



gemeente
Zoetermeer

Stadspeiling 2021

Deelrapport metro naar Rotterdam



Stadspeiling 2021

deelrapport metro naar Rotterdam

mei 2022

opdrachtgever:
Stedelijke Ontwikkeling

analyse en rapportage:
JaBo/Onderzoek & Statistiek: Bert Ploeger

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 ONDERZOEKVERANTWOORDING	7
1.1 inleiding	7
1.2 doelstellingen	7
1.3 steekproef en respons	7
1.4 dit rapport	8
2 RESULTATEN	9
2.1 actueel reisgedrag tussen Zoetermeer en Rotterdam	9
2.1.1 aantallen reizigers, reismotieven	9
2.1.2 reisfrequentie en vervoerwijzen	10
2.1.3 relatie tussen reisfrequentie en reismotief	11
2.1.4 woonlocatie en vervoerwijze	13
2.2 verwacht gebruik van de metro tussen Zoetermeer en Rotterdam	14
2.3 nadere analyse van het verwachte metrogebruik	16
2.4 opmerkingen en suggesties	18
3 CONCLUSIES	19
BIJLAGE I - BEVOLKING, STEEKPROEVEN EN RESPONS	21
BIJLAGE II - BETROUWBAARHEID EN NAUWKEURIGHEID	23
BIJLAGE III - VRAGENLIJST	25
BIJLAGE IV - RECHTE TELLINGEN	29
BIJLAGE V - OPMERKINGEN / SUGGESTIES	37
BIJLAGE VI - KRUISTABELLEN	43

SAMENVATTING

algemeen, steekproef, respons

In de stadspeiling van 2021 is een aantal vragen gesteld over reizen tussen Zoetermeer en Rotterdam. Aanleiding is de verkenning van de mogelijkheden om het Rotterdamse metronet uit te breiden tot aan Zoetermeer.

De vragen zijn voorgelegd aan een steekproef van 4.000 Zoetermeesters van 18 jaar en ouder. Deze steekproef is gestratificeerd naar leeftijd: deelsteekproeven per leeftijdscategorie worden zodanig getrokken dat de (verwachte) respons een goede afspiegeling is van de leeftijdsopbouw van de Zoetermeerse 18+'ers. De respons op de enquête bedraagt 25,6%.

onderzoeksdoel

Doel is uitspraken kunnen doen over het actuele reisgedrag van Zoetermeerse 18+'ers, tussen Zoetermeer en Rotterdam, en over het te verwachten reisgedrag bij aanleg van een aftakking van de Rotterdams metro naar Zoetermeer.

Daarnaast: het verzamelen van suggesties met betrekking tot de mogelijke metro-verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.

aantallen reizigers, reismotieven

72% van de respondenten (737 personen) heeft in de afgelopen drie jaar wel eens gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam. De grootste aantallen respondenten noemen winkelen / boodschappen en uitgaan als reismotief. Ook bezoek aan familie of vrienden wordt veel genoemd.

reisfrequentie en vervoerwijzen

Van de 737 respondenten die reisden naar Rotterdam nam 82% daartoe wel eens de auto of motorfiets. Ruim 10% deed dat op zijn minst wekelijks.

19% reisde wel eens met een langzamere vervoersvorm (zoals fiets of scooter) naar Rotterdam; 2% deed dat op zijn minst wekelijks;

Zo'n 64% reisde wel eens per openbaar vervoer naar Rotterdam; 8% op zijn minst wekelijks. De ov-reizigers maken overwegend gebruik van RandstadRail (halte Leidschenveen) in combinatie met Metrolijn E.

reisfrequentie en reismotieven

Woon-werkverkeer gaat bij veel reizigers samen met *vaak* of *regelmatig* reizen per auto of motorfiets en/of per openbaar vervoer.

Andere reismotieven gaan in de meeste gevallen samen met *regelmatig* reizen naar Rotterdam, waarbij er meer respondenten zijn die de auto of motor als vervoermiddel noemen dan respondenten die het openbaar vervoer noemen.

Reizen per fiets c.a. spelen in het verkeer tussen Zoetermeer en Rotterdam bij alle reismotieven maar een bescheiden rol.

woonlocatie en vervoerwijzen

Voor de meeste woonwijken geldt dat zo'n 65 à 72% van de respons in de afgelopen drie jaar naar Rotterdam is gereisd. In Oosterheem is dat aandeel hoger, namelijk 82%.

Ook bij de gebruikte vervoersvorm wijkt Oosterheem enigszins af van de andere wijken, met een relatief klein aandeel gebruikers van het openbaar vervoer (56%). In Rokkeveen en Noordhove ligt dit aandeel duidelijk hoger: 72%.

verwacht gebruik van de metro tussen Zoetermeer en Rotterdam

Aan alle respondenten is een hypothetische situatie voorgelegd: zij moesten zich voorstellen dat de metroverbinding waarover een besluit moet worden genomen operationeel is vanaf 1 januari 2022.

Het aantal respondenten dat zegt *zeker* of *waarschijnlijk* van de metroverbinding gebruik te zullen gaan maken (627 of 61%) is groter dan het aantal actuele ov-reizigers naar Rotterdam (500).

Het percentage reizigers dat frequent van de metro gebruik denkt te gaan maken (één keer per week of vaker) is ongeveer gelijk aan het huidige percentage frequente ov-gebruikers. In absolute zin is die groep reizigers dus groter dan het actuele aantal frequente ov-reizigers naar Rotterdam.

Veel van de (hypothetische) gebruikers van de metroverbinding (62%) denken dat ze vaker naar Rotterdam zouden reizen dan voorheen, vooral met reisredenen in de vrijetijdssfeer.

huidige vervoermiddelen en verwacht gebruik van de metroverbinding

Het gebruik van de auto of motorfiets in de afgelopen drie jaar (al dan niet in combinatie met andere vervoersvormen) hangt niet sterk samen met de vraag of respondenten verwachten dat zij met de metro naar Rotterdam zullen reizen. Bij het actuele ov-gebruik ligt dat anders. Van degenen die *vaak* met het openbaar vervoer naar Rotterdam reizen verwacht 75% met zekerheid van de nieuwe verbinding gebruik te zullen maken. Bij degenen die *nooit* met het openbaar vervoer naar Rotterdam reizen is dat slechts 24%.

woonlocatie en verwacht gebruik van de metroverbinding

De bewoners van de afzonderlijke wijken geven gemiddeld geen sterk verschillende antwoorden op de vraag of men de nieuwe metroverbinding denkt te gaan gebruiken. Uitzondering is de wijk Oosterheem die, met 75%, duidelijk afwijkend scoort: 11 tot 20 procentpunten hoger dan de andere wijken.

opmerkingen en suggesties van respondenten

ca. 350 respondenten hebben aan hun antwoorden een opmerking of suggestie over de mogelijk te realiseren metroverbinding toegevoegd. Het grootste aantal antwoorden getuigt van enthousiasme voor de metroverbinding, waarbij veel respondenten bovendien opmerken dat die verbinding er *snel* moet komen.

conclusies

1. Het aandeel Zoetermeerse gebruikers van de nieuwe metroverbinding zal waarschijnlijk groter zijn dan het actuele aandeel ov-gebruikers tussen Zoetermeer en Rotterdam.
2. Het profiel van de groep gebruikers van de nieuwe metroverbinding zal waar het gaat om gebruiksfrequentie mogelijk anders zijn dan het profiel van de huidige groep ov-gebruikers
3. Het is aannemelijk dat het aantal reisbewegingen op de nieuwe metroverbinding groter zal zijn dan het huidige aantal reizen per openbaar vervoer.

Voor de conclusies geldt wel enig voorbehoud: het gaat immers om een vergelijking tussen actueel gedrag en gedrag dat respondenten zich voornemen, bij een nog hypothetische, toekomstige situatie.

1

ONDERZOEKVERANTWOORDING

1.1 inleiding

In september / oktober 2021 is in Zoetermeer de jaarlijkse stadspeiling gehouden. In opdracht van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling en in samenwerking met bureau Pallas Advies (mobiliteit- en infrastructuurprojecten) is in die peiling een aantal vragen gesteld over het actuele en voorgenomen reisgedrag tussen Zoetermeer en Rotterdam. Aanleiding is de verkenning van de mogelijkheid om het Rotterdamse metronet uit te breiden tot aan Zoetermeer. De metro zou dan via een aftakking vanaf lijn E (bij halte Rodenrijs) van en naar station Lansingerland-Zoetermeer kunnen rijden. Het nieuwe deel van de metrolijn zou daarmee in de plaats komen van de huidige ZoRo-buslijn (lijn 170). Het is wenselijk een beeld te krijgen van de behoefte aan een dergelijke aftakking, en van het te verwachten gebruik ervan.

1.2 doelstellingen

Het onderzoeksdoel is:

- uitspraken kunnen doen over het actuele reisgedrag van Zoetermeerse 18+'ers, tussen Zoetermeer en Rotterdam: reismotieven; reisfrequentie; keuze van modaliteiten;
- indicatieve uitspraken te kunnen doen over het te verwachten reisgedrag bij aanleg van de metroverbinding;
- suggesties te verzamelen over de ov-verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.

1.3 steekproef en respons

Voor de stadspeiling zijn drie niet overlappende steekproeven getrokken uit de BRP (Basisregistratie Personen), van (elk) 4.000 Zoetermeeders die 18 jaar of ouder waren op 1 september 2021. Voor de personen in die steekproeven geldt bovendien dat zij op dat moment niet woonachtig waren in een 'bijzonder woongebouw' (verzorgingshuis, gevangenis, gezinsvervangend tehuis) of in een woonwagen. Aan de personen uit deze drie steekproeven zijn verschillende enquêtes voorgelegd. De vragen over de metro naar Rotterdam staan in één van deze drie enquêtes.

Men kon de vragenlijst naar keuze digitaal of op papier beantwoorden. Er is tweemaal een rappel verzonden aan degenen die nog niet hadden gereageerd.

stratificatie

De respons op de stadspeiling loopt al jarenlang over de hele linie terug. Bij jongere respondenten is dat in veel sterkere mate het geval dan bij oudere respondenten. Daarom stratificeert O&S de steekproef sinds 2020 naar leeftijd. Dat wil zeggen dat de kans om in de steekproef te vallen verschilt per leeftijdscategorie. De procentuele verdeling van leeftijdscategorieën over de respons is dankzij die aanpassing bij benadering gelijk aan hun procentuele verdeling over de totale Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder.

respons

De respons op de vragenlijst die de vragen over de metro naar Rotterdam bevat, bedraagt 1.110 personen (27,8%). De vragen over dit onderwerp zijn in voldoende mate beantwoord door 1.023 personen (25,6%).

1.4 dit rapport

Hoofdstuk 2 gaat in op de onderzoeksresultaten.

§ 2.1 bespreekt het actuele reisgedrag van de respondenten tussen Zoetermeer en Rotterdam, in reismotieven, aantallen reizigers, reisfrequentie en keuze van het vervoermiddel. § 2.2 gaat in op het (door respondenten) verwachte gebruik van de te realiseren metroverbinding.

Enkele conclusies zijn opgenomen als hoofdstuk 3.

bijlagen

- Een verantwoording van het onderzoek staat in bijlage I (representativiteit) en bijlage II (betrouwbaarheid en nauwkeurigheid).
- De vragenlijst van de stadspeiling, voor zover relevant voor dit deelonderzoek, is opgenomen als bijlage III.
- De resultaten in tabelvorm (rechte tellingen) staan in bijlage IV.
- Antwoorden op een open vraag zijn opgenomen als bijlage V.
- Enkele kruistabellen t.b.v. nadere analyses zijn opgenomen als bijlage VI.

2 RESULTATEN

2.1 actueel reisgedrag tussen Zoetermeer en Rotterdam

Aan alle respondenten is gevraagd óf en op welke manier(en) zij in de afgelopen tijd gereisd hebben tussen Zoetermeer en Rotterdam. Gekozen is voor een periode waarbij drie jaar wordt teruggekeken vanaf het enquêtetijdstip, teneinde het versturende effect van de coronapandemie zo veel mogelijk te buiten de deur te houden. Wanneer in de vragen wordt ingegaan op de reisfrequentie is om diezelfde reden gevraagd naar een *gewoon* jaar, bijvoorbeeld 2019. Bij dat gewone jaar is wel een kanttekening op zijn plaats. Het is aannemelijk dat, waar het gaat om reisgedrag, gewone jaren uit de pre-coronatijd niet zullen terugkeren. Gewone *post-coronajaren* zullen mogelijk minder reisbewegingen laten zien bij het woon-werkverkeer, en wellicht blijken zich in de komende tijd ook andere veranderingen in het reisgedrag voor te doen.

2.1.1 aantallen reizigers, reismotieven

figuur 1-1 laat zien dat 72% van de respondenten (737 personen) in de afgelopen drie jaar wel eens gereisd heeft tussen Zoetermeer en Rotterdam. Let wel: dit betreft aantallen *personen* die wel eens naar Rotterdam gaan, niet het aantal reisbewegingen tussen Zoetermeer en Rotterdam. Het aantal reisbewegingen kan per persoon uiteraard sterk verschillen, mede afhankelijk van het reismotief.

De grootste aantallen respondenten reizen naar Rotterdam om te winkelen, boodschappen te doen, of om uit te gaan. Ook bezoek aan familie of vrienden wordt veel genoemd. Reismotieven zoals woon-werkverkeer, zorg en sport worden door minder respondenten genoemd.

Er is niet expliciet gevraagd naar het bezoek van Rotterdamse opleidingen of scholen als reismotief, maar dit motief kwam wel een aantal keren uit de toelichtingen bij een *andere reden* (zie p.29) naar voren. Alle respondenten zijn 18 jaar of ouder, dus eventuele naar Rotterdam pendelende middelbare scholieren zijn met deze enquête hoe dan ook nauwelijks bereikt.

De meesten onder de reizigers naar Rotterdam (88%) geven één tot drie reisredenen op; 12% noemt meer redenen. Het gemiddeld aantal genoemde reisredenen is 2,1.

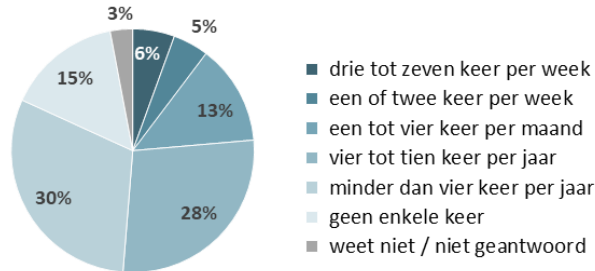


figuur 2-1 - cirkeldiagram: in de laatste drie jaar gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam? (n = 1.023)
- staafdiagram: redenen om naar Rotterdam te reizen in de afgelopen drie jaar (n = 737, meer antwoorden mogelijk)

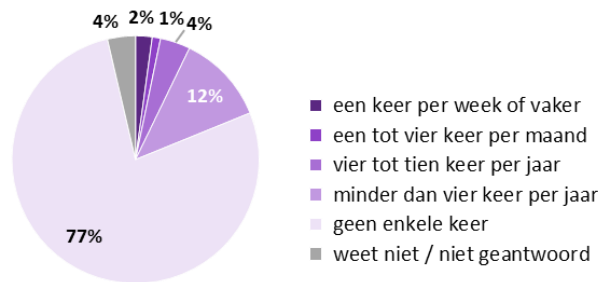
2.1.2 reisfrequentie en vervoerwijzen

De figuren 2-2 t/m 2-4 tonen, voor drie verschillende vervoersvormen, de globale reisfrequentie naar Rotterdam, van de respondenten die wel eens tussen Zoetermeer en Rotterdam gereisd hebben in de afgelopen drie jaar. De getallen hebben betrekking op de aantallen *enkele reizen* naar Rotterdam in een *gewoon* jaar.

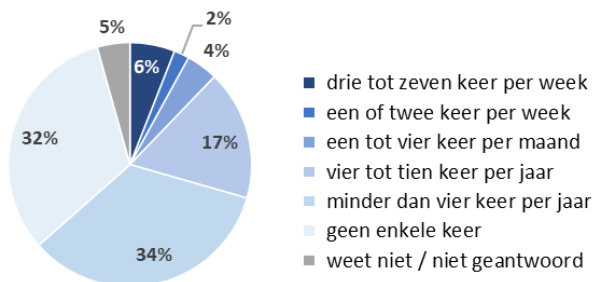
- 82% van de reizigers naar Rotterdam reisde wel eens per auto of motorfiets; ruim 10% deed dat op zijn minst wekelijks;
- 19% reisde wel eens met een langzamere vervoersvorm (zoals fiets of scooter) naar Rotterdam; 2% deed dat op zijn minst wekelijks;
- een kleine 64% reisde wel eens per openbaar vervoer naar Rotterdam; 8% deed dat op zijn minst wekelijks.



figuur 2-2 reisfrequentie in een gewoon jaar, van reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam, per auto of motorfiets (n = 737)



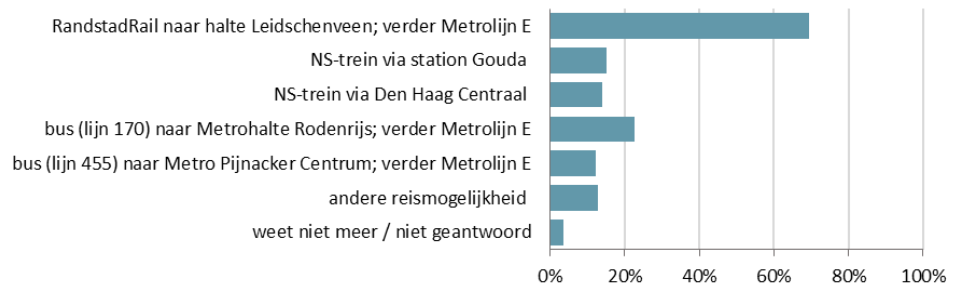
figuur 2-3 reisfrequentie in een gewoon jaar, van reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam, per fiets, elektrische fiets, scooter of invalidervoertuig (n = 737)



figuur 2-4 reisfrequentie in een gewoon jaar, van reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam, per openbaar vervoer (n = 737)

Figuur 2-5 toont de meest gangbare routekeuzes die men maakt wanneer men het openbaar vervoer naar Rotterdam gaat. De respondenten konden meer mogelijkheden noemen, maar het merendeel (62%) beperkte zich tot één antwoord. Het gemiddeld aantal keuzes voor reismogelijkheden per openbaar vervoer is 1,5. De combinatie van RandstadRail met Metrolijn E (overstappen in Leidschenveen) is veruit het populairst van alle mogelijke verbindingen. Deze route wordt door drie keer méér respondenten genoemd dan de tweede keuze (buslijn 170 in combinatie met de metro vanaf halte Rodenrijs).

Andere (door respondenten genoemde) routekeuzes zijn te vinden op p.31. In de meeste gevallen noemen deze respondenten een combinatie van de auto of de fiets met het openbaar vervoer. Vooral de verschillende stations van metrolijn E worden genoemd als overstappunt tussen eigen en openbaar vervoer.



figuur 2-5 door ov-reizigers gebruikte reismogelijkheden bij hun reizen naar Rotterdam (meer antwoorden mogelijk, n = 468)

afwisseling van vervoerwijzen

In bijlage VI (p.43) is een zestal kruistabellen opgenomen die laten zien dat de gebruikte vervoerswijzen elkaar lang niet altijd uitsluiten.

Zo reist 65% van de kleine groep respondenten die *regelmatig* (d.w.z. tussen vier keer per jaar en vier keer per maand) per fiets, scooter e.d. naar Rotterdam gaan, óók regelmatig met de auto of motorfiets (tabel VI-1b).

Andersom reist 8% van de respondenten die *regelmatig* per auto of motor naar Rotterdam gaan, óók regelmatig per fiets of een vergelijkbaar vervoermiddel (tabel VI-1a).

Van degenen die *vaak* (d.w.z. ten minste eenmaal per week) per auto of motorfiets naar Rotterdam gaan, gaat 32% daarnaast ook vaak per openbaar vervoer naar Rotterdam. Andersom gaat 39% van degenen die *vaak* per openbaar vervoer naar Rotterdam gaan, óók vaak per auto of motorfiets naar die stad (tabellen VI-2a/b).

Van degenen die *regelmatig* per fiets of een vergelijkbaar vervoermiddel naar Rotterdam gaan reist 43% ook regelmatig per openbaar vervoer daarheen. Andersom reist 10% van degenen die *regelmatig* per openbaar vervoer naar Rotterdam gaan ook regelmatig per fiets of vergelijkbaar vervoermiddel daarheen (tabellen VI-3a/b).

2.1.3 relatie tussen reisfrequentie en reismotief

De reismotieven uit figuur 2-1 (p.9) zijn tot op zekere hoogte in verband te brengen met de reisfrequentie. De tabellen 2-1 t/m 2-3 tonen deze verbanden voor de drie onderscheiden vervoersvormen. De tabellen moeten als volgt worden geïnterpreteerd (zie als voorbeeld de bovenste regel van tabel 2-1):

Van de 148 respondenten die aangeven wel eens naar Rotterdam te reizen met als motief *woon-werkverkeer*, zeggen er 40 (27%) *vaak* per auto of motorfiets te reizen. Omdat deze 40 respondenten ook andere motieven kunnen hebben om per auto / motor naar Rotterdam te reizen kan niet worden geconcludeerd dat het woon-werkverkeer als enige bijdraagt aan de hoge reisfrequentie van een individuele respondent. Het kan immers zijn dat die reisfrequentie daarnaast ook oorzaken heeft in andere reismotieven. Toch geven de tabellen een goede indruk van de reismotieven die bepalend zijn voor de reisfrequentie.

- Woon-werkverkeer gaat bij veel reizigers samen met *vaak* of *regelmatig* reizen per auto of motorfiets en/of per openbaar vervoer.
- Andere reismotieven (cursussen / vergaderingen, familiebezoek, bezoek aan een zorginstelling, boodschappen, winkelen en uitgaan) gaan in de meeste gevallen samen met *regelmatig* reizen naar Rotterdam, waarbij er meer respondenten zijn die de auto of motor als vervoermiddel noemen dan respondenten die het openbaar vervoer noemen (tussen die groepen kan

uiteraard ook overlap bestaan: respondenten die zowel regelmatig met de auto naar Rotterdam gaan als regelmatig met het openbaar vervoer).

- Reizen per fiets c.a. spelen in het verkeer tussen Zoetermeer en Rotterdam bij alle reismotieven maar een bescheiden rol.

tabel 2-1 reismotieven (meer antwoorden mogelijk) en reisfrequentie per auto of motorfiets, bij respondenten die wel eens naar Rotterdam reizen

		reisfrequentie naar Rotterdam per auto of motorfiets					
		vaak *	regel- matig	af en toe	nooit	weet niet / g.a.	totaal per motief
woon-werkverkeer	aantal	40	66	26	16	0	148
	procent	27,0	44,6	17,6	10,8	0,0	100,0
overig werk (cursussen/ vergaderingen)	aantal	10	50	23	9	4	96
	procent	10,4	52,1	24,0	9,4	4,2	100,0
bezoek aan familie of vrienden	aantal	30	136	54	24	3	247
	procent	12,1	55,1	21,9	9,7	1,2	100,0
bezoek aan een zorg- instelling / ziekenhuis	aantal	8	55	25	14	3	105
	procent	7,6	52,4	23,8	13,3	2,9	100,0
boodschappen doen / winkelen	aantal	34	166	118	52	7	377
	procent	9,0	44,0	31,3	13,8	1,9	100,0
uitgaan / cultuur	aantal	33	151	83	35	9	311
	procent	10,6	48,6	26,7	11,3	2,9	100,0
sport / recreatie	aantal	16	69	18	12	1	116
	procent	13,8	59,5	15,5	10,3	0,9	100,0
een verdere reis; vertrekpunt: Rotterdam	aantal	10	49	27	16	1	103
	procent	9,7	47,6	26,2	15,5	1,0	100,0
totaal reizigers naar Rotterdam	aantal	76	302	225	112	22	737
	procent	10,3	41,0	30,5	15,2	3,0	100,0

* vaak = ten minste eenmaal per week
 regelmatig = tussen vier keer per jaar en vier keer per maand
 af en toe = minder dan vier keer per jaar

tabel 2-2 reismotieven (meer antwoorden mogelijk) en reisfrequentie per fiets, elektrische fiets, scooter of invalidervoertuig, bij respondenten die wel eens naar Rotterdam reizen

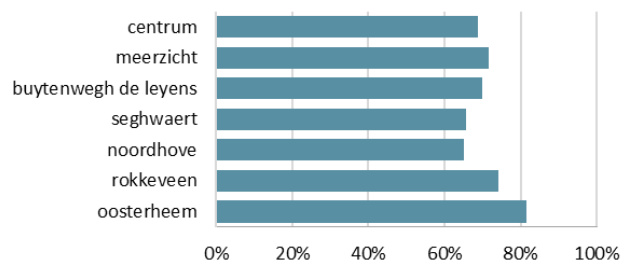
		reisfrequentie naar Rotterdam per fiets c.a.					
		vaak	regel- matig	af en toe	nooit	weet niet / g.a.	totaal per motief
woon-werkverkeer	aantal	10	7	10	119	2	148
	procent	6,8	4,7	6,8	80,4	1,4	100,0
overig werk (cursussen/ vergaderingen)	aantal	4	11	10	67	4	96
	procent	4,2	11,5	10,4	69,8	4,2	100,0
bezoek aan familie of vrienden	aantal	4	10	29	199	5	247
	procent	1,6	4,0	11,7	80,6	2,0	100,0
bezoek aan een zorg- instelling / ziekenhuis	aantal	4	5	15	79	2	105
	procent	3,8	4,8	14,3	75,2	1,9	100,0
boodschappen doen / winkelen	aantal	4	23	42	296	12	377
	procent	1,1	6,1	11,1	78,5	3,2	100,0
uitgaan / cultuur	aantal	7	15	35	244	10	311
	procent	2,3	4,8	11,3	78,5	3,2	100,0
sport / recreatie	aantal	6	9	19	80	2	116
	procent	5,2	7,8	16,4	69,0	1,7	100,0
een verdere reis; vertrekpunt: Rotterdam	aantal	1	4	18	78	2	103
	procent	1,0	3,9	17,5	75,7	1,9	100,0
totaal reizigers naar Rotterdam	aantal	16	37	86	571	27	737
	procent	2,2	5,0	11,7	77,5	3,7	100,0

tabel 2-3 reismotieven (meer antwoorden mogelijk) en reisfrequentie per openbaar vervoer bij respondenten die wel eens naar Rotterdam reizen

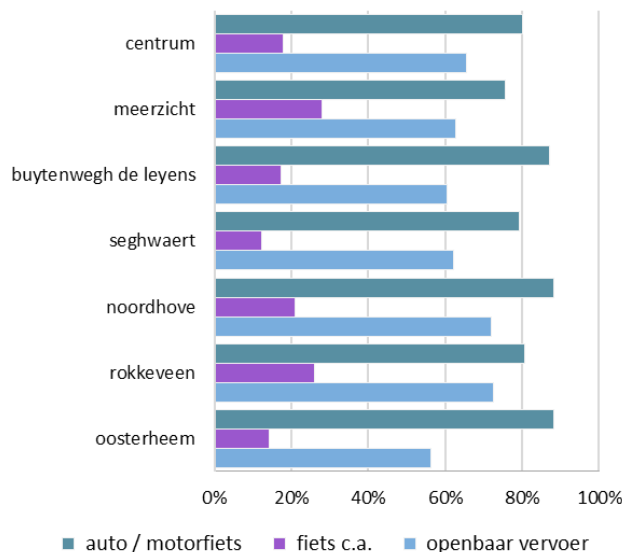
		reisfrequentie naar Rotterdam per openbaar vervoer					totaal per motief
		vaak	regelmatig	af en toe	nooit	weet niet / g.a.	
woon-werkverkeer	aantal	36	38	32	39	3	148
	procent	24,3	25,7	21,6	26,4	2,0	100,0
overig werk (cursussen/vergaderingen)	aantal	7	23	37	25	4	96
	procent	7,3	24,0	38,5	26,0	4,2	100,0
bezoek aan familie of vrienden	aantal	22	60	82	79	4	247
	procent	8,9	24,3	33,2	32,0	1,6	100,0
bezoek aan een zorginstelling / ziekenhuis	aantal	3	19	40	40	3	105
	procent	2,9	18,1	38,1	38,1	2,9	100,0
boodschappen doen / winkelen	aantal	26	86	128	126	11	377
	procent	6,9	22,8	34,0	33,4	2,9	100,0
uitgaan / cultuur	aantal	30	94	105	71	11	311
	procent	9,6	30,2	33,8	22,8	3,5	100,0
sport / recreatie	aantal	10	29	37	36	4	116
	procent	8,6	25,0	31,9	31,0	3,4	100,0
een verdere reis; vertrekpunt: Rotterdam	aantal	10	33	35	22	3	103
	procent	9,7	32,0	34,0	21,4	2,9	100,0
totaal reizigers naar Rotterdam	aantal	59	158	251	237	32	737
	procent	8,0	21,4	34,1	32,2	4,3	100,0

2.1.4 woonlocatie en vervoerwijze

Tot slot is gekeken naar de woonlocatie van de respondent. Uiteraard zal elke reiziger daarbij een vervoerwijze kiezen die het beste past bij de eigen voorkeuren en mogelijkheden (of andersom: een woonlocatie die past bij de reismogelijkheden). Onderzocht is daarom of er verschillen zijn tussen woonwijken, in het actuele reisgedrag van de bewoners (zie figuur 2-6 en 2-7).



figuur 2-6 reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam in de afgelopen drie jaar, naar woonwijk (n = 1.023)



figuur 2-7 gebruik van vervoersvormen onder reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam, naar woonwijk (n_{auto} = 727, n_{fiets} = 724; n_{ov} = 719)

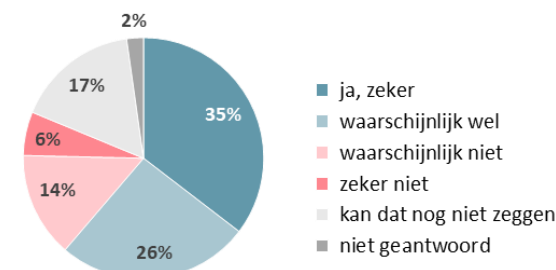
Figuur 2-6 laat zien dat voor de meeste wijken geldt dat zo'n 65 à 72% van de respons in de afgelopen drie jaar wel eens naar Rotterdam is gereisd. In Oosterheem is dat aandeel duidelijk iets hoger: 82%.

Figuur 2-7 geeft aan welke vervoersvormen de reizigers uit de verschillende wijken gebruiken. Ook hier valt Oosterheem op, met een relatief klein aandeel gebruikers van het openbaar vervoer (56%). In Rokkeveen en Noordhove ligt dit aandeel hoger: 72%.

2.2 verwacht gebruik van de metro tussen Zoetermeer en Rotterdam

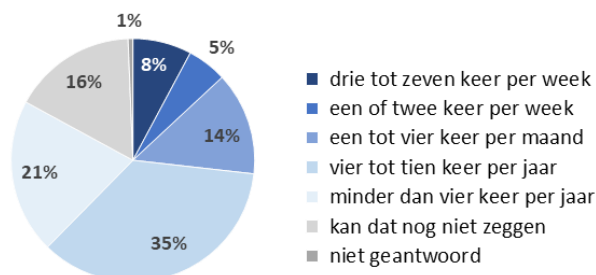
Aan alle respondenten is een hypothetische situatie voorgelegd: zij moesten zich voorstellen dat de metroverbinding waarover een besluit moet worden genomen operationeel is vanaf 1 januari 2022. De respondenten konden in hun beantwoording van de enquêtevragen uitgaan van deze fictie, en daaraan hun werkelijke reismotieven van 2021 of 2022 koppelen.

Figuur 2-8 laat zien dat 627 respondenten (= 61%) aangeven bij die veronderstelde situatie *zeker* of *waarschijnlijk* van de nieuwe verbinding gebruik te zullen maken.

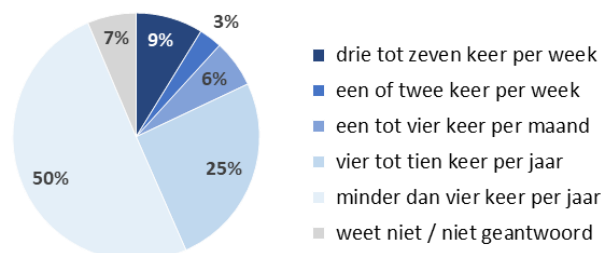


figuur 2-8 zou men gebruik maken van de nieuwe metroverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, als deze op 1 januari 2022 in gebruik zou worden genomen? (n = 1.023)

Figuur 2-9 toont de door respondenten verwachte reisfrequentie per metro, bij de hypothetische situatie van openstelling per 1 januari 2022. Ter vergelijking wordt daaronder, in figuur 2-10, de actuele reisfrequentie per openbaar vervoer naar Rotterdam weergegeven, waarbij het antwoord *geen enkele keer gereisd* buiten beschouwing is gelaten.



figuur 2-9 verwachte gebruiksfrequentie (heenreizen) van de nieuwe metroverbinding, onder respondenten die aangeven *zeker* of *waarschijnlijk* van de metroverbinding gebruik te zullen maken (n = 627)



figuur 2-10 *actuele* reisfrequentie (heenreizen) in een gewoon jaar, van ov-reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam, (n = 500)

Bij de vergelijking van deze diagrammen vallen enkele zaken op. Het aantal respondenten dat zegt *zeker* of *waarschijnlijk* van de metroverbinding gebruik te zullen gaan maken (627) is groter dan het aantal actuele ov-reizigers naar Rotterdam (500).

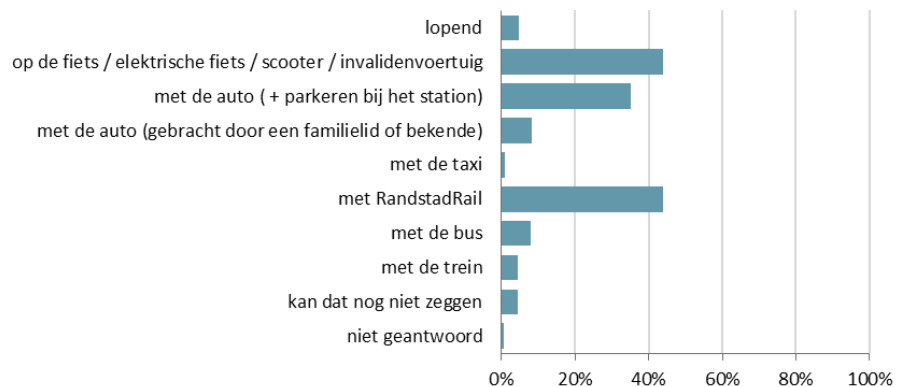
De vergelijking van beide figuren laat ook zien dat het vooral de minder frequente reizigers zijn (respondenten die maximaal vier reizen per metro per maand zeggen te gaan maken), die blijkens hun antwoord aan de omvang van de groep metro-reizigers zullen bijdragen.

Het percentage reizigers dat frequent van de metro gebruik denkt te gaan maken (één keer per week of vaker) is ongeveer gelijk aan het huidige percentage frequente ov-gebruikers. In absolute zin is de groep respondenten die frequent de metro denken te zullen nemen iets groter dan het actuele aantal frequente ov-reizigers naar Rotterdam.

Voor alle bovenstaande constatering geldt uiteraard dat daaraan veel onzekerheden kleven. Het is een vergelijking tussen actueel gedrag en door de respondenten zelf voorgenomen gedrag. Het werkelijk te verwachten gedrag zal, mocht de metroverbinding gerealiseerd worden, afhangen van een aantal factoren die inwoners bij hun keuzes zullen laten meewegen, zoals de ritprijs, het toekomstige parkeerbeleid in Rotterdam en Zoetermeer, het gemak van het voor- en natransport en de ontwikkeling van het voorzieningenaanbod in beide steden.

voor- en natransport

De (hypothetische) gebruikers van de metrolijn is gevraagd naar hun verwachte voor- en natransport in Zoetermeer (tussen het eigen huis en de halte Lansingerland-Zoetermeer). Op die vraag was meer dan één antwoord mogelijk. Van de 627 respondenten noemt 56% één vorm van vortransport; 38% noemt twee of meer vormen. Gemiddeld noemt men 1,5 vormen van vortransport per persoon. 44% noemt RandstadRail; eveneens 44% noemt de fiets (of vergelijkbare vervoermiddelen); 35% noemt de (eigen) auto. Andere vervoersvormen worden weinig genoemd (figuur 2-11).



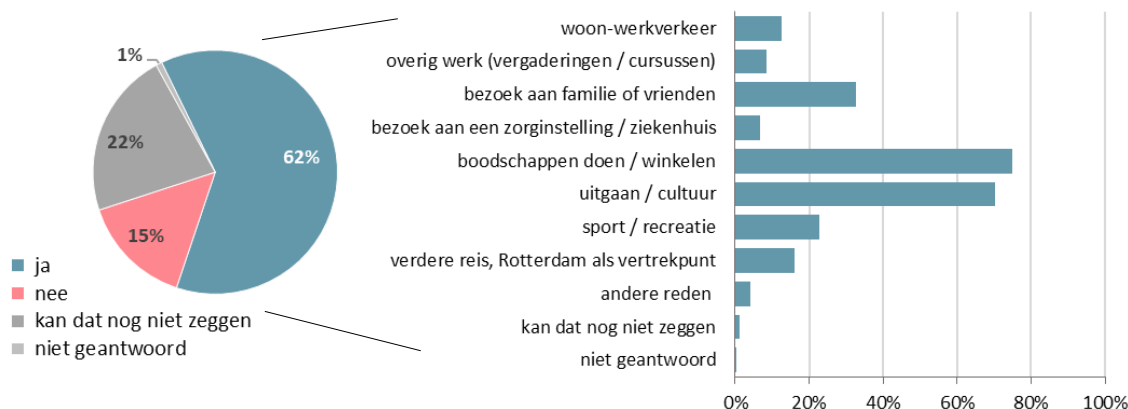
figuur 2-11 verwacht vervoer tussen het eigen huis en metrohalte Lansingerland-Zoetermeer, onder respondenten die aangeven *zeker* of *waarschijnlijk* van de metroverbinding gebruik te zullen maken ($n = 627$, meer antwoorden mogelijk)

aanleiding om vaker naar Rotterdam te reizen

Aan de (hypothetische) gebruikers van de metrolijn is ook gevraagd of de metrolijn ertoe zou kunnen leiden dat zij vaker naar Rotterdam gaan dan voorheen. Het grootste deel van deze groep (62%) antwoordt daarop bevestigend.

De belangrijkste redenen voor een hogere bezoekfrequentie liggen, zoals figuur 2-12 toont, in de vrijetijdssfeer. De antwoorden *boodschappen doen / winkelen* en *uitgaan / cultuur* worden veruit het meest gekozen. Ook bezoek aan familie of vrienden en sport / recreatie scoren tamelijk hoog.

De meesten (82% van degenen die verwachten vaker naar Rotterdam te gaan dan voorheen) noemen één tot drie redenen voor een hogere bezoekfrequentie. 16% noemt meer dan drie redenen. Gemiddeld noemt men 2,5 reisredenen.



figuur 2-12 - cirkeldiagram: zou de nieuwe metroverbinding ertoe kunnen leiden dat men vaker naar Rotterdam gaat dan voorheen? (n = 627)
 - staafdiagram: redenen om (bij een nieuwe metroverbinding) vaker naar Rotterdam te reizen (n = 391, meer antwoorden per respondent mogelijk)

2.3 nadere analyse van het verwachte metrogebruik

In een drietal tabellen is nagegaan hoe het huidige reisgedrag op individueel niveau samenhangt met het verwachte gebruik van de metro. Tabel 2-4 laat zien dat een meerderheid van degenen die in de afgelopen drie jaar gereisd hebben tussen Zoetermeer en Rotterdam verwacht dat zij gebruik gaan maken van de nieuwe metroverbinding. 44% zegt dat *zeker* te gaan doen, 28% gaat dat *waarschijnlijk* doen. Bij de niet-reizigers is dat aandeel veel lager, maar zeker niet te verwaarlozen: 15% zegt *zeker* van de nieuwe verbinding gebruik te gaan maken, 24% geeft aan dat *waarschijnlijk* te gaan doen.

tabel 2-4 verwacht gebruik van de nieuwe metroverbinding in relatie tot reizen naar Rotterdam in de afgelopen drie jaar

gereisd naar Rotterdam in de afgelopen drie jaar?		verwacht de nieuwe metroverbinding te gaan gebruiken?					totaal
		ja, zeker	waar-schijnlijk wel	waar-schijnlijk niet	zeker niet	kan dat nog niet zeggen	
ja	aantal	319	198	79	31	91	718
	procent	44,4	27,6	11,0	4,3	12,7	100,0
nee	aantal	39	61	62	27	66	255
	procent	15,3	23,9	24,3	10,6	25,9	100,0
weet dat niet	aantal	4	6	3	2	12	27
	procent	14,8	22,2	11,1	7,4	44,4	100,0
totaal	aantal	362	265	144	60	169	1.000
	procent	36,2	26,5	14,4	6,	16,9	100,0

De tabellen 2-5 en 2-6 zoomen nader in op de respondenten die in de afgelopen drie jaar tussen Zoetermeer en Rotterdam gereisd hebben, waarbij gekeken wordt naar het autogebruik en het ov-gebruik.

Tabel 2-5 laat zien dat het gebruik van de *auto of motor* in de afgelopen drie jaar (al dan niet in combinatie met andere vervoersvormen) niet sterk samenhangt met de vraag of respondenten verwachten dat zij met de metro naar Rotterdam zullen reizen. Van degenen die *vaak* met de auto naar Rotterdam reizen verwacht 51% met zekerheid de nieuwe metroverbinding metro te gebruiken. Bij degenen die *nooit* met de auto naar Rotterdam reizen is dat aandeel niet veel anders: 45%.

Wanneer naar het actuele *ov-gebruik* wordt gekeken zijn de verschillen groter (tabel 2-6). Van degenen die *vaak* met het openbaar vervoer naar Rotterdam reizen verwacht 75% met zekerheid van de nieuwe verbinding gebruik te zullen maken. Bij degenen die *nooit* met het openbaar vervoer naar Rotterdam reizen is dat slechts 24%.

tabel 2-5 reizigers naar Rotterdam: verwacht gebruik van de nieuwe metroverbinding in relatie tot de reisfrequentie in de afgelopen drie jaar, per auto of motorfiets

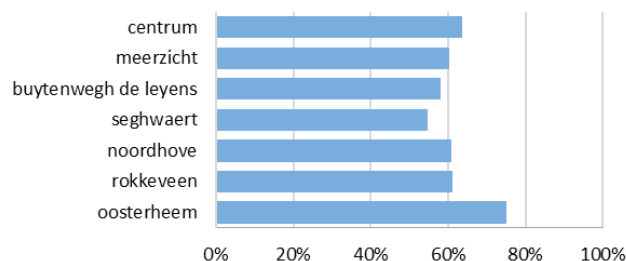
		verwacht de nieuwe metroverbinding te gaan gebruiken?					totaal	
		ja, zeker	waar-schijnlijk wel	waar-schijnlijk niet	zeker niet	kan dat nog niet zeggen		
hoe vaak per auto / motor naar Rotterdam?	vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	39	15	8	6	8	76
		procent	51,3	19,7	10,5	7,9	10,5	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)		aantal	147	72	35	13	28	295
		procent	49,8	24,4	11,9	4,4	9,5	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)		aantal	80	79	24	7	32	222
		procent	36,0	35,6	10,8	3,2	14,4	100,0
nooit		aantal	50	24	11	5	22	112
		procent	44,6	21,4	9,8	4,5	19,6	100,0
totaal		aantal	316	190	78	31	90	705
		procent	44,8	27,0	11,1	4,4	12,8	100,0

tabel 2-6 reizigers naar Rotterdam: verwacht gebruik van de nieuwe metroverbinding in relatie tot de reisfrequentie in de afgelopen drie jaar, per openbaar vervoer

		verwacht de nieuwe metroverbinding te gaan gebruiken?					totaal	
		ja, zeker	waar-schijnlijk wel	waar-schijnlijk niet	zeker niet	kan dat nog niet zeggen		
hoe vaak per ov naar Rotterdam?	vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	44	10	2	-	3	59
		procent	74,6	16,9	3,4	-	5,1	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)		aantal	107	24	11	2	12	156
		procent	68,6	15,4	7,1	1,3	7,7	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)		aantal	105	93	26	3	23	250
		procent	42,0	37,2	10,4	1,2	9,2	100,0
nooit		aantal	58	64	39	25	51	237
		procent	24,5	27,0	16,5	10,5	21,5	100,0
totaal		aantal	314	191	78	30	89	702
		procent	44,7	27,2	11,1	4,3	12,7	100,0

woonlocatie

De bewoners van de verschillende Zoetermeerse wijken geven gemiddeld genomen geen sterk verschillende antwoorden op de vraag of men de nieuwe metroverbinding denkt te gaan gebruiken. Uitzondering is de wijk Oosterheem. 75% van de respondenten uit deze wijk verwacht van de metrolijn gebruik te gaan maken (figuur 2-13). Dat dit aandeel 11 tot 20 procentpunten hoger ligt dan bij bewoners van andere wijken ligt wel voor de hand, gezien de ligging van Oosterheem ten opzichte van station Lansingerland-Zoetermeer.



figuur 2-13 verwacht gebruik van de nieuwe metroverbinding, naar woonwijk (n = 991)

2.4 opmerkingen en suggesties

In bijlage V (p.37-41) staan ca. 350 opmerkingen en suggesties van respondenten over de mogelijk te realiseren metroverbinding. De opmerkingen zijn in enkele rubrieken ingedeeld.

Het grootste aantal antwoorden getuigt van enthousiasme voor de metroverbinding, waarbij veel respondenten bovendien opmerken dat die verbinding er *snel* moet komen.

Een aantal respondenten noemt punten waarmee volgens hen bij de realisatie rekening gehouden moet worden. Zij noemen bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de haltes en de wens van voorzieningen zoals toiletten.

Een deel van de respondenten is voorstander van een verbetering van de verbinding met Rotterdam, maar zou een volgens hen beter alternatief wensen. Sommigen doen daartoe concrete voorstellen zoals het verder doortrekken van RandstadRail vanaf station Lansingerland-Zoetermeer (dus RandstadRail in plaats van de metroverbinding), of juist de metro doortrekken (verder Zoetermeer in).

Sommige respondenten betrekken de bereikbaarheid van andere ov-bestemmingen erbij, zoals Delft, Alphen en Leiden.

Een aantal respondenten laat merken dat zij zelf geen voordeel hebben van een nieuwe verbinding, zonder dat zij zo'n plan afwijzen. Er is echter ook een kleine groep echte tegenstanders, die de aanleg te duur vindt of andere argumenten ertegen aandraagt.

Tot slot zijn er enkele respondenten die commentaar leveren op het huidige Zoetermeerse openbaar vervoer, bijvoorbeeld over grote drukte in RandstadRail, opmerkingen dus die niet direct verband houden met de metroverbinding.

3

CONCLUSIES

Uit de beantwoording van de vragen in de stadspeiling kunnen, met enig voorbehoud, enkele conclusies getrokken worden.

Om met dat voorbehoud te beginnen:

De respondenten is gevraagd te reageren op een hypothetische situatie in de toekomst. Mocht de metroverbinding gerealiseerd worden, dan zal zonder twijfel het feitelijk gedrag van de (toekomstige) Zoetermeerders afwijken van het gedrag dat men nu van zichzelf verwacht.

Een andere nuancering: dit onderzoek richt zich exclusief op inwoners van Zoetermeer. Met de metroverbinding worden uiteraard ook andere mogelijke gebruikers bediend, zoals reizigers uit Rotterdam en Lansingerland met een bestemming in Zoetermeer, en overstappers op station Lansingerland-Zoetermeer, tussen de metrolijn en de spoorlijn.

Een derde nuancering. In het onderzoek zijn geen jongeren (jonger dan 18 jaar) betrokken.

Om de laatste twee redenen zou ook onderzoek onder andere potentiële gebruikers nodig zijn.

1. Het aandeel Zoetermeerse gebruikers van de nieuwe metroverbinding zal waarschijnlijk groter zijn dan het actuele aandeel ov-gebruikers tussen Zoetermeer en Rotterdam. De categorie reizigers die er in de metro bij komt bestaat voor een belangrijk deel uit respondenten die nu wél tussen Zoetermeer en Rotterdam reizen, maar nog niet per openbaar vervoer. Van degenen die in de afgelopen drie jaar niet naar Rotterdam hebben gereisd zegt bovendien een deel dat wel te gaan doen.
2. het profiel van de groep gebruikers van de nieuwe metroverbinding zal mogelijk anders zijn dan het profiel van de huidige groep ov-gebruikers:
 - - het aandeel frequente reizigers (die minimaal wekelijks naar Rotterdam gaan) verschilt waarschijnlijk niet sterk tussen de gebruikers van de nieuwe metroverbinding en die van het bestaande openbaar vervoer;
 - het aandeel reizigers met een iets lagere gebruiksfrequentie is bij de nieuwe metroverbinding naar verwachting groter;
 - het aandeel incidentele gebruikers (minder dan vier keer per jaar) is bij de nieuwe metroverbinding naar verwachting kleiner dan bij het bestaande openbaar vervoer.
 - Reismotieven in de recreatieve sfeer (winkelen, uitgaan) spelen waarschijnlijk bij het gebruik van de nieuwe metroverbinding relatief vaker een rol dan bij de huidige reizigers tussen Zoetermeer en Rotterdam.
3. Doordat het *aantal* reizigers via de nieuwe metroverbinding groter lijkt te worden dan het huidige aantal ov-reizigers, en het *aandeel* frequente reizigers in beide gevallen ongeveer gelijk is, is het aannemelijk dat het aantal reisbewegingen op de nieuwe metroverbinding groter zal zijn dan het huidige aantal reizen per openbaar vervoer.

BIJLAGE I bevolking, steekproeven en respons

bevolking, steekproef en respons

In de onderstaande tabel worden de Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder, de steekproef en de bruikbare respons vergeleken aan de hand van de kenmerken *seks* en *leeftijd*. In de tabel worden dezelfde leeftijdsgrenzen gehanteerd als in de (gestratificeerde) steekproef. De stratificatie wordt in §1.3 (p.7) toegelicht. Respondenten voor wie de seks niet bekend is (of die bij de vraag naar seks hebben geantwoord: “*anders / wil dat niet zeggen*”) zijn hier buiten de berekening gelaten.

tabel I-1 Zoetermeerse bevolking (18+), steekproef en respons, naar seks en leeftijd in klassen, in procenten

leeftijd	seks	bevolking 18+ op 01-01-2021	steekproef	respons
18 t/m 34 jaar	man	12,7	19,4	8,0
	vrouw	12,5	20,2	12,1
	totaal	25,2	39,6	20,2
35 t/m 49 jaar	man	11,3	12,6	11,9
	vrouw	12,1	13,6	13,1
	totaal	23,4	26,2	25,1
50 t/m 59 jaar	man	8,4	6,8	7,5
	vrouw	9,2	7,1	8,7
	totaal	17,6	13,9	16,2
60 t/m 74 jaar	man	11,9	6,2	12,4
	vrouw	12,6	7,7	15,1
	totaal	24,6	13,9	27,4
75 jaar en ouder	man	3,9	3,0	5,3
	vrouw	5,3	3,4	5,9
	totaal	9,2	6,4	11,2
alle leeftijden	man	48,3	47,9	45,1
	vrouw	51,7	52,1	54,9
totaal	=100%	99.856	4.000	922

bevolking 18+

Binnen de Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder zijn vrouwen licht in de meerderheid. Dat geldt ook voor de afzonderlijke leeftijdsklassen, met uitzondering van de jongste klasse (18 t/m 34 jaar), waarbinnen mannen licht in de meerderheid zijn.

steekproef, stratificatie

De steekproef is *binnen* de onderscheiden leeftijdscategorieën aselekt getrokken. *Tussen* leeftijdscategorieën zijn er echter verschillen. De kans voor iemand uit de jongste groep om in de steekproef te vallen is bijvoorbeeld veel groter dan de kans voor iemand in de leeftijd tussen de 60 en 75 jaar. De steekproefomvang per leeftijdsgroep is vastgesteld op basis van de ervaring uit voorgaande jaren. Hiermee werd beoogd een meer evenwichtige respons - waar het leeftijd betreft - te bewerkstelligen. Daarbij is ook de verwachte absolute respons in het oog gehouden. Die mocht per leeftijdscategorie niet te klein worden.

respons

Bij 922 van de 1.023 respondenten op de vragen over de metroverbinding is zowel de leeftijd als de seks (anders dan: *anders / wil dat niet zeggen*) bekend. Vergelijking met de bevolkingspercentages op 1 januari 2021 laat zien dat de stratificatie goed, zij het niet feilloos heeft gewerkt. De percentages per leeftijdsgroep komen merendeels redelijk in de buurt van de bevolkings-

percentages. Duidelijke uitschieters zijn mannen tussen 18 en 35 jaar (12,7% in de populatie, 8,0% in de respons) en vrouwen tussen 60 en 74 jaar (12,6% in de populatie, 15,1% in de respons).

Besloten is om geen nadere weging toe te passen (met zo'n nadere weging zou de leeftijdsverdeling exact gelijk aan die in de bevolking gemaakt kunnen worden).

BIJLAGE II betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Betrouwbaarheidsintervallen

De in dit verslag opgenomen uitkomsten hebben betrekking op de totale respons of op bepaalde categorieën daarvan. Over de 'werkelijkheid', dat wil zeggen de situatie in de totale populatie van Zoetermeeders van 18 jaar of ouder, kunnen alleen uitspraken worden gedaan in de vorm van schattingen.

Dit kan in de vorm van puntschattingen en intervallschattingen. Bij een puntschatting, dat wil zeggen een schatting in de vorm van één getal, ligt het voor de hand als benadering van de werkelijkheid de uitkomst uit de enquête te nemen. Wanneer in de respons bijvoorbeeld 40% een bepaald gedrag vertoont, wordt dan aangenomen dat dit ook in de populatie 40% zal zijn. Een dergelijke puntschatting van een percentage zal bijna altijd in meer of mindere mate van de werkelijkheid afwijken.

De kans op een verkeerde schatting kan men aanzienlijk reduceren door de werkelijkheid te schatten in de vorm van intervallen (intervallschattingen). Het is daarbij, met behulp van statistische formules, mogelijk de grootte van een interval zodanig rond de enquête-uitkomst te kiezen dat met een bepaalde betrouwbaarheid, uitgedrukt in procenten, kan worden aangenomen dat de werkelijke waarde zich binnen dat interval bevindt.

In tabel II-1 is voor verschillende aantallen respondenten en voor verschillende percentages in de respons weergegeven wat de nauwkeurigheidsmarges zijn. Het gaat daarbij om de marges bij 95% betrouwbaarheid. Dit betekent dat als de steekproeftrekking en het onderzoek vele malen zou worden herhaald, het berekende nauwkeurigheidinterval in minstens 95 van de 100 gevallen de werkelijke waarde zou bevatten.

Voorbeelden

Allereerst enkele voorbeelden ter verduidelijking van de tabel:

- Stel dat van alle 1.023 respondenten op deze enquête 30% opvatting A aanhangt. In werkelijkheid (dus in de totale populatie Zoetermeeders van 18 jaar en ouder, die tot respons bereid zijn) zal dit percentage dan met 95% zekerheid liggen tussen 27,2% en 32,8%.
- Stel dat van alle respondenten er 50 gedrag X vertonen. Als van deze 50 personen 60% vrouw is dan kan met 95% zekerheid gesteld worden dat van alle Zoetermeerse 18-plussers die gedrag X vertonen tussen de 46,4% en 73,6% vrouw is.

tabel II-1 *procentpunten waarmee de werkelijke percentages, uit de populatie, maximaal kunnen afwijken van die in de respons (betrouwbaarheidsinterval van 95%).*

		percentages in de respons				
		10% of 90%	20% of 80%	30% of 70%	40% of 60%	50%
aantal	50	8,3	11,1	12,7	13,6	13,9
respon-	100	5,9	7,8	9,0	9,6	9,8
denten	200	4,2	5,5	6,4	6,8	6,9
	300	3,4	4,5	5,2	5,5	5,7
	400	2,9	3,9	4,5	4,8	4,9
	500	2,6	3,5	4,0	4,3	4,4
	600	2,4	3,2	3,7	3,9	4,0
	700	2,2	3,0	3,4	3,6	3,7
	800	2,1	2,8	3,2	3,4	3,5
	900	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
	1.000	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
	1.023	1,8	2,5	2,8	3,0	3,1

BIJLAGE III vragenlijst

ENKELE REIS NAAR ROTTERDAM, MET EIGEN VERVOER OF PER OPENBAAR VERVOER

23. Heeft u in de afgelopen drie jaar wel eens gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam?

1. ja
2. nee → ga naar vraag 29
3. dat weet ik niet meer → ga naar vraag 29

24. Wat zijn of waren in de afgelopen drie jaar uw redenen om naar Rotterdam te reizen?

LET OP: meer antwoorden mogelijk.

- woon-werkverkeer
- overig werk (bijvoorbeeld vergaderingen / cursussen)
- bezoek aan familie of vrienden
- bezoek aan een zorginstelling / ziekenhuis
- boodschappen doen / winkelen
- uitgaan / cultuur
- sport / recreatie
- een verdere binnen- of buitenlandse reis, met Rotterdam als vertrekpunt
- anders, namelijk:

25. De volgende vragen gaan over de vervoerwijze(n) die u kiest wanneer u reist naar Rotterdam. Daarbij gaat het telkens over het vervoermiddel waarmee u het grootste deel van de afstand aflegt. Gaat u bijvoorbeeld wel eens op de fiets naar station Zoetermeer, en dan verder met de trein naar Rotterdam? Dan geldt deze reis als een rit per openbaar vervoer.

Hoe vaak reist u in een gewoon jaar met de auto of motorfiets naar een bestemming in Rotterdam?

Geef een schatting, bijvoorbeeld gebaseerd op het jaar 2019. Tel alleen de heenreizen (van Zoetermeer naar Rotterdam). Het maakt niet uit of u de bestuurder van het voertuig bent, of een passagier.

1. zes of zeven keer per week
2. drie tot vijf keer per week
3. een of twee keer per week
4. een tot vier keer per maand
5. vier tot tien keer per jaar
6. minder dan vier keer per jaar
7. geen enkele keer
8. weet niet

26. Hoe vaak reist u in een gewoon jaar met de fiets / elektrische fiets / scooter / invalidervoertuig naar een bestemming in Rotterdam?

Geef een schatting, bijvoorbeeld gebaseerd op het jaar 2019. Tel alleen de heenreizen (van Zoetermeer naar Rotterdam).

1. zes of zeven keer per week
2. drie tot vijf keer per week
3. een of twee keer per week
4. een tot vier keer per maand
5. vier tot tien keer per jaar
6. minder dan vier keer per jaar
7. geen enkele keer
8. weet niet

27. Hoe vaak reist u in een gewoon jaar met het openbaar vervoer naar een bestemming in Rotterdam?

Geef een schatting, bijvoorbeeld gebaseerd op het jaar 2019. Tel alleen de heenreizen (van Zoetermeer naar Rotterdam).

- 1. zes of zeven keer per week
- 2. drie tot vijf keer per week
- 3. een of twee keer per week
- 4. een tot vier keer per maand
- 5. vier tot tien keer per jaar
- 6. minder dan vier keer per jaar
- 7. geen enkele keer → ga naar vraag 29
- 8. weet niet → ga naar vraag 29

28. Wie met het openbaar vervoer van Zoetermeer naar Rotterdam wil reizen heeft daarvoor verschillende mogelijkheden, mede afhankelijk van de precieze vertrekplaats en bestemming.

Van welke mogelijkheden heeft u in de afgelopen drie jaar wel eens gebruik gemaakt?

LET OP: meer antwoorden mogelijk.

- met RandstadRail naar halte Leidschenveen; vervolgens verder met Metrolijn E
- met de trein via NS-station Gouda (eenmaal overstappen)
- met de trein via NS-station Den Haag Centraal (een- of tweemaal overstappen)
- met de bus (lijn 170) naar Metrohalte Rodenrijs; vervolgens verder met Metrolijn E
- met de bus (lijn 455) naar Metrohalte Pijnacker Centrum; vervolgens verder met Metrolijn E
- anders, namelijk:

- dat weet ik niet meer

29. Onderzocht wordt of het haalbaar is om de Rotterdamse Metro door te trekken naar Zoetermeer. De metro zou dan via een aftakking vanaf lijn E (bij halte Rodenrijs) van en naar station Lansingerland-Zoetermeer kunnen rijden. Het nieuwe deel van de metrolijn zou daarmee in de plaats komen van de huidige ZoRo-buslijn (lijn 170).

Het onderzoek, de besluitvorming en de eventuele aanleg zullen natuurlijk nog vele jaren duren, maar stelt u zich eens voor dat deze metrolijn al op 1 januari 2022 in gebruik wordt genomen.

Zou u dan gebruik gaan maken van deze nieuwe metroverbinding (de ZoRo-lijn)?

- 1. ja, zeker
- 2. waarschijnlijk wel
- 3. waarschijnlijk niet → ga naar vraag 34
- 4. zeker niet → ga naar vraag 34
- 5. dat kan ik nog niet zeggen → ga naar vraag 34

30. Hoe vaak zou u die nieuwe metroverbinding dan vermoedelijk gebruiken?

Geef bij uw schatting alleen het aantal heenreizen aan (van Zoetermeer naar Rotterdam).

- 1. zes of zeven keer per week
- 2. drie tot vijf keer per week
- 3. een of twee keer per week
- 4. een tot vier keer per maand
- 5. vier tot tien keer per jaar
- 6. minder dan vier keer per jaar
- 7. dat kan ik nog niet zeggen

31. Hoe zou u dan waarschijnlijk van uw huis naar station Lansingerland-Zoetermeer gaan?

LET OP: meer antwoorden mogelijk.

- lopend
- op de fiets / elektrische fiets / scooter / invalidervoertuig
- met de auto (+ parkeren bij het station)
- met de auto (gebracht door een familielid of bekende)
- met de taxi
- met RandstadRail
- met de bus
- met de trein
- dat kan ik nog niet zeggen

32. Stelt u zich nog steeds voor dat de nieuwe metrolijn al op 1 januari 2022 in gebruik wordt genomen.

Zou de nieuwe metroverbinding ertoe kunnen leiden dat u vaker naar Rotterdam gaat dan voorheen?

- 1. ja
- 2. nee → ga naar vraag 34
- 3. dat kan ik nog niet zeggen → ga naar vraag 34

33. Wat zouden dan uw redenen zijn om vaker naar Rotterdam te reizen?

LET OP: meer antwoorden mogelijk.

- woon-werkverkeer
- overig werk (bijvoorbeeld vergaderingen / cursussen)
- bezoek aan familie of vrienden
- bezoek aan een zorginstelling / ziekenhuis
- boodschappen doen / winkelen
- uitgaan / cultuur
- sport / recreatie
- een verdere binnen- of buitenlandse reis, met Rotterdam als vertrekpunt
- anders, namelijk:

- dat kan ik nog niet zeggen

34. Heeft u nog opmerkingen of suggesties over de mogelijke metroverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam?

PERSOONLIJKE GEGEVENS**102. Bent u een man of een vrouw?**

- 1. man
- 2. vrouw
- 3. anders / dat wil ik niet zeggen

130. Wat is uw leeftijd?
 jaar

104. Wat is uw hoogste voltooide opleiding?

- 1. geen
- 2. basisschool, lagere school
- 3. voortgezet onderwijs, namelijk:
 - 1. praktijkonderwijs
 - 2. vmbo-basis, -kader, -gl of vergelijkbaar (lts, lhno, leao)
 - 3. vmbo-tl, mavo, mulo of vergelijkbaar
 - 4. havo, mms of vergelijkbaar
 - 5. vwo, hbs of vergelijkbaar
- 4. vervolgonderwijs, namelijk:
 - 1. mbo (niveau 1)
 - 2. mbo (niveau 2, 3, 4)
 - 3. hbo
 - 4. wo
- 5. anders, namelijk:
- 6. weet niet

105. Waaruit bestaat het huishouden waartoe u behoort (*uzelf meegerekend*)?

- 1. alleenstaande → ga naar vraag 108
- 2. twee partners, zonder kind(eren) → ga naar vraag 108
- 3. twee partners, met kind(eren)
- 4. eenoudergezin (= een volwassene met kind(eren))
- 5. anders, namelijk:
- 6. weet niet

106. Wat is uw plaats in het huishouden?

- 1. een van de twee partners
- 2. hoofd van het eenoudergezin
- 3. kind
- 4. anders, namelijk:
- 5. weet niet

107. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden (*uzelf meegerekend*)?

personen

108. Wat is uw postcode?

Hartelijk dank voor het invullen!

BIJLAGE IV rechte tellingen

tabel IV-1 *in de afgelopen drie jaar wel eens gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam? (vraag 23)*

	aantal	procent
ja	737	72,0
nee	259	25,3
weet dat niet meer	27	2,6
totaal	1.023	100,0

tabel IV-2a *aantal genoemde redenen om naar Rotterdam te reizen in de afgelopen drie jaar (vraag 24)*

nul redenen genoemd	3	0,4
een reden	289	39,2
twee redenen	212	28,8
drie redenen	145	19,7
vier redenen	50	6,8
vijf redenen	22	3,0
zes redenen	12	1,6
zeven redenen	3	0,4
acht redenen genoemd	1	0,1
totaal (gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam)	737	100,0
gemiddeld: 2,1 redenen genoemd		

tabel IV-2b *redenen om naar Rotterdam te reizen in de afgelopen drie jaar (vraag 24, meer antwoorden mogelijk)*

woon-werkverkeer	148	20,1
overig werk (bijvoorbeeld vergaderingen / cursussen)	99	13,4
bezoek aan familie of vrienden	247	33,5
bezoek aan een zorginstelling / ziekenhuis	106	14,4
boodschappen doen / winkelen	380	51,6
uitgaan / cultuur	317	43,0
sport / recreatie	118	16,0
verdere binnen- of buitenlandse reis, met Rotterdam als vertrekpunt	104	14,1
andere redenen *	56	7,6
niet geantwoord	3	0,4
totaal (gereisd tussen Zoetermeer en Rotterdam)	737	100,0

* andere redenen (toelichtingen die inhoudelijk thuishoren bij één van de items uit de bovenstaande tabel, IV-2b zijn ook dáár meegeteld; bijvoorbeeld: Blijdorp / dierentuin = uitgaan / cultuur)

- Alles is daar
- Als er een voetbalwedstrijd is in het Feyenoord Stadion
- Bedrijfsarts.
- Bezoek aan voetbalclub Feyenoord
- Bezoek begraafplaats.
- Bezoek voetbalstadion om Ned. elftal te zien.
- Bij een notaris geweest. Ik loop graag langs de Nieuwe Waterweg. Houd van het verkeer op het water.
- Blijdorp / dierentuin (**5 keer genoemd**)
- Blijdorp en restaurants
- Concert in Ahoy
- Consulaat
- Filmpje + eten in restaurant.
- Garage, auto onderhoud
- Iemand ophalen van het werk
- Iets ophalen
- Incidenteel voor werk.
- Kerk
- Marktkraam.nl in R'dam gestaan.

- Medische behandeling
- Met "uitje" v.d. Zonnebloem (Zoetermeer).
- Museumbezoek.
- N.v.t.: dat gaat niemand wat aan.
- O.a.: met openbaar vervoer via Rotterdam C - Spijkenisse.
- Op de fiets voor recreatie
- Opleiding
- Per fiets.
- School / opleiding / studie (**12 keer genoemd**)
- Shoppen / winkelbezoek (**3 keer genoemd**)
- Trouwjurk kopen/halen voor mijn dochter
- Uiterlijke verzorging.
- Verkennen.
- Voorkeur stad boven regio Den Haag en Mall of the Netherlands om recreatief te shoppen en ideeën op te doen. Zoetermeer heeft genoeg te bieden, maar je wilt wel eens wat anders!
- Vrijwilligerswerk.
- Wandelingen gemaakt en ook wel in een winkel geweest
- Werk-gerelateerd

tabel IV-3 *aantal (heen-)reizen in een gewoon jaar naar een bestemming in Rotterdam, per auto of motorfiets (vraag 25)*

	aantal	procent	procent (geldig)
zes of zeven keer per week	11	1,1	1,5
drie tot vijf keer per week	30	2,9	4,1
een of twee keer per week	35	3,4	4,7
een tot vier keer per maand	98	9,6	13,3
vier tot tien keer per jaar	204	19,9	27,7
minder dan vier keer per jaar	225	22,0	30,5
geen enkele keer	112	10,9	15,2
weet niet	12	1,2	1,6
niet geantwoord	10	1,0	1,4
subtotaal (reizigers naar Rotterdam, laatste drie jaar)	737	72,0	100,0
niet van toepassing	286	28,0	
totaal	1.023	100,0	

tabel IV-4 *aantal (heen-)reizen in een gewoon jaar naar een bestemming in Rotterdam, per fiets, elektrische fiets, scooter of invalidervoertuig (vraag 26)*

	aantal	procent	procent (geldig)
zes of zeven keer per week	4	0,4	0,5
drie tot vijf keer per week	8	0,8	1,1
een of twee keer per week	4	0,4	0,5
een tot vier keer per maand	8	0,8	1,1
vier tot tien keer per jaar	29	2,8	3,9
minder dan vier keer per jaar	86	8,4	11,7
geen enkele keer	571	55,8	77,5
weet niet	14	1,4	1,9
niet geantwoord	13	1,3	1,8
subtotaal (reizigers naar Rotterdam, laatste drie jaar)	737	72,0	100,0
niet van toepassing	286	28,0	
totaal	1.023	100,0	

tabel IV-5 *aantal (heen-) reizen in een gewoon jaar naar een bestemming in Rotterdam, per openbaar vervoer (vraag 27)*

	aantal	procent	procent (geldig)
zes of zeven keer per week	5	0,5	0,7
drie tot vijf keer per week	39	3,8	5,3
een of twee keer per week	15	1,5	2,0
een tot vier keer per maand	31	3,0	4,2
vier tot tien keer per jaar	127	12,4	17,2
minder dan vier keer per jaar	251	24,5	34,1
geen enkele keer	237	23,2	32,2
weet niet	14	1,4	1,9
niet geantwoord	18	1,8	2,4
subtotaal (reizigers naar Rotterdam, laatste drie jaar)	737	72,0	100,0
niet van toepassing	286	28,0	
totaal	1.023	100,0	

tabel IV-6 *aantal door ov-reizigers gebruikte reismogelijkheden bij hun reizen naar Rotterdam (vraag 28)*

	aantal	procent
nul mogelijkheden genoemd	17	3,6
een mogelijkheid	291	62,2
twee mogelijkheden	103	22,0
drie mogelijkheden	45	9,6
vier mogelijkheden	8	1,7
vijf mogelijkheden genoemd	4	0,9
totaal (reist wel eens per openbaar vervoer naar Rotterdam)	468	100,0
gemiddeld 1,5 mogelijkheid genoemd		

tabel IV-6 *door ov-reizigers gebruikte reismogelijkheden bij hun reizen naar Rotterdam (vraag 28 - meer antwoorden mogelijk)*

	aantal	procent
RandstadRail naar halte Leidschenveen; verder Metrolijn E	325	69,4
NS-trein via station Gouda (eenmaal overstappen)	70	15,0
NS-trein via Den Haag Centraal (een- of tweemaal overstappen)	66	14,1
bus (lijn 170) naar Metrohalte Rodenrijs; verder Metrolijn E	106	22,6
bus (lijn 455) naar Metrohalte Pijnacker Centrum; verder Metrolijn E	57	12,2
andere reismogelijkheid *	60	12,8
weet niet meer	9	1,9
niet geantwoord	8	1,7
totaal (reist wel eens per openbaar vervoer naar Rotterdam)	468	100,0

* andere reismogelijkheid per ov, namelijk:

- Met de auto naar Nootdorp, daarna met lijn E (**2 keer genoemd**)
- Met de fiets naar Nootdorp en stap dan op de metro.
- Met de auto naar Pijnacker (Pijnacker Centrum of Zuid), daarna met lijn E (**15 keer genoemd**)
- Met de auto of fiets, afhankelijk van het weer, naar station Pijnacker en dan met de RandstadRail naar Rotterdam
- Fiets naar Pijnacker; daarna Metrolijn E (**4 keer genoemd**)
- Met de auto naar Berkel Westpolder, daarna met lijn E (**2 keer genoemd**)
- Met de auto naar Rodenrijs, daarna met lijn E (**3 keer genoemd**)
- Met de auto naar Meijersplein / Airport, daarna met lijn E (**12 keer genoemd**)
- Met de auto naar Leidschenveen of Berkel en dan overstappen.
- met de auto naar metrohalte Pijnacker of Berkel
- Met de auto naar halte Rodenrijs of met de auto naar P+R in Rotterdam
- Met de auto naar halte Ypenburg
- Met de auto naar een halte van Metrolijn E (**2 keer genoemd**)
- RR 4 -> [niet goed leesbaar] -> Gouda -> Amsterdam.
- RandstadRail naar Den Haag

- RandstadRail naar Den Haag Laan van NOI-Overstap op trein naar Rotterdam
- RandstadRail Oosterheem naar Lansingerland, dan bus naar Metrohalte Rodenrijs, verder met Metrolijn E.
- Utrecht CS / Vleuten / Delft
- Hopelijk een nieuwe metro van Zoetermeer naar Rotterdam

tabel IV-7 zou men gebruik maken van de nieuwe metroverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, als deze op 1 januari 2022 in gebruik zou worden genomen? (vraag 29)

	aantal	procent
ja, zeker	362	35,4
waarschijnlijk wel	265	25,9
waarschijnlijk niet	144	14,1
zeker niet	60	5,9
kan dat nog niet zeggen	169	16,5
niet geantwoord	23	2,2
totaal	1.023	100,0

tabel IV-8 vermoedelijke gebruiksfrequentie (heenreizen) van de nieuwe metroverbinding, onder respondenten die aangeven zeker of waarschijnlijk van de metroverbinding gebruik te zullen maken (vraag 30)

	aantal	procent	procent (geldig)
zes of zeven keer per week	12	1,2	1,9
drie tot vijf keer per week	37	3,6	5,9
een of twee keer per week	33	3,2	5,3
een tot vier keer per maand	86	8,4	13,7
vier tot tien keer per jaar	223	21,8	35,6
minder dan vier keer per jaar	129	12,6	20,6
kan dat nog niet zeggen	103	10,1	16,4
niet geantwoord	4	0,4	0,6
subtotaal (zekere en waarschijnlijke gebruikers metro)	627	61,3	100,0
niet van toepassing	396	38,7	
totaal	1.023	100,0	

tabel IV-9a aantal genoemde vervoersvormen tussen het eigen huis en metrohalte Lansingerland-Zoetermeer, bij respondenten die aangeven zeker of waarschijnlijk van de metroverbinding gebruik te zullen maken (vraag 31)

	aantal	procent
nul vervoersvormen	33	5,3
een vervoersvorm	353	56,3
twee vervoersvormen	160	25,5
drie vervoersvormen	64	10,2
vier vervoersvormen	12	1,9
vijf vervoersvormen	3	0,5
zes vervoersvormen	2	0,3
totaal (zekere en waarschijnlijke gebruikers metro)	627	100,0
gemiddeld 1,5 vervoersvormen genoemd		

tabel IV-9b verwacht vervoer tussen het eigen huis en metrohalte Lansingerland-Zoetermeer, onder respondenten die aangeven zeker of waarschijnlijk van de metroverbinding gebruik te zullen maken (vraag 31 - meer antwoorden mogelijk)

	aantal	procent
lopend	31	4,9
op de fiets / elektrische fiets / scooter / invalidervoertuig	275	43,9
met de auto (+ parkeren bij het station)	221	35,2
met de auto (gebracht door een familielid of bekende)	52	8,3
met de taxi	6	1,0
met RandstadRail	276	44,0
met de bus	50	8,0
met de trein	29	4,6
kan dat nog niet zeggen	28	4,5
niet geantwoord	5	0,8
totaal (zekere en waarschijnlijke gebruikers metro)	627	100,0

tabel IV-10 zou de nieuwe metroverbinding ertoe kunnen leiden dat men vaker naar Rotterdam gaat dan voorheen? (vraag 32)

	aantal	procent	procent (geldig)
ja	391	38,2	62,4
nee	93	9,1	14,8
kan dat nog niet zeggen	138	13,5	22,0
niet geantwoord	5	0,5	0,8
subtotaal (zekere en waarschijnlijke gebruikers metro)	627	61,3	100,0
niet van toepassing	396	38,7	
totaal	1.023	100,0	

tabel IV-11a aantal genoemde redenen om (bij een nieuwe metroverbinding) vaker naar Rotterdam te reizen (vraag 33)

	aantal	procent
nul redenen genoemd	5	1,3
een reden	83	21,2
twee redenen	138	35,3
drie redenen	102	26,1
vier redenen	29	7,4
vijf redenen	17	4,3
zes redenen	15	3,8
zeven redenen	1	0,3
acht redenen genoemd	1	0,3
totaal (zou vaker naar Rotterdam gaan dan voorheen)	391	100,0
gemiddeld: 2,5 reden genoemd		

tabel IV-11b redenen om (bij een nieuwe metroverbinding) vaker naar Rotterdam te reizen
(vraag 33 - meer antwoorden mogelijk)

	aantal	procent
woon-werkverkeer	49	12,5
overig werk (bijvoorbeeld vergaderingen / cursussen)	33	8,4
bezoek aan familie of vrienden	128	32,7
bezoek aan een zorginstelling / ziekenhuis	26	6,6
boodschappen doen / winkelen	293	74,9
uitgaan / cultuur	274	70,1
sport / recreatie	89	22,8
een verdere binnen- of buitenlandse reis, vertrekpunt Rotterdam	63	16,1
andere reden *	16	4,1
kan dat nog niet zeggen	5	1,3
niet geantwoord	1	0,3
totaal (zou vaker naar Rotterdam gaan dan voorheen)	391	100,0

* andere reden om vaker naar Rotterdam te reizen (met de metro)

- Alles
- Bezienswaardigheden
- Mijn kinderen die gaan studeren in Rotterdam
- naar het Feyenoord Stadion om de twee weken
- Recreatieve bestemming
- Rotterdam wordt dan interessanter als werklocatie. Mogelijk dat een betere verbinding resulteert in een functie in Rotterdam
- School / studie (**6 keer genoemd**)
- School.
- Shoppen.
- Stad bekijken, de Maas boottochtje.
- Wandelen in de stad.

persoonlijke gegevens / achtergrondvariabelen

In tabel IV-12 t/m IV-19 wordt een overzicht gegeven van de achtergrondvariabelen. De gegevens in deze tabellen kunnen niet zonder meer met populatiekenmerken worden vergeleken.

tabel IV-12 sekse (vraag 102)

	aantal	procent
man	416	40,7
vrouw	506	49,5
anders / wil niet zeggen	21	2,1
niet geantwoord	80	7,8
totaal	1.023	100,0

tabel IV-13 leeftijd (vraag 103; ontbrekende informatie aangevuld vanuit de steekproef)

	aantal	procent
18 t/m 39 jaar	314	30,7
40 t/m 64 jaar	414	40,5
65 jaar en ouder	295	28,8
totaal	1.023	100,0

tabel IV-14 *hoogste voltooide opleiding (vraag 104)*

	aantal	procent
geen	8	0,8
basisschool	22	2,2
<i>voortgezet onderwijs</i>	226	22,1
praktijkonderwijs	16	1,6
vmbo-basis, -kader -gl of vergelijkbaar	36	3,5
vmbo-tl, mavo, mulo of vergelijkbaar	69	6,7
havo, mms of vergelijkbaar	70	6,8
vwo, hbs of vergelijkbaar	28	2,7
voortgezet onderwijs, niet gespecificeerd	7	0,7
<i>vervolgonderwijs</i>	648	63,3
mbo (niveau 1)	20	2,0
mbo (niveau 2, 3, 4)	202	19,7
hbo	295	28,8
wetenschappelijk onderwijs	125	12,2
vervolgonderwijs, niet gespecificeerd	6	0,6
anders	29	2,8
weet niet	3	0,3
niet geantwoord	87	8,5
totaal	1.023	100,0

tabel IV-15 *niveau hoogste voltooide opleiding (ontleend aan vraag 104)*

	aantal	procent
(nog) geen startkwalificatie	172	16,8
startkwalificatie	316	30,9
hbo / wetenschappelijk onderwijs	434	42,4
anders / niet bekend	101	9,9
totaal	1.023	100,0

tabel IV-16 *type huishouden (vraag 105)*

	aantal	procent
alleenstaande	163	15,9
twee partners, geen kind(eren)	394	38,5
twee partners en kind(eren)	317	31,0
eenoudergezin	57	5,6
anders / weet niet / niet geantwoord	92	9,0
totaal	1.023	100,0

tabel IV-17 *plaats in het huishouden (vraag 106)*

	aantal	procent
de alleenstaande bewoner	163	15,9
een van de twee partners	664	64,9
hoofd eenoudergezin	38	3,7
kind (18+)	67	6,5
anders / weet niet / niet geantwoord	91	8,9
totaal	1.023	100,0

tabel IV-18 *aantal personen in het huishouden van de respondent (vraag 107)*

	aantal	procent
één	163	15,9
twee	420	41,1
drie	142	13,9
vier	150	14,7
vijf	44	4,3
zes	14	1,4
meer dan zes	5	0,5
niet bekend	85	8,3
totaal	1.023	100,0

tabel IV-19 *wijk en buurt (gebaseerd op vraag 108 - postcode; ontbrekende informatie aangevuld vanuit de steekproef)*

	aantal	procent
<i>Centrum</i>	164	16,0
Dorp	50	4,9
Stadscentrum	37	3,6
Palenstein	30	2,9
Driemanspolder	47	4,6
<i>Meerzicht</i>	127	12,4
Meerzicht-West	86	8,4
Meerzicht-Oost	41	4,0
<i>Buytenwegh de Leyens</i>	170	16,6
Buytenwegh	78	7,6
De Leyens	92	9,0
<i>Seghwaert</i>	125	12,2
Seghwaert-Zuidwest	63	6,2
Seghwaert-Noordoost	62	6,1
<i>Noordhove</i>	66	6,5
Noordhove-West	34	3,3
Noordhove-Oost	32	3,1
<i>Rokkeveen</i>	171	16,7
Rokkeveen-West	64	6,3
Rokkeveen-Oost	107	10,5
<i>Oosterheem</i>	191	18,7
Oosterheem-Zuidwest	59	5,8
Oosterheem-Noordoost	132	12,9
<i>overig / wijk onbekend</i>	9	0,9
totaal	1.023	100,0

BIJLAGE V opmerkingen / suggesties

respondent is voorstander; vindt dat de metroverbinding er snel moet komen

- Dat deze metroverbinding spoedig komt. Wij wachten al veel te lang.
- Deze dient er gewoon te komen! Zo snel mogelijk!
- Dit plan ligt al een tijd, zou fijn zijn want voor mensen uit Oosterheem is reizen via Leidschenveen echt om.
- Geen, hij moet er zo snel mogelijk komen!!
- Graag zo snel mogelijk, we wachten er al 20 jaar op!
- Had er al lang moeten zijn daarom is het huis van familie [*naam*] tenslotte platgegooid (boerderij de Lansing).
- Het duurt nu te lang. Hopelijk kan de reis sneller.
- Ik hoop dat dit plan uit de ijskast wordt gehaald. Ik woon inmiddels 16 jaar in Oosterheem en bij het kopen van dit huis was het de bedoeling dat de lijn werd doorgetrokken. Helaas is het er nooit van gekomen.
- Laat al te lang op zich wachten, er zijn ook volkstuinten voor geweken terwijl het er vele jaren later nog steeds niet is..
- Met name in de spits voldoende verbindingen en laat het geen 10-jarenplan worden.
- Niet meer lullen maar gewoon doen. Zorg dat het goed bereikbaar is en het aantrekkelijk is (veilig ook in de nacht, toegankelijk voor minder- tot invaliden, goede vertrektijden, overzichtelijke borden en haltweergaven, mogelijkheid opladen chipkaart etc.).
- Snel please.
- Wanneer beginnen ze met het doortrekken van de metrolijn naar Zoetermeer?
- Wanneer zou dit van start kunnen gaan?
- Zo gauw mogelijk bouwen, is voor het klimaat het beste.
- Zo snel mogelijk aanleggen met goede frequentie.
- Zo snel mogelijk aanleggen. Ik vind Zoetermeer niet goed ontsloten richting Rotterdam.
- Zo snel mogelijk een metro.
- Zo snel mogelijk openen! Bedankt.
- Zo snel mogelijk realiseren. Nu met openbaar vervoer 1 uur en 20 minuten reistijd naar de Universiteit terwijl de afstand slechts 18 km is. Is toch echt te gek dat er geen betere verbinding is naar het grote en belangrijke Rotterdam.
- Zo spoedig mogelijk de nieuwe metrolijn inzetten.

respondent is voorstander van de metroverbinding

- De metroverbinding met Rotterdam zou uitermate handig zijn, daar Rotterdam veelal een opstaptelek is voor verre reizen, te weten met de trein dan wel het vliegtuig... Daarnaast een welkome afwisseling met Zoetermeer.
- Deze metroverbinding zou voor nog een betere ontsluiting zorgen voor de wijk Oosterheem. Dat we met de RandstadRail naar station Lansingerland kunnen en daar bus of trein pakken is de laatste paar jaar al heel wat.. maar met een metroverbinding zou het nog sneller zijn. ook ideaal voor schoolgaande jongeren.
- Doen! (**3 keer geantwoord**)
- Doen! (hoewel de E-lijn vanaf de Voorweg ook maar één halte verder is, namelijk overstap mogelijk in Leidschenveen).
- Doen! Zoetermeer - Rotterdam is een belangrijke verbinding voor de groei van Zoetermeer.
- Doortrekken. Een hele verbetering.
- Een metroverbinding naar Rotterdam, zou vele malen beter zijn dan de absurd slechte verbinding met de bus nu.
- Geeft een boost aan de stad Zoetermeer.
- Geweldig idee, zou Zoetermeer aantrekkelijker maken.
- Goed idee!
- Goed voor het milieu.
- Graag doen! Ook op het oog met een groenere samenleving / minder autoverkeer. Niet doen is een gemiste kans.
- Graag ondergronds.
- Heel goed als daar een directe verbinding voor komt. Het verschil tussen hoe makkelijk Den Haag te bereiken is (ongeveer even snel als met de auto) en Rotterdam (fiets is sneller dan ov) is nu echt een belemmering om het openbaar vervoer daarheen te nemen i.p.v. de auto, terwijl ik die liever laat staan.
- Het initiatief lijkt, mijns inziens, wel goed.
- Het is daardoor ook gemakkelijker om Zoetermeer in te komen. Zo trek je ook meer mensen naar de stad. Studenten wonen misschien langer in Zoetermeer omdat de verbinding naar Rotterdam goed te doen is (zoals naar Den Haag al is).

- Het zou de bereikbaarheid van de stad Rotterdam vanuit Zoetermeer enorm vergroten. Ik denk dat Zoetermeer daarmee als woonplaats ook een stuk interessanter wordt voor mensen die in Rotterdam werken (zoals mijn vriendin).
- Het zou de reistijd met het openbaar vervoer een stuk inkorten. De reis van Rotterdam naar bijvoorbeeld Pijnacker gaat vlot, maar als je dan met de bus naar Zoetermeer moet duurt dat eeuwen. Vooral handig voor in Rotterdam studerende / uitwonende kinderen met ouders in Zoetermeer (uit- of thuiswonend).
- Het zou erg handig zijn voor mensen zonder auto. Ik ben daarentegen erg verwend en pak voor dat stuk naar Rotterdam en sowieso snel de auto als ik ergens heen wil wat niet op loopafstand is.
- Het zou heel fijn zijn om een directe ov-verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam te hebben.
- Het zou het voor mij makkelijker maken om werk te zoeken in Rotterdam.
- Hoewel ik niet zelf zou reizen is het een belangrijke verbinding voor mijn kinderen in de toekomst voor werk en recreatie. Ik ben voorstander van een dergelijke verbinding. Daarnaast stimuleert het het gebruik van openbaar vervoer indien de verbinding met de stad eenvoudig is (parkeren in Rotterdam heeft niet de voorkeur).
- Ik ben ooit gestopt met een studie in Rotterdam, mede door de lange reistijd. Ik weet dat vele van mijn leeftijdsgenoten (20'ers) deze lijn veel zouden gebruiken voor studie, werk, shoppen, films, musea, eten etc.
- Ik denk wel dat het een goede zaak is voor veel forensen / studenten en als het bekend wordt waarschijnlijk ook voor winkelend publiek.
- Ik ga al bijna 13 jaar van Zoetermeer naar Rotterdam. De metro's en trams (Voorweg-Leidschenveen) naar Rotterdam zijn vaak heel vol in de ochtend- en middagspits, een extra verbinding naar Rotterdam zou heel veel oplossen.
- Ik heb totaal niks met openbaar vervoer, maar voor mensen zonder auto is het een goede uitkomst.
- Ik hoop dat het ooit zover komt. Lijkt me heerlijk.
- Ik verwacht ook meer, makkelijker bezoek vrienden. Nu 1,5 uur onderweg via Nootdorp. En ook dubbel zo duur dus.
- Ik zou het een goed idee vinden. Ik zou niet meer met de auto gaan en het is goed voor de stad m.b.t. bereikbaarheid
- Ja, de fiets mag mee in de metro!
- Ja, doen!
- Lijkt me prettig.
- Lijkt mij de toekomst, doen! Het aanbod vergroot "de vraag / het gebruik".
- Lijkt mij heel nuttig voor alle Zoetermeesters. Geen last van verkeersdrukke.
- Lijkt mij wel een verbetering om naar Rotterdam te kunnen gaan.
- Mag de fiets mee in de metro? Dat zou ervoor zorgen dat ik vaker naar Rotterdam zou gaan.
- Metro is beter dan de bus, zeker doen!
- Milieuvriendelijker dan met de bus.
- Nice opties to use.
- Prima initiatief!
- Rotterdam is dichtbij maar wij bezoeken het niet vaak omdat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer niet prettig is.
- Via het Lansingerlandstation wordt het voor mij eenvoudiger en sneller om naar Rotterdam te reizen (binnenstad) en ik zal dat dan wat vaker gaan.
- Voor de jeugd die opleidingen in Rotterdam bezoekt is dit zeer relevant. Ik behoor niet tot die groep.
- Voor het volk dat er gebruik van maakt kan het een goede verbinding zijn.
- Wel een goed punt om uit te voeren in de toekomst.
- Wel handig voor mensen die wel afhankelijk zijn van ov.
- Wij zouden er graag gebruik van maken.
- Zeer wenselijk.
- Zelf zal ik er weinig gebruik van maken, maar voor het woon-werkverkeer lijkt het mij heel belangrijk dat die verbinding er komt.
- Zo spoedig mogelijk inrichten: is voor school- en werkverkeer de oplossing.
- Zoetermeer wordt steeds drukker en dus is een goede verbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer meer dan gewenst (dat was het overigens 20 jaar geleden al).
- Zou echt super zijn, zou mijn reistijden naar mijn werk echt enorm inkorten.
- Zou heel handig zijn met de RandstadRail naar Rotterdam.
- Zou veel tijd schelen ten opzichte van openbaar vervoer nu. Positief voor in Rotterdam studerende jongeren.

noemt aandachtspunten bij realisatie

- Bewaakte fietsenstalling bij Lansingerland - Zoetermeer. Wij constateren vandalisme (lekke banden etc.) en camera's.
- Bij zo'n nieuwe lijn (ZoRo) moet wel voldoende parkeergelegenheid komen. Dan is het aantrekkelijk. Als je eerst met de RandstadRail moet, dan duurt de reis veel te lang.
- Dat-ie wel regelmatig gaat (ieder kwartier o.i.d.)
- Eenvoudig maken om een kaartje te kopen, zonder pas of zoiets.

- Graag meer aandacht voor doofheid en slechthorende mensen.
- Groter onderzoek doen en niet te duur maken en de aanleg standaard houden in plaats van onzinnig geld uitgeven voor zogenaamde kunst.
- Haltes toevoegen in Zoetermeer zelf.
- Hang er een aparte fietswagon tussen de wagens. In Kopenhagen heb ik daar goede ervaringen mee opgedaan.
- Het moet makkelijk bereikbaar zijn.
- Ik heb geen inzage in het aantal reizigers Zoetermeer-Rotterdam vv., de shared elektrische scooters (Go) in combinatie met een rechtstreekse verbinding dragen m.i. bij aan duurzame mobiliteit en zouden meer gepromoot kunnen worden middels nudging (what's in it for me-principe). Dit is overigens breder dan het traject Zoetermeer-Rotterdam. Wellicht kan tevens een voorziening als supermarkt bij station Lansingerland stimuleren dat men gebruik maakt van het traject (inwoner / reiziger journey).
- Ja, catering en een toilet op station Lansingerland zou fijn zijn.
- Laat de metroverbinding gerund worden door de RET.
- Maak in elk geval station Lansingerland aantrekkelijker voor reizigers: bijvoorbeeld toiletten, shop, coffee corner, etc.
- Moet absoluut zonder overstappen zijn naar CS.
- Met wc.
- Zorg nu wel voor makkelijk te wassen bankjes in deze tram, als HTM er mee gaat rijden.
- Zorg voor goede aansluiting met huidig ov.
- Zorg voor toiletten.

noemt of wenst alternatieven

- De busverbinding naar metrolijn E is fijner dan Lansingerland. Of beide opties mogelijk maken. Of de oude busverbinding in stand laten.
- De halte zou plaats moeten vinden in het centrum. Lansingerland is voor velen (studenten) verder weg. Halte Leidschenveen is voor mij in dit geval dichterbij.
- De RandstadRail doortrekken van Lansingerland naar Pijnacker is een makkelijker en waarschijnlijk ook goedkopere optie dan een aftakking van de metro. Voor verbeterde bereikbaarheid van Zoetermeer op andere steden zou een intercity op station Zoetermeer laten stoppen beter werken.
- Die ZoRlijn klinkt niet als een snellere verbinding. Het zou fijn zijn als er een verbinding komt zonder dat er overgestapt moet worden.
- Er wordt steeds naar het doortrekken van de RandstadRail vanuit Lansingerland-Zoetermeer gekeken. Dat zou ook fantastisch zijn, maar ik heb twee andere, wellicht goedkopere ideeën. 1) laat de bus naar Metro Rodenrijs doorrijden naar Rotterdam CS. Dat scheelt een overstap en is veel aantrekkelijker voor bezoekers van het centrum, forensen en gebruikers van de groene reisopties als Thalys en Eurostar. 2) Maak een koppeling tussen de RandstadRail en Metro E d.m.v. een boog ter hoogte van het golfterrein bij het Westerpark en een brug over de A12. Zo kan je ook een directe verbinding maken met een acceptabele reistijd. Je hebt minder afstand te overbruggen en minder kassen te omzeilen voor de bouw.
- Het zou beter zijn om de verbinding te maken vanaf Centrum West.
- Ik wens dat de metro gaat via Bergschenhoek want mijn zus woont in [..].
- Ik zou Zoetermeer - Delft - Rotterdam ervan maken.
- Is het niet mogelijk lijn 4 door te trekken voor een aansluiting op metrolijn E, i.p.v. een aparte metrolijn van Lansingerland naar Berkel?
- Ja. Trek liever metro B vanaf Nesseland door, wat mij betreft via Zoetermeer tot Rijswijk.
- Metro vanaf Javalaan naar Rotterdam.
- Niet aansluiten op station Lansingerland maar op Centrum / Oost. Ligt helemaal buiten de stad en alle andere verbindingen.
- Station Lansingerland ligt te ver buiten de stad om aantrekkelijk te zijn als startpunt.

doet voorstellen voor verbetering van andere ov-verbindingen

- Aanvullend kijken naar betere / snellere verbinding met / naar Amsterdam, huidige verbindingen nemen te veel tijd in beslag.
- Een halte bij de hogesnelheidstrein Rotterdam - Amsterdam.
- Een halte ter hoogte van de wijk Noordhove vergroot het reizen met openbaar vervoer.
- Geef meerdere mogelijkheden om naar andere steden ook toe te kunnen. Bijvoorbeeld Delft en Leiden.
- Ik denk dat het een hele mooie uitbreiding is! (Volgende stap is een uitbreiding naar Leiden).
- Ja, het zou fijn zijn als de metrolijn wordt doorgetrokken naar Centrum West.
- Metroverbinding met Den Haag is relevanter, evenals ontbreken rechtstreekse treinverbinding met Alphen en Leiden.

- Minimaal zouden station Zoetermeer en/of Centrum West in de route moeten worden opgenomen, tenzij de nieuwe verbinding naar Rotterdam gaat over nieuw spoor langs HSL. Maar ook in het laatste geval: laat de tram minimaal doorlopen naar Centrum West om genoeg mensen met deze nieuwe lijn te laten reizen. Anders zou de route via Leidschenveen nog steeds aantrekkelijk kunnen blijven!! Scheelt maar twee tramstellen en vanaf Lansingerland naar Centrum West zou ook voor Oosterheem reizigers groot voordeel zijn.
- Noordhove beter laten aansluiten op de RandstadRail.
- Rechtstreekse verbinding met het Erasmus.
- Trek de metro dan gelijk door naar Leiden in plaats van een veel te dure bus!
- Trek hem door naar Bleiswijk, of de RandstadRail.
- Verbinding naar Lansingerland-Zoetermeer met bus verbeteren vanuit Noordhove (kost nu ongeveer een uur).
- Weet niet of dit er al is maar ik zou een buslijn die naar station Zoetermeer gaat door laten lopen naar Lansingerland, mits er genoeg reizigers zijn. (Als de ZoRo lijn er is).
- Zoetermeer mag zich wel wat harder maken als derde stad van Zuid-Holland. Vroeger hadden we een rechtstreekse verbinding met Utrecht. Dat is nu veranderd. Volgens mij stopt er geen enkele intercity meer op station Zoetermeer. Dat vind ik Zoetermeer onwaardig. En een gemiste kans. Maar ook nieuwe kansen: zoals jullie suggestie om Zoetermeer met Rotterdam rechtstreeks te verbinden. Waarom dan ook niet voor Utrecht of Arnhem?

hecht belang aan de ritprijs per metro

- Aangeven wat de prijs is voor een retour, hiermee kan ik zien of benzine plus parkeren goedkoper is of niet, is er gratis parkeren bij de halte in Zoetermeer?
- Dat de prijs voor een inwoner lager mag zijn! Of voor inwonster Zoetermeer 1 euro mag zijn voor de rit!
- Graag betere en snellere verbindingen en goedkoper.
- Het openbaar vervoer en enkele culturele activiteiten voor 65-plussers gratis aanbieden zoals de gemeente Rotterdam het doet.
- Maak het betaalbaar.
- Maak het reizen niet te duur.
- Prijskaart moet aantrekkelijk zijn. In het algemeen is openbaar vervoer in Nederland te duur.

heeft persoonlijk geen voordeel van de metroverbinding

- Aangezien halte Leidschenveen slechts 1 halte vanaf mijn woning is, zie ik geen toegevoegde waarde van een verbinding naar Rotterdam via Lansingerland.
- Alles ligt eraan vanaf waar je vertrekt.
- Ik ben minder valide dus ga zelf met de auto overal naar toe.
- Ik ga nooit naar Rotterdam.
- Ik heb een auto dus heb weinig tot geen behoefte aan het ov.
- Ik hou niet van het openbaar vervoer. Als ik de mogelijkheid heb om het openbaar vervoer te mijden dan doe ik dat. Ik verkies de fiets of de (huur)auto in vrijwel alle gevallen.
- Kan ik niet over oordelen want ga uitsluitend met de auto. Haat openbaar vervoer.
- Maakt voor mij weinig uit, moet toch eerst naar Centrum West en dan overstappen als ik naar Rotterdam Centrum wil.
- Nee, ik ga zelden richting Rotterdam.
- Neen, ik reist met eigen vervoer.
- Niet interessant voor mij.
- Op zichzelf een goed idee, maar voor wijk 2719 niet interessant.
- Persoonlijk heb ik er geen behoefte aan.

is tegenstander of twijfelt over nut, kosten, milieubelasting

- Bouw / maak niet te veel als er voldoende adequate mogelijkheden zijn.
- De aansluiting met Zoetermeer-dorp het grootste stedelijke deel is niet afdoende om de kosten te maken.
- De huidige verbinding is prima.
- Er zijn genoeg snelle manieren om in Rotterdam te komen, het milieu is al overbelast. Tegenstander van nieuwe wegen of aanleg van railvervoer.
- Ik denk dat de verbinding zal bijdragen aan nog meer criminaliteit van buitenaf. De jonge boefjes komen makkelijker naar Zoetermeer.
- Ik vraag me wel af wat het gaat kosten.
- In mijn opinie niet nodig.

- Is dat wel allemaal zo nodig? Nodig zou het zijn als er dan minder autobussen zouden kunnen rijden. Vanwege de vervuiling en vlieggassen. Ook vanwege het autoverkeer. Ik woon aan de Gondelkade met tuin; daar kan je overdag beter niet buiten zitten. Daar word je weggerookt door de uitlaatgassen, ook deuren en ramen dicht. Komt ook door het winkelend publiek. Bij AH en direct door LIDL met de vele vrachtwagens die verkeerd rijden. Kunnen dan niet onder de spoortunnel door. En moeten dan vreselijk tobben om om te keren. Er is nog wel meer met die LIDL daar.
- Liever geen verbinding, Rotterdam is een achterstandsstad met veel criminaliteit.
- Persoonlijk zou ik deze verbinding niet maken, dit om de criminaliteit in Rotterdam te houden. Zoetermeer begint het gevoel van veiligheid te verliezen, en met deze verbinding zullen de criminelen komen shoppen in Zoetermeer.
- Slecht plan.

geeft commentaar op de huidige stand van het openbaar vervoer

- Aangeven waar iemand met een kinderwagen kan instappen en waar deze neergezet kan worden. Dit is nu niet het geval. Hygiëne in de tram naar Rotterdam is ver te zoeken. Er hangt een vieze lucht en veel junkies in de tram. De trams naar Rotterdam voelen onveilig aan. Controle / bewaking / beveiliging op deze lijn, zowel in de tram als op de stations. Ook voor de lijnen die lopen in Zoetermeer.
- Derde metro op de lijn.
- Eerst kappen met die achterlijke mondmaskers; is complete idioterie.
- Ik zou het nu niet weten, functioneert nu voor mij goed.
- Meer bussen in heel Zoetermeer. Je moet óf een auto hebben óf een fiets. Anders heb je een probleem, zeker voor oudere mensen, of slecht ter been.
- Metro E is in de spits ongelofelijk druk. wellicht overwegen om drie metro's lang te rijden / vaker metro's te laten rijden in de spits. Ook zou de aansluiting van de tram op de metro iets beter kunnen, vaak mis ik mijn aansluiting net.
- Nesselande zou ik graag als halte snel naar toe kunnen ..
- Rond 1995 was er sprake van een ZoRoliijn. Jarenlang ben ik met de bus (170?) van station Zoetermeer Mandelabrug naar Rotterdam CS gegaan. Voor mij de meest ideale verbinding. Prima frequentie en korte reistijd. Nu neem ik de bus van Mandelabrug naar Rodenrijs en vv en stap over op de E-lijn. Dit vind ik onhandig als ik naar Rotterdam Centraal ga. Als ik richting Zuidplein o.i.d. wil is het wel handig. Ik ga zelden met de NS via Gouda omdat de aansluiting in het verleden niet gunstig was (en ik meen ietsje duurder).

overige opmerkingen

- Fijn dat er nog een mogelijkheid is om te kiezen!
- Geen geld voor deze activiteiten want ik betaal veel gemeentelijke belastingen: veel te veel. Ieder jaar gaat het omhoog. Nu hebben jullie het gespreid over 12 maanden, lijkt weinig, veel meer dan voorgaande jaren -.ha ha ha.
- Het is ook makkelijker om vanuit Rotterdam naar Zoetermeer te komen, wat voor een grotere mensenstroom kan zorgen. Het is simpel te omslachtig om naar een [...] vanuit te gaan / komen.
- Ik vind het goed als de connectie er komt, echter verplaatsen wij ons liever per auto. Er moet eens gestopt worden met de negatieve beeldvorming omtrent autoverkeer. We rijden inmiddels volledig elektrisch, we blijven gewoon autorijden. Stop met de burger uit de auto te willen halen. Als ik met openbaar vervoer moet gaan reizen, moet ik eerst vier ov-kaarten voor het gezin regelen, daar moet geld op gezet worden en dan ben ik ruim €100 verder. Daarnaast vinden we een eigen auto veel prettiger. Dit blijven we doen, wat het ook kost. Uiteindelijk rijden we met de auto toch gratis op de stroom uit zonnepanelen. Daar kan het openbaar vervoer onmogelijk mee concurreren! Accepteer dit gewoon als gemeente in plaats van mensen proberen uit de auto te krijgen. Beide zijn uiteindelijk belangrijk, een goede ov-verbinding en een goede autoverbinding!
- Veilig.
- Veiligheid en veilig gevoel!

BIJLAGE VI kruistabellen

tabel VI-1a reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per fiets, elektrische fiets, scooter of invaliden-voertuig, in relatie tot de reisfrequentie per auto of motorfiets

auto / motorfiets:	fiets c.a.:		regel- matig	af en toe	nooit	totaal
	vaak					
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	4	3	6	59	72
	procent	5,6	4,2	8,3	81,9	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	4	24	30	240	298
	procent	1,3	8,1	10,1	80,5	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	3	3	35	179	220
	procent	1,4	1,4	15,9	81,4	100,0
totaal	aantal	11	30	71	478	590
	procent	1,9	5,1	12,0	81,0	100,0

tabel VI-1b reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per auto of motorfiets, in relatie tot de reisfrequentie per fiets, elektrische fiets, scooter of invaliden-voertuig

fiets c.a.:	auto / motorfiets:		regel- matig	af en toe	nooit	totaal
	vaak					
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	4	4	3	5	16
	procent	25,0	25,0	18,8	31,3	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	3	24	3	7	37
	procent	8,1	64,9	8,1	18,9	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	6	30	35	13	84
	procent	7,1	35,7	41,7	15,5	100,0
totaal	aantal	13	58	41	25	137
	procent	9,5	42,3	29,9	18,2	100,0

tabel VI-2a reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per auto of motorfiets in relatie tot de reisfrequentie per openbaar vervoer

auto / motorfiets:	openbaar vervoer:		regel- matig	af en toe	nooit	totaal
	vaak					
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	23	8	19	22	72
	procent	31,9	11,1	26,4	30,6	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	15	86	84	112	297
	procent	5,1	29,0	28,3	37,7	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	11	28	97	81	217
	procent	5,1	12,9	44,7	37,3	100,0
totaal	aantal	49	122	200	215	586
	procent	8,4	20,8	34,1	36,7	100,0

tabel VI-2b reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per openbaar vervoer in relatie tot de reisfrequentie per auto of motorfiets

openbaar vervoer:	auto / motorfiets:		regel- matig	af en toe	nooit	totaal
	vaak					
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	23	15	11	10	59
	procent	39,0	25,4	18,6	16,9	100,0
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	8	86	28	34	156
	procent	5,1	55,1	17,9	21,8	100,0
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	19	84	97	49	249
	procent	7,6	33,7	39,0	19,7	100,0
totaal	aantal	50	185	136	93	464
	procent	10,8	39,9	29,3	20,0	100,0

tabel VI-3a reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per fiets, elektrische fiets, scooter of invaliden-voertuig, in relatie tot de reisfrequentie per openbaar vervoer

		openbaar vervoer:					
fiets c.a.:		vaak	regel- matig	af en toe	nooit	totaal	
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	3	4	6	2	15	
	procent	20,0	26,7	40,0	13,3	100,0	
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	3	15	10	7	35	
	procent	8,6	42,9	28,6	20,0	100,0	
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	4	18	40	23	85	
	procent	4,7	21,2	47,1	27,1	100,0	
totaal	aantal	10	37	56	32	135	
	procent	7,4	27,4	41,5	23,7	100,0	

tabel VI-3b reizigers naar Rotterdam: reisfrequentie per openbaar vervoer in relatie tot de reisfrequentie per fiets, elektrische fiets, scooter of invaliden-voertuig

		fiets c.a.:					
openbaar vervoer:		vaak	regel- matig	af en toe	nooit	totaal	
vaak (ten minste eenmaal per week)	aantal	3	3	4	49	59	
	procent	5,1	5,1	6,8	83,1	100,0	
regelmatig (vier keer per jaar tot vier keer per maand)	aantal	4	15	18	119	156	
	procent	2,6	9,6	11,5	76,3	100,0	
af en toe (minder dan vier keer per jaar)	aantal	6	10	40	192	248	
	procent	2,4	4,0	16,1	77,4	100,0	
totaal	aantal	13	28	62	360	463	
	procent	2,8	6,0	13,4	77,8	100,0	