferentieerd door hiernaar te vragen over een vijftal milieu-onderwerpen: een goed milieu in het algemeen, natuur (bijvoorbeeld behoud van planten- en diersoorten), gezondheid (bijvoorbeeld luchtkwaliteit), woonomgeving (bijvoorbeeld groen in de wijk, rust, schone omgeving) en veiligheid (bijvoorbeeld vuurwerkopslag, vervoer chemicaliën). Ook nu viel slechts een enkeling uit de boot: bijna iedereen vond al deze milieuonderwerpen 'belangrijk' of zelfs 'heel belangrijk'; zie figuur 2.1. Hoewel bij dergelijke orden van grootte verschillen slechts nuanceverschillen zijn, kon worden geconcludeerd dat gezondheid van de vijf relatief nog het allerbelangrijkste milieuprobleem werd gevonden, gevolgd door woonomgeving en veiligheid. Hierbij moet overigens niet worden uitgesloten dat sommige respondenten dit wellicht breder bedoeld hebben dan alleen als milieuonderwerp.

Figuur 2.1: Belang van een aantal milieuonderwerpen; Omnibusenquête 2005.

Hoe belangrijk zijn de volgende milieuonderwerpen voor u?	Goed milieu i.h.a.	Natuur	Gezondheid	Woon-omgeving	Veiligheid
Niet (zo) belangrijk ¹	2%	6%	1%	2%	5%
Belangrijk	45%	44%	28%	33%	29%
Heel belangrijk	53%	50%	71%	65%	66%

¹): Samenvoeging van de antwoordmogelijkheden 'totaal onbelangrijk', 'onbelangrijk' en 'niet zo belangrijk'.

In de Omnibusenquête van 2007 is een andere invalshoek gekozen: gevraagd is nu, hoe belangrijk men de milieuonderwerpen vindt die ook (daarna) geformuleerd in de vorm van een probleem zijn opgesomd bij de vraag wat men de drie grootste milieuproblemen in Rotterdam vindt. (De vraag die in paragraaf 1.2 besproken is.) Een vergelijking van de beantwoording van deze twee vragen komt in paragraaf 2.3 aan de orde.

2.2 Het belang van verschillende milieuproblemen

Bij de vraag "hoe belangrijk de volgende milieuonderwerpen voor u" zijn, heeft nu zelfs *niemand* de opties 'onbelangrijk' en 'totaal onbelangrijk' gekozen. 'Milieu' is nu kennelijk helemaal een onderwerp geworden waar men niet "tegen" kan zijn.

Bijna alle milieuonderwerpen worden door meer dan de helft van de Rotterdammers als 'heel belangrijk' beschouwd. In het algemeen is slechts een klein deel van de Rotterdammers niet zo geïnteresseerd in de voorgelegde milieuonderwerpen (de score "niet (zo) belangrijk"), en letterlijk niemand zegt, ze 'onbelangrijk' te vinden.

Schone lucht heeft met een score van 77% voor 'heel belangrijk' duidelijk de meeste prioriteit voor de Rotterdammers. Bedreiging vanuit de industrie in de vorm van stof, roet en rampen met gevaarlijke stoffen is heel belangrijk voor tweederde van de Rotterdammers. Een schone en groene leefomgeving is eveneens heel belangrijk voor twee van de drie Rotterdammers, en de andere milieuonderwerpen zijn heel belangrijk voor 50% tot 60% van de Rotterdammers.

Een relatief buitenbeentje in de lijst is "lawaai van verkeer en industrie". Het zou kunnen dat de Rotterdammers deze vorm van hinder in een (realistische) relatie zien tot het wonen in een belangrijke havenstad als Rotterdam. Dit geldt, weliswaar in mindere mate, ook voor stank van wegverkeer: het is heel vervelend, maar staat niet bovenaan in de prioriteitenlijst. Grappig is de discrepantie tussen de hoge score van 'schone lucht' en de lage van 'stank van wegverkeer': vervuilde lucht is kennelijk iets anders dan stinkende lucht.

Het lijkt er op dat men op Maslov-achtige wijze de verschillende milieuonderwerpen indeelt. Zaken die direct schadelijk zijn voor het fysiek van het individu staan hoog in de lijst. Direct daarna volgen de zaken die invloed hebben op het leef/woongenot. De zaken waar men niet direct last van heeft en niet direct invloed op heeft komen daarna. De lijst wordt afgesloten met aspecten die wel storend zijn, maar voor lief worden genomen aangezien men nu eenmaal in een drukke en industriële stad als Rotterdam woont.

Figuur 2.2: Belang van een schoon milieu; Omnibusenquête 2007.

<i>Hoe belangrijk is een schoon milieu in Rotterdam voor u?</i>	Heel belangrijk	Belangrijk	Niet (zo) belangrijk	Onbelangrijk	Totaal onbelangrijk	Score ¹
Schone lucht	77%	22%	2%	0%	0%	4,75
Risico op rampen met gevaarlijke stoffen	67%	26%	6%	0%	0%	4,61
Stof en roet van de industrie	65%	29%	6%	0%	0%	4,59
Schone straat	65%	33%	2%	0%	0%	4,63
Groene omgeving	62%	34%	4%	0%	0%	4,57
Waternvervuiling of wateroverlast	60%	36%	4%	0%	0%	4,56
Bodemverontreiniging	57%	35%	8%	0%	0%	4,50
Stank van de industrie	56%	38%	7%	0%	0%	4,49
Aantasting / verstoring planten en dieren natuur	54%	38%	8%	0%	0%	4,46
Laag gebruik energie, vervuilende brandstoffen	53%	40%	8%	0%	0%	4,45
Stank van wegverkeer	50%	43%	8%	0%	0%	4,42
Lawaai van verkeer en industrie	41%	45%	14%	0%	0%	4,27

¹): Vijf punten als het 'heel belangrijk' is, vier bij 'belangrijk', drie bij 'niet (zo) belangrijk', twee bij 'onbelangrijk' en één bij 'totaal onbelangrijk'.

In figuur 2.3 zijn de uitkomsten in de vier deelgebieden van Rotterdam met elkaar vergeleken. Het noordwestelijke deel en het zuidelijke deel scoren in het algemeen steeds iets hoger dan de andere twee. De stedelijke kern scoort gemiddeld genomen net even iets lager dan de andere gebieden: men vindt de milieuonderwerpen daar dus net iets minder belangrijk dan in de andere delen van Rotterdam. Waternvervuiling of wateroverlast scoort in het zuidelijke deel van Rotterdam hoger dan in de anderen delen. Lawaai van verkeer en industrie scoort in het noordwestelijke deel juist weer iets hoger.

Figuur 2.3: Belang van een schoon milieu naar deelgebieden; gemiddelde score¹; Omnibus-enquête 2007.

Hoe belangrijk is een schoon milieu in Rotterdam voor u?	Noordwestelijk deel	Noordoostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Schone lucht	4,78	4,76	4,72	4,78
Risico op rampen met gevaarlijke stoffen	4,63	4,62	4,56	4,69
Stof en roet van de industrie	4,69	4,60	4,52	4,69
Schone straat	4,64	4,60	4,61	4,68
Groene omgeving	4,61	4,63	4,52	4,61
Watervervuiling of wateroverlast	4,59	4,57	4,51	4,66
Bodemverontreiniging	4,47	4,57	4,42	4,61
Stank van de industrie	4,62	4,50	4,44	4,54
Aantasting / verstoring planten en dieren natuur	4,51	4,50	4,40	4,53
Laag gebruik energie, vervuilende brandstoffen	4,44	4,47	4,41	4,53
Stank van wegverkeer	4,49	4,41	4,39	4,48
Lawaai van verkeer en industrie	4,41	4,26	4,25	4,26

¹): Vijf punten als het 'heel belangrijk' is, vier bij 'belangrijk', drie bij 'niet (zo) belangrijk', twee bij 'onbelangrijk' en één bij 'totaal onbelangrijk'.

2.3 Verschil tussen belang en probleem

Opvallend is dat de Rotterdammers eigenlijk alle onderwerpen belangrijk tot heel belangrijk vinden, maar milieuproblemen toch maar weinig noemden bij de belangrijkste problemen in Rotterdam die met voorrang moeten worden aangepakt (zie paragraaf 1.1). Daarnaast zijn er ook verschillen tussen de mate waarin men milieuonderwerpen *belangrijk* vindt (zie de vorige paragraaf) en de mate waarin ze een *probleem* vormen (paragraaf 1.2). Daar is overigens niets mis mee: men kan bijvoorbeeld een onderwerp belangrijk vinden en tevreden over de betreffende stand van zaken zijn, en dan is het onderwerp geen probleem! Andersom ("niet belangrijk, wel een probleem") lijkt wat moeilijker indenkbare.

Probleem en belang zijn ook twee verschillende dimensies. 'Belang' neigt wat meer naar een rationele benadering, er wordt over nagedacht ("wat is goed voor mijn gezondheid en mijn omgeving"). 'Probleem' lijkt een wat meer emotionele benadering te kennen, men benoemt de onderwerpen die men als storend beleeft ("voel ik me lekker in mijn woonomgeving?").

Bij het belangrijkste onderwerp lijkt zo toch sprake van een betrekkelijke tevredenheid: schone lucht is voor 77% heel belangrijk, maar luchtvervuiling wordt slechts door 30% genoemd als het grootste probleem. Niettemin staat luchtvervuiling toch wel nog op de tweede plaats op de "problemenlijst". Anderzijds staat lawaai van verkeer en industrie op de "belangrijkeheidslijst" op de laatste plaats, maar in de "problemenlijst" op de derde plaats. Dat klinkt wellicht paradoxaal, maar men moet niet vergeten dat ook die laatste plaats op de "belangrijkeheidslijst" nog altijd een hoge mate van "belangrijkheid" betekende! Het paradoxale zit hem hier dus alleen in een schijnbaar inconsistente relatieve prioriteitenvolgorde.

Als we de volgorden van de diverse milieuonderwerpen qua 'probleem' en qua 'belang' naast elkaar zetten en combineren, dan ontstaat een prioriteitenlijst zoals weergegeven in de kolommen van figuur 2.4. Een schone lucht c.q. luchtvervuiling is het belangrijkste item: op de eerste plaats in termen van 'belangrijk' en op de tweede plaats in termen van 'probleem'; gemiddeld op een "anderhalfde plaats". Stank van de industrie, bodemverontreiniging, aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur en stank van wegverkeer zijn de minst belangrijke items: zij komen ale vier gemiddeld op de "negen-en-een-halfde" plaats.

Figuur 2.4: Milieuonderwerpen qua prioriteit op basis van 'belangrijk' en 'probleem'; Omnibus-enquête 2007.

<i>Hoe belangrijk is het volgende milieuonderwerp / Welke milieuonderwerpen zijn het grootste probleem?</i>	Positie op de 'belangrijkheidslijst'	Positie op de 'problemenlijst'	Gemiddelde positie (ongewogen)
Schone lucht	1	2	1,5
Schone straat	4	1	2,5
Risico op rampen met gevaarlijke stoffen	2	4	3,0
Stof en roet van de industrie	3	7	5,0
Groene omgeving	5	6	5,5
Watervervuiling of wateroverlast	6	9	7,5
Omvang gebruik van energie en vervuilende brandstoffen	10	5	7,5
Lawaai van verkeer en industrie	12	3	7,5
Stank van de industrie	8	11	9,5
Bodemverontreiniging	7	12	9,5
Aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur	9	10	9,5
Stank van wegverkeer	11	8	9,5

Bodemverontreiniging, stof en roet van de industrie, watervervuiling of wateroverlast en stank van de industrie staan een stuk lager op de 'problemenlijst' dan op de 'belangrijkheidslijst'; over deze onderwerpen lijken de Rotterdammers dus relatief tevreden. (Of berustend?)

Noten

Geen.

3. DE BEDREIGING

3.1 Algemeen

Sinds de Omnibusenquête 2005 wordt gevraagd, wie of wat de grootste negatieve invloed zou hebben op het Rotterdamse milieu in het algemeen. Op een zelfde manier als bij de vraag naar de grootste milieuproblemen in Rotterdam (zie paragraaf 1.2) wordt een aantal “probleemveroorzakers” voorgelegd, met de vraag daarbij aan te geven welke de grootste, de één-na-grootste en de twee-na-grootste invloed zou hebben.

In figuur 3.1 is aangegeven hoe deze vraag in 2005 en in 2007 beantwoord is.

Daartoe is ook weer per probleem een gemiddelde score bepaald, waarbij op de zelfde manier te werk is gegaan als bij de vraag naar de grootste milieuproblemen: als iemand een “probleemveroorzaker” als grootste probleem had genoemd, zijn daaraan drie “punten” toegekend, als iemand ‘m als één-na-grootste had genoemd twee punten, als iemand ‘m als twee-na-grootste had genoemd één punt en anders nul punten. De gemiddelde scores zijn tevens in figuur 3.1 opgenomen, terwijl ook de volgorde in deze figuur op deze scores is gebaseerd. Het in de figuur eerstgenoemde heeft daarmee volgens de Rotterdammers de grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen, enzovoorts.

Figuur 3.1a: De drie grootste veroorzakers van milieuproblemen in Rotterdam; Omnibus-enquête 2005.

<i>Grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen</i>	Grootste “probleem”	Eén-na-grootste “probleem”	Twee-na-grootste	Niet genoemd	Gemiddelde score ¹
Wegverkeer	34%	27%	14%	25%	1,70
Bedrijven	23%	22%	17%	38%	1,31
Consumenten	18%	17%	20%	45%	1,08
Buitenland	12%	12%	16%	61%	0,74
Vliegverkeer	3%	8%	8%	80%	0,34
Scheepvaartverkeer	2%	6%	8%	84%	0,26
Anders	2%	1%	2%	95%	0,10

Figuur 3.1b: Idem, Omnibusenquête 2007.

<i>Grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen</i>	Grootste “probleem”	Eén-na-grootste “probleem”	Twee-na-grootste	Niet genoemd	Gemiddelde score ¹
Wegverkeer	38%	28%	15%	20%	1,83
Bedrijven	26%	28%	18%	29%	1,50
Consumenten	20%	18%	24%	39%	1,18
Buitenland	12%	11%	14%	63%	0,72
Scheepvaartverkeer	5%	10%	13%	72%	0,49
Vliegverkeer	6%	10%	10%	75%	0,46
Anders	3%	0%	2%	95%	0,12

¹): Drie punten als de “probleemveroorzaker” als grootste werd genoemd, twee als ‘ie als één-na-grootste werd genoemd en één als ‘ie als twee-na-grootste werd genoemd.

In de enquête van 2007 hebben de Rotterdammers vaker veroorzakers van milieuproblemen aangewezen. De categorie ‘niet genoemd’ is daardoor kleiner geworden. Dit betekent dat steeds meer burgers zich een duidelijk mening aan het vormen zijn omtrent de oorzaak van milieu-

problemen. De uitkomsten zijn verder echter niet wezenlijk verschillend met die van 2005.

Het wegverkeer heeft volgens de Rotterdammers nog steeds de grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu. Ruim één op de drie vindt het wegverkeer de grootste probleemveroorzaker, en vier van de vijf noemen het bij de drie grootste probleemveroorzakers. Daarmee is het wegverkeer het meest als grootste probleemveroorzaker genoemd, is het het meest genoemd, en heeft het de hoogste gemiddelde score. Na het wegverkeer volgen de bedrijven en de consumenten. Het buitenland (overwaaiende luchtverontreiniging; lozingen in de Maas) volgt op gepaste afstand, en onderaan de ranglijst hebben het vliegverkeer en het scheepvaartverkeer in 2007 stuivertje gewisseld.

5% van de respondenten maakte bij deze vraag gebruik van de mogelijkheid hier zelf iets in eigen bewoordingen toe te voegen. Hierbij gebruikten sommigen woorden waarmee ze ongeveer hetzelfde bedoelden als wat in de voorgedrukte antwoordmogelijkheden ook al bedoeld was:

- Industrie Botlek, Pernis, Shell
- Consumenten Straatvuil, mentaliteit, scholen
- Wegverkeer 80-km zone, hardrijden binnen bebouwde kom

Daarnaast werden ook andere antwoorden gegeven zoals “Kyoto contract is niet getekend”, “veel onaangepaste buitenlanders” en “zendmasten en radar”.

3.2 Probleemveroorzakers per deelgebied

In figuur 3.2 zijn de gemiddelde scores opgenomen per deelgebied.

Figuur 3.2a: De drie grootste veroorzakers van milieuproblemen in Rotterdam per deelgebied; gemiddelde score¹; Omnibusenquête 2005.

<i>Grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen</i>	Noordwestelijk deel	Noordoostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam ¹
Wegverkeer	1,78	1,81	1,69	1,59	1,70
Bedrijven	1,24	1,29	1,26	1,55	1,31
Consumenten	1,04	1,05	1,13	1,03	1,08
Buitenland	0,76	0,82	0,66	0,80	0,74
Vliegverkeer	0,46	0,38	0,31	0,26	0,34
Scheepvaartverkeer	0,19	0,14	0,36	0,19	0,26
Anders	0,15	0,13	0,10	0,08	0,10

Figuur 3.2b: Idem, Omnibusenquête 2007. (Voor de vergelijkbaarheid in de zelfde volgorde.)

<i>Grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen</i>	Noordwestelijk deel	Noordoostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam ¹
Wegverkeer	2,02	1,87	1,79	1,78	1,83
Bedrijven	1,61	1,54	1,42	1,56	1,50
Consumenten	1,09	1,17	1,26	1,08	1,18
Buitenland	0,65	0,75	0,66	0,89	0,72
Vliegverkeer	0,64	0,52	0,42	0,40	0,46
Scheepvaartverkeer	0,39	0,34	0,60	0,42	0,49
Anders	0,13	0,08	0,14	0,09	0,12

¹): Drie punten als het probleem als grootste werd genoemd, twee als het als één-na-grootste werd genoemd en één als het als twee-na-grootste werd genoemd.

De verschillen zijn niet groot. In alle vier de gebieden is het wegverkeer de grootste boosdoener. In het noordwestelijk deel lijken overlast van wegverkeer, bedrijven en vliegverkeer het meest te zijn toegenomen. Op de tweede plaats komen ook dit jaar weer overal de bedrijven. Ook verder is de volgorde bijna overal de zelfde. Alleen wordt in de stedelijke kern het scheepvaartverkeer wederom wat vaker genoemd dan het vliegverkeer, net als dit jaar ook in het zuidelijk deel, terwijl dat elders andersom is.

Noten

Geen.

4. DE INZET

4.1 Huidige eigen inzet

In het verleden zijn in de Omnibusenquête ook drie vragen aan de Rotterdammers gesteld over de inzet van verschillende actoren voor de bescherming van het milieu: de gemeente, bedrijven en zichzelf. In alle vier de metingen bleek de Rotterdammer het meest tevreden over de eigen inzet, en het minst tevreden over die van de bedrijven; de inzet van de gemeente Rotterdam zat daar tussenin. Sinds 2005 wordt hiervan alleen de vraag over de eigen inzet gesteld: vindt de Rotterdammer dat hij of zij genoeg doet aan de bescherming van het milieu?

Figuur 4.1: Beoordeling eigen inzet voor de bescherming van het milieu; Omnibusenquêtes 1995-2007.

<i>Eigen inzet voor de bescherming van het milieu</i>	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007
Veel te weinig	3%	3%	2%	4%		7%	7%
Weinig	15%	14%	14%	16%		23%	22%
Genoeg ¹	52%	52%	53%	51%	X	59%	60%
Veel	27%	30%	31%	28%		11%	10%
Te veel	2%	1%	1%	1%		1%	1%

¹): In 1995 tot en met 2001: 'Net genoeg'.

29% van de Rotterdammers erkent (te) weinig te doen aan de bescherming van het milieu, en 11% zegt hieraan (te) veel te doen. De commitment van de Rotterdammers is daarmee stabiel gebleven ten opzichte van 2005, maar is duidelijk minder dan in het verleden. In de periode 1995-2001 was het oordeel over de eigen inzet stabiel, en de laatste jaren ook; maar wel op een veel lager niveau.

In figuur 4.2 is de beoordeling van de eigen inzet voor de bescherming van het milieu voor een aantal bevolkingsgroepen weergegeven.

Figuur 4.2: Beoordeling eigen inzet voor de bescherming van het milieu naar bevolkingsgroep; Omnibusenquête 2007.

<i>Eigen inzet voor de bescherming van het milieu</i>	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autochtonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Veel te weinig	5%	8%	7%	5%	6%	8%	6%
Weinig	36%	29%	17%	14%	21%	26%	18%
Genoeg	51%	51%	65%	67%	62%	56%	55%
Veel	7%	11%	9%	12%	10%	8%	17%
Te veel	2%	1%	1%	2%	1%	2%	3%

	Man	Vrouw	Scholer/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepensioneerd
Veel te weinig	8%	6%	2%	7%	11%	9%	4%
Weinig	22%	22%	36%	25%	22%	20%	14%
Genoeg	58%	61%	50%	58%	59%	53%	68%
Veel	11%	10%	12%	9%	8%	15%	12%
Te veel	2%	1%	0%	1%	1%	2%	2%

->

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord- westelijk	Noord- oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
Veel te weinig	8%	5%	7%	5%	9%	7%	6%	7%
Weinig	17%	22%	27%	20%	20%	25%	19%	22%
Genoeg	63%	60%	56%	61%	61%	56%	66%	60%
Veel	10%	12%	9%	14%	9%	10%	9%	10%
Te veel	2%	0%	1%	0%	1%	2%	0%	1%

Eigenlijk zijn er geen bevolkingsgroepen die meer dan anderen veel aan de bescherming van het milieu doen. Ook zijn er wat dit betreft ten opzichte van twee jaar geleden nauwelijks veranderingen te zien: figuur 4.2 lijkt als twee druppels water op die uit de rapportage van twee jaar geleden. In het bijzonder geldt ook nog steeds dat men in de eigen perceptie vaker (veel te) *weinig* aan het milieu doet naarmate men jonger is.

4.2 Toekomstige eigen inzet

De vraag naar de eigen inzet is, net als in 2005, gevolgd door de vraag waardoor men meer zou gaan doen aan de bescherming van het milieu.

Figuur 4.3a: Voorwaarden voor meer eigen inzet voor de bescherming van het milieu naar huidige eigen inzet; Omnibusenquête 2005.

Voorwaarden voor meer inzet	(Veel te) weinig	Genoeg	(Te) veel	Totaal
als er meer voorzieningen dichterbij zijn	40%	38%	27%	37%
als er meer andere mensen zijn die dat ook doen	21%	24%	19%	22%
als bescherming van het milieu geen extra geld kost	25%	27%	26%	26%
anders	14%	11%	28%	14%

Figuur 4.3b: Idem, Omnibusenquête 2007.

Voorwaarden voor meer inzet	(Veel te) weinig	Genoeg	(Te) veel	Totaal
als er meer voorzieningen dichterbij zijn	43%	36%	35%	38%
als er meer andere mensen zijn die dat ook doen	18%	23%	32%	23%
als bescherming van het milieu geen extra geld kost	27%	30%	25%	28%
anders	13%	11%	13%	12%
nooit	3%	2%	1%	2%

Wederom zijn de uitkomsten tussen 2005 en 2007 niet echt verschillend. In 2007 heeft een klein deel van de respondenten meerdere antwoorden aangekruist, waardoor de percentages optellen tot iets boven 100%. Gemiddeld heeft men 1,03 antwoorden gegeven. Tevens was in 2007 de antwoordmogelijkheid “nooit” toegevoegd. Dit verstoort de vergelijking echter nauwelijks: slechts een zeer klein deel (2%) heeft daar gebruik van gemaakt!

38% van de Rotterdammers zou meer gaan doen aan de bescherming van het milieu als er meer voorzieningen dichterbij zouden zijn, 23% als er meer andere mensen zijn die dat ook doen, 28% als bescherming van het milieu geen extra geld kost en 12% maakte van de mogelijkheid gebruik om hier in eigen woorden iets in te vullen. Slechts 2% geeft toe, *nooit* meer te zullen doen aan de bescherming van het milieu.

Ook bij de eigen bewoordingen gaven sommigen aan dat ze al genoeg deden, of daar geen zin in hadden, maar ook een (soms financiële) stimulans of verdergaande maatregelen door de gemeente werd hier relatief veel genoemd (in het bijzonder worden vaak voorlichting en bewijsovervoering van het nut genoemd). Ook veel genoemd in de categorie 'anders': als grote industrieën, de gemeente en/of andere landen ook iets zouden doen.

Rotterdamers die nog (te) weinig aan het milieu zeggen te doen, zijn wat gevoeliger voor het voorzieningenargument, en wat minder voor de inspiratie van de medeburger. Bij Rotterdamers die nu veel zeggen te doen ligt dat juist andersom. Ook deze beide afwijkingen van het gemiddelde beeld suggereren dat een uitgebreid(er) nabij voorzieningenniveau de belangrijkste factor is. Voorts komen de Rotterdamers die nu al veel doen ook relatief vaker met andere, in eigen bewoordingen geformuleerde voorwaarden c.q. suggesties.

In figuur 4.4 staat de beantwoording van deze vraag door de verschillende bevolkingsgroepen.

Figuur 4.4: Voorwaarden voor meer eigen inzet voor de bescherming van het milieu naar bevolkingsgroep; Omnibusenquête 2007.

Voorwaarden voor meer inzet	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autochtonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
meer voorzieningen	36%	39%	38%	36%	40%	32%	37%
meer mensen ook	19%	19%	24%	30%	19%	31%	31%
geen extra geld	38%	31%	25%	25%	27%	33%	25%
anders	10%	14%	11%	10%	14%	6%	10%
nooit	1%	1%	3%	5%	3%	1%	5%

	Man	Vrouw	Scholier/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepensioneerd
meer voorzieningen	39%	37%	41%	39%	31%	42%	37%
meer mensen ook	22%	24%	18%	19%	30%	24%	28%
geen extra geld	25%	31%	31%	29%	30%	31%	25%
anders	14%	10%	13%	15%	8%	5%	10%
nooit	3%	2%	1%	1%	3%	2%	5%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
meer voorzieningen	30%	37%	46%	40%	40%	40%	31%	38%
meer mensen ook	31%	25%	15%	23%	22%	22%	26%	23%
geen extra geld	34%	31%	21%	25%	27%	28%	34%	28%
anders	6%	8%	20%	16%	11%	13%	7%	12%
nooit	4%	2%	1%	2%	3%	2%	3%	2%

Ook hier zijn er weinig verschillen met de vergelijkbare tabel van twee jaar geleden. Het voorzieningenargument wordt wat vaker door hoog opgeleiden genoemd. Allochtonen en mensen die meer aan huis gebonden zijn, zijn gevoeliger voor de stimulans die uitgaat van meer inzet door meer anderen. Het financiële argument spreekt jongeren nog steeds wat meer aan. Tevens zien we in het zuidelijk deel van Rotterdam ook relatief iets meer mensen die van mening zijn dat extra inzet geen extra kosten met zich mee mag brengen.

Noten

Geen.

5. DE MYTHEN

5.1 Algemeen

Net als de voorgaande keren, is ook deze keer de Rotterdammers gevraagd om te reageren op een aantal stellingen over het milieu, die in de betreffende rapportages altijd werden aangeduid als 'de mythen over het milieu'. In volgorde van mate van beaming luiden deze stellingen:

- "In Rotterdam veroorzaken we extra milieuverontreiniging. Dus moeten we hier ook extra ons best doen voor het milieu."
- "De overheid laat de grote vervuilers lopen."
- "Als Rotterdammer moet je het ervoor over hebben dat het hier soms stinkt of een herrie is; het is hier niet de Veluwe."
- "Rotterdam is de meest vervuilde stad van Nederland."
- "Als Rotterdam scherpere milieueisen gaat stellen, trekken de bedrijven naar elders."
- "Rotterdam is een groene stad."
- "Als ik klaag over milieuoverlast, wordt er direct actie ondernomen."
- "Omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend, kunnen we niet verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan."

De Rotterdammers zijn het in de zelfde ruime mate als in 2005 vooral eens met de stelling dat we in Rotterdam extra milieuverontreiniging veroorzaken, dus ook extra ons best moeten doen voor het milieu: 71% van de Rotterdammers is het met deze stelling eens. Ook in alle voorgaande jaren "scoorde" deze stelling het hoogst.

Oneens zijn de Rotterdammers het vooral met de stelling die in feite inderdaad ook het omgekeerde beweert: dat we omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend niet kunnen verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan. Met deze stelling is 69% het oneens (en slechts 8% het eens). De overige stellingen liggen tussen deze twee uitersten, in een volgorde die praktisch de zelfde is als bij de voorgaande metingen.

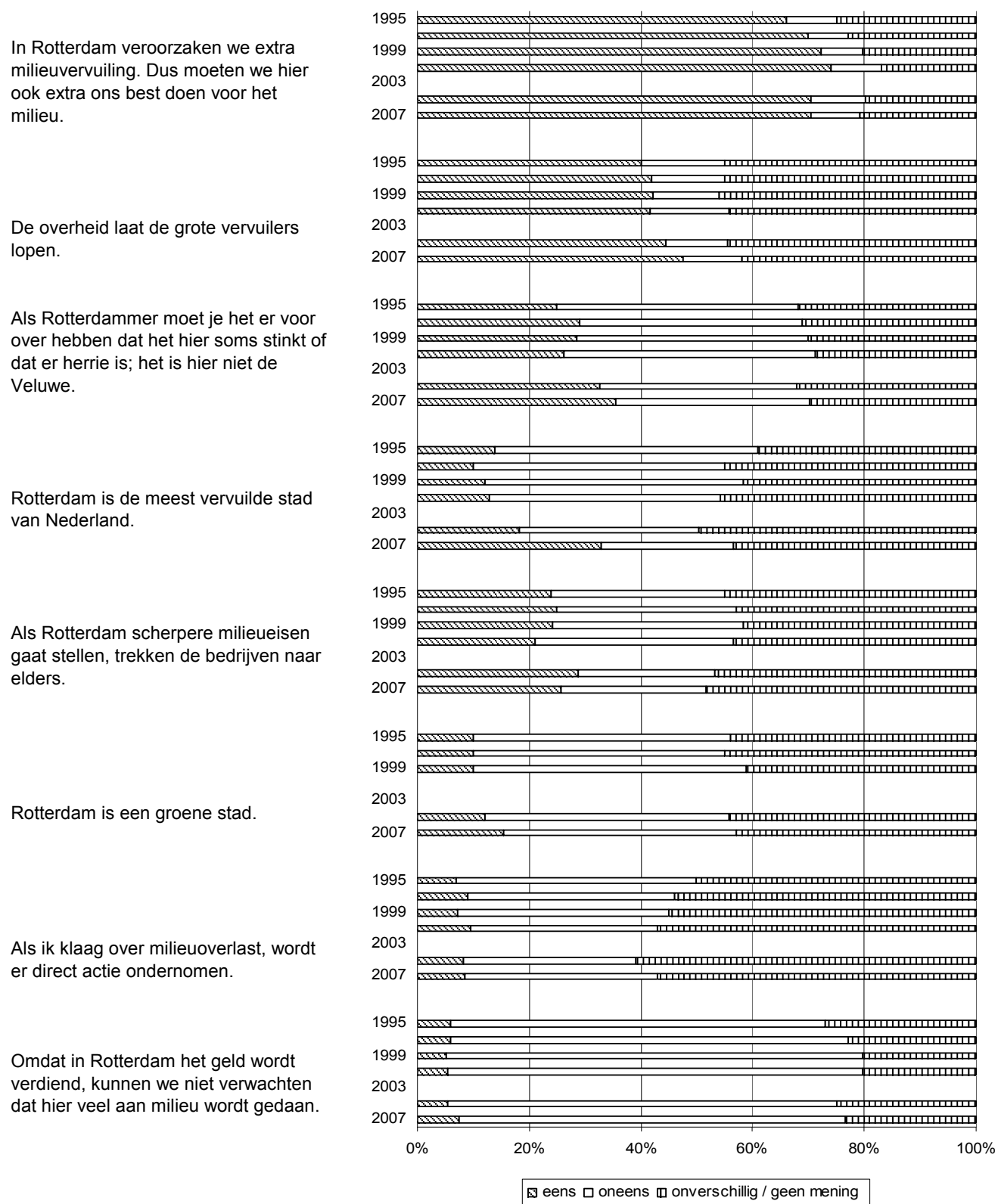
Dat Rotterdam de meest vervuilde stad van Nederland is, wordt door steeds meer mensen beaamd: 33% van de bevolking is het met deze stelling eens, tegen 18% in 2005.

Over de stelling dat er direct actie wordt ondernomen bij een klacht over milieuoverlast heeft, is het aantal zonder mening iets afgenomen (van 61% naar 57%); wellicht hebben inmiddels iets meer mensen ervaring opgedaan.

De enige stelling waarmee Rotterdammers het minder vaak eens zijn dan in 2005, is de stelling 'Als Rotterdam scherpere milieueisen gaat stellen, trekken bedrijven naar elders. Men ziet een dergelijke bedreiging dus minder vaak als een argument om "niets" te hoeven doen.

In figuur 5.1 is het oordeel over deze stellingen in de Omnibusenquêtes van 1995 tot en met 2007 grafisch weergegeven. Daarna worden in de volgende paragraaf de stellingen afzonderlijk nader besproken, waarbij ook wordt aangegeven in hoeverre verschillende bevolkingsgroepen verschillend over deze stellingen denken.

Figuur 5.1: Oordeel over de mythen over het milieu; Omnibussenquêtes 1995-2007.



5.2 De mythen afzonderlijk; ook per bevolkingsgroep

'In Rotterdam veroorzaken we extra milieuvervuiling, dus moeten we hier ook extra ons best doen voor het milieu'

De stelling die het meest wordt onderschreven, is die waarin gesteld wordt dat we in Rotterdam extra milieuvervuiling veroorzaken, en dus ook extra ons best moeten doen voor het milieu. 71% is het met deze stelling eens, 9% is het niet met deze stelling eens, en de overige 21% heeft hier geen mening over. Figuur 5.2 laat zien hoe de diverse bevolkingsgroepen hierover denken.

Figuur 5.2: 'In Rotterdam veroorzaken we extra milieuvervuiling, dus moeten we hier ook extra ons best doen voor het milieu'; Omnibusenquête 2007.

<i>'In Rotterdam extra vervuiling, dus ook extra ons best doen'</i>	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch-tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	66%	69%	70%	75%	73%	63%	74%
Oneens	8%	10%	9%	7%	8%	10%	7%
Onverschillig / geen mening	26%	21%	21%	18%	19%	27%	18%

	Man	Vrouw	Scholer/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepensioniseerd
Eens	70%	78%	67%	71%	59%	66%	77%
Oneens	10%	7%	10%	10%	13%	5%	6%
Onverschillig / geen mening	19%	22%	23%	19%	27%	29%	17%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	68%	70%	75%	71%	73%	70%	68%
Oneens	8%	8%	10%	7%	10%	8%	10%
Onverschillig / geen mening	24%	23%	15%	22%	16%	21%	22%

Eigenlijk onderschrijven alle onderscheiden bevolkingsgroepen deze stelling in overgrote meerderheid. De belangrijkste verschillen tussen 2005 en 2007 zijn dat jongeren/studerenden het nu wat minder vaak eens zijn met de stelling, en ouderen/gepensioneerden nu juist iets méér.

'De overheid laat de grote vervuilers lopen'

De stelling die daarna de meeste instemming ontmoet, is de stelling dat de overheid de grote vervuilers laat lopen: 48% is het met deze stelling eens, 11% is het niet met deze stelling eens, en 42% heeft hier geen mening over. Zie figuur 5.3.

Figuur 5.3: 'De overheid laat de grote vervuilers lopen'; Omnibusenquête 2007.

<i>'De overheid laat de grote vervuilers lopen'</i>	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch-tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	42%	48%	49%	47%	47%	48%	50%
Oneens	10%	8%	11%	14%	10%	13%	9%
Onverschillig / geen mening	48%	44%	40%	39%	43%	40%	41%

->

	Man	Vrouw	Scholier/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepen- sioneerd
Eens	51%	45%	42%	49%	46%	49%	46%
Oneens	12%	9%	12%	9%	8%	13%	15%
Onverschillig / geen mening	36%	46%	46%	42%	45%	38%	39%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord- westelijk	Noord- oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	51%	51%	42%	46%	45%	49%	47%
Oneens	10%	10%	12%	8%	13%	11%	8%
Onverschillig / geen mening	39%	39%	46%	46%	41%	40%	44%

Ook hier zijn de verschillen tussen de onderscheden bevolkingsgroepen niet wezenlijk. De belangrijkste verschillen tussen 2005 en 2007 zijn dat lager opgeleiden en allochtonen het nu wat vaker met de stelling eens zijn.

‘Als Rotterdammer moet je het er voor over hebben dat het hier soms stinkt of dat er herrie is; het is hier niet de Veluwe’

Ook met deze stelling zijn relatief veel Rotterdammers het eens, maar ongeveer even veel Rotterdammers zijn het hier ook juist mee *oneens*: 36% is het met de stelling eens, 35% niet, en de overige 30% heeft hier geen mening over. Zie figuur 5.4.

Figuur 5.4: ‘Als Rotterdammer moet je het er voor over hebben dat het hier soms stinkt of dat er herrie is; het is hier niet de Veluwe’; Omnibusenquête 2007.

<i>‘Moet het er voor over hebben; het is hier niet de Veluwe’</i>	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch- tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	36%	33%	33%	43%	36%	32%	41%
Oneens	36%	36%	38%	26%	35%	34%	36%
Onverschillig / geen mening	29%	31%	29%	30%	29%	35%	23%

	Man	Vrouw	Scholier/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepen- sioneerd
Eens	36%	35%	32%	32%	40%	32%	44%
Oneens	36%	34%	42%	39%	27%	37%	28%
Onverschillig / geen mening	28%	31%	26%	29%	33%	31%	28%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord- westelijk	Noord- oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	39%	33%	35%	32%	34%	35%	41%
Oneens	30%	36%	38%	41%	33%	35%	31%
Onverschillig / geen mening	31%	30%	27%	27%	33%	31%	27%

Bijna overal zijn de meningen ongeveer fiftyfifty verdeeld. Alleen bij bejaarden/gepensioneerden en laag opgeleiden zijn er meer medestanders dan tegenstanders van de stelling.

Ook in het zuidelijk deel van Rotterdam is met het relatief vaker (ook ten opzichte van 2005) eens met deze stelling, terwijl men het in het noordwestelijke deel juist vaker met de stelling *oneens* is.

‘Rotterdam is de meest vervuilde stad van Nederland’

Over de stelling dat Rotterdam de meest vervuilde stad van Nederland is, heeft 43% van de Rotterdammers geen mening; dit is overigens minder dan in 2005. Van degenen die er wél een mening over hebben, vindt een ruime meerderheid dat dit inderdaad zo is. In totaal is 33% het met deze stelling eens, dat is bijna twee keer zoveel als in 2005 (18%). 24% is het niet met deze stelling eens, en 43% hier geen mening over heeft. Zie figuur 5.5.

Figuur 5.5: ‘Rotterdam is de meest vervuilde stad van Nederland’; Omnibussenquête 2007.

‘Rotterdam is de meest vervuilde stad van Nederland’	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autochtonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	21%	33%	34%	37%	34%	29%	37%
Oneens	35%	25%	22%	19%	21%	31%	19%
Onverschillig / geen mening	44%	42%	44%	44%	45%	40%	44%

	Man	Vrouw	Scholer/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepensioneerd
Eens	35%	31%	21%	33%	28%	34%	38%
Oneens	23%	24%	34%	24%	30%	20%	18%
Onverschillig / geen mening	41%	45%	44%	43%	42%	46%	44%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	30%	30%	39%	30%	31%	35%	32%
Oneens	23%	25%	22%	21%	23%	23%	27%
Onverschillig / geen mening	47%	45%	39%	48%	46%	42%	41%

De verschillen tussen de onderscheiden bevolkingsgroepen zijn gering, over de hele linie is men het er duidelijk een stuk vaker dan twee jaar geleden mee eens dat Rotterdam de meest vervuilde stad van Nederland is. Hoger opgeleiden en ouderen zijn het hier nog wat vaker dan anderen mee eens; jongeren (scholieren/studenten), huisvrouwen en niet-westerse allochtonen zijn het in relatieve meerderheid oneens met de stelling.

‘Als Rotterdam scherpere milieueisen gaat stellen, trekken de bedrijven naar elders’

26% van de Rotterdammers is het eens met de stelling dat bedrijven naar elders trekken als Rotterdam scherpere milieueisen gaat stellen. Eveneens 26% is het niet met deze stelling eens, en bijna de helft (48%) heeft hier geen mening over. Zie figuur 5.6.

Figuur 5.6: ‘Als Rotterdam scherpere milieueisen gaat stellen, trekken de bedrijven naar elders’; Omnibussenquête 2007.

‘Bij scherpere milieueisen trekken de bedrijven naar elders’	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autochtonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	21%	22%	27%	30%	26%	25%	28%
Oneens	19%	29%	27%	23%	27%	24%	28%
Onverschillig / geen mening	60%	49%	46%	47%	48%	51%	44%

->

	Man	Vrouw	Scholier/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepen- sioneerd
Eens	27%	24%	23%	23%	31%	30%	29%
Oneens	28%	25%	20%	30%	19%	20%	27%
Onverschillig / geen mening	44%	51%	57%	48%	50%	50%	45%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord- westelijk	Noord- oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	30%	24%	22%	21%	29%	24%	28%
Oneens	22%	25%	32%	29%	23%	28%	22%
Onverschillig / geen mening	49%	51%	45%	49%	48%	47%	50%

Van degenen die hier een mening over hebben, zijn er dus evenveel het eens als oneens met deze stelling. Opvallend is, dat deze angst het sterkst is bij huisvrouwen, arbeidsongeschikten/-werklozen en bejaarden, terwijl mensen met betaald werk het nu juist vaker *oneens* zijn met de stelling. Net als in 2005 is men hier vaker bang voor naarmate men lager is opgeleid; bij de hoog opgeleiden is zelfs een steeds duidelijker wordende relatieve meerderheid hier *niet* bang voor.

'Rotterdam is een groene stad'

Hoewel Rotterdammers steeds vaker hun stad als de meest vervuilde betitelen, ervaart men Rotterdam toch ook iets vaker dan in 2005 als een 'groene stad'.

Niettemin vinden toch slechts weinigen dat Rotterdam een groene stad is: 16% (in 2005: 12%) is het met de stelling eens, terwijl 42% het daar niet mee eens is en 43% er geen mening over heeft.

Figuur 5.7: 'Rotterdam is een groene stad'; Omnibusenquête 2007.

'Rotterdam is een groene stad'	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch- tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	8%	12%	18%	21%	14%	21%	17%
Oneens	50%	52%	35%	33%	43%	36%	47%
Onverschillig / geen mening	42%	37%	47%	46%	43%	44%	37%

	Man	Vrouw	Scholier/ student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./ werkloos	Gepen- sioneerd
Eens	14%	16%	7%	11%	22%	24%	21%
Oneens	42%	41%	51%	48%	33%	34%	34%
Onverschillig / geen mening	43%	42%	42%	41%	45%	42%	45%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord- westelijk	Noord- oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	24%	14%	9%	13%	18%	13%	20%
Oneens	29%	39%	56%	47%	38%	47%	31%
Onverschillig / geen mening	47%	46%	35%	40%	45%	40%	49%

Bij slechts weinig bevolkingsgroepen vinden wezenlijke aantallen Rotterdam een groene stad, al is over ongeveer de hele linie een lichte toename te zien. Leeftijd en opleidingsniveau lijken in verband te staan met de mate waarin met het eens is met de stelling: naarmate men ouder is en/of lager opgeleid, is men kennelijk milder, want het vaker eens met de stelling.

‘Als ik klaag over milieuoverlast, wordt er direct actie ondernomen’

In snelle actie op klachten over milieuoverlast hebben slechts weinigen vertrouwen. Slechts 8% is het eens met de stelling dat er direct actie wordt ondernomen als ze over milieuoverlast klagen, terwijl 35% het niet met deze stelling eens is en 57% hier geen mening over heeft. In vergelijking tot 2005 is het aantal Rotterdammers zonder mening iets afgenomen, wat kan betekenen dat inmiddels iets meer mensen ervaring hebben opgedaan. Deze afname heeft echter alleen het percentage dat *niet* vindt dat er direct actie wordt ondernomen doen toenemen; het percentage dat dit *wel* vindt is ten opzichte van 2005 onveranderd.

Figuur 5.8: ‘Als ik klaag over milieuoverlast, wordt er direct actie ondernomen’; Omnibus-enquête 2007.

‘Als ik klaag over milieuoverlast, wordt er direct actie ondernomen’	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch-tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	8%	6%	7%	13%	8%	10%	6%
Oneens	46%	34%	34%	31%	32%	42%	35%
Onverschillig / geen mening	46%	59%	59%	56%	60%	48%	60%

	Man	Vrouw	Scholer/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepensioniseerd
Eens	9%	8%	7%	6%	10%	9%	12%
Oneens	33%	35%	46%	36%	28%	35%	29%
Onverschillig / geen mening	58%	56%	48%	58%	61%	56%	58%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	10%	10%	6%	7%	7%	9%	10%
Oneens	35%	38%	31%	37%	31%	34%	37%
Onverschillig / geen mening	55%	52%	62%	57%	62%	57%	53%

Bij slechts weinig bevolkingsgroepen hebben wezenlijke aantallen Rotterdammers vertrouwen in directe actie. Net als in 2005 zijn bejaarden/gepensioneerden iets positiever dan de rest.

‘Omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend, kunnen we niet verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan’

De stelling waar men het het minst mee eens is (samen met de vorige), en bovendien het meest mee oneens, is die waarin gesteld wordt dat we, omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend, niet kunnen verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan. Slechts 8% is het eens met deze stelling, terwijl 69% het niet met deze stelling eens is en 23% hier geen mening over heeft.

Zoals in figuur 5.9 is te zien, is er bijna geen bevolkingsgroep te vinden waarbij wezenlijke aantallen het wél met deze stelling eens zijn; net als in 2005 overigens.

Figuur 5.9: 'Omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend, kunnen we niet verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan'; Omnibusenquête 2007.

'Omdat hier het geld wordt verdiend kan je niet veel verwachten'	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autoch-tonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Eens	5%	6%	9%	9%	5%	13%	11%
Oneens	68%	75%	68%	62%	74%	54%	70%
Onverschillig / geen mening	27%	19%	23%	30%	21%	32%	19%

	Man	Vrouw	Scholer/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepen-sioneerd
Eens	9%	7%	8%	4%	10%	12%	10%
Oneens	69%	69%	64%	79%	61%	54%	63%
Onverschillig / geen mening	22%	24%	28%	17%	28%	34%	27%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Eens	12%	7%	4%	3%	7%	10%	6%
Oneens	54%	71%	82%	84%	66%	68%	65%
Onverschillig / geen mening	34%	22%	14%	12%	28%	22%	29%

Wel valt op, dat niet-werkenden het vaker met de stelling eens zijn dan werkenden, en dat men het vaker met de stelling eens is naarmate men lager opgeleid is.

Conclusie

De overgrote meerderheid van de Rotterdammers vindt dat we hier ook extra ons best moeten doen voor het milieu, omdat we hier ook extra milieuvervuiling veroorzaken. Ook in voorgaande jaren scoorde deze stelling het hoogst.

Rotterdam wordt door haar inwoners steeds vaker gezien als de meest vervuilde stad van Nederland - hoewel ook een licht toenemend aantal Rotterdam toch ook wel een groene stad vindt.

Dat in Rotterdam het geld wordt verdiend, is voor een overgrote meerderheid geen argument om passief te zijn. Wel is men vaak zo realistisch, te accepteren dat milieuoverlast er nu eenmaal zo nu en dan bij hoort: Rotterdam is geen Veluwe. De grens tussen realisme en cynisme is echter dun: de overheid laat de grote vervuilers lopen, en op klachten over milieuoverlast wordt niet altijd adequaat gereageerd.

Nadere analyse per bevolkingsgroep levert geen wezenlijk ander beeld op voor afzonderlijke bevolkingsgroepen.

Noten

Geen.

6. HET GELUID

In de Omnibusenquête 2007 zijn ook vragen over een nieuw milieuonderwerp opgenomen, namelijk over geluidshinder. Er is gevraagd naar de soorten geluidshinder, de mate waarin men er last van heeft, en welke maatregelen men in huis heeft genomen tegen die hinder.

6.1 Soorten geluidshinder

Verkeerslawaaï is de grootste geluidshinder die Rotterdammers in hun woonomgeving ervaren. Lawaai van personenauto's, bromfietsen en motoren voeren de lijst aan, gevolgd door burenlawaai. Geluiden van vliegtuigen, scheepvaart en bedrijven scoren relatief laag (minder dan 10%). Opvallend is dat één op de vier respondenten geen enkel soort lawaai als storend ervaart.

In de stedelijke kern heeft men relatief gezien iets meer last van personenauto's en de burens dan in de overige delen van Rotterdam. In het noordwestelijke deel ervaart men iets vaker overlast van vrachtwagens, terwijl geluiden van burens, bromfietsen en motoren daar juist minder overlast bezorgen.

Figuur 6.1: Soorten geluidshinder in de woonomgeving; Omnibusenquête 2007.

<i>Van wat voor soort lawaai heeft u in uw woonomgeving vaak last</i>	Noord-westelijk deel	Noord-oostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
Verkeerslawaaï personenauto's	40%	35%	46%	34%	41%
Verkeerslawaaï bromfietsen en motoren	25%	33%	34%	34%	33%
Burenlawaai	17%	28%	36%	26%	30%
Verkeerslawaaï vrachtauto's	30%	26%	24%	22%	25%
Verkeerslawaaï trams en bussen	13%	8%	18%	10%	14%
Vliegtuiglawaai	33%	8%	4%	4%	8%
Industrielawaai van bedrijven, ik weet welke	3%	1%	4%	8%	4%
Industrielawaai van bedrijven, ik weet <i>niet</i> welke	4%	0%	3%	4%	3%
Scheepvaarlawaai	3%	0%	3%	2%	2%
Van geen enkele soort lawaai	26%	30%	22%	29%	26%

Vervolgens is gevraagd hoe vaak men last heeft van zulk lawaai in de woonomgeving. Verkeerslawaaï is iets dat in ruim een derde van de gevallen continu of in ieder geval meermalen per dag last geeft. Veel van de geluidshinder in het algemeen kent een intensiteit van minimaal één keer per dag.

Figuur 6.2: Soorten geluidshinder naar intensiteit; Omnibusenquête 2007.

<i>Hoe vaak heeft u van dat soort lawaai last in uw woonomgeving</i>	Continu	Meer dan 1 x per dag	Ongeveer 1 x per dag	Enkele keren per week	Ongeveer 1 x per week	Enkele keren per week	Ongeveer 1 x per maand
Verkeerslawaaï trams en bussen	36%	33%	4%	20%	3%	3%	2%
Verkeerslawaaï vrachtauto's	34%	34%	4%	20%	2%	5%	1%
Verkeerslawaaï personenauto's	31%	31%	7%	22%	3%	5%	2%
Industrielawaai van bedrijven, ik weet welke	26%	20%	4%	35%	2%	9%	4%
Industrielawaai van bedrijven, ik weet <i>niet</i> welke	26%	15%	5%	26%	13%	10%	5%
Scheepvaarlawaai	25%	19%	9%	25%	9%	9%	3%
Verkeerslawaaï bromfietsen en motoren	23%	31%	6%	29%	3%	6%	2%
Vliegtuiglawaai	16%	30%	8%	26%	5%	13%	3%
Burenlawaai	16%	24%	6%	32%	7%	11%	5%

6.2 In welk deel van de woning het meeste hinder?

Ook is gevraagd, in welk deel van de woning de geluidshinder het grootst is. In de woonkamer (40%) en de ouderlijke slaapkamer (26%) wordt het meeste geluidshinder ervaren. Dit zijn ook de ruimtes waarin de respondenten zich het meest/langst bevinden. De slaapkamer van kind of kinderen wordt door 7% genoemd, de keuken door 6% en een in eigen bewoordingen geformuleerde andere plek door 11%.

26% heeft nergens in de woning last van lawaai.

In de categorie 'anders' worden veelal de tuin en het huis als geheel genoemd of juist een specifiek deel van het huis zoals zolder, trappenhuis of een andere bepaalde ruimte. Blijkbaar ervaren de respondenten de tuin ook als onderdeel van de woning.

Figuur 6.3: Waar in de woning de meest geluidshinder; Omnibussenquête 2007.

<i>In welk deel van uw woning heeft u het meest last van lawaai</i>	Totaal Rotterdam
In de woonkamer	40%
In de slaapkamer van de ouders	26%
In de slaapkamer van de kinderen	7%
In de keuken	6%
Anders	11%
Nergens	26%

6.3 Genomen maatregelen in de woning

Veel Rotterdammers hebben maatregelen genomen tegen geluidshinder. Deze maatregelen houden direct verband met de locaties van de geluidshinder. In de woonkamer zijn het vaakst maatregelen getroffen (58%), gevolgd door de ouderlijke slaapkamer (42%). Blijkbaar zijn die maatregelen echter niet altijd afdoende geweest...

Figuur 6.4: Maatregelen tegen geluidshinder; Omnibussenquête 2007.

<i>Zijn er in uw woning maatregelen genomen om last van lawaai tegen te gaan?</i>	totaal Rotterdam
In de woonkamer	58%
In de slaapkamer van de ouders	42%
In de keuken	34%
In de slaapkamer van de kinderen	27%
Anders	12%
Nergens	30%

Noten

Geen.

7. DE GEZONDHEID

Eveneens nieuw in de vragenlijst van 2007 tenslotte zijn de vragen over milieu en gezondheid, en de relatie hiervan met het woonplezier.

7.1 Lichamelijke ongemakken

50% van de Rotterdammers zegt soms, regelmatig of zelfs vaak lichamelijke klachten te onder- vinden door de slechte luchtkwaliteit (zoals irritatie aan ogen, keel en neus en kortademigheid). Bij 24% is dat zelfs regelmatig tot vaak.

Daarnaast heeft 45% van de bevolking wel eens fysieke ongemakken als gevolg van het lawaai van verkeer en vliegtuigen of industrie (zoals stress of gebrek aan nachtrust), waarbij 19% aan- geeft dat dit regelmatig tot vaak voorkomt.

In de categorie 'anders' voor een eventueel zelf te formuleren derde soort lichamelijke onge- makken worden veel antwoorden genoemd die niet direct lichamelijke gevolgen hebben, en te herleiden zijn tot "stedelijk overlast". Sommige genoemde antwoorden hebben eigenlijk niets met lichamelijke ongemakken te maken, maar meer met psychologische; zo worden (smerig) straat- beeld en gedrag van andere burgers hier ook aangeduid als zaken waar men ongemak van ondervindt.

Figuur 7.1: Lichamelijke ongemakken door milieuproblemen; Omnibusenquête 2007.

<i>Hoe vaak ondervindt u zelf lichamelijke onge- makken van milieuproblemen in Rotterdam</i>	Vaak	Regelmatig	Soms	Zelden of nooit	Weet niet
Luchtkwaliteit	10%	14%	27%	46%	4%
Lawaai van verkeer en vliegtuigen of industrie	7%	12%	26%	51%	4%
Anders	19%	16%	8%	31%	26%

7.2 Prettig wonen in Rotterdam

Over het woongenot in Rotterdam is driekwart tevreden tot zeer tevreden. Het meest tevreden zijn de bewoners in het noordwestelijke deel van de stad. Het minst tevreden zijn de Rotterdammers in de stedelijke kern, waar 29% matig tevreden tot ontevreden is.

Figuur 7.2: Tevredenheid wonen in Rotterdam; Omnibusenquête 2007.

<i>Hoe tevreden bent u met het wonen in Rotterdam</i>	Noordwestelijk deel	Noordoostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
Zeer tevreden	16%	19%	14%	15%	15%
Tevreden	62%	66%	57%	61%	60%
Matig tevreden	17%	13%	24%	20%	20%
Ontevreden	4%	2%	5%	4%	4%

Het milieu speelt voor ook weer ongeveer driekwart van de bevolking een rol bij de mate van tevredenheid qua woongenot.

Figuur 7.3: Rol van de kwaliteit van het milieu bij tevredenheid van wonen; Omnibussenquête 2007.

Speelt de kwaliteit van het milieu daarbij een rol?	Noordwestelijk deel	Noordoostelijk deel	Stedelijke kern	Zuidelijk deel	Totaal Rotterdam
Nee, totaal niet	22%	27%	30%	30%	28%
Ja, kleine rol	51%	48%	49%	47%	48%
Ja, een grote rol	26%	25%	21%	22%	23%

7.3 Relatie milieuhinder en intentie om te verhuizen

Op de vraag of men wel eens overweegt om te verhuizen vanwege milieuhinder, geeft tweederde van de Rotterdammers aan daar zelden of nooit aan te denken. 10% denkt er regelmatig of vaak aan om de woning te verlaten vanwege milieuhinder: 6% regelmatig, en 4% zelfs vaak. 23% overweegt dit soms, en de resterende 67% zelden of nooit.

De milieuhinder die genoemd wordt als reden om te gaan verhuizen past allemaal in de eerder genoemde categorieën:

- verkeer, uitlaatgassen en lawaai
- stank van de industrie
- luchtvervuiling
- vuil op straat
- te weinig groen
- andere opmerkingen: criminaliteit, burens

Figuur 7.4: Overweegt u wel eens te gaan verhuizen vanwege milieuhinder naar bevolkingsgroep; Omnibussenquête 2007.

Overweegt u wel eens om te verhuizen vanwege milieuhinder?	16 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder	Autochtonen	Niet-w. allochtonen	Overige allochtonen
Vaak	2%	7%	4%	1%	4%	5%	8%
Regelmatig	5%	6%	7%	4%	7%	5%	3%
Soms	21%	26%	24%	17%	22%	23%	26%
Zelden of nooit	71%	61%	65%	78%	68%	67%	63%

	Man	Vrouw	Scholer/student	Betaald werk	In eigen huishouden	Arb.ong./werkloos	Gepensioneerd
Vaak	5%	4%	3%	6%	2%	5%	1%
Regelmatig	6%	6%	4%	7%	4%	5%	5%
Soms	25%	21%	18%	26%	28%	22%	17%
Zelden of nooit	64%	69%	74%	61%	66%	69%	77%

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Noord-westelijk	Noord-oostelijk	Stedelijke kern	Zuidelijk deel
Vaak	1%	4%	7%	5%	4%	5%	2%
Regelmatig	4%	4%	9%	8%	5%	6%	5%
Soms	18%	24%	27%	23%	19%	26%	18%
Zelden of nooit	77%	68%	57%	63%	72%	63%	75%

	Sociale minima	Minimum tot modaal	Modaal tot 2 x modaal	Meer dan 2 x modaal		Totaal
Vaak	4%	3%	4%	6%		4%
Regelmatig	6%	5%	5%	9%		6%
Soms	23%	22%	24%	21%		23%
Zelden of nooit	67%	70%	67%	63%		67%

Hoe hoger het opleidingsniveau, hoe vaker men overweegt om te verhuizen vanwege milieuhinder: van de laag opgeleiden overweegt 6% dit regelmatig of zelfs vaak, van de middelbaar opgeleiden 8%, en van de hoog opgeleiden 16%. Een vergelijkbaar oplopend verband is te zien met het huishoudensinkomen. Niet alleen vinden hoger opgeleiden en hogere inkomens vaker 'milieu' een met voorrang aan te pakken probleem (paragraaf 1.1), maar zij zijn dus ook vaker verhuisgeneigd wegens de Rotterdamse milieuproblematiek.

Figuur 7.5: *Overweegt u wel eens te gaan verhuizen vanwege milieuhinder naar lichamelijke ongemakken van milieuproblemen in Rotterdam; Omnibusenquête 2007.*

Overweegt u wel eens om te verhuizen vanwege milieuhinder?	Luchtkwaliteit:				Lawaai van verkeer en vliegtuigen of industrie			
	Vaak	Regelmatig	Soms	Zelden of nooit	Vaak	Regelmatig	Soms	Zelden of nooit
Vaak	15%	7%	5%	1%	17%	8%	5%	2%
Regelmatig	14%	13%	7%	2%	18%	15%	8%	2%
Soms	37%	31%	28%	16%	40%	43%	30%	13%
Zelden of nooit	34%	49%	61%	81%	25%	34%	58%	84%

N.B.: De percentages in de beide kolommen 'Vaak' en in de beide kolommen 'Regelmatig' zijn gebaseerd op relatief kleine aantallen respondenten (126 respectievelijk 176 respectievelijk 89 respectievelijk 156), zodat deze percentages een wat grotere onnauwkeurigheidsmarge kennen. Niettemin mogen de verschillen tussen de kolommen als significant worden beschouwd.

Logischerwijs is er een duidelijk verband tussen de mate waarin men lichamelijke ongemakken van milieuproblemen in Rotterdam ondervindt: hoe vaker men dat soort ongemakken ervaart, hoe vaker men ook inderdaad overweegt om te verhuizen vanwege milieuhinder. Van de Rotterdammers die vaak last hebben van de luchtkwaliteit overweegt een kwart tot een derde regelmatig of vaak om te verhuizen, en van de Rotterdammers die vaak last hebben van lawaai overweegt ongeveer eenderde regelmatig of vaak om te verhuizen.

En tenslotte is aan alle respondenten gevraagd op welke aspecten men zou letten als men een nieuwe woning zoekt door van een veertiental aspecten naar het belang te vragen. Zie figuur 7.6.

Figuur 7.6: *Belangrijke factoren waarop men let bij het zoeken naar een nieuwe woning; Omnibusenquête 2007.*

Waar zou u op letten als u een nieuwe woning zoekt?	Zeer belangrijk	Belangrijk	Wenselijk	Niet belangrijk	Geen antwoord
Veiligheid op straat	50%	36%	7%	1%	7%
Woninggrootte en kwaliteit	46%	35%	10%	1%	8%
Stof of roet van industrie	46%	33%	10%	2%	9%
Stank van industrie of wegverkeer	45%	35%	10%	2%	8%
Hoe de omgeving van de woning er uit ziet	43%	44%	6%	1%	6%
Risico op rampen met gevaarlijke stoffen	43%	31%	14%	4%	8%
Hoeveel geluidsoverlast in de woonomgeving	42%	37%	12%	1%	7%
Bereikbaarheid	42%	40%	11%	1%	7%
Hoe schoon het op straat is	35%	46%	12%	0%	7%
Hoeveel groen in de buurt is	35%	40%	16%	2%	6%
Luchtkwaliteit	35%	40%	14%	2%	9%
Voorzieningen (winkels e.d.)	35%	38%	18%	3%	7%
Gezelligheid in de buurt	22%	38%	28%	4%	9%
Speelgelegenheid voor kinderen	18%	28%	22%	22%	11%

Opvallend is dat men de verschillende aspecten eigenlijk allemaal ongeveer op dezelfde manier beoordeelt: bijna alle aspecten zijn 'belangrijk' tot 'zeer belangrijk'. Alleen 'gezelligheid in de buurt' en 'speelgelegenheid voor kinderen' worden duidelijk vaker als minder belangrijk aangeduid. Dat laatste zal verklaard kunnen worden door het feit dat mensen zonder kinderen ook geen speelgelegenheden voor kinderen zoeken.

Noten

Geen.

BIJLAGE I: RESPONS EN REPRESENTATIVITEIT

Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête dit jaar opgesplitst in vier vragenlijsten: een aantal onderwerpen kwam slechts op de zogenoemde A-lijst aan de orde, een aantal alleen op de B-lijst, een aantal alleen op de C-lijst, een aantal alleen op de D-lijst, en sommige op meerdere lijsten. De respons bedroeg voor de A-lijst 39% (1.347 respondenten), voor de B-lijst 44% (1.546 respondenten), voor de C-lijst 40% (1.391 respondenten) en voor de D-lijst 43% (1.487 respondenten); in totaal 41%. Daarmee is de respons fors lager dan in vorige jaren.

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

Op zich is de *representativiteit* ook belangrijker dan de *omvang* van de respons, die natuurlijk nog altijd groot genoeg is om uitspraken te kunnen doen. Niettemin zal het COS zich de komende tijd uitgebreid beraden op de vraag hoe de negatieve trend in de omvang van de respons bij volgende enquêtes een halt kan worden toegevoerd of zelfs kan worden omgeboogen. Dat zal echter niet eenvoudig zijn: de dalende responsbereidheid is al jaren een algemene trend, en het is ook goed voorstelbaar dat mensen zo langzamerhand “enquêtemoe” zijn nu werkelijk alles en iedereen je constant bestookt met vragenlijsten over je klanttevredenheid en met andere soorten enquêtes...

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

I.1 Geslacht en leeftijd

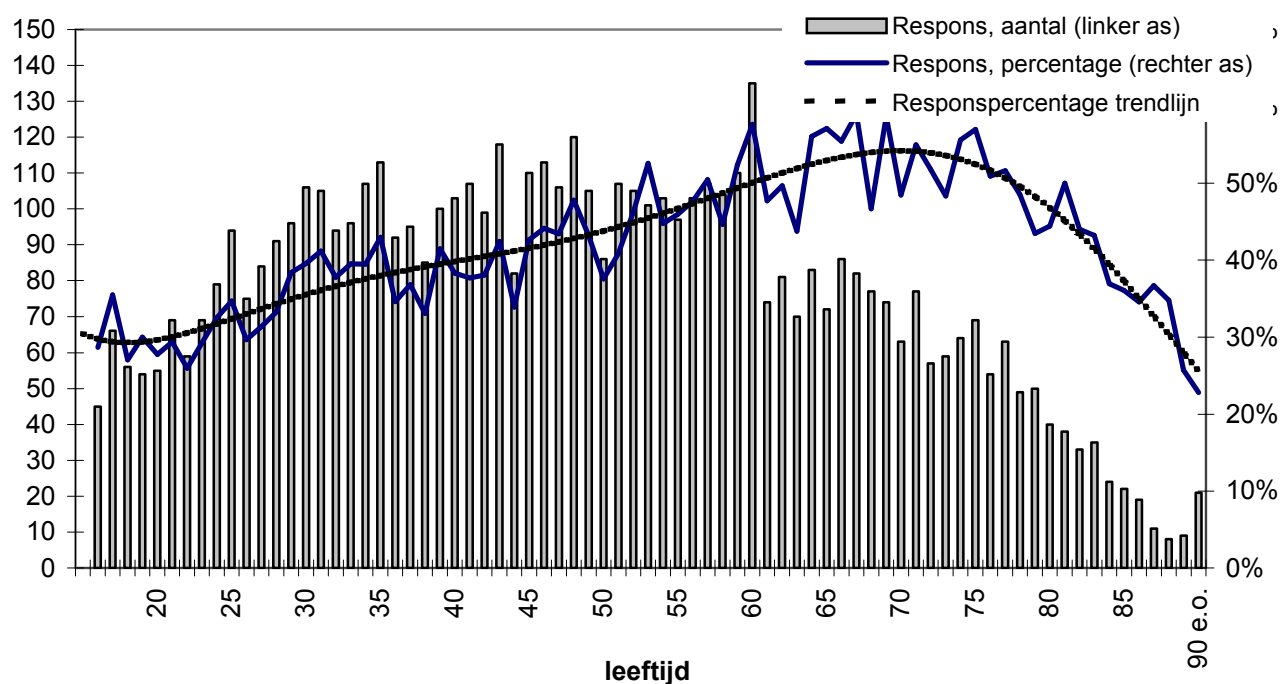
In figuur I.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2007 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2007. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers van 45 tot 75 jaar over-, en mannen en jongeren ondervertegenwoordigd.

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

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

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

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



I.2 Etniciteit

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

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

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

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

I.3 Deelgemeente

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

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

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

I.4 Conclusie

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

De ondervertegenwoordiging van een aantal (niet-westerse) allochtone groeperingen, die vorig jaar flink was afgenomen, ligt nu weer op het niveau van de jaren daarvóór; mede doordat het aanvullend mondeling rappelleren bij hen dit jaar weer wat minder succesvol was. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen. Dit verschil wordt, ook al traditiegetrouw, voor een deel veroorzaakt doordat kennelijk méér mannen de vragenlijst door een vrouwelijke huisgenoot laten invullen dan andersom¹.

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

Voor de selectiviteit van de respons op enquêtes kan een aantal verklaringen worden bedacht, die impliceren dat een oplossing van deze problematiek niet zo simpel is. Zo zijn frequent verhuizende

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

Al met al moet worden geconcludeerd, dat de 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 de C-lijst van de Omnibussenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 42,0% zal worden gemeten, terwijl dit 39,3% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de Omnibussenquête (zie Bijlage III), en is maar *nét* significant. (Bovendien is het in zo'n geval wellicht interessanter te weten dat autochtonen en allochtonen kennelijk zo sterk verschillen, dan hoeveel het totale gemiddelde precies bedraagt...)

Noten

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

BIJLAGE II: DE VRAGEN IN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen 27 tot en met 32, 36 tot en met 39 en 47 tot en met 52 over milieu in Vragenlijst C van de Omnibusenquête 2007, die als volgt waren geformuleerd.

De volgende vragen gaan over het milieu.

27. Hoe belangrijk zijn de volgende milieu-onderwerpen voor u?

		totaal		niet zo		heel
		onbelangrijk	onbelangrijk	belangrijk	belangrijk	belangrijk
a	schone straat (geen rommel en hondenpoep)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b	lawaaï van verkeer en industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c	stank van wegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d	stank van de industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e	schone lucht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f	stof en roet van de industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g	risico op rampen met gevaarlijke stoffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h	groene omgeving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i	aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j	watervervuiling of wateroverlast	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k	bodemverontreiniging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l	laag gebruik van energie en vervuilende brandstoffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28. Wat vindt u de drie grootste milieu-problemen in Rotterdam?

Graag een 1 opschrijven voor het grootste probleem, een 2 voor het één-na-grootste probleem en een 3 voor het twee-na-grootste probleem.

- ☐ vuile straat (rommel en hondenpoep)
- ☐ lawaai van verkeer, industrie en/of burelen
- ☐ stank van wegverkeer
- ☐ stank van de industrie
- ☐ luchtvervuiling
- ☐ stof en roet van de industrie
- ☐ risico op rampen met gevaarlijke stoffen
- ☐ te weinig groene omgeving
- ☐ aantasting of verstoring van planten en dieren in de natuur
- ☐ watervervuiling of wateroverlast
- ☐ bodemverontreiniging
- ☐ hoog gebruik van energie en vervuilende brandstoffen

29. Wie of wat heeft volgens u de grootste negatieve invloed op het Rotterdamse milieu in het algemeen?

Graag een 1 opschrijven voor de grootste invloed, een 2 voor de één-na-grootste invloed en een 3 voor de twee-na-grootste invloed.

☐ scheepvaartverkeer

☐ consumenten

☐ bedrijven

☐ wegverkeer

☐ vliegverkeer

☐ buitenland (zoals overwaaiende luchtverontreiniging, lozingen in de Maas)

☐ anders, namelijk

30. Vindt u dat u genoeg doet aan de bescherming van het milieu?

☐ veel te weinig

☐ weinig

☐ genoeg

☐ veel

☐ te veel

31. Waardoor zou u meer gaan doen aan de bescherming van het milieu?

☐ als er meer voorzieningen dichterbij zijn

☐ als er meer andere mensen zijn die dat ook doen

☐ als bescherming van het milieu geen extra geld kost

☐ anders, namelijk

32. Hieronder staat een aantal meningen en uitspraken over Rotterdam en milieuvervuiling. Wilt u aankruisen of u het met deze meningen en uitspraken eens of oneens bent?

		oneens	niet eens, niet oneens	eens
a	Rotterdam is de meest vervuilde stad van Nederland.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b	Omdat in Rotterdam het geld wordt verdiend, kunnen we niet verwachten dat hier veel aan milieu wordt gedaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c	In Rotterdam veroorzaken we extra milieuvervuiling. Dus moeten we hier ook extra ons best doen voor het milieu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d	Als Rotterdammer moet je het er voor over hebben dat het hier soms stinkt of dat er herrie is; het is hier niet de Veluwe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e	De overheid laat de grote vervuilers lopen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f	Als Rotterdam scherpere milieu-eisen gaat stellen, trekken de bedrijven naar elders.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g	Rotterdam is een groene stad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h	Als ik klaag over milieu-overlast, wordt er direct actie ondernomen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

De volgende vragen gaan over geluid.

36. Van wat voor soort lawaai heeft u in uw woonomgeving vaak last?
(meerdere antwoorden mogelijk!)

- ☐ verkeerslawaai van personenauto's
- ☐ verkeerslawaai van vrachtauto's
- ☐ verkeerslawaai van trams en bussen
- ☐ verkeerslawaai van bromfietsen en motoren
- ☐ scheepvaartlawaai
- ☐ industrielawaai van bedrijven; ik weet welke bedrijven
- ☐ industrielawaai van bedrijven; ik weet niet welke bedrijven
- ☐ vliegtuiglawaai
- ☐ burenlawaai
- ☐ van geen enkele soort lawaai => Ga door naar vraag 38

37. Hoe vaak heeft u last van zulk lawaai?

- ☐ continu
- ☐ meer dan één keer per dag
- ☐ ongeveer één keer per dag
- ☐ enkele keren per week
- ☐ ongeveer één keer per week
- ☐ enkele keren per maand
- ☐ ongeveer één keer per maand

38. In welk deel van uw woning heeft u het meest last van lawaai?

- ☐ nergens
- ☐ in de woonkamer
- ☐ in de slaapkamer van de ouders
- ☐ in de slaapkamer van kind of kinderen
- ☐ in de keuken
- ☐ anders, namelijk

39. Zijn er in uw woning maatregelen genomen om last van lawaai tegen te gaan?
(Bijvoorbeeld: dubbel glas.)
(meerdere antwoorden mogelijk!)

- ☐ nee, nergens
- ☐ ja, in de woonkamer
- ☐ ja, in de slaapkamer van de ouders
- ☐ ja, in de slaapkamer van kind of kinderen
- ☐ ja, in de keuken
- ☐ ja, elders, namelijk

De volgende vragen gaan over milieu en gezondheid.

47. Hoe vaak ondervindt u zelf lichamelijke ongemakken van milieuproblemen in Rotterdam?

	vaak	regelmatig	soms	zelden of nooit	weet niet
a luchtkwaliteit (zoals irritatie aan ogen, keel en neus en kortademigheid)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b lawaai en verkeer en vliegtuigen of industrie (zoals stress, gebrek aan nachtrust)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c anders, namelijk <div></div>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

48. Hoe tevreden bent u met het wonen in Rotterdam?

- ☐ zeer tevreden
- ☐ tevreden
- ☐ matig tevreden
- ☐ ontevreden

49. Speelt de kwaliteit van het milieu daarbij een rol?

- ☐ nee, totaal niet
- ☐ ja, een kleine rol
- ☐ ja, een grote rol

50. Overweegt u wel eens om te verhuizen vanwege milieuhinder?

- ☐ vaak
- ☐ regelmatig
- ☐ soms
- ☐ zelden of nooit => **Ga door naar vraag 52**

51. Welke milieuhinder?

52. Waar zou u op letten als u een nieuwe woning zoekt?

		zeer belangrijk	belangrijk	wenselijk	niet belangrijk
a	woninggrootte en -kwaliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b	veiligheid op straat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c	gezelligheid in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d	hoe schoon het op straat is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e	hoe de omgeving van de woning er uit ziet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f	hoeveelheid groen in de buurt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g	hoeveelheid geluidsoverlast in de woonomgeving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h	speelgelegenheid voor kinderen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i	luchtkwaliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j	stank van industrie of wegverkeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k	stof of roet van industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l	bereikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m	voorzieningen (winkels, restaurants, uitgaansgelegenheden e.d.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n	risico op rampen met gevaarlijke stoffen (van bijv. LPG-station, vervoer gevaarlijke stoffen, industrie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

BIJLAGE III: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

III.1 Percentages

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

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

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

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

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

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

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

III.2 Vergelijkingen

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

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

III.3 Gemiddelden

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

Noten

1. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsmarge bij percentages kan worden uitgegaan van de volgende benaderende formule:
absolute 95%-betrouwbaarheidsmarge bij $p\%$ = $1,96 \times \sqrt{p(100-p)} / \sqrt{(n-1)}$,
waarbij n de omvang van de (deel-) steekproef is.
Een gemeten percentage van 50% in de C-lijst van de Omnibusenquête 2007 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.390} = 2,6\%$. Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.390} = 0,5\%$.
Bij alleen de 618 mannen in de C-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{617} = 3,9\%$, en is bij een gemeten percentage van 1% de marge $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{617} = 0,8\%$.

Publicatieoverzicht COS

Titel rapport	jaar
ALGEMEEN	
Feitenkaart Omnibusenquête 2007	2007
Staat van Rotterdam 2007	2007
Kerncijfers Rotterdam 2007	2007
Feijenoord in beeld	2007
Handleiding voor het opstellen van meetbare doelstellingen	2006
Monitor Prins Alexander 2005	2006
Binnenstadsmonitor 2005	2005
Feitenkaart Rotterdam in Europees perspectief	2004
Staat van de Jeugd	2004
ARBEID EN INKOMEN	
De Rotterdamse marktbezoeker 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Feitenkaart De Rotterdamse kantorenmarkt per 1 januari 2007	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2004	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2004	2007
Monitor lage inkomens Delft. 1e meting (i.s.m. SWA)	2006
Inventarisatie bedrijventerreinen regio Rotterdam	2006
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Rotterdamers over werken bij de gemeente 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Feitenkaart Economie en Arbeidsmarkt in Rotterdam	2005
Economische statistiek per deelgemeente	2004
Monitor vraagzijde arbeidsmarkt havengebonden cluster Rijnmond. Een pilot	2004
BEVOLKINGSGROEPEN	
Chinezen in Rotterdam	2006
Monitor allochtone ouderen IJsselmonde	2005
Minderhedenmonitor 2003. Integratie en inburgering (i.s.m. ISEO)	2004
Sociale integratie en de islam in Rotterdam	2004
Emancipatiemonitor Rotterdam 2004	2004
Lus di Trafiko in 2003. Het jaar van de uitvoering	2004
Feitenkaart Kerncijfers Antillianen in Rotterdam	2004
COMMUNICATIE EN KLANTTEVREDENHEID	
Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2006	2007
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2006	2006
Herkenning Rotterdam logo	2006
Gebruik en waardering JOS Intranet	2006
Stadswinkel op voorhand	2006
Rapportage Mediagebruik Rotterdamse Ambtenaren	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Middelland	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2005. Tussendijken	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting 2004 Spangen	2004
Klanten over het City Informatie Centrum	2004
DEMOGRAFIE	
Bevolkingsprognose Rotterdam 2025	2007
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
De bevolkingsontwikkeling van Rotterdam 2003-2004	2004
KUNST EN CULTUUR	
Cultuurparticipatie van Rotterdamers 2005	2006
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdamers en de bibliotheek 2005. Resultaten uit de afgelopen Omnibusenquêtes	2005
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2004	2004
LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	
Rotterdamers over het milieu 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Rotterdamers over singels, sloten en vijvers. Resultaten uit de Omnibusenquêtes 2002-2007	2007
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdamers 2006	2006
Herkenning van radicalisering	2005
Monitor hot spots Rotterdam. Derde meting (2005)	2005
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005
Blokken aan de Laan. Effecten van de fysieke aanpak van twee bouwblokken in de hot spot Dordtselaan	2005

Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport	jaar
ONDERWIJS	
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2005-2020	2006
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005
Belangstelling Openbaar Daltononderwijs Papendrecht	2004
POLITIEK EN BESTUUR	
Feitenkaart Het oordeel van Rotterdammers over het gemeentebestuur voorjaar 2007	2007
Opkomen voor Rotterdam	2006
Skyline op ooghoogte	2006
Analyse deelraadsverkiezingen 2006	2006
Analyse gemeenteraadsverkiezingen 2006	2006
Feitenkaart 9e Belevingsmonitor	2005
RUIMTELIJKE ORDENING EN VERKEER	
Rotterdammers over het verkeer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Rotterdammers over het openbaar vervoer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007	2007
Masterplan Lijnbaanhoven	2007
Draagvlakmeting parkeren onder de Noorderhavenkade	2006
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2005	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade / Schieweg	2006
Rotterdammers over imagobepalende plekken in de openbare ruimte	2005
SOCIAAL BELEID	
Sociale Kaart 2004 stadsregio Rotterdam	2004
VRIJETIJSBESTEDING	
Quick scan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd	2006
Rotterdammers in hun vrije tijd 2005. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Recreatief bezoek van Rotterdammers aan Rotterdam. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2005. Resultaten uit de Vrijetijdsomnibus 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
Rotterdammers in de wintermaanden van 2005	2005
Joffen in Feijenoord	2005
WELZIJN EN VOLKSGEZONDHEID	
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2004	2004
Kinderen en opvang. Monitor kinderopvang Rotterdam 2002	2002
WONEN	
Monitor Gentrification in pilotgebieden	2007
Monitor Woningbouwafspraken Stadsregio Rotterdam 2006	2007
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2006	2007
Kans van slagen. Monitor Woonruimteverdeling stadsregio Rotterdam 2006 kwartaal 4	2007
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2004	2007
Bewoners over het nieuwe dure huursegment	2006
Rotterdammers over herstructurering 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2005	2006
Rotterdammers over de verkoop van huurwoningen 2006. Resultaten uit de Omnibusenquête 2006	2006
Feitenkaart Aandachtsgroepen volkshuisvestingsbeleid Rotterdam en regio 2002	2005
Evaluatie experiment huisvestingsvergunning	2005
Bewonersonderzoek Nesselande	2005
Bewoners van nieuwbouwwoningen in Hoge Heren en Hoge Erasmus	2003
Quick scan van de Rotterdamse kamermarkt	2003
OVERIG	
Evaluatie Flexwerken dS+V	2006
Rapportage Warmtekraftkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdammers en computers 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Evaluatie stoelmassage dS+V. Resultaten uit een enquête bij drie dS+V-afdelingen	2004

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