

**ROTTERDAMMERS  
OVER HET  
OPENBAAR VERVOER 2007**

*Resultaten uit de  
Omnibussenquête 2007*

G.H. van der Wilt

Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)  
juni 2007

In opdracht van de RET

© Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS)

Auteur: G.H. van der Wilt

Project: 07-2669

Prijs: € 5,-

Adres: Goudsesingel 78, 3011 KD Rotterdam  
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam

Telefoon: (010) 489 95 00

Telefax: (010) 489 95 01

E-mail: [info@cos.rotterdam.nl](mailto:info@cos.rotterdam.nl)

Website: [www.cos.rotterdam.nl](http://www.cos.rotterdam.nl)

## INHOUD

<b>Samenvatting en conclusies</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 De enquête	7
1.2 Opbouw van deze rapportage	7
<b>2 Openbaar vervoer</b>	<b>9</b>
2.1 Doordeweekse reizen van Rotterdammers in Rotterdam	9
2.2 Reizen met de RET	9
2.3 Redenen om vaker met de RET te reizen	11
2.4 Redenen om minder vaak of niet (meer) met de RET te reizen	12
<b>3 Stimuleren van het openbaar vervoer</b>	<b>13</b>
3.1 Mogelijkheden om openbaar vervoer te stimuleren	13
3.2 'Probleemgroepen'	14
3.3 Stimulansen volgens de Rotterdammers	15
<b>Bijlagen</b>	



## **Samenvatting**

*Tijdens de ochtendspits reizen twee op de vijf Rotterdammers (bijna) altijd met de fiets, auto of openbaar vervoer door Rotterdam. Tijdens de daluren en tijdens de avondspits geldt dit voor meer dan één op de drie Rotterdammers. Tijdens de avond en de nachtelijke uren wordt het minst frequent door Rotterdam gereisd; de meeste Rotterdammers doen dit soms of (bijna) nooit.*

*Van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder maakt 16% nooit gebruik van de bussen, trams en metro van de RET. De helft (50%) doet dit 3 keer per maand of minder, 21% één tot en met vier keer per week en 13% vijf of meer keer per week. Jongeren en allochtone Rotterdammers maken het meest dagelijks gebruik van de diensten van de RET, ouderen / gepensioneerden het meest frequent (1 t/m 4 keer per week) en mannen en lager opgeleiden geven meer dan gemiddeld aan nooit gebruik te maken van de RET.*

*In vergelijking met 2006 reist 12% van de Rotterdammers nu vaker met de RET. Het gros (60%) reist even vaak met de RET als een jaar geleden en 28% doet dat minder vaak. Vooral de dagelijkse RET-gebruikers zijn (nog) vaker gebruik gaan maken van de trams, bussen en metro. Van de groep Rotterdammers die toch al zelden of nooit van de diensten van de RET gebruik maakt is maar liefst 40% dat nog minder vaak gaan doen dan in 2006. Onder jongeren, werklozen, sociale minima en allochtone Rotterdammers is het percentage dat vaker met de RET is gaan reizen het hoogst.*

*Rotterdammers die vaker met de RET zijn gaan reizen geven daar diverse redenen voor op. Het maken van andere reizen (bv. vanwege een andere baan) wordt het meest genoemd. Daarnaast geven veel mensen aan geen auto of fiets te hebben en is de parkeersituatie in de stad (moeilijker en duurder) voor ongeveer een kwart ook een reden om vaker met de RET te gaan reizen.*

*Rotterdammers die minder vaak met de RET zijn gaan reizen, doen dat vooral omdat ze nu over een eigen vervoermiddel beschikken, omdat ze het openbaar vervoer te duur vinden of omdat ze nu andere reizen maken. Het hebben van een eigen vervoermiddel wordt door Rotterdammers die aangeven nooit met de RET te reizen nog vaker als argument opgevoerd. Daarnaast spelen ook de kosten en de veiligheid een rol bij degenen die nooit met de RET reizen.*

*Ongeveer de helft van alle Rotterdammers zou vaker doordeweeks met het openbaar vervoer gaan reizen als Rotterdam in die uren één zone wordt of als het reizen in die uren goedkoper wordt. Minstens 40% zou dat doen bij een aantal voorgelegde kwaliteitsverbeteringen: als er betere aansluitingen zouden zijn, als er meer verbindingen zouden zijn, als het openbaar vervoer sneller zou zijn, als de frequentie van de dienstregeling omhoog zou gaan en als het openbaar vervoer beter op tijd zou rijden. Met het duurder maken van het parkeren voor auto's, het creëren van meer bagageruimte en het voordeliger maken om met meer mensen samen te reizen wordt slechts een klein deel van de Rotterdammers bereikt.*

*Onder de groepen die nauwelijks gebruik maken van de bussen, trams en metro van de RET lijkt de meeste winst te behalen bij Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar, vooral door van Rotterdam één zone te maken of het reizen goedkoper te maken. Deze maatregelen zouden*

*ook meer mannen, werkenden en autochtone Rotterdammers in de bussen, trams of metro krijgen, zij het in mindere mate. Voor de werkenden zou vooral het sneller maken van het openbaar vervoer een stimulans zijn. Rotterdammers met een meer dan twee keer modaal inkomen lijken nergens mee te stimuleren, al maken het beter op elkaar laten aansluiten van de verbindingen, een uitbreiding van het aantal verbindingen en het creëren van één zone in heel Rotterdam nog een kleine kans.*

## **1 Inleiding**

*Op verzoek van diverse afdelingen en diensten van de gemeente Rotterdam voert het Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) jaarlijks in februari een Omnibusenquête uit onder alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder. Op verzoek van de RET zijn daarin ook vragen opgenomen over het openbaar vervoer in Rotterdam. Enkele daarvan zijn ook in eerdere Omnibusenquête opgenomen. Waar mogelijk zal dan ook een vergelijking worden gemaakt met de resultaten uit eerdere jaren.*

### **1.1 De enquête**

Zoals gezegd, stammen de gegevens voor dit onderzoek uit de in het voorjaar van 2007 gehouden Omnibusenquête. Als gevolg van het grote aantal opdrachtgevers aan, en onderwerpen in de Omnibusenquête is de enquête 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.

De vragen waarover deze vragenlijst handelt, stonden in de D-lijst. Deze vragenlijst bevat ook een aantal vragen over verkeer en vervoer in opdracht van de afdeling Verkeer & Vervoer van de dS+V. Hierover is ongeveer gelijktijdig met de voorliggende rapportage eveneens een rapportage verschenen ('Rotterdammers over het verkeer 2007') waarnaar op enkele plaatsen in deze rapportage verwezen wordt.

Voor zover op verifieerbare kenmerken valt na te gaan, is echter ook dit jaar de respons op de Omnibusenquête 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 Omnibusenquêtes. Zie hierover uitgebreider in Bijlage II.

### **1.2 Opbouw van deze rapportage**

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. In het tweede hoofdstuk wordt gekeken hoe vaak Rotterdammers het openbaar vervoer gebruiken, of dat vaker, even vaak of minder vaak is dan een jaar geleden en waarom dat vaker of minder vaak is. In het derde hoofdstuk wordt gekeken hoe Rotterdammers gestimuleerd kunnen worden om vaker met het openbaar vervoer te gaan reizen. Daarbij wordt specifiek ingegaan op een aantal groepen Rotterdammers, die (zeer) weinig met het openbaar vervoer reizen. Tot slot wordt gekeken wat de Rotterdammers zelf als stimulans(en) zien om vaker met het openbaar vervoer te gaan reizen.

Deze rapportage kent tevens vijf bijlagen. Allereerst worden in Bijlage I de (deel)opdrachtgevers van deze enquête aangegeven. In Bijlage II worden respons en

representativiteit van de Omnibusenquête 2007 besproken aan de hand van de achtergrondkenmerken van de respondenten. In Bijlage III zijn de in dit rapport behandelde vragen letterlijk van de vragenlijst overgenomen. In Bijlage IV staan de antwoorden van enkele vragen uitgesplitst naar achtergrondkenmerken van de respondenten. Aangezien het hier in een aantal gevallen om kleine absolute aantallen gaat, zijn de afzonderlijke percentages slechts indicatief. In Bijlage V 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 steekproef kunnen zijn veroorzaakt. Als bijvoorbeeld iets het ene jaar 14% was, en het volgende jaar 15%, dan is daarmee dus nog geen toename aangetoond.

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).

Voorts zij er wellicht ten overvloede op gewezen, dat de Omnibusenquête een personenenquête is, zodat de hier gepresenteerde uitkomsten in eerste instantie gelden voor *personen*, en niet voor *huishoudens*. Met andere woorden: als een bepaald percentage Rotterdammers iets vindt of heeft, dan zegt dat nog niets over het precieze percentage Rotterdamse huishoudens dat dat vindt of heeft.



## 2 Openbaar vervoer

*In dit hoofdstuk wordt het gebruik van het openbaar vervoer door Rotterdammers geanalyseerd. Allereerst wordt gekeken hoe vaak Rotterdammers doordeweeks in Rotterdam reizen en op welke tijdstippen. Vervolgens wordt specifiek ingegaan op het gebruik van bussen, trams of metro van de RET: hoe vaak maakt men daar doorgaans gebruik van en is dat vaker, even vaak of minder vaak dan een jaar geleden. En indien het vaker of minder vaak is, waarom is dat dan?*

### 2.1 Doordeweekse reizen van Rotterdammers in Rotterdam

Twee op de vijf Rotterdammers reizen tijdens de ochtendspits (bijna) altijd met de fiets, auto of het openbaar vervoer door Rotterdam. Een bijna net zo grote groep reist (bijna) nooit tijdens de ochtendspits door Rotterdam. Van alle Rotterdammers reist daarnaast 36% (bijna) altijd tijdens de avondspits door Rotterdam en nog eens 35% soms.

Van de groep die (bijna) altijd tijdens de ochtendspits door Rotterdam reist heeft 80% betaald werk. Van de groep die (bijna) nooit tijdens de ochtendspits door Rotterdam reist heeft nog maar 35% betaald werk. Onder Rotterdammers die tijdens de avondspits door Rotterdam reizen zijn deze percentages ongeveer gelijk: 79% van de Rotterdammers die (bijna) altijd tijdens de avondspits door Rotterdam reizen heeft betaald werk, en van de Rotterdammers die (bijna) nooit tijdens de avondspits door Rotterdam reizen is dat 42%.

Tijdens daluren en 's avonds en 's nachts wordt door de meeste Rotterdammers soms door Rotterdam gereisd (tabel 2.1).

*Tabel 2.1 Hoe vaak reist u met de fiets, auto of het openbaar vervoer op maandag tot en met vrijdag in Rotterdam?*

	(bijna) nooit	soms	(bijna) altijd
-vóór 9.00 uur 's ochtends (ochtendspits)	38%	20%	42%
-tussen 9.00 uur en 16.00 uur (daluren)	24%	42%	34%
-tussen 16.00 uur en 19.00 uur (avondspits)	30%	35%	36%
-na 19.00 uur (avond en nacht)	36%	53%	11%

### 2.2 Reizen met de RET

16% van de Rotterdammers van 16 jaar en ouder maakt nooit gebruik van de bussen, trams of metro van de RET. 23% reist doorgaans minder dan één keer per maand (incidenteel) met de RET, 27% één tot en met drie keer per maand (geregeld), 21% één tot en met vier keer per week (frequent) en 13% vijf of meer keer per week (dagelijks). Het gebruik van de bussen, trams of metro van de RET door Rotterdammers is daarmee het afgelopen jaar nauwelijks veranderd ten opzichte van het gebruik in 2006, zoals ook is te zien in tabel 2.2 op de volgende pagina.

*Tabel 2.2 Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de bussen, trams of metro van de RET?  
(heen- en terugreis samen als één keer tellen!)*

	2000*	2001*	2002	2003	2004	2005	2006	2007
-5 of meer keer per week (dagelijks)					15%		14%	13%
-1 t/m 4 keer per week (frequent)	x	x			22%		21%	21%
-1 t/m 3 keer per maand (geregeld)			x	x	26%	x	24%	27%
-minder dan 1 keer per maand (incidenteel)					23%		24%	23%
-nooit	19%	17%			14%		17%	16%

\* In 2000 en 2001 is naar de frequentie van het gebruik van RET-bus, -tram en -metro afzonderlijk gevraagd.

Wanneer wordt gekeken naar de achtergrondkenmerken van de Rotterdammers, dan valt een aantal zaken op<sup>1</sup>:

- Jongeren (t/m 30 jaar) en allochtone Rotterdammers maken meer dan gemiddeld dagelijks gebruik van de RET (respectievelijk 30% en 21%).
- Gepensioneerden, Rotterdammers vanaf 50 jaar en volwassen paren zonder thuiswonende kinderen maken het minst dagelijks gebruik van de RET. Tussen deze groepen bestaat waarschijnlijk grote overlap. Bejaarden (65+) en gepensioneerden maken daarentegen vaker dan gemiddeld frequent gebruik van de RET en Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar vaker dan gemiddeld geregeld.
- Het percentage Rotterdammers dat nooit met de RET reist is het hoogst onder mannen en lager opgeleiden (beide 20%).

Tenslotte is gekeken naar de groep die drie keer per maand of minder met de RET reist. Van alle Rotterdammers van 16 jaar en ouder is dat 66%. Qua achtergrondkenmerken zijn er vijf groepen die daar duidelijk bovenuit steken: Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar (74%), Rotterdammers met een betaalde baan (71%), Rotterdammers met een inkomen van meer dan twee keer modaal (71%), autochtone Rotterdammers (71%) en mannen (70%). In het volgende hoofdstuk, waarin stimulansen om meer Rotterdammers van het openbaar vervoer gebruik te laten maken worden besproken, zal daarom vooral gekeken worden naar deze vijf groepen.

### **Intensiviteit van het gebruik**

In vergelijking met vorig jaar reist 28% van de Rotterdamse RET-klanten momenteel minder vaak met de bus, tram of metro. 60% maakt nu evenveel gebruik van de diensten van de RET als een jaar geleden en 12% geeft aan vaker gebruik te maken van de RET. Vergeleken met de cijfers van 2006 zijn er nu vooral meer Rotterdammers die even vaak gebruik maken van de RET (+6%). Dit gaat grotendeels ten koste van de Rotterdammers die zeggen vaker van de RET gebruik te maken (-4%).

Bij de dagelijkse RET-gebruikers is sprake van een bovengemiddelde toename van het gebruik van de bus, tram of metro: 31% van degenen die nu vijf of meer keer per week gebruik maken van de RET doet dat vaker dan vorig jaar, en slechts 4% doet dat minder vaak. Van de Rotterdammers die frequent met de RET reizen, doet 17% dat vaker dan vorig jaar. Toen, in 2006, gaf 23% van deze groep nog aan vaker met de RET te reizen dan een jaar daarvoor. Onder de geregelde en incidentele RET-gebruikers zijn de meeste Rotterdammers terug te vinden die aangeven minder vaak dan vorig jaar met de RET te reizen: bij Rotterdammers die

<sup>1</sup> Een complete lijst met alle achtergrondkenmerken is opgenomen in bijlage IV.

geregeld met de RET reizen is dat 33%, bij Rotterdammers die incidenteel met de RET reizen is dat zelfs 40%. Slechts 2% van deze laatste groep heeft het afgelopen jaar vaker gebruik gemaakt van de RET dan vorig jaar. Zie ook tabel 2.3.

**Tabel 2.3** *Huidig RET-gebruik in vergelijking met vorig jaar*

	dagelijks	frequent	geregeld	zelden / nooit	<b>Totaal RET-reizigers</b>
-vaker	31%	17%	8%	2%	<b>12%</b>
-even vaak	65%	59%	59%	58%	<b>60%</b>
-minder vaak	4%	24%	33%	40%	<b>28%</b>

Vooraf jongeren (19%), werklozen en sociale minima (beide 17%) en allochtone Rotterdammers (15%) reizen vaker met de RET dan vorig jaar. Veel jongeren (39%) geven tegelijkertijd echter ook aan in vergelijking met vorig jaar minder vaak met de RET te reizen. Ook onder alleenstaanden is dit percentage (33%) hoger dan gemiddeld<sup>2</sup>.

### 2.3 Redenen om vaker met de RET te reizen

Aan de Rotterdammers die hebben aangegeven tegenwoordig *vaker* dan vroeger met de RET te reizen, is, aan de hand van een aantal voorgelegde kwaliteitsverbeteringen, gevraagd waarom ze dat doen. Bijna 40% antwoordt andere reizen dan vroeger te maken, bijvoorbeeld vanwege een andere baan. 28% geeft aan geen auto of fiets te hebben, 24% geeft als reden dat parkeren in de stad steeds moeilijker en duurder wordt en 19% geeft aan het openbaar vervoer nu veiliger te vinden door de komst van conducteurs op de tram. Minder vaak wordt als antwoord gegeven: de komst van nieuwe lijnen/verbindingen waardoor het reizen aantrekkelijker is geworden (14%), verhoogde veiligheid door de toegangspoortjes bij de metro (7%), andere dienstregelingen die het reizen aantrekkelijker maken (3%) en acties van de RET (zoals het Eurokaartje of de tramdagkaart) (2%). Voorts antwoordt 22% een andere reden te hebben om vaker met de RET te reizen; deze redenen zijn echter niet verder gespecificeerd. In tabel 2.4 is een overzicht opgenomen van alle antwoorden, waarbij ook de uitkomsten van dezelfde vraag uit 2006 zijn vermeld.

**Tabel 2.4** *Redenen om tegenwoordig vaker met de RET te reizen, 2006 – 2007 (meerdere antwoorden mogelijk)*

	% dat reden heeft genoemd	
	2006	2007
-ik heb geen auto / fiets	24%	28%
-ik maak nu andere reizen dan vroeger (bv. andere baan)	29%	38%
-er zijn nu nieuwe lijnen / verbindingen die mijn reizen aantrekkelijker maken	12%	14%
-er zijn nu andere dienstregelingen die mijn reizen aantrekkelijker maken	3%	3%
-acties van de RET (zoals Eurokaartje of tramdagkaart)	2%	2%
-parkeren in de stad wordt steeds moeilijker / duurder	28%	24%
-het is nu veiliger door de komst van conducteurs op de tram	20%	19%
-het is nu veiliger door de toegangspoortjes bij de metro	12%	7%
-anders	24%	22%

<sup>2</sup> Een complete lijst met alle achtergrondkenmerken is opgenomen in de bijlage.

In vergelijking met 2006 zijn er nu veel meer Rotterdammers die vaker met de RET reizen omdat ze andere reizen maken dan vroeger. Ook geven meer Rotterdammers dan vorig jaar als reden het niet hebben van een auto of fiets. Ongeveer een kwart geeft aan vaker met de RET te reizen dan vroeger vanwege de verhoogde veiligheid. In 2006 was dat nog een derde.

## 2.4 Redenen om minder vaak of niet (meer) met de RET te reizen

Van de Rotterdammers die aangeven nu minder vaak met de RET te reizen dan vorig jaar, geeft 41% als reden nu over een eigen vervoermiddel (auto, fiets, etc.) te beschikken. Daarnaast wordt de prijs vaak als reden aangehaald: 32% van diegenen die nu minder vaak van de RET gebruik maken dan vorig jaar vindt het openbaar vervoer te duur. Daarnaast geeft 15% aan nu andere reizen te maken dan vroeger, vindt 13% het nu minder veilig in het openbaar vervoer, is voor 13% het reizen minder aantrekkelijk geworden door veranderingen in de lijnen/verbindingen en voor 9% door andere dienstregelingen. 4% reist nu minder vaak met de RET omdat informatie over het openbaar vervoer slecht te vinden is en 26% tenslotte geeft aan andere redenen te hebben.

Van de Rotterdammers die aangegeven hebben nooit met de RET te reizen geeft 69% als reden daarvoor de beschikbaarheid van een eigen vervoermiddel. Een kwart vindt het openbaar vervoer te duur en 14% geeft aan het openbaar vervoer niet veilig te vinden. Daarnaast maakt 5% andere reizen dan vroeger en zegt 5% de informatie over het openbaar vervoer te onduidelijk te vinden. Volgens 3% is het reizen minder aantrekkelijk geworden door nieuwe lijnen en verbindingen en volgens 1% is het reizen minder aantrekkelijk geworden door andere dienstregelingen. 24% tenslotte geeft aan andere redenen te hebben (tabel 2.5).

*Tabel 2.5 Redenen om tegenwoordig minder vaak of niet met de RET te reizen, 2007  
(meerdere antwoorden mogelijk)*

	Rotterdammers die <u>nooit</u> met de RET reizen	Rotterdammers die <u>minder vaak</u> met de RET reizen	Rotterdammers die <u>nooit of minder vaak</u> met de RET reizen
-ik heb nu een eigen vervoermiddel (auto, fiets, etc.)	69%	41%	52%
-ik maak nu andere reizen dan vroeger (bv. andere baan)	5%	15%	11%
-er zijn nu nieuwe lijnen / verbindingen waardoor mijn reizen minder aantrekkelijker zijn geworden	3%	13%	9%
-er zijn nu andere dienstregelingen waardoor mijn reizen minder aantrekkelijk zijn geworden	1%	9%	5%
-ik vind het openbaar vervoer te duur	25%	32%	29%
-ik vind de informatie te onduidelijk / kan de informatie nergens vinden (weet niet met welke bus of tram ik ergens kom)	5%	4%	4%
-ik vind het nu minder veilig in het openbaar vervoer	14%	13%	13%
-anders	24%	26%	25%

### 3 Stimuleren van het openbaar vervoer

*In dit hoofdstuk wordt gekeken hoe Rotterdammers gestimuleerd kunnen worden om doordeweeks overdag vaker met het openbaar te gaan reizen. Naast een aantal voorgeformuleerde stimulansen is ook aan de Rotterdammers zelf gevraagd welke andere mogelijkheid ze zou stimuleren om doordeweeks overdag vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer.*

#### 3.1 Mogelijkheden om openbaar vervoer te stimuleren

De Rotterdammers is een elftal stimulansen voorgelegd, met de vraag of ze daardoor vaker doordeweeks overdag (maandag tot en met vrijdag, tussen 9.00 uur en 16.00 uur) met het openbaar vervoer zouden gaan reizen. De twee stimulansen waarbij de meeste Rotterdammers aangeven iets of veel vaker met het openbaar vervoer te gaan reizen hebben beide betrekking op de prijs van het openbaar vervoer. Zo zegt meer dan de helft van de Rotterdammers (53%) iets of veel vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te gaan reizen als heel Rotterdam in die uren één zone wordt (=goedkoper) en geeft de helft van de Rotterdammers aan vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te gaan reizen als het reizen in die uren goedkoper wordt. Ook in de Omnibusrapportage 'Rotterdammers over het verkeer 2007'<sup>1</sup> wordt geconstateerd dat het percentage gebruikers van het openbaar vervoer zou toenemen als het openbaar vervoer goedkoper (in dit geval zelfs gratis) zou zijn. Vooral niet-westerse allochtonen en Rotterdammers met een laag inkomen zouden daardoor méér gebruik maken van het openbaar vervoer, zo blijkt uit dit onderzoek.

Maar niet alleen het goedkoper of gratis maken van het openbaar vervoer zou het gebruik ervan stimuleren. Minstens 40% zou vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer gaan reizen als er betere aansluitingen zouden zijn, meer verbindingen, als het openbaar vervoer sneller zou zijn, als het openbaar vervoer in die uren vaker zou rijden en als het openbaar vervoer beter op tijd zou rijden.

Uit de rapportage 'Rotterdammers over het verkeer 2007' blijkt trouwens ook dat degenen die door een stimulerende maatregel (in dit geval dus het gratis maken van het openbaar vervoer) vaker met het openbaar vervoer zouden gaan reizen dit vooral vaker zouden doen om te gaan winkelen in de binnenstad, om familie en vrienden te bezoeken en om naar werk of studie te gaan.

Stimulansen die minder goed zouden werken zijn het beter kennen van de routes, als het voordeliger wordt om met méér mensen samen te reizen en als er méér bagageruimte zou komen (tabel 3.1). Ook het te duur maken van het parkeren zou niet erg veel uitmaken, terwijl uit het vorige hoofdstuk blijkt dat bijna een kwart van de Rotterdammers die vaker met de RET zijn gaan reizen, dat doet vanwege het steeds moeilijker en duurder worden van het parkeren in de stad. Automobilisten lijken echter sowieso nauwelijks te porren om meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer gratis zou worden, zou het percentage openbaar vervoergebruikers weliswaar toenemen van 73% tot 79%<sup>2</sup>, maar dit zou

---

<sup>1/2</sup> 'Rotterdammers over het verkeer 2007. Resultaten uit de Omnibusenquête 2007'. COS, juni 2007.

maar voor een klein deel ten koste gaan van het autogebruik (van 75% naar 73%). Het fietsgebruik daarentegen zou sterker dalen: van 72% naar 66%.

*Tabel 3.1 Zou u vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer reizen ...*

	nee	ja, iets vaker	ja, veel vaker
...als Rotterdam in die uren één zone wordt	47%	32%	21%
...als het reizen in die uren goedkoper wordt	50%	33%	17%
...als de aansluitingen beter zouden zijn	56%	31%	13%
...als er méér directe verbindingen zouden zijn	56%	30%	14%
...als het openbaar vervoer sneller zou zijn	57%	29%	13%
...als ze in die uren vaker zouden rijden	59%	28%	12%
...als ze beter op tijd zouden rijden	60%	26%	14%
...als het parkeren te duur wordt	66%	20%	14%
...als ik de routes beter zou kennen	74%	19%	7%
...als het voordeliger wordt om met méér mensen samen te reizen	75%	17%	8%
...als er méér bagageruimte zou zijn	84%	12%	5%

### 3.2 ‘Probleemgroepen’

Zoals in het vorige hoofdstuk al is opgemerkt, zijn er vijf groepen Rotterdammers die opvallen omdat ze meer dan gemiddeld slechts drie keer per maand of minder gebruik maken van de RET. Dit zijn de Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar, autochtone Rotterdammers, Rotterdammers met een betaalde baan, Rotterdammers met een meer dan twee keer modaal inkomen en mannen. Per groep is gekeken welke stimulans(en) het beste zou(den) werken om ze doordeweeks overdag vaker in het openbaar vervoer te krijgen.

De meeste winst lijkt te behalen bij de groep Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar: 53% zegt iets of veel vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te gaan reizen als Rotterdam in die uren één zone wordt en 50% als het reizen in die uren goedkoper wordt. Daarnaast zouden twee op de vijf Rotterdammers vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer gaan als er méér directe verbindingen zouden zijn en als de aansluitingen beter zouden zijn.

Dezelfde stimulansen zouden ook meer mannen, werkenden en autochtone Rotterdammers doordeweeks overdag in het openbaar vervoer krijgen, al heeft het goedkoper maken van het openbaar vervoer en het maken van één zone van heel Rotterdam iets minder invloed op deze drie groepen dan op Rotterdammers tussen de 50 en 65 jaar. Voor bijna 40% van de werkenden zou sneller openbaar vervoer ook een stimulans zijn om vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te reizen.

Rotterdammers met een meer dan twee keer modaal inkomen tenslotte lijken het minst te stimuleren. Maximaal éénderde van deze groep zou vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer gaan, maar dan moeten de aansluitingen wel beter zijn. 30% zou vaker met het openbaar vervoer gaan als er méér directe verbindingen zouden zijn en 29% als Rotterdam in die uren één zone wordt. Uit het eerder aangehaalde onderzoek ‘Rotterdammers over het verkeer 2007’ blijkt tenslotte dat het gratis maken van het openbaar vervoer minder aanspreekt naarmate men een hoger inkomen heeft.

### 3.3 Stimulansen volgens de Rotterdammers

Behalve de voorgeformuleerde stimulansen is de Rotterdammers gevraagd of ze nog door andere mogelijkheden gestimuleerd kunnen worden om vaker doordeweeks met het openbaar vervoer te reizen. 61% van de Rotterdammers sluit elke mogelijkheid uit: zij zeggen nooit vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te zullen gaan reizen. De overige 39% zegt dat wel te doen. Deze 580 respondenten noemen daar 489 mogelijkheden voor (tabel 3.2).

Wat in eerste instantie opvalt bij de voorwaarden die de respondenten noemen, is dat enkele daarvan al eerder in de voorgeformuleerde vraag aan de orde zijn gekomen, terwijl toch duidelijk naar **andere** mogelijkheden is gevraagd...

Zoals uit tabel 3.2 blijkt, zou bijna 40% vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer reizen als het goedkoper of gratis zou zijn. Bijna één op de vijf Rotterdammers zou dat ook doen bij andere werktijden of studieroosters. Overige mogelijkheden, zoals een veiliger openbaar vervoer, sneller openbaar vervoer, betere verbindingen, een fijnmaziger netwerk en meer comfort en zitplaatsen worden door maximaal 6% genoemd.

*Tabel 3.2 Welke andere mogelijkheid zou u nog stimuleren om vaker doordeweeks overdag met het openbaar vervoer te reizen?*

	aantal	percentage
Dat zou ik nooit doen	907	61%
Dat zou ik doen als ...	580	39%
	<b>1.487</b>	<b>100%</b>
<b>Genoemde mogelijkheden:</b>		
-goedkoper of gratis openbaar vervoer	187	38%
-andere werktijden of schoolroosters	84	17%
-veiliger openbaar vervoer	28	6%
-sneller openbaar vervoer, meer op tijd rijden	25	5%
-betere verbindingen en aansluitingen	25	5%
-fijnmaziger ov-netwerk, meer haltes	22	4%
-alleen als ik er echt afhankelijk van ben	21	4%
-frequenter dienstverlening, ook in daluren en 's nachts	19	4%
-meer comfort, ruimte en zitplaatsen in het openbaar vervoer	16	3%
-als heel Rotterdam één zone wordt	12	2%
-schoner openbaar vervoer	9	2%
-toegankelijker openbaar vervoer (bv. voor rollators)	5	1%
-meer voorzieningen bij de haltes	3	1%
-anders	33	7%
	<b>489</b>	<b>100%</b>

Ondanks het feit dat een groot aantal mogelijkheden maar door een klein deel van de Rotterdammers, die zelf aangeven dat ze gestimuleerd kunnen worden om vaker met het openbaar vervoer te gaan reizen, wordt genoemd, mag op basis van het jaarverslag van de RET over 2006 wel verwacht worden dat juist door deze mogelijkheden meer Rotterdammers overdag met het openbaar vervoer gaan reizen. In het jaarverslag<sup>3</sup> wordt namelijk het streven uitgesproken om in 2007 het aantal dienstregelingssuren en het voorzieningenniveau uit te bereiden. Naar aanleiding van klachten (o.a. over vervuiling in voertuigen en op metrostations) blijft het doel van de RET ook het aanbieden van veilig, stipt en schoon openbaar vervoer.

<sup>3</sup> Jaarverslag RET 2006. Juni 2007.





## **Bijlagen**



## BIJLAGE I: OPDRACHTGEVERS VOOR DE OMNIBUSENQUETE 2007

Aan de Omnibussenquête 2007 hebben de volgende gemeentelijke instanties als opdrachtgever deelgenomen:

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

- (C-lijst, vraag 26);
18. de Afdeling Economie van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam met vragen over glasvezel (C-lijst, vraag 13 tot en met 17);
  19. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over de Stadskrant (C-lijst, vraag 18 tot en met 20);
  20. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over het tv-programma *Aanpakken!* (C-lijst, vraag 21 tot en met 25);
  21. de DCMR Milieudienst Rijnmond met vragen over het milieu (C-lijst, vraag 27 tot en met 32), over geluid (C-lijst, vraag 36 tot en met 39) en over milieu en gezondheid (C-lijst, vraag 47 tot en met 52);
  22. de Afdeling Concerncommunicatie van de Bestuursdienst met vragen over het gemeentebestuur (C-lijst, vraag 43 tot en met 46) en over de wethoudersgesprekken (C-lijst, vraag 75);
  23. Roteb met vragen over of men de buurt en Rotterdam schoon vindt (D-lijst, vraag 8 tot en met 10), over hondenbeleid (D-lijst, vraag 50) en over afvalinzameling en hun dienstverlening (D-lijst, vraag 56 tot en met 61);
  24. de Afdeling Verkeer en Vervoer van de dS+V met vragen over bezit en gebruik van vervoermiddelen (D-lijst, vraag 11 tot en met 26);
  25. de dienst Jeugd, Onderwijs en Samenleving met vragen over mannen en vrouwen (D-lijst, vraag 27), over discriminatie (D-lijst, vraag 28 tot en met 30), over de omgang met anderen (D-lijst, vraag 35) en over tolerantie (D-lijst, vraag 51 tot en met 55);
  26. RADAR met vragen over discriminatie (D-lijst, vraag 31 tot en met 34);
  27. de RET met vragen over het openbaar vervoer in Rotterdam (D-lijst, vraag 36 tot en met 42); en
  28. de GGD Rotterdam-Rijnmond met vragen over zorgverzekeraars (D-lijst, vraag 43 en 44) en over gezondheidszorg en zwangerschap (D-lijst, vraag 45 en 46).

## BIJLAGE II: ACHTERGRONDKENMERKEN VAN DE RESPONDENTEN

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

Bij deze responspercentages moet worden bedacht, dat ieder formulier dat om welke reden dan ook niet ingevuld is geretourneerd tot de non-respons is gerekend; dus ook formulieren voor mensen die inmiddels niet meer bereikbaar zijn door bijvoorbeeld verhuizing of overlijden. Veel onderzoeksbureaus tellen zulke mislukte contacten niet mee bij de bepaling van het responspercentage. Al met al is een respons zoals hierboven weergegeven nog steeds niet slecht voor schriftelijke enquêtes in een stad als Rotterdam; het CBS kampt bijvoorbeeld bij haar landelijke enquêtes in de grote steden met een slechtere en selectievere respons, en 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 toegeroepen of zelfs kan worden omgebogen. Dat zal echter niet eenvoudig zijn: de dalende responsbereidheid is al jaren een algemene trend, en het is ook goed voorstelbaar dat mensen zo langzamerhand “enquêtemoe” zijn nu werkelijk alles en iedereen je constant bestookt met vragenlijsten over je klanttevredenheid en met andere soorten enquêtes...

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

### II.1 Geslacht en leeftijd

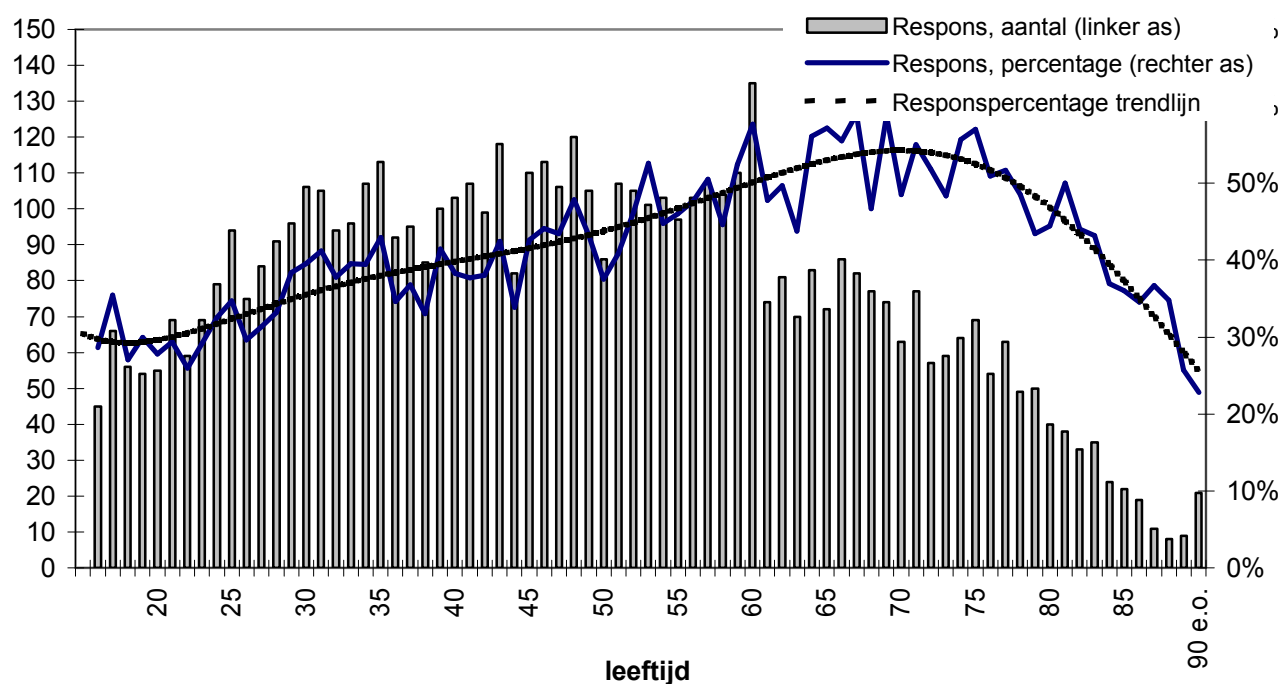
In figuur II.1 staat de verdeling van de respondenten van de Omnibusenquête 2007 en van de Rotterdamse bevolking naar geslacht en naar leeftijd begin 2007. Traditiegetrouw blijken vrouwen en Rotterdammers van 45 tot 75 jaar over-, en mannen en jongeren ondervertegenwoordigd.

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

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

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

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



## II.2 Etniciteit

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

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

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

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

### II.3 Deelgemeente

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

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

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

### II.4 Conclusie

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

De ondervertegenwoordiging van een aantal (niet-westerse) allochtone groeperingen, die vorig jaar flink was afgenomen, ligt nu weer op het niveau van de jaren daarvóór; mede doordat het aanvullend mondeling rappelleren bij hen dit jaar weer wat minder succesvol was. De respons van mannen blijft nog steeds achter bij die van vrouwen. Dit verschil wordt, ook al traditiegetrouw, voor een deel veroorzaakt doordat kennelijk méér mannen de vragenlijst door een vrouwelijke huisgenoot laten invullen dan andersom<sup>1</sup>.

Deze relatieve tevredenheid over de representativiteit naar controleerbare kenmerken neemt niet weg, dat natuurlijk nog steeds wel een zekere selectiviteit in de respons van de Omnibusenquête bestaat. Dit selectieve karakter van de respons lijkt met name ook terug te vinden in het traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te lage aandeel respondenten dat zegt een minimuminkomen te hebben, en het al even traditiegetrouw waarschijnlijk toch wel iets te hoge aandeel respondenten dat zegt een bovenmodaal 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 D-lijst van de Omnibussenquête voor de totale Rotterdamse bevolking 41,9% zal worden gemeten, terwijl dit 39,3% had moeten zijn. Een dergelijk verschil ligt in de orde van grootte van de betrouwbaarheidsmarge van de 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 III: DE VRAGEN IN DE VRAGENLIJST

Deze rapportage handelt over de vragen over openbaar vervoer in vragenlijst D van de Omnibusenquête 2007, die als volgt waren geformuleerd:

***De volgende vragen gaan over het openbaar vervoer in Rotterdam.***

**36. Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de bussen, trams of metro van de RET? (heen- en terugreis samen als één keer tellen!)**

- ☐ 5 of meer keer per week
- ☐ 1 t/m 4 keer per week
- ☐ 1 t/m 3 keer per maand
- ☐ minder dan 1 keer per maand
- ☐ nooit                                   => Ga door naar vraag 39

**37. Reist u tegenwoordig vaker, even vaak of minder vaak met de RET dan een jaar geleden?**

- ☐ vaker
- ☐ even vaak                               => Ga door naar vraag 40
- ☐ minder vaak                            => Ga door naar vraag 39

**38. Waarom reist u tegenwoordig vaker met de RET dan vroeger? (meer antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik heb geen auto / fiets
- ☐ ik maak nu andere reizen dan vroeger (bijvoorbeeld: naar een andere baan)
- ☐ er zijn nu nieuwe lijnen / verbindingen die mijn reizen aantrekkelijker maken
- ☐ er zijn nu andere dienstregelingen die mijn reizen aantrekkelijker maken
- ☐ acties van de RET (zoals Eurokaartje of tramdagkaart)
- ☐ parkeren in de stad wordt steeds moeilijker / duurder
- ☐ het is nu veiliger door de komst van conducteurs op de tram
- ☐ het is nu veiliger door de toegangspoortjes bij de metro
- ☐ anders

**Ga door naar vraag 40**

**39. Waarom reist u tegenwoordig minder vaak of niet met de RET? (meer antwoorden mogelijk!)**

- ☐ ik heb nu een eigen vervoermiddel (auto, fiets, .....)
- ☐ ik maak nu andere reizen dan vroeger (bijvoorbeeld: naar een andere baan)
- ☐ er zijn lijnen/verbindingen veranderd waardoor mijn reizen minder aantrekkelijk zijn geworden
- ☐ er zijn nu andere dienstregelingen waardoor mijn reizen minder aantrekkelijk zijn geworden
- ☐ ik vind het openbaar vervoer te duur
- ☐ ik vind de informatie te onduidelijk / kan de informatie nergens vinden (ik weet niet met welke bus of tram ik ergens kom)
- ☐ ik vind het nu minder veilig in het openbaar vervoer
- ☐ anders

**40. Hoe vaak reist u met fiets, auto of openbaar vervoer op maandag tot en met vrijdag in Rotterdam?**

	(bijna) nooit	soms	(bijna) altijd
a vóór 9.00 uur 's ochtends (ochtendspits)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b tussen 9.00 uur en 16.00 uur (daluren)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c tussen 16.00 uur en 19.00 uur (avondspits)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d na 19.00 uur (avond en nacht)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**41. De RET zoekt naar mogelijkheden om te stimuleren dat Rotterdammers op maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 uur en 16.00 uur vaker met het openbaar vervoer gaan reizen.**

**Zou u vaker op maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 uur en 16.00 uur in het openbaar vervoer reizen ...**

	nee	ja, iets vaker	ja, veel vaker
a ... als het reizen in die uren goedkoper wordt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b ... als het voordeliger wordt om met méér mensen samen te reizen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c ... als Rotterdam in die uren één zone wordt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d ... als ze in die uren vaker zouden rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e ... als er méér directe verbindingen zouden zijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f ... als de aansluitingen beter zouden zijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g ... als het openbaar vervoer sneller zou zijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h ... als ze beter op tijd zouden rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i ... als er méér bagageruimte zou zijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j ... als ik de routes beter zou kennen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k ... als het parkeren te duur wordt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**42. Welke andere mogelijkheid zou u nog stimuleren om op maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 16.00 uur vaker met het openbaar vervoer te reizen?**

- ☐ dat zal ik nooit doen  
☐ dat zou ik doen als ....

## BIJLAGE IV: Achtergrondkenmerken gebruikers openbaar vervoer

### 36. Hoe vaak maakt u doorgaans gebruik van de bussen, trams of metro van de RET?

	5 of meer keer per week	1 t/m 4 keer per week	1 t/m 3 keer per maand	minder dan 1 keer per maand	nooit
<b>Geslacht:</b>					
-man	11%	19%	26%	25%	20%
-vrouw	15%	24%	29%	21%	12%
<b>Huishoudenssituatie:</b>					
-ik woon alleen	14%	24%	28%	19%	15%
-2 volw., geen thuiswonend(e) kind(eren)	8%	23%	28%	25%	16%
-(echt)paar met thuiswonend(e) kind(eren)	15%	17%	27%	25%	16%
-één ouder met thuiswonend(e) kind(eren)	24%	18%	30%	16%	13%
<b>Leeftijd:</b>					
-16 tot 30 jaar	30%	24%	21%	15%	10%
-30 tot 50 jaar	14%	18%	27%	26%	16%
-50 tot 65 jaar	7%	20%	33%	22%	19%
-65 jaar en ouder	6%	26%	28%	23%	17%
<b>Etniciteit:</b>					
-autochtoon	9%	20%	30%	24%	17%
-allochtoon	21%	24%	22%	20%	13%
<b>Opleidingsniveau:</b>					
-laag	11%	20%	27%	22%	20%
-midden	15%	21%	24%	23%	17%
-hoog	14%	22%	31%	23%	10%
<b>Sociaal economische situatie:</b>					
-scholier / student	70%	16%	10%	2%	2%
-betaald werk	14%	16%	28%	26%	16%
-werkzaam in huishouden	13%	23%	27%	24%	14%
-uitkering	11%	29%	28%	15%	18%
-gepensioneerd	5%	27%	27%	26%	16%
<b>Huishoudensinkomen:</b>					
-sociale minima	16%	28%	27%	14%	14%
-minimum tot modaal	12%	21%	26%	25%	17%
-modaal tot 2x modaal	12%	21%	27%	25%	16%
-meer dan 2x modaal	13%	16%	30%	27%	14%
<b>Totaal</b>	<b>13%</b>	<b>21%</b>	<b>27%</b>	<b>23%</b>	<b>16%</b>

37. Reist u tegenwoordig vaker, even vaak of minder vaak met de RET dan een jaar geleden?

	vaker	even vaak	minder vaak
<b>Geslacht:</b>			
-man	10%	64%	26%
-vrouw	13%	57%	30%
<b>Huishoudenssituatie:</b>			
-ik woon alleen	11%	56%	33%
-2 volw., geen thuiswonend(e) kind(eren)	11%	65%	25%
-(echt)paar met thuiswonend(e) kind(eren)	14%	59%	27%
-één ouder met thuiswonend(e) kind(eren)	11%	58%	31%
<b>Leeftijd:</b>			
-16 tot 30 jaar	19%	42%	39%
-30 tot 50 jaar	13%	62%	25%
-50 tot 65 jaar	7%	70%	23%
-65 jaar en ouder	10%	60%	31%
<b>Etniciteit:</b>			
-autochtoon	10%	63%	27%
-allochtoon	15%	54%	31%
<b>Opleidingsniveau:</b>			
-laag	11%	59%	30%
-midden	14%	56%	30%
-hoog	12%	63%	25%
<b>Sociaal economische situatie:</b>			
-scholier / student	33%	52%	15%
-betaald werk	9%	63%	28%
-werkzaam in huishouden	12%	58%	30%
-uitkering	17%	53%	30%
-gepensioneerd	10%	60%	29%
<b>Huishoudensinkomen :</b>			
-sociale minima	17%	52%	32%
-minimum tot modaal	9%	62%	29%
-modaal tot 2x modaal	11%	62%	27%
-meer dan 2x modaal	12%	67%	21%
<b>Totaal</b>	<b>12%</b>	<b>60%</b>	<b>28%</b>

## BIJLAGE V: DE BETEKENIS VAN DE PERCENTAGES; SIGNIFICANTIE

### V.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 onnauwkeurigheid<sup>1</sup>. 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 V.1: De 95%-betrouwbaarheidsmarges van gemeten percentages.*

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

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

## V.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 V.1. Wél kan in het algemeen gesteld worden, dat de grens tussen 'significant' en 'niet-significant' wat kleiner is dan het totaal van de beide betrouwbaarheidsmarges. Voorbeeld: iets is niet aantoonbaar toegenomen als het vorig jaar volgens de Omnibussenquête 50% was en dit jaar 52%. Een stijging van 10- naar 12% daarentegen is wél significant.

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

## V.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 D-lijst van de Omnibussenquête 2007 heeft dus een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{1.486} = 2,5\%$ . Evenzo heeft een gemeten percentage van 1% een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{1.486} = 0,5\%$ .  
Bij alleen de 658 mannen in de D-lijst heeft een gemeten percentage van 50% evenwel een betrouwbaarheidsmarge van  $1,96 \times \sqrt{(50 \times 50)} / \sqrt{657} = 3,8\%$ , en is bij een gemeten percentage van 1% de marge  $1,96 \times \sqrt{(1 \times 99)} / \sqrt{657} = 0,8\%$ .

## Publicatieoverzicht COS

Titel rapport (uitgave)	jaar
<b>Algemeen</b>	
Feijenoord in beeld	2007
Feitenkaart Omnibusenquête 2006	2006
Handleiding voor het opstellen van meetbare doelstellingen	2006
Kerncijfers Rotterdam 2006	2006
Monitor Prins Alexander 2005	2006
Binnenstadsmonitor 2005	2005
Staat van Rotterdam 2005	2005
Feitenkaart Rotterdam in Europees perspectief	2004
Staat van de Jeugd	2004
De G4 in de peiling	2003
Stadspeiling Vlaardingen 2003	2003
<b>Arbeid en Inkomen</b>	
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2004	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam op deelgemeente- en buurniveau 2004	2007
Feitenkaart Inkomensgegevens Rotterdam en regio 2003	2006
De Rotterdamse marktbezoeker 2006.	2006
Feitenkaart de Rotterdamse kantorenmarkt per 1 januari 2006	2006
Monitor lage inkomens Delft. 1e meting	2006
Inventarisatie bedrijventerreinen regio Rotterdam	2006
Monitor Gemeentelijke Lastendruk Rotterdam, 2003-2006*	2006
Rotterdamers over werken bij de gemeente 2005	2005
Feitenkaart economie en arbeidsmarkt in Rotterdam	2005
Economische statistiek per deelgemeente	2004
Monitor vraagzijde arbeidsmarkt havengebonden cluster, Rijnmond. Een pilot.	2004
<b>Bevolkingsgroepen</b>	
Chinezen in Rotterdam	2006
Monitor allochtone ouderen IJsselmonde	2005
Minderhedenmonitor 2003. Integratie en inburgering	2004
Sociale integratie en de islam in Rotterdam	2004
Emancipatiemonitor Rotterdam 2004	2004
Lus di Trafiko in 2003. Het jaar van de uitvoering	2004
Feitenkaart kerncijfers Antillianen in Rotterdam	2004
Prognose bevolkingsgroepen Rotterdam 2017	2003
De maatschappelijke rol van de Rotterdamse moskeeën	2003
<b>Communicatie en klanttevredenheid</b>	
Kijk- en Luisteronderzoek SLOR 2006	2007
Tevredenheidsmeting Feijenoord 2006	2006
Rotterdamers over de gemeentelijke dienstverlening 2006.	2006
Gebruik en waardering JOS Intranet	2006
Stadswinkel op voorhand	2006
Rapportage Mediagebruik Rotterdamse Ambtenaren	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting maart 2005. Middelland	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting maart 2005. Tussendijken	2005
Communicatie wijkveiligheid. Effectmeting september 2004 Spangen	2004
Klanten over het City Informatie Centrum	2004
<b>Demografie</b>	
Trendprognose Rotterdam 2020	2006
De bevolkingsontwikkeling van Rotterdam 2003-2004	2004
Huishoudensprognose Rotterdam 2017	2003
Verhuizen in Rotterdam, onderzoek verhuisbewegingen 1995-2000	2002
Inpakken en wegwezen: migratie-onderzoek Rotterdam en regio 1998-2000	2002
<b>Kunst en cultuur</b>	
Cultuurparticipatie van Rotterdamers 2005	2006
Klanttevredenheid SKVR	2006
Rotterdamers en de bibliotheek 2005	2005
Belangstelling voor opera in Rotterdam 2004	2004

## Publicatieoverzicht COS (vervolg)

Titel rapport (uitgave)	jaar
<b>Leefbaarheid en Veiligheid</b>	
Effectmeting overlast Oude Noorden	2007
Beleving luchtkwaliteit onder Rotterdammers 2006	2006
Herkenning van radicalisering	2005
Monitor hot spots Rotterdam 3e meting (2005)	2005
Nulmeting Leefbaarheid Opvang Pijnackerstraat Oude Noorden	2005
Rotterdammers over het milieu 2005. Resultaten uit de Omnibusenquête 2005	2005
Blokken aan de Laan. Effecten van de fysieke aanpak van twee bouwblokken in de hot spot Dordtselaan	2005
Woonwensen van WBR-huurders in Nieuw Crooswijk	2003
Bewonersonderzoek afvalscheiding	2003
<b>Onderwijs</b>	
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2005 - 2020	2006
Leerlingprognoses primair onderwijs Rotterdam 2004 - 2019	2005
Integratie in het primair onderwijs Rotterdam	2005
Wonen en leren van volwassenen in de regio	2005
Belangstelling Openbaar Daltononderwijs Papendrecht	2004
<b>Overig</b>	
Evaluatie Flexwerken dS+V	2006
Rapportage Warmtekrachtkoppeling Bergschenhoek	2005
Rotterdammers en computers 2005	2005
Evaluatie stoelmassage dS+V. Resultaten uit een enquête bij drie dS+V-afdelingen	2004
<b>Politiek en bestuur</b>	
Opkomen voor Rotterdam	2006
Skyline op ooghoogte	2006
Analyse gemeenteraadsverkiezingen 2006	2006
Analyse deelraadsverkiezingen 2006	2006
Feitenkaart negende Belevingsmonitor	2005
<b>Ruimtelijke ordening en verkeer</b>	
Masterplan Lijnbaanhoven	2007
Draagvlakmeting parkeren onder de Noorderhavenkade	2006
Mobiliteit in Rotterdam, de stadsregio en Nederland 2004-2005	2006
Rotterdammers over het verkeer 2006	2006
Belevingsonderzoek groene golf Schiekade/Schieweg	2006
Rotterdammers over imagobepalende plekken in de openbare ruimte	2005
<b>Vrijtijdsbesteding</b>	
Quick scan Rotterdamse jongeren in hun vrije tijd	2006
Rotterdammers in hun vrije tijd 2005	2006
Recreatief bezoek van Rotterdammers aan Rotterdam 2005	2006
Vrijwilligerswerk en informele hulp in Rotterdam 2005	2006
Relevante trends voor het vrijwilligerswerk in 2020	2006
Rotterdammers in de wintermaanden van 2005	2005
Joffen in Feijenoord.	2005
<b>Welzijn en Volksgezondheid</b>	
Jonge moeders in Rotterdam. Stand van zaken 2004	2004
Sociale kaart 2004. Stadsregio Rotterdam	2004
<b>Wonen</b>	
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 de verkoop van huurwoningen 2006	2006
Monitor Aanbodmodel Rotterdam 2005	2006
Rotterdammers over herstructurering 2006	2006
Monitor Woonruimteverdeling Stadsregio Rotterdam 2005	2006
Evaluatie experiment huisvestingsvergunning	2005
Bewonersonderzoek Nesselande	2005

*Bovenstaand overzicht is een greep uit het publicatieaanbod van het Centrum voor Onderzoek en Statistiek.*

*Een compleet publicatieoverzicht is te raadplegen op het Internet: [www.cos.rotterdam.nl](http://www.cos.rotterdam.nl)*