



gemeente
Zoetermeer

Omnibussenquête 2016

deelrapport
bereikbaarheid



Omnibusenquête 2016

deelrapport Bereikbaarheid

februari 2017

opdrachtgever:
Stedelijke Ontwikkeling

Ed Kroet

analyse en rapportage:
JaBo, Onderzoek & Statistiek

Bert Ploeger

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 ONDERZOEKSVERANTWOORDING	7
1.1 inleiding	7
1.3 bereikbaarheid	7
1.4 doelstellingen	7
1.5 steekproef en respons	7
1.6 dit rapport	8
2 BEREIKBAARHEID	9
2.1 bereikbaarheid per auto	9
2.2 bereikbaarheid per openbaar vervoer	12
2.3 aandachtspunten bereikbaarheid	16
BIJLAGE I BEVOLKING, STEEKPROEF EN RESPONS	19
BIJLAGE II BETROUWBAARHEID EN NAUWKEURIGHEID	21
BIJLAGE III VRAGENLIJST	23
BIJLAGE IV RECHTE TELLINGEN	29
BIJLAGE V ANTWOORDEN OP OPEN VRAGEN	39
V-1 aandachtspunten verbindingen binnen Zoetermeer	39
V-2 aandachtspunten verbindingen met overig Nederland	46
BIJLAGE VI BEREKENING EN VERGELIJKING VAN INDICATOREN	55
VI-1 algemeen	55
VI-2 bereikbaarheid per auto	55
VI-3 bereikbaarheid per openbaar vervoer	56
VI-4 gemiddelde bereikbaarheid	57
VI-5 vergelijking met rapportcijfers	58

SAMENVATTING

omnibusenquête

In september/oktober 2016 is in Zoetermeer de jaarlijkse omnibusenquête gehouden. In opdracht van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling is een aantal vragen gesteld over de *bereikbaarheid van de stad*. De vragen over deze onderwerpen zijn voorgelegd aan een steekproef van 4.000 inwoners (18+) van Zoetermeer. De (bruikbare) respons op deze enquête bedraagt 910 personen (22,8%).

berekening bereikbaarheid

Aan de respondenten zijn vragen gesteld over de verbindingen (over de weg en met het openbaar vervoer) met de Dorpsstraat, het Stadshart en vijf omliggende steden. Uit de resultaten zijn - individuele - getalwaarden voor de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer berekend (uitgedrukt als percentage).

uitkomsten

Het uit de individuele waarden berekende gemiddelde voor de bereikbaarheid per auto bedraagt in 2016 (voor heel Zoetermeer) 85,9%. Het gemiddelde voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer bedraagt in 2013 72,5%.

Deze uitkomsten kunnen worden vergeleken met samenvattende rapportcijfers voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (per auto: een 7,7; per openbaar vervoer: een 7,1).

verschillen

(binnen Zoetermeer:) het Stadshart wordt veel beter bereikbaar geacht dan de Dorpsstraat. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid over de weg als voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit verschil bestaat in alle jaren waarin dit onderzoek is uitgevoerd.

(steden in de omgeving van Zoetermeer): bij de wegverbindingen varieert het percentage 'goed bereikbaar' van 58% (richting Leiden) tot 76% (richting Den Haag). Bij de openbaar vervoerverbindingen vallen de volgens veel respondenten goede verbindingen in de richting van Den Haag op. De verbindingen naar Delft daarentegen vallen in ongunstige zin op.

aandachtspunten

Waar het gaat om het wegverkeer hebben de aandachtspunten die respondenten aandragen veelal betrekking op doorstroming, zowel bij bestemmingen binnen Zoetermeer als bij bestemmingen buiten Zoetermeer.

Waar het gaat om het openbaar vervoer zijn er veel opmerkingen over de frequentie en punctualiteit van het vervoer. Daarnaast zijn er suggesties voor aanpassing / verbetering van de verbindingen. De verbindingen met Rokkeveen en Noordhove worden door sommigen genoemd als te verbeteren verbindingen binnen Zoetermeer.

Bij de verbindingen met omliggende steden noemt men als aandachtspunten vooral de matige bereikbaarheid van Rotterdam, en het ontbreken van een intercitystation in Zoetermeer.

1

ONDERZOEKSVERANTWOORDING

1.1 inleiding

In september/oktober 2016 is in Zoetermeer de jaarlijkse omnibusenquête gehouden. In deze enquête worden over uiteenlopende onderwerpen vragen gesteld aan inwoners van Zoetermeer. In opdracht van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling is een aantal vragen gesteld over de bereikbaarheid van de stad.

1.2 bereikbaarheid

meetfactor 2009 - 2014

In 2009 bleek er behoefte aan een indicator voor de ontsluiting / bereikbaarheid van Zoetermeer (d.w.z. de bereikbaarheid van bestemmingen binnen Zoetermeer en van omliggende steden). Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

De voor dit doel opgestelde vragen naar bereikbaarheid zijn op verzoek van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling ook in 2016 in de omnibusenquête opgenomen.

Bereikbaarheid is in dit onderzoek een percentage dat uitdrukt in welke mate een maximaal haalbare bereikbaarheid is gerealiseerd.

Tussen 2009 en 2014 zijn tweejaarlijks een gemiddelde bereikbaarheid per auto en een gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer vastgesteld.

In de Programmabegroting was het gemiddelde van deze twee percentages als meetfactor opgenomen.

meetfactor vanaf 2016

Ten behoeve van de Programmabegroting 2016 - 2019 is een nieuwe meetfactor voor bereikbaarheid vastgesteld. Achtergrond van deze keuze is de kennelijke wens om één indicator te hanteren voor de bereikbaarheid per fiets en per auto. Om aan dit vereiste te voldoen is aan dit onderzoek een vraag toegevoegd naar een samenvattend rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto.

In een ander deelonderzoek (verkeersveiligheid en fietsgebruik) wordt gevraagd naar rapportcijfers voor de bereikbaarheid per fiets.

1.3 doelstellingen

Doel van dit onderzoek is:

- uitspraken te kunnen doen over de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer van Zoetermeer. De uitkomsten worden vergeleken met resultaten uit de jaren 2009, 2011 en 2013.
- een overall rapportcijfer vast te stellen voor de bereikbaarheid per auto (als onderdeel van een algemene meetfactor voor de bereikbaarheid per auto en fiets).

1.4 steekproef en respons

Voor de omnibusenquête zijn drie niet overlappende steekproeven getrokken uit de BRP (Basisregistratie Personen), van (elk) 4.000 Zoetermeeders die op 1 september 2016 18 jaar of ouder waren. 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. Daarbij kon men in eerste instantie de vragen enkel digitaal beantwoorden. Na enige tijd volgde een rappel, met de mogelijkheid de vragen op papier in te vullen.

De vragen over bereikbaarheid zijn in voldoende mate beantwoord door 910 personen (22,8%). Daarmee is de respons een stuk lager dan in voorgaande jaren.¹ In bijlage I worden kenmerken van de respons (geslacht, leeftijd) vergeleken met gegevens uit het bevolkingsbestand.

1.5 dit rapport

hoofdtekst

Hoofdstuk 2 behandelt de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer. Verder wordt in het hoofdstuk kort ingegaan op door respondenten aangedragen aandachtspunten voor verbetering van de bereikbaarheid.

bijlagen

In de bijlagen I en II wordt het omnibusonderzoek verantwoord (steekproef, betrouwbaarheid en nauwkeurigheid).

Bijlage III bevat het deel van de vragenlijst dat is gebruikt voor deze deelrapportage.

Bijlagen IV bevat de rechte tellingen voor de vragen over bereikbaarheid.

Bijlage V bevat de antwoorden op open vragen.

In bijlage VI wordt de berekeningswijze voor bereikbaarheidspercentages toegelicht. Ook worden de berekende percentages vergeleken met de rapportcijfers.

¹

Deze lage respons is hoogst waarschijnlijk (mede) veroorzaakt door logistieke problemen bij de drukker van de uitnodigingsbrieven en enquêteformulieren. Hierdoor is het rappel (waarbij het papieren formulier werd meegestuurd) te laat verzonden, wat resulteerde in een te korte responstijd voor de niet-digitale respondenten.

2

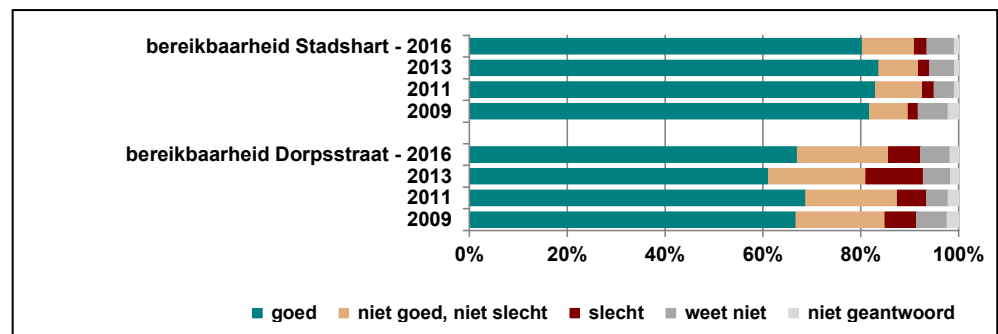
BEREIKBAARHEID

2.1 bereikbaarheid per auto

bereikbaarheid van bestemmingen binnen Zoetermeer

Op de vraag naar de bereikbaarheid per auto van het Stadshart geeft een groot deel van de respondenten (80%) een gunstig oordeel (figuur 2.1). Dit percentage wijkt niet sterk af van eerdere metingen.

De Dorpsstraat wordt door minder respondenten goed bereikbaar geacht, namelijk door 67%. De bereikbaarheid van de Dorpsstraat is daarmee weer op het niveau van vóór 2013 (de meting in dat jaar viel samen met wegwerkzaamheden).

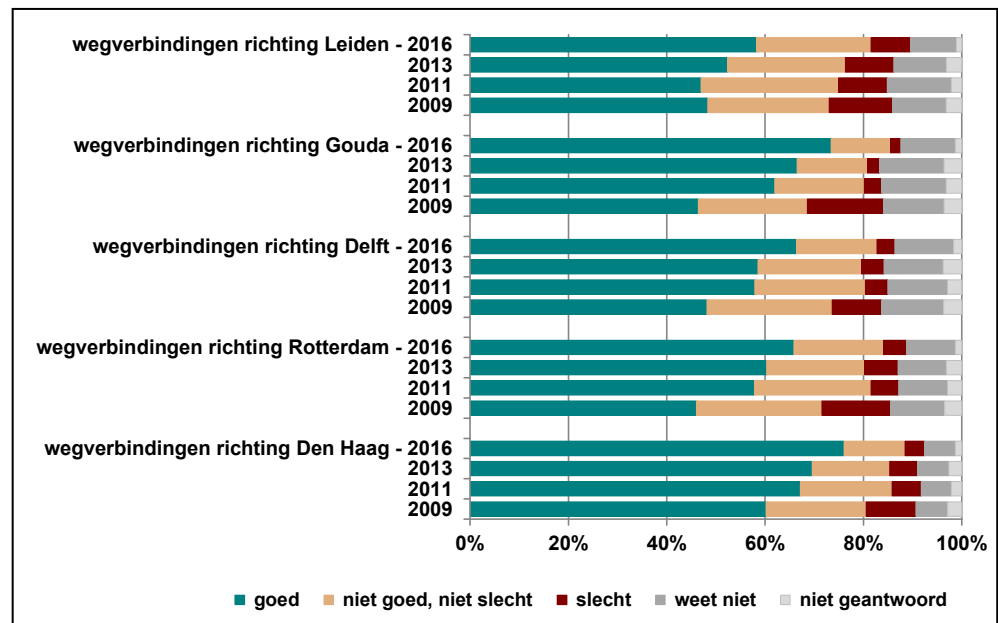


figuur 2.1 beoordeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen Zoetermeer (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)

bereikbaarheid van bestemmingen buiten Zoetermeer

Bij de beoordeling van de doorstroming en filegevoeligheid van de wegverbindingen met steden in de omgeving (figuur 2.2) varieert het percentage 'goed bereikbaar' van 58% (richting Leiden) tot 76% (richting Den Haag). Bij verbindingen richting Leiden is het aandeel 'slecht bereikbaar' het hoogste: 8%.

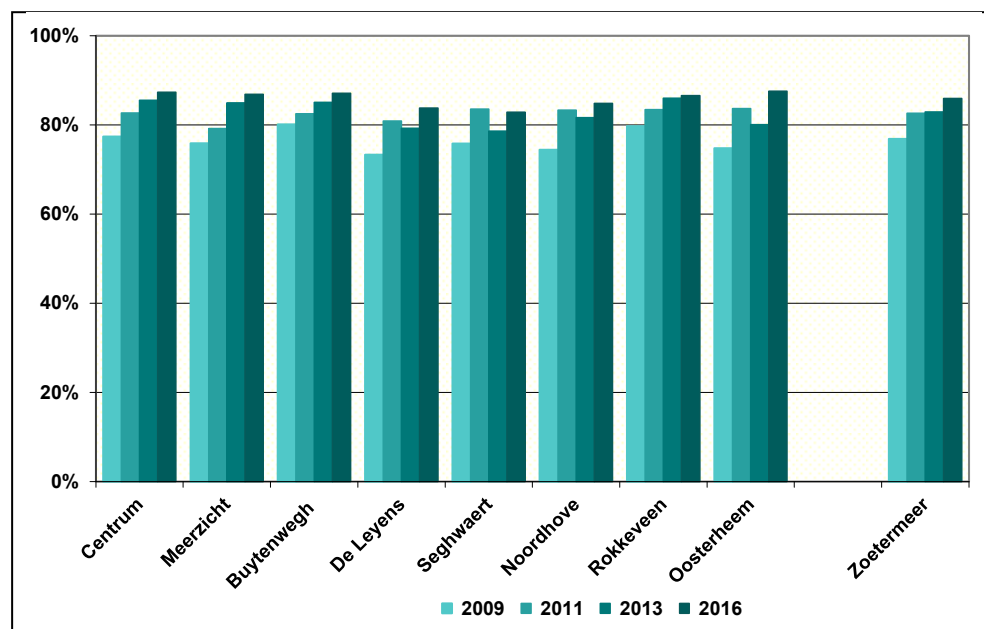
Voor alle steden geldt dat het aandeel 'goed bereikbaar' duidelijk hoger is dan in voorgaande metingen.



figuur 2.2 beoordeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)

berekende indicator voor de bereikbaarheid per auto

Op basis van de bovenstaande resultaten is een algemene indicator voor bereikbaarheid per auto berekend. Deze indicator wordt uitgedrukt in een (gemiddeld) percentage. Dit percentage bedraagt in 2016 85,9% voor heel Zoetermeer. In 2013 was dat 82,9%, in 2011: 82,6%, in 2009: 76,8%. In figuur 2.3 is de indicator naar uitgesplitst naar de woonwijken van de respondenten.¹ Het diagram toont dat de gemiddelden per wijk door de jaren heen niet veel afwijken van het gemiddelde voor heel Zoetermeer.



figuur 2.3 gemiddelde bereikbaarheid per auto (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent (n₂₀₀₉ = 1293; n₂₀₁₁ = 1223; n₂₀₁₃ = 1176; n₂₀₁₆ = 877)

rapportcijfer: nieuwe indicator voor bereikbaarheid per auto

De Programmabegroting 2016 - 2019 vraagt om één gemiddeld rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto en fiets. Daarom is de respondenten gevraagd hun oordeel over de bereikbaarheid per auto samen te vatten in een rapportcijfer. Die vraag levert het gemiddelde rapportcijfer 7,7 op (tabel 2.1).

tabel 2.1 rapportcijfers voor de bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer: aantallen voldoende en onvoldoende waarderingen; gemiddeld rapportcijfer

		rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto
		2016
voldoende waardering	aantal	831
	procent	91,3
onvoldoende waardering	aantal	20
	procent	2,2
gegeven cijfers	aantal	851
	procent	93,5
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	59
	procent	6,5
totaal (100%)	aantal	910
gemiddeld oordeel		7,7

¹

De buurten Buytenwegh en De Leyens gelden in dit diagram beide als stadswijk.

nieuwe meetfactor

Het rapportcijfer voor bereikbaarheid per fiets bedraagt in 2016 8,0 gemiddeld.¹
De realisatie van de meetfactor bereikbaarheid (per auto en fiets) voor 2016 is daarom: $(7,7 + 8,0) / 2 = 7,9$.

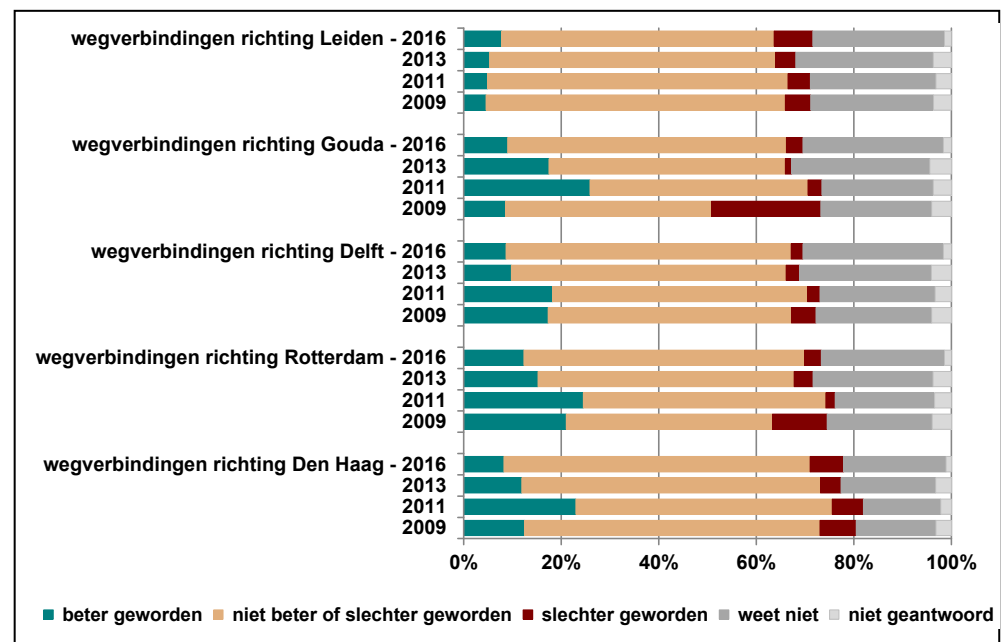
vergelijking oude en nieuwe indicator

Uiteraard zijn het rapportcijfer en de 'oude' indicator voor bereikbaarheid per auto onderling niet onafhankelijk, want in de enquêtevragen wordt een inhoudelijk verband gelegd tussen de afzonderlijke bereikbaarheidsvragen en het rapportcijfer. Nagegaan is of de te verwachten positieve relatie kan worden aangetoond. Tabel VI-5 (p.58) laat zien dat deze relatie inderdaad aanwezig is: hoe hoger het rapportcijfer, hoe hoger het gemiddelde bereikbaarheidspercentage.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.2 (twee pagina's terug) is te zien dat er na 2009 verbeteringen zijn opgetreden in de (waardering van de) bereikbaarheid van de bestemmingen buiten Zoetermeer, vooral in de wegverbindingen richting Gouda en Rotterdam. In de twee jaar tussen 2011 en 2013 is de waardering van de bereikbaarheid licht gestegen. En drie jaar later, in 2016, blijkt de waardering van de bereikbaarheid weer wat sterker gestegen.

Aan de respondenten is ook rechtstreeks gevraagd of er sprake is van een verbetering dan wel een verslechtering van de wegverbindingen buiten Zoetermeer in de afgelopen twaalf maanden. Figuur 2.4 laat zeker geen stellige bevestiging zien van een recent verbeterde bereikbaarheid, maar spreekt een dergelijke ontwikkeling ook niet tegen.



figuur 2.4 beoordeling van de ontwikkeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen buiten Zoetermeer, in de twaalf maanden voor de omnibusenquête (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)

¹

(Bron: omnibusenquête 2016, deelrapport Verkeersveiligheid en fietsgebruik)

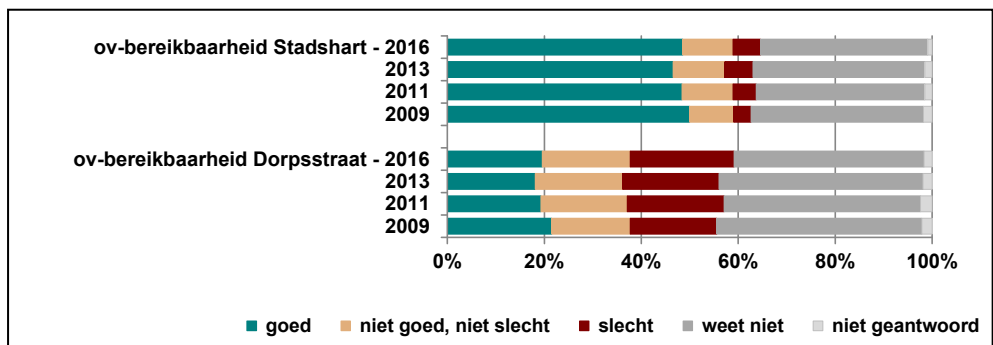
2.2 bereikbaarheid per openbaar vervoer

actuele bereikbaarheid

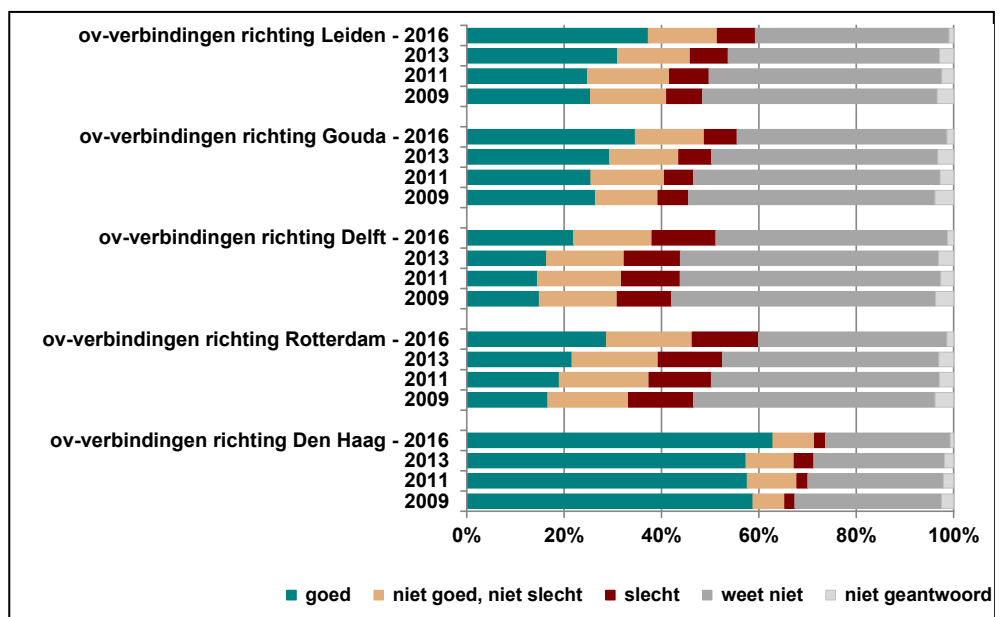
Het eerste dat opvalt bij de antwoorden op de vraag naar bereikbaarheid per openbaar vervoer is het grote percentage 'weet niet' in de antwoorden op alle deelvragen over dit onderwerp (figuur 2.5 en 2.6). Voor veel respondenten heeft het openbaar vervoer kennelijk niet de vanzelfsprekende status die de auto wél heeft. Aannemelijk is dat een groot deel van deze respondenten niet, of niet vaak gebruik maakt van het openbaar vervoer op de desbetreffende trajecten. Gunstig is dat bij de bestemmingen buiten Zoetermeer het percentage 'weet niet' is afgenomen vergeleken met drie jaar geleden. Dat zou een indicatie kunnen zijn voor een toegenomen gebruik van het openbaar vervoer van en naar bestemmingen buiten de stad.

bereikbaarheid van bestemmingen binnen Zoetermeer

Het Stadshart is volgens de respondenten aanzienlijk beter per openbaar vervoer bereikbaar dan de Dorpsstraat, wat gezien de ligging van de Randstad Railstations Centrum-West en Stadhuis wel voor de hand ligt. De bereikbaarheid van de Dorpsstraat vertoont net als in de voorgaande jaren een uitgesproken ongunstige verhouding tussen het oordeel 'goed bereikbaar' (20%) en het oordeel 'slecht bereikbaar' (21%).



figuur 2.5 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen Zoetermeer (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)



figuur 2.6 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)

bereikbaarheid van bestemmingen buiten Zoetermeer

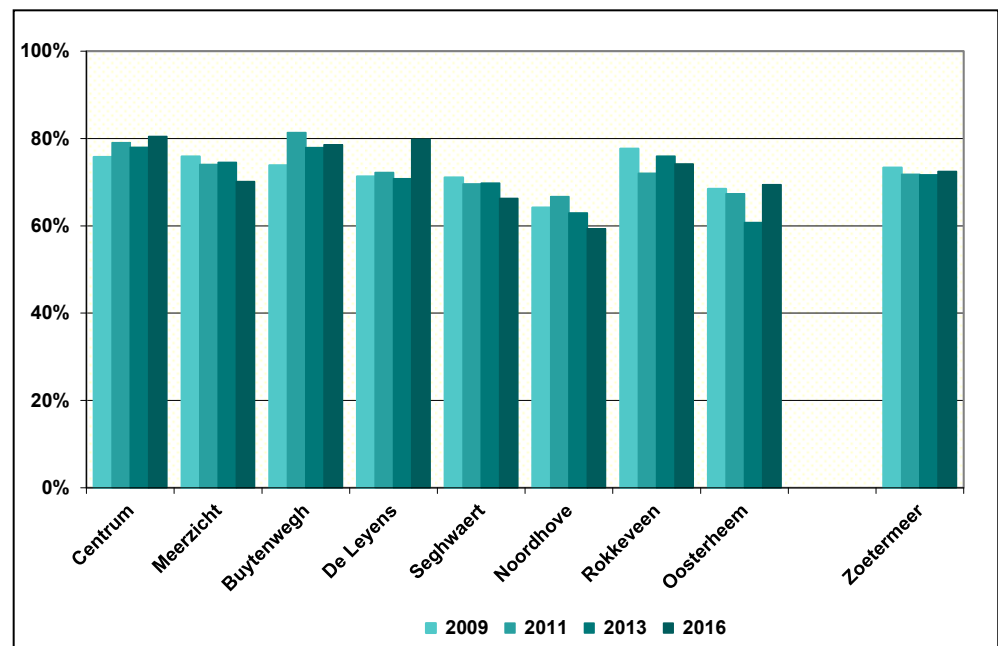
Bij de openbaar vervoerverbindingen met vijf omliggende steden vallen de volgens veel respondenten goede verbindingen in de richting van Den Haag op. De verbindingen naar Delft daarentegen vallen in negatieve zin op: 22% acht die verbindingen goed; 13% meent dat deze slecht zijn. Ook Rotterdam wordt door lang niet iedereen goed per openbaar vervoer bereikbaar geacht: 30% meent 'goed bereikbaar' tegen 14% 'slecht bereikbaar'.

Wel geldt voor alle beschouwde steden, inclusief Delft en Rotterdam, dat het aandeel 'goed bereikbaar' duidelijk hoger is dan bij de voorgaande meting.

indicator voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer

Op basis van de hierboven getoonde resultaten is een algemene indicator voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer berekend. Deze indicator, uitgedrukt als percentage, bedraagt in 2016: 72,5% gemiddeld voor Zoetermeer (2013: 71,1%; 2011: 71,8%; 2009: 73,3%).

In figuur 2.7 is deze indicator naar stadswijk (en de buurten Buytenwegh en De Leyens) uitgesplitst. De figuur toont dat de respondenten uit Noordhove de bereikbaarheid structureel lager waarderen dan de respondenten uit de andere wijken. Noordhove is, buiten Rokkeveen, de enige wijk zonder eigen Randstad-Railstation. Respondenten uit De Leyens waarderen de bereikbaarheid hoger dan in voorgaande jaren.



figuur 2.7 gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent ($n_{2009} = 1047$; $n_{2011} = 1015$; $n_{2013} = 961$; $n_{2016} = 745$)

rapportcijfer

Naar analogie van het rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto is ook een samenvattend rapportcijfer voor bereikbaarheid per openbaar vervoer gevraagd. Gemiddeld levert die vraag het rapportcijfer 7,1 op. Tabel 2.2 laat zien hoe de beantwoording is opgebouwd

tabel 2.2 *rapportcijfers voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer: aantallen voldoende en onvoldoende waarderingen; gemiddeld rapportcijfer*

rapportcijfer voor bereikbaarheid per openbaar vervoer		
		2016
voldoende waardering	aantal	643
	procent	70,7
onvoldoende waardering	aantal	56
	procent	6,2
gegeven cijfers	aantal	
	procent	
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	211
	procent	23,2
totaal (100%)	aantal	910
gemiddeld oordeel		7,1

vergelijking oude en nieuwe indicator

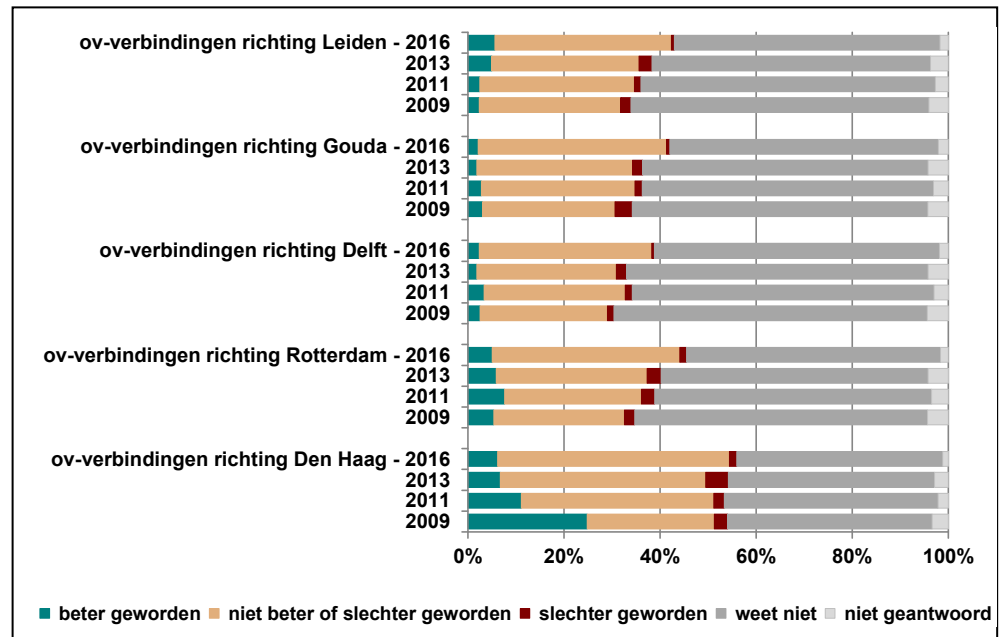
Het rapportcijfer en de berekende indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer zijn onderling niet onafhankelijk, al was het maar omdat er in de enquête een inhoudelijk verband gelegd wordt tussen de afzonderlijke bereikbaarheidsvragen en het rapportcijfer.

Net als bij de bereikbaarheid per auto is nagegaan is of de te verwachten positieve relatie tussen het rapportcijfer en de berekende indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer daadwerkelijk kan worden aangetoond. Tabel VI-6 (p. 58) laat zien dat ook deze relatie inderdaad aanwezig is. Afgezien van twee uitschieters (bij het laagste rapportcijfer) geldt in het algemeen: hoe hoger het rapportcijfer, hoe hoger het gemiddelde bereikbaarheidspercentage.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.6 (twee pagina's terug) is te zien dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer in 2016 hoger wordt gewaardeerd dan in voorgaande jaren. Dat geldt vooral voor de verbindingen richting Leiden en Rotterdam.

Aan alle respondenten is ook rechtstreeks gevraagd of er sprake is van een verbetering dan wel een verslechtering van de ov-verbindingen buiten Zoetermeer in de afgelopen twaalf maanden. Figuur 2.8 bevestigt dat beeld niet overtuigend. Het merendeel van de respondenten geeft geen oordeel, of geeft een neutraal oordeel.



figuur 2.8 beoordeling van de ontwikkeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer, in de twaalf maanden voor de omnibusenquête (in procenten, $n_{2009} = 1357$; $n_{2011} = 1261$; $n_{2013} = 1209$; $n_{2016} = 910$)

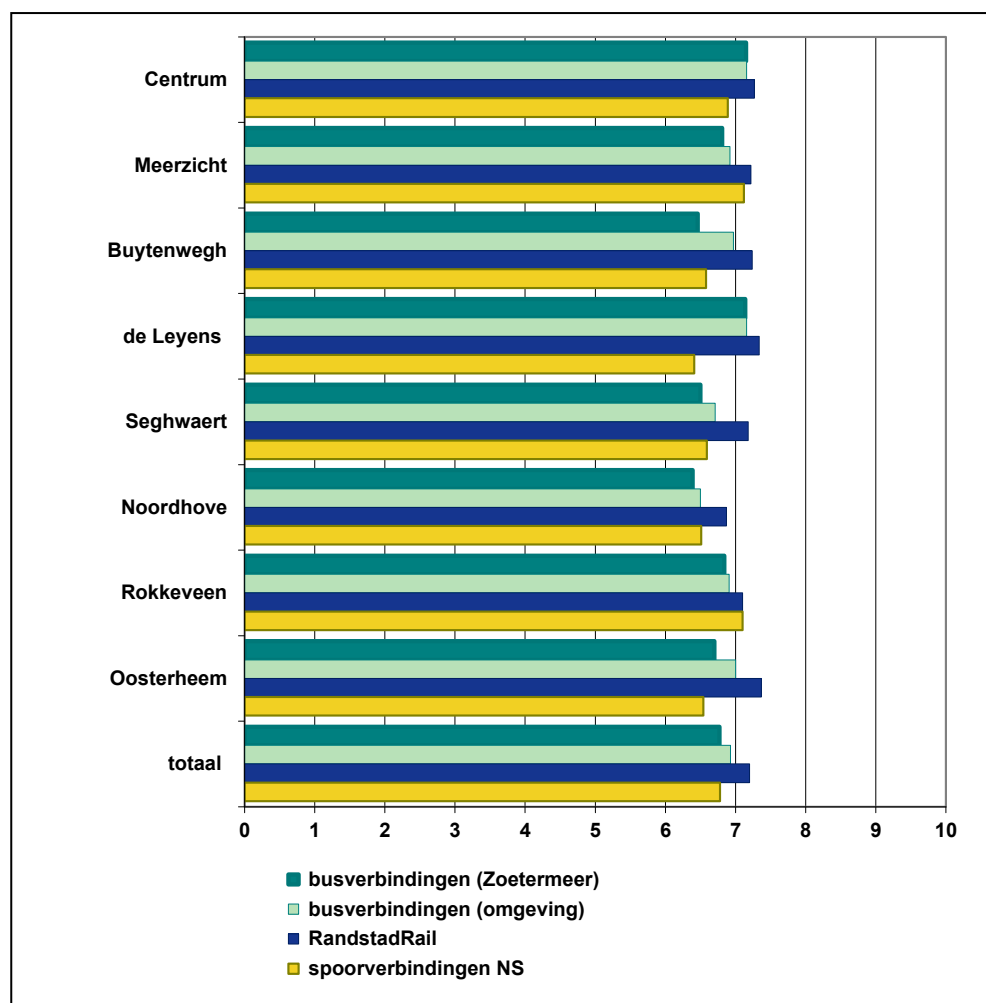
rapportcijfer per vorm van openbaar vervoer

Naast een beoordeling per richting / bestemming is er een beoordeling gevraagd van de afzonderlijke vormen van openbaar vervoer waarop Zoetermeer is aangesloten (bus, trein, RandstadRail). In het geval van de beoordeling van busverbindingen wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de verbindingen binnen Zoetermeer en de verbindingen met de omgeving.

Figuur 2.9 toont een overzicht van de beoordelingen (gemiddelde rapportcijfers per woonwijk en gemiddelde rapportcijfers voor heel Zoetermeer). De rapportcijfers zijn gebaseerd op een beperkt aantal antwoorden per vervoersvorm: bij de beoordeling van de busverbindingen kon 43%, respectievelijk 47% van de respondenten een oordeel geven. Bij RandstadRail en de spoorverbindingen van de NS liggen die aantallen iets hoger: 73%, respectievelijk 64%.

RandstadRail wordt gewaardeerd met een 7,2 gemiddeld. Daarmee is de relatief lage waardering uit 2013 (een 6,6) ruim verbeterd. De busverbindingen (in Zoetermeer) krijgen een 6,8 (6,3 in 2013); de busverbindingen (in de omgeving) worden gewaardeerd met een 6,9 (6,5 in 2013). De spoorverbindingen van de NS krijgen een 6,8 (6,5 in 2013). Er is dus sprake van een zekere stijging over de hele linie.

Tussen de wijken bestaan betrekkelijk kleine verschillen in de waardering. De verschillen zijn mogelijk toe te schrijven aan verschillen in de bereikbaarheid van haltes en de NS-stations.



figuur 2.9 gemiddelde beoordeling in 2016 (in rapportcijfers) van:
 - de busverbindingen binnen Zoetermeer (n = 393);
 - de busverbindingen van Zoetermeer met de omgeving (n = 427);
 - RandstadRail (n = 660);
 - de spoorverbindingen van de NS (n = 580),
 voor Zoetermeer als geheel en voor de afzonderlijke stadswijken

2.3 aandachtspunten bereikbaarheid

bestemmingen binnen Zoetermeer

Op een open vraag naar aandachtspunten met betrekking tot de weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer (zie bijlage V, p.39 en verder) zijn uiteenlopende antwoorden gegeven. Veel van die antwoorden komen inhoudelijk overeen met antwoorden die in voorgaande jaren zijn gegeven op deze vraag.

Waar het gaat om het wegverkeer hebben de antwoorden veelal betrekking op doorstroming / het voorkomen van files (meestal in algemene termen, soms toegespitst op bepaalde plaatsen of situaties). Daarnaast wordt verkeersveiligheid veel genoemd.

Méer antwoorden op deze vraag hebben betrekking op het openbaar vervoer. Veel opmerkingen gaan over frequentie en punctualiteit en over gewenste verbindingen. Een aantal respondenten zou binnen Zoetermeer graag nieuwe ov-verbindingen zien, zoals een uitbreiding van RandstadRail naar Rokkeveen en Noordhove.

bestemmingen buiten Zoetermeer

Ook bij de vraag naar de verbindingen van Zoetermeer met bestemmingen in de omgeving (p.46 en verder) worden, waar het gaat om het wegverkeer, opmerkingen gemaakt over de doorstroming.

Waar het gaat om het openbaar vervoer worden er wensen geuit voor verbetering van diverse verbindingen. Met name de slechte ov-verbinding met Rotterdam wordt veelvuldig genoemd. En wat betreft de verbinding met Utrecht: een groot aantal respondenten zou wensen dat Zoetermeer weer een intercitystation wordt.

BIJLAGE I bevolking, steekproef en respons

bevolking, steekproef en respons

In de twee onderstaande tabellen worden de Zoetermeerse bevolking, de steekproef en de bruikbare respons van dit deelonderzoek onderling vergeleken aan de hand van de kenmerken *sekse* en *leeftijd*. Binnen de Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder zijn vrouwen licht in de meerderheid. De steekproef toont ten opzichte van de verdeling over mannen en vrouwen in heel Zoetermeer een (toevallige) afwijking van ca. 0,2 procentpunt (dat wil zeggen: iets minder mannen, iets meer vrouwen). In de respons is het percentage vrouwen 2,4 procentpunt lager dan in de steekproef. Het verschil van de responspercentages met de percentages in de populatie bedraagt - 2,1 procentpunt voor vrouwen en + 2,1 procentpunt voor mannen.

Verder laat de respons een oververtegenwoordiging zien voor de leeftijdsklasse 65 jaar en ouder (13,1 procentpunten), een minder sterke oververtegenwoordiging voor de klasse 40 t/m 64 jaar (4,2 procentpunten) en een sterke ondervertegenwoordiging voor de klasse 18 t/m 39 jaar (ca. 17,4 procentpunten).

tabel I-1 *Zoetermeerse bevolking (18+), steekproef en respons, naar sekse*

sekse		bevolking 18+ op 01-01-2016		
		steekproef	respons	
man	aantal	47.349	1.918	456
	procent	48,2	48,0	50,3
vrouw	aantal	50.924	2.082	450
	procent	51,8	52,1	49,7
subtotaal (100%)		98.273	4.000	906
sekse onbekend		-	-	4
totaal		98.273	4.000	910

tabel I-2 *Zoetermeerse bevolking (18+), steekproef en respons, naar leeftijd in klassen*

leeftijd		bevolking 18+ op 01-01-2016		
		steekproef	respons	
18 t/m 39 jaar	aantal	33.177	1.336	145
	procent	33,8	33,4	16,4
40 t/m 64 jaar	aantal	44.470	1.827	439
	procent	45,3	45,7	49,5
65+	aantal	20.626	837	302
	procent	21,0	20,9	34,1
subtotaal (100%)		98.273	4.000	886
leeftijd onbekend		-	-	24
totaal		98.273	4.000	910

BIJLAGE II betrouwbaarheid en nauwkeurigheid

Betrouwbaarheidsintervallen

De in dit verslag opgenomen uitkomsten hebben betrekking op de totale respons of op bepaalde categorieën daarbinnen. 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 aanzienlijk worden teruggebracht 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 (bijvoorbeeld rond een percentage) te kiezen dat met een bepaalde mate van zekerheid (veelal 'betrouwbaarheid' genoemd) kan worden aangenomen dat het werkelijke percentage zich binnen dat interval bevindt.

In onderstaande tabel is voor verschillende aantallen respondenten en voor verschillende percentages 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 910 respondenten 30% opvatting A aanhangt. In werkelijkheid (dus in de totale populatie Zoetermeeders van 18 jaar en ouder) zal dit percentage dan met 95% zekerheid liggen tussen 27,0% en 33,0%.
- Stel dat van alle respondenten er 50 voorkeur X vertonen. Als van deze 50 personen 60% vrouw is dan kan met 95% zekerheid gesteld worden dat van alle Zoetermeerse 18-plussers die voorkeur 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%).

aantal respondenten	percentages in de respons				
	10% of 90%	20% of 80%	30% of 70%	40% of 60%	50%
50	8.3	11.1	12.7	13.6	13.9
100	5.9	7.8	9.0	9.6	9.8
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
910	1.9	2.6	3.0	3.2	3.2

BIJLAGE III vragenlijst

BEREIKBAARHEID

De volgende vragen gaan over bereikbaarheid, zowel van bestemmingen binnen Zoetermeer als van bestemmingen buiten Zoetermeer.

Daarbij wordt ingegaan op de bereikbaarheid over de weg (per auto) en op de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

105. Wat vindt u van de bereikbaarheid per auto van het Stadshart en de Dorpsstraat?

	1 goed	2 niet goed, niet slecht	3 slecht	4 weet niet / n.v.t.
- vanaf mijn woonadres naar het Stadshart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres naar de Dorpsstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

106. Wat vindt u van de wegverbindingen in de richting van de volgende steden? Het gaat hierbij om filegevoeligheid en doorstroming.

	1 goed	2 niet goed, niet slecht	3 slecht	4 weet niet / n.v.t.
- vanaf mijn woonadres richting Leiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Gouda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Delft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Den Haag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

107. Samenvattend: kunt u een algemeen rapportcijfer geven voor de bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer?

zeer ontevreden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zeer tevreden	geen oordeel
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		99

108. Zijn de onderstaande wegverbindingen in de afgelopen twaalf maanden beter of slechter geworden? Het gaat hierbij om filegevoeligheid en doorstroming.

	1 beter geworden	2 niet beter of slechter geworden	3 slechter geworden	4 weet niet
- vanaf mijn woonadres richting Leiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Gouda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Delft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Den Haag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

109. Wat vindt u van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van het Stadshart en de Dorpsstraat?

	1 goed	2 niet goed, niet slecht	3 slecht	4 weet niet / n.v.t.
- vanaf mijn woonadres naar het Stadshart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres naar de Dorpsstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

110. Wat vindt u van de verbindingen per openbaar vervoer in de richting van de volgende steden? Het gaat hierbij om frequentie en reisduur.

	1 goed	2 niet goed, niet slecht	3 slecht	4 weet niet / n.v.t.
- vanaf mijn woonadres richting Leiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Gouda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Delft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Den Haag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

111. Samenvattend: kunt u een algemeen rapportcijfer geven voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer?

zeer ontevreden zeer tevreden geen oordeel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

112. Zijn de onderstaande verbindingen per openbaar vervoer in de afgelopen twaalf maanden beter of slechter geworden? Het gaat hierbij om frequentie en reisduur.

	1 beter geworden	2 niet beter of slechter geworden	3 slechter geworden	4 weet niet
- vanaf mijn woonadres richting Leiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Gouda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Delft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Rotterdam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- vanaf mijn woonadres richting Den Haag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

113. Wat is uw oordeel over de kwaliteit (comfort, frequentie, reisduur, prijs) van het openbaar vervoer in de Zoetermeerse regio?

a. uw rapportcijfer voor de busverbindingen binnen Zoetermeer:

zeer ontevreden zeer tevreden geen oordeel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

b. uw rapportcijfer voor de busverbindingen van Zoetermeer met plaatsen in de omgeving:

zeer ontevreden zeer tevreden geen oordeel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

c. uw rapportcijfer voor RandstadRail:

zeer ontevreden zeer tevreden geen oordeel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

d. uw rapportcijfer voor de spoorverbindingen van de NS:

zeer ontevreden zeer tevreden geen oordeel

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99

114. Wat zijn volgens u belangrijke aandachtspunten als het gaat om de wegverbindingen en/of openbaar vervoerverbindingen binnen Zoetermeer in de komende jaren?

115. Wat zijn volgens u belangrijke aandachtspunten als het gaat om de wegverbindingen en/of openbaar vervoerverbindingen van Zoetermeer met overig Nederland in de komende jaren?

PERSOONLIJKE GEGEVENS

118. Bent u een man of een vrouw?

1. man
 2. vrouw

119. Wat is uw leeftijd?

 jaar

120. Wat is uw hoogste voltooide opleiding?

1. geen
 2. lager algemeen onderwijs (lagere school, basisschool)
 3. middelbaar algemeen onderwijs (bijv. MULO, MAVO, VGLO, VMBO-T)
 4. hoger algemeen onderwijs (bijv. HBS, VWO, MMS, HAVO)
 5. lager beroepsonderwijs (bijv. LEAO, LTS, LHNO, LAS, VMBO)
 6. middelbaar beroepsonderwijs (bijv. MEAO, MTS, MHNO)
 7. hoger beroepsonderwijs (bijv. HEAO, HTS, MO-A)
 8. wetenschappelijk onderwijs
 9. anders, namelijk:

10. weet niet

121. Verricht u momenteel betaald werk? (ook als het maar voor enkele uren per week is of voor een korte periode)

1. ja
 2. nee → ga naar vraag 123

122. Hoeveel uur per week verricht u gewoonlijk betaald werk?

 uur per week

123. Welke van onderstaande situaties is op u het meest van toepassing?

LET OP: het meest, dus slechts één hokje aankruisen

- 1. werkzaam in loondienst, eigen bedrijf of praktijk
- 2. werkzoekende zonder werk
- 3. student of scholier
- 4. werkzaam in eigen huishouding
- 5. gepensioneerd, AOW'er, VUT'er, rentenier
- 6. arbeidsongeschikt of invalide
- 7. verricht vrijwilligerswerk
- 8. anders, namelijk:

- 9. weet niet

124. Waaruit bestaat het huishouden waartoe u behoort?

- 1. alleenstaande → ga naar vraag 128
- 2. twee partners, zonder kind(eren) → ga naar vraag 127
- 3. twee partners, met kind(eren)
- 4. éénoudergezin (= één volwassene met kind(eren))
- 5. anders, namelijk:

- 6. weet niet

125. Wat is uw plaats in het huishouden?

- 1. één van de twee partners
- 2. hoofd van het éénoudergezin
- 3. kind
- 4. anders, namelijk:

- 5. weet niet

126. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

personen

127. Hoeveel personen van uw huishouden hebben een inkomen?

personen

128. In welke klasse valt momenteel het totale netto-inkomen per maand van het hoofd van uw huishouden plus dat van de (eventuele) partner van dat hoofd?

LET OP: - vakantiegeld en onregelmatige toelagen niet meerekenen
- het gaat om niet meer dan een ruwe schatting!

- 1. minder dan € 501,-
- 2. € 501,- t/m € 1.000,-
- 3. € 1.001,- t/m € 1.500,-
- 4. € 1.501,- t/m € 2.000,-
- 5. € 2.001,- t/m € 2.500,-
- 6. € 2.501,- t/m € 3.000,-
- 7. € 3.001,- t/m € 3.500,-
- 8. € 3.501,- t/m € 4.000,-
- 9. € 4.001,- of meer
- 10. weet niet
- 11. wil ik niet zeggen

129. Wat is uw postcode?

--	--	--	--	--	--

Hartelijk dank voor het invullen

BIJLAGE IV rechte tellingen

bereikbaarheid over de weg van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

tabel IV-1 *oordeel bereikbaarheid Stadshart vanaf het woonadres, per auto (vraag 105)*

	aantal	procent
goed	731	80,3
niet goed, niet slecht	97	10,7
slecht	23	2,5
weet niet/ nvt	51	5,6
niet geantwoord	8	,9
totaal	910	100,0

tabel IV-2 *oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per auto (vraag 105)*

	aantal	procent
goed	610	67,0
niet goed, niet slecht	170	18,7
slecht	60	6,6
weet niet/ nvt	54	5,9
niet geantwoord	16	1,8
totaal	910	100,0

tabel IV-3 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 106)*

	aantal	procent
goed	531	58,4
niet goed, niet slecht	211	23,2
slecht	73	8,0
weet niet	85	9,3
niet geantwoord	10	1,1
totaal	910	100,0

tabel IV-4 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 106)*

	aantal	procent
goed	668	73,4
niet goed, niet slecht	110	12,1
slecht	19	2,1
weet niet	101	11,1
niet geantwoord	12	1,3
totaal	910	100,0

*tabel IV-5 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 106)*

	aantal	procent
goed	604	66,4
niet goed, niet slecht	149	16,4
slecht	33	3,6
weet niet	109	12,0
niet geantwoord	15	1,6
totaal	910	100,0

*tabel IV-6 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 106)*

	aantal	procent
goed	599	65,8
niet goed, niet slecht	166	18,2
slecht	43	4,7
weet niet	90	9,9
niet geantwoord	12	1,3
totaal	910	100,0

*tabel IV-7 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 106)*

	aantal	procent
goed	692	76,0
niet goed, niet slecht	113	12,4
slecht	36	4,0
weet niet	57	6,3
niet geantwoord	12	1,3
totaal	910	100,0

*tabel IV-80 algemeen rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto van bestemmingen
binnen en buiten Zoetermeer*

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	1	,1
„ 2	-	-
„ 3	-	-
„ 4	2	,2
„ 5	17	1,9
„ 6	62	6,8
„ 7	275	30,2
„ 8	335	36,8
„ 9	109	12,0
„ 10	50	5,5
geen oordeel	48	5,3
niet ingevuld	11	1,2
totaal	910	100,0
gemiddeld: 7,7		

ontwikkeling van de bereikbaarheid over de weg van bestemmingen buiten Zoetermeer*tabel IV-9 oordeel over de ontwikkeling van de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Leiden, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 108)*

	aantal	procent
beter geworden	71	7,8
niet beter of slechter geworden	508	55,8
slechter geworden	72	7,9
weet niet	246	27,0
niet geantwoord	13	1,4
totaal	910	100,0

tabel IV-10 oordeel over de ontwikkeling van de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Gouda, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 108)

	aantal	procent
beter geworden	82	9,0
niet beter of slechter geworden	520	57,1
slechter geworden	31	3,4
weet niet	262	28,8
niet geantwoord	15	1,6
totaal	910	100,0

tabel IV-11 oordeel over de ontwikkeling van de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Delft, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 108)

	aantal	procent
beter geworden	79	8,7
niet beter of slechter geworden	532	58,5
slechter geworden	22	2,4
weet niet	262	28,8
niet geantwoord	15	1,6
totaal	910	100,0

tabel IV-12 oordeel over de ontwikkeling van de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Rotterdam, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 108)

	aantal	procent
beter geworden	112	12,3
niet beter of slechter geworden	524	57,6
slechter geworden	31	3,4
weet niet	230	25,3
niet geantwoord	13	1,4
totaal	910	100,0

tabel IV-13 oordeel over de ontwikkeling van de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Den Haag, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 108)

	aantal	procent
beter geworden	75	8,2
niet beter of slechter geworden	571	62,7
slechter geworden	63	6,9
weet niet	191	21,0
niet geantwoord	10	1,1
totaal	910	100,0

bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer*tabel IV-14 oordeel bereikbaarheid Stadshart vanaf het woonadres, per openbaar vervoer (vraag 109)*

	aantal	procent
goed	442	48,6
niet goed, niet slecht	94	10,3
slecht	52	5,7
weet niet/ nvt	314	34,5
niet geantwoord	8	,9
totaal	910	100,0

tabel IV-15 oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per openbaar vervoer (vraag 109)

	aantal	procent
goed	178	19,6
niet goed, niet slecht	165	18,1
slecht	195	21,4
weet niet/ nvt	357	39,2
niet geantwoord	15	1,6
totaal	910	100,0

tabel IV-16 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 110)

	aantal	procent
goed	339	37,3
niet goed, niet slecht	129	14,2
slecht	71	7,8
weet niet	362	39,8
niet geantwoord	9	1,0
totaal	910	100,0

tabel IV-17 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 110)

	aantal	procent
goed	315	34,6
niet goed, niet slecht	129	14,2
slecht	61	6,7
weet niet	392	43,1
niet geantwoord	13	1,4
totaal	910	100,0

tabel IV-18 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 110)

	aantal	procent
goed	200	22,0
niet goed, niet slecht	146	16,0
slecht	119	13,1
weet niet	433	47,6
niet geantwoord	12	1,3
totaal	910	100,0

tabel IV-19 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 110)

	aantal	procent
goed	261	28,7
niet goed, niet slecht	160	17,6
slecht	125	13,7
weet niet	351	38,6
niet geantwoord	13	1,4
totaal	910	100,0

tabel IV-20 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 110)

	aantal	procent
goed	572	62,9
niet goed, niet slecht	78	8,6
slecht	21	2,3
weet niet	232	25,5
niet geantwoord	7	,8
totaal	910	100,0

tabel IV-21 algemeen rapportcijfer voor bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (vraag 111)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	2	,2
„ 2	2	,2
„ 3	8	,9
„ 4	10	1,1
„ 5	34	3,7
„ 6	124	13,6
„ 7	260	28,6
„ 8	191	21,0
„ 9	51	5,6
„ 10	17	1,9
geen oordeel	197	21,6
niet ingevuld	14	1,5
totaal	910	100,0

gemiddeld: 7,1

ontwikkeling van de bereikbaarheid per ov van bestemmingen buiten Zoetermeer*tabel IV-22 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Leiden, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 112)*

	aantal	procent
beter geworden	51	5,6
niet beter of slechter geworden	334	36,7
slechter geworden	6	,7
weet niet	503	55,3
niet geantwoord	16	1,8
	910	100,0
totaal	51	5,6

tabel IV-23 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 112)

	aantal	procent
beter geworden	19	2,1
niet beter of slechter geworden	357	39,2
slechter geworden	6	,7
weet niet	509	55,9
niet geantwoord	19	2,1
	910	100,0
totaal	910	100,0

tabel IV-24 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Delft, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 112)

	aantal	procent
beter geworden	21	2,3
niet beter of slechter geworden	327	35,9
slechter geworden	5	,5
weet niet	540	59,3
niet geantwoord	17	1,9
	910	100,0
totaal	910	100,0

tabel IV-25 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Rotterdam, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 112)

	aantal	procent
beter geworden	46	5,1
niet beter of slechter geworden	355	39,0
slechter geworden	13	1,4
weet niet	481	52,9
niet geantwoord	15	1,6
	910	100,0
totaal	910	100,0

tabel IV-26 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Den Haag, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 112)

	aantal	procent
beter geworden	56	6,2
niet beter of slechter geworden	439	48,2
slechter geworden	14	1,5
weet niet	390	42,9
niet geantwoord	11	1,2
	910	100,0
totaal	910	100,0

beoordeling openbaar vervoer in de Zoetermeerse regio*tabel IV-27 rapportcijfer voor de busverbindingen binnen Zoetermeer (vraag 113a)*

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	4	,4
„ 2	2	,2
„ 3	6	,7
„ 4	19	2,1
„ 5	36	4,0
„ 6	72	7,9
„ 7	132	14,5
„ 8	90	9,9
„ 9	18	2,0
„ 10	14	1,5
geen oordeel	509	55,9
niet ingevuld	8	,9
totaal	910	100,0
gemiddeld: 6,8		

tabel IV-28 rapportcijfer voor de busverbindingen van Zoetermeer met plaatsen in de omgeving (vraag 113b)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	1	,1
„ 2	1	,1
„ 3	4	,4
„ 4	11	1,2
„ 5	34	3,7
„ 6	84	9,2
„ 7	155	17,0
„ 8	103	11,3
„ 9	21	2,3
„ 10	13	1,4
geen oordeel	473	52,0
niet ingevuld	10	1,1
totaal	910	100,0
gemiddeld: 6,9		

tabel IV-29 rapportcijfer voor RandstadRail (vraag 113c)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	4	,4
„ 2	3	,3
„ 3	5	,5
„ 4	18	2,0
„ 5	40	4,4
„ 6	90	9,9
„ 7	190	20,9
„ 8	230	25,3
„ 9	54	5,9
„ 10	26	2,9
geen oordeel	242	26,6
niet ingevuld	8	,9
totaal	910	100,0
gemiddeld: 7,2		

tabel IV-30 *rapportcijfer voor de spoorverbindingen van de NS (vraag 113d)*

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	6	,7
„ 2	7	,8
„ 3	12	1,3
„ 4	21	2,3
„ 5	41	4,5
„ 6	108	11,9
„ 7	194	21,3
„ 8	152	16,7
„ 9	27	3,0
„ 10	12	1,3
geen oordeel	320	35,2
niet ingevuld	10	1,1
totaal	910	100,0
gemiddeld: 6,8		

persoonlijke gegevens / achtergrondvariabelen

In tabel IV-31 t/m IV- 38 wordt een overzicht gegeven van de (meest relevante) achtergrondvariabelen. De gegevens in deze tabellen kunnen niet zonder meer met populatiekenmerken worden vergeleken.

tabel IV-31 *seks (vraag 118)*

	aantal	procent
man	456	50,1
vrouw	450	49,5
niet geantwoord	4	,4
totaal	910	100,0

tabel IV-32 *leeftijd (vraag 119)*

	aantal	procent
18 t/m 39 jaar	145	15,9
40 t/m 64 jaar	439	48,2
65 jaar en ouder	302	33,2
leeftijd onbekend	24	2,6
totaal	910	100,0

tabel IV-33 *niveau hoogste voltooide opleiding (vraag 120)*

	aantal	procent
laag	268	29,5
middelbaar	275	30,2
hoog	340	37,4
anders	10	1,1
weet niet	8	,9
niet geantwoord	9	1,0
totaal	910	100,0

tabel IV-34 *het wel of niet verrichten van betaald werk (vraag 121)*

	aantal	procent
verricht betaald werk	457	50,2
verricht geen betaald werk	446	49,0
niet geantwoord	7	,8
totaal	910	100,0

tabel IV-35 *situatie m.b.t. dagindeling die het meest van toepassing is (vraag 123)*

	aantal	procent
loondienst / eigen bedrijf	428	47,0
werkzoekend zonder werk	37	4,1
student of scholier	21	2,3
werkzaam in eigen huishouden	36	4,0
aow'er, vut'er etc.	300	33,0
arbeidsongeschikt / invalide	36	4,0
verricht vrijwilligerswerk	25	2,7
iets anders	2	,2
weet niet	11	1,2
niet geantwoord	14	1,5
totaal	910	100,0

tabel IV-36 *type huishouden (vraag 124)*

	aantal	procent
alleenstaande	156	17,1
twee partners, geen kind(eren)	438	48,1
twee partners en kind(eren)	268	29,5
eenoudergezin	27	3,0
anders / weet niet / niet geantwoord	21	2,3
totaal	910	100,0

tabel IV-37 *plaats in het huishouden (vraag 125)*

	aantal	procent
de alleenstaande bewoner	156	17,1
een van de twee partners	685	75,3
hoofd eenoudergezin	24	2,6
kind (18+)	29	3,2
anders / weet niet / niet geantwoord	16	1,8
totaal	910	100,0

tabel IV-38 *netto inkomen (van hoofd huishouden en van eventuele partner) (vraag 126)*

	aantal	procent
€ 0 - € 2000	163	17,9
€ 2000 - € 3000	185	20,3
> € 3000	307	33,7
weet niet	49	5,4
wil dit niet zeggen	187	20,5
niet geantwoord	19	2,1
totaal	910	100,0

tabel IV-39 *wijk en buurt*

	aantal	procent	
Centrum	135	14,8	
Dorp	35	3,8	
Stadscentrum	30	3,3	
Palenstein	33	3,6	
Driemanspolder	37	4,1	
Meerzicht	101	11,1	
Meerzicht-West	67	7,4	
Meerzicht-Oost	34	3,7	
Buytenwegh de Leyens	155	17,0	*
Buytenwegh	74	8,1	
De Leyens	80	8,8	
Seghwaert	118	13,0	*
Seghwaert-Zuidwest	55	6,0	
Seghwaert-Noordoost	62	6,8	
Noordhove	68	7,5	
Noordhove-West	29	3,2	
Noordhove-Oost	39	4,3	
Rokkeveen	185	20,3	*
Rokkeveen-West	68	7,5	
Rokkeveen-Oost	114	12,5	
Oosterheem	117	12,9	*
Oosterheem-Zuidwest	33	3,6	
Oosterheem-Noordoost	81	8,9	
overig / wijk onbekend	31	3,4	
totaal	910	100,0	

* Het wijktotaal is niet altijd gelijk aan de som van de buurttotalen, doordat incidenteel (in acht gevallen) van een respondent wel de woonwijk, maar niet de buurt bekend is.

BIJLAGE V antwoorden op open vragen

V-1 aandachtspunten verbindingen binnen Zoetermeer

Hieronder staan reacties op de vraag: "Wat zijn volgens u de belangrijkste aandachtspunten als het gaat om de wegverbindingen en/of openbaar vervoerverbindingen binnen Zoetermeer in de komende jaren?"

De reacties zijn geordend naar buurt (de woonbuurt van de respondent), en naar de combinatie van bereikbaarheidsscores per auto en per openbaar vervoer, voor bestemmingen binnen Zoetermeer (bereikbaarheidsscores: zie bijlage VI, op p.55). Toelichtingen zonder informatiewaarde, zoals 'nee' en 'nvt', evenals onbegrijpelijke toelichtingen zijn grotendeels verwijderd. Verder is er een lichte redactie uitgevoerd, voornamelijk op spelling en interpunctie.

respondenten uit Dorp

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Bushaltes duidelijk aangeven en op de juiste plekken.
100	-	• De veiligheid op de RandstadRail...zeker in de avonden
100	-	• fietspaden
100	100	• gaat prima
100	-	• hogere snelheid op rondweg
100	-	• ik reis niet met openbaar vervoer
100	-	• Niet overal tegelijk werkzaamheden uitvoeren aan wegen en bruggen
100	-	• Niet te lange wachttijden op bus etc.
100	100	• Op peil houden.
100	-	• Station Zoetermeer Oost niet opheffen als Bleizo klaar is.
100	100	• Voorkomen filevorming. Geen overlast van auto's en openbaar vervoer in woonwijken
100	-	• Wat is de bezettingsgraad van het OV?
100	75	• verbetering kruispunten en rotondes
100	50	• Goede bereikbaarheid met openbaar vervoer 's nachts en naar bijv. Snowworld
75	0	• Kwaliteit van de wegen verbeteren, en betere spreiding van verkeer naar A12 toe.
50	-	• Veiligheid op perron en in de bus, tram of trein.
0	50	• Betere busverbinding omgeving Dorp.

respondenten uit Stadscentrum

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
-	-	• Ik verplaats mijzelf op een scootmobiel en het Stadshart en de meeste (niet asfalt) wegen/fietspaden zijn zeer slecht en zeer pijnlijk voor mijn rug !!!!!
-	-	• Storingen van RandstadRail.
-	-	• Voor ouderen en gehandicapten bereikbaar zijn!!
100	100	• Elke treinhalte heeft een lift, behalve in het Stadshart (denk aan boodschappenwagen, rollator enz.).
100	-	• Goed blijven onderhouden :-)
100	100	• goed onderhoud van wegen en goede markeringen naar bestemming
100	100	• op tijd rijden, regelmatig rijden, goede aansluiting.
100	100	• Op tijd rijden.
100	100	• Veiligheid op perrons.
100	50	• Bussluizen weghalen waardoor normaal verkeer niet kilometers moet omrijden. (Bijvoorbeeld van Parijsstraat naar Dorpsstraat)
50	100	• aak vertragingen met Randstad Rail/NS. die zijn lastig in de winter of andere seizoenen.
50	100	• Geen intercity in Zoetermeer.
100	50	• Voor veel bestemmingen moet je eerst naar Den Haag. dat zou ik graag anders zien
75	50	• in Rokkeveen weinig ov
50	75	• betere bewegwijzering
50	-	• Betaalbaar houden. Veilig houden vooral in de avond.

respondenten uit Palenstein

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Goed & tijdig inspecteren en onderhouden.
100	100	• Graag bus 54 naar Den Haag terug!!!
100	-	• Maak geen gebruik van het openbaar vervoer
100	100	• Te veel overstappen vind ik vervelend.

- 100 • Veiligheid en tijd.
- 100 - • Voldoende wcs creëren in de RandstadRail.
- 100 75 • weg: weet nietOV: zo houden
- 75 - • Spoorbomen station Oost.
- 50 100 • Veiligheid, zichtbaarheid, vooral in donker en regen, bereikbaarheid, toegankelijkheid, doorstroming.
- 75 50 • Meer openbare vervoerverbindingen in de nacht.
- 50 - • Men moet nu vele kilometers omrijden binnen Zoetermeer (vb Dorp/Stadshart en Dorp/ Du Meelaan). Slecht voor het milieu.
- 50 - • zorgen dat de fietspaden zonder kuilen zijn, dat er geen overhangende takken zijn en dat de straatverlichting brandt
- 75 0 • vaker vertrekken
- 25 - • Binnen Zoetermeer is het erg auto-onvriendelijk. Te veel busluizen, drempels of andere auto onvriendelijke maatregelen. De rondwegen slibben dicht, dus dat is ook niet altijd een optie. Onze eigen straat is nu opeens doodlopend, als er iets gebeurt kun je geen kant op. Over ons parkeerterrein rijden elke ochtend tientallen autos met hoge snelheid richting de scholen, omdat het makkelijker is dan de doorgaande weg. Gevaarlijk en veel overlast voor de bewoners. De doorgaande weg is sinds de nieuwbouw aan de Schoutenhoek belachelijk smal en de bocht onoverzichtelijk met fietspad en busroute. Dus stop met het smaller maken van de wegen, aanleggen van busluizen e.d., en zorg dat het veilig is op straat.

respondenten uit Driemanspolder

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer	
auto (%)	ov (%)		
-	-	•	Openbaar vervoer niet afbreken maar wel uitbreiden. Nu moet je vaak te ver lopen naar een halte en de bus rijdt vaak maar 1 of 2 keer per uur.
75	100	•	Stadsbusjes: voor oudere mensen er zijn er te weinig!!
50	100	•	de spoorbomen bij oost zijn vaak dicht, hierna staat er vaak 1 hele lange file vanuit rotonde Paltelaan. Kan voorkomen worden door betere afstemming stoplichten na opening spoorbommen
75	75	•	meer rechtstreekse verbindingen
75	50	•	Betere OV-verbindingen naar centrale winkelgebieden
75	50	•	Het kost veel geld
50	-	•	Betaalbaar.
50	50	•	Doorstroming wegverkeer. Pech vrij rijden openbaar vervoer (Randstad Rail).
50	0	•	kleinere busjes i.p.v. lege bussen
50	0	•	ov regelmatig laten rijden

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer	
auto (%)	ov (%)		
100	100	•	Betere afstelling stoplichten.
100	100	•	bus naar zwembad het Keerpunt, als dat sowieso weer opengaat.
100	100	•	Dat de RandstadRail een verbinding krijgt met de wijken Noordhove en Rokkeveen
100	100	•	Goede aansluiting.
100	100	•	Met overstappen ,dat het zonder wachten is
100	100	•	Regelmaat/op tijd.
100	100	•	Uitvallen van de RandstadRail.
100	100	•	veiligheid,frequentie.
100	-	•	Wegen zijn goed, houwen zo.
75	75	•	de kosten en het tijdstip
50	100	•	naar hoofdstation Zoetermeer vanaf mijn huisadres
100	50	•	RandstadRail beter laten rijden.
100	50	•	Voor OV: prijs t.o.v. autovervoer.
100	25	•	kleinschalig personenvervoer entameren
100	25	•	Meer veiligheid in wagons en op perrons.
75	50	•	Werking liften o.v. Trein - intercity zou prettig zijn.
100	0	•	afstand tot dichtstbijzijnde halte
100	0	•	Buslijnen tussen de wijken.
50	50	•	secure Wifi
100	0	•	verbinding openbaar vervoer
50	0	•	Het Stadshart fungeert als scheiding tussen de NZ en OX Vast onvermijdelijk, maar wel lastig.
50	0	•	Parkeren bij stations en veiligheid bij stations.
50	0	•	vanuit de wijk openbaar vervoer naar de RandstadRail of Centrum West
-	0	•	Een extra halte van RandstadRail ter hoogte van de Meerzichtlaan voor een betere bereikbaarheid van de Bergenbuurt.
-	0	•	Geen idee, alleen kost veel tijd/geld.

respondenten uit Meerzicht-Oost

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Betere Regio taxi
100	-	• Dat de straten bij slecht weer goed schoon zijn zodat het openbaar vervoer op tijd kan rijden.
100	-	• Intercity station Zoetermeer, prijs naar beneden.
100	100	• Snelle verbindingen
100	-	• te veel wegen die overal en nergens naartoe leiden
100	-	• zoals het nu is vasthouden
75	100	• Filevorming, massaliteit in vervoer (voldoende wagons).
50	100	• meer logica in de wegen
-	50	• Vervoer per rolstoel.
50	25	• De Dorpsstraat weer bereikbaar maken voor auto verkeer. Door het autovrij maken van de Dorpsstraat is het minder aantrekkelijk er te gaan eten en winkelen.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
-	-	• Ik fiets alles binnen Zoetermeer.
100	100	• Doorstroming
100	-	• Doorstroming, prijs/kwaliteit verhouding.
100	100	• Er rijden geen bussen meer in Buytenwegh dus men moet eerst minutenlang lopen richting een tram station.
100	-	• veilig, schoon, betrouwbaar
75	-	• Een directe RandstadRailverbinding met Rotterdam. Verbreding en verbetering van de Middelweg.
75	-	• Er zijn bijna dagelijks storingen/vertragingen bij RandstadRail. Trams vallen vh. bord. Slechte informatievoorziening en wellicht achterstallig onderhoud.
100	50	• knelpunten verhelpen; parkeren en doorstroming bevorderen; onderhoud en reparatie verspoedigen !! niet zoals de brug Afrikaweg / Centrum West die al meer dan 10 jaar beveiligd is met betonblokken ipv de originele blauwe reling.
100	50	• OV minder oponthoud door storingen ed. De mogelijkheid om vroeger te kunnen vertrekken (eerdere dienstregeling).
100	50	• Teveel storing in de RandstadRail.
75	50	• doorstroming
100	25	• Frequentie en flexibiliteit
50	75	• Oplossen van storingen aan de RandstadRail.
100	25	• toezicht
50	-	• hangt af van de Outletmall
0	100	• Ik vind de industrieterreinen over het algemeen minder goed of slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit mag wat mij betreft flink beter.
25	50	• Wegverbindingen in het winkelcentrum van Buytenwegh. Ik heb er al een klacht over gestuurd maar kon niets aan gedaan worden. Mensen met kleine kinderen kunnen in het winkelcentrum niet met de winkelkar van de Lidl naar de Jumbo want deze blokkeert. Je moet nu dus naar één winkel, spullen en kinderen in de auto, om het winkelcentrum heen rijden en dat betekent nu dus de wijk uit. Belachelijk! Het tunneltje bij de Jumbo zou overdag open moeten voor automobilisten. Zou in de ochtend ook een hoop drukte schelen op de rotonde van de Zwaardslotseweg naar Leiden toe.
25	0	• - OV binnen Zoetermeer is ronduit slecht. Geen goede dekking in hele stad. En dat is wel beetje sneu voor zo'n grote stad. (Veel overstappen). Bijv. vanuit Buytenwegh naar zwembaden is via OV heel lastig. - Rotonde Zwaardslotseweg is een gigantische opstopping aan het worden. - aantal fietsenstallingen in en rond Stadshart is te beperkt. Dus fietsen is niet altijd even aantrekkelijk, vooral bij pleintje bij de AH Westwaarts (op plek fietsen is nu een eettentje geplaatst. En fietsenstalling ernaast is een chaos).
-	0	• RandstadRail halte recht tegenover Langeland ziekenhuis. Vanaf de huidige halte is het erg lang lopen naar het ziekenhuis.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
-	-	• Veiligheid
100	-	• Als ouder vind ik het eng als mijn kinderen naar het sportgebied bij Het Keerpunt fietsen in het donker, ook door No-Limit en dat vreemde gebouw dat vroeger een bowlingbaan was en het verlaten Dutch Waterdreams.
100	100	• Busverbinding Oosterheem e.o.
100	-	• De prijs voor de geleverde diensten.
100	100	• doorstroming in de spitsuren aanbod van openbaarvervoer in de spitsuren
100	-	• het dichtslibben van de wegen door het outletcentrum in de binnenstad

100	100	• Intercity stopt (nog) niet in Zoetermeer.
100	100	• Intercity stopt niet in Zoetermeer.
100	-	• Intercityverbinding naar Utrecht.
100	100	• Onderhoud.
100	-	• OV verbinding met Rotterdam.
100	-	• Veiligheid
100	-	• veiligheid, handhaving verkeersregels
100	-	• Veiligheid.
100	100	• Veiligheid.
100	-	• vinger aan de pols, uitbreiden voordat het vastloopt
100	-	• Vorige week waren de sportvelden MHCZ niet bereikbaar via mijn normale route. Aangegeven was dat er een weg afgesloten was. Beter borden sportveld afplakken en vermelden dat men een andere afslag moet nemen.
100	75	• minder overstappen
100	75	• Zoetermeer - Rotterdam RandstadRail.
100	50	• Beter in de wintermaanden.
75	-	• Bus gaat maar tot ziekenhuis en niet verder de wijk de Leyens in.
75	75	• Doorstroming
100	50	• Goedkoper maken
75	-	• Meer aandacht voor de kwaliteit van de fietspaden. Bijvoorbeeld, Kangoeroepad is slecht vanwege boomwortels die het asfalt vernielen, in de Van der Hagenstraat zakken betontegels uit elkaar waardoor voegen ontstaan die gevaarlijk zijn met een racefiets
100	50	• Veiligheid in bus of tram en op stations
75	-	• veiligheid, betaalbaarheid, betere aanduiding waar de haltes zijn
100	50	• Verbindingen op de vroege zaterdag- en zondagochtend. Met name op de vroege zondagochtend kom je heel moeilijk weg per OV.
75	-	• Vooral de fietspaden op orde houden, worden langzamerhand slechter
50	75	• Ik reis niet met het OV binnen Zoetermeer. Ben gelukkig nog in staat om met de fiets te reizen.
75	50	• OV: regelmatig verbindingen, ook op late(re) tijdstippen
75	50	• uitgebreidere buslijnen
50	50	• Borden met het aangeven van wachttijden.
50	-	• Openbaar vervoer: RandstadRail heeft grotere capaciteit nodig, zeker in spijtstijd zodat het minder lijkt op veevervoer
50	50	• Verbing van de wijk naar de wijk Dorp

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• meer trams
100	-	• Niet teveel tegelijk gaan verbeteren. En een rotonde gewoon een rotonde laten blijven. Dus niet van die creatieve rotondes waar mensen soms echt niet weten wat dat nu weer is. Neem dat gedrocht bij de mormonenkerk maar als voorbeeld.
100	-	• opheffen belachelijke voorrangregels van het openbaar vervoer bij verkeerslichten e.d.: beschikbaar stellen rijstroken van openbaar vervoer voor overig verkeer
75	100	• Geen idee, ik ben tevreden.
100	50	• Dorpsstraat per OV.
100	50	• Geen veilig gevoel in RandstadRail. Bij remmen tram omvallen.
75	-	• Verbreding weg, Leiden. Hoofdstation Zoetermeer moet intercityfunctie krijgen.
100	50	• Prijsstijging proberen te beperken
100	50	• Veiligheid.
75	50	• Het centrum. Groot knelpunt in Zoetermeer. Tunnelbak, en verkeer richting Leiden.
100	0	• betere aansluiting op RandstadRail in de wijken
0	100	• De diensten wat vroeger beginnen.
50	50	• De ligging van het station Zoetermeer is voor ons erg onhandig, ook de verbinding met de RandstadRail en station is matig.
50	-	• Stoplichten voor fietsen hogere prioriteit geven dan het autoverkeer zoals ook bij busvervoer is geregeld. Fietspaden asfalteren i.p.v. met tegels of stenen
50	50	• veiligheid
0	0	• Meer bussen.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Het verstrekken van voldoende informatie
100	100	• Niet alle wijken zijn aangesloten op het RandstadRailnet. Dat zou wenselijk zijn.
100	-	• Werken aan de wegen, alleen s nachts in de weekenden.
75	100	• Bij stations (speciaal zondag) oplaadpunten OV.
100	75	• Meer tram nummer 3 laten rijden! Af en toe staan er geen tijden op de borden van de tramhaltes en dat is ook vervelend.
75	100	• Snelle doorstroming.
100	50	• Beter connectie met Rotterdam, betrouwbare RandstadRail voor de forens

100	50	• Betere verbinding met de Dorpsstraat.
50	100	• Dat Zoetermeer weer een Intercystation krijgt. De OV Prioriteit bij verkeerslichten mag wel wat minder. Het fietsverkeerslicht bij de kruising Europaweg/Zwaardslotseweg duurt belachelijk lang, o.a. ook door de OV prioriteit.
100	50	• goede en tijdige informatie over vertraging en stremmingen via bijv. website gemeente: vlotte doorstroming en niet te lange roodtijden bij verkeerslichten: bij uitrijden Europatunnel svp groen licht richting Australiëweg (nu gevaarlijke situaties mogelijk als verkeer uit de tunnel moet weven en stoppen voor de lichten met verkeer van de parallelweg! Svp groen licht bij lichten richting Afrikaweg thv Amerikaweg ná groen licht op Europaweg thv busstation. Nu bijna altijd stoppen. Kan m.i. anders.
75	75	• OV-haltes bij alle belangrijke voorzieningen en op elkaar afgestemde aankomst- en vertrektijden (voldoende ruime, maar niet te lange overstaptijden).
75	-	• overzichtelijke kruisingen / rotonde. De rotonde thv Kadelaan, onlangs nieuwe aangebracht, slaat echt nergens op. Daarnaast de verkeerssituatie bij Mormonenkerk (Dorpsstraat) is heel onoverzichtelijk en gevaarlijk!
100	50	• Veiligheid
100	25	• comfort in stadsbus, de hoogte en het onderhoud aan verkeersdrempels (ik ben rugpatiënt)
75	50	• Een uitgebreider busnetwerk.
75	50	• frequentie
100	25	• Meer haltes in de wijken bijv. Seghwaert.
75	25	• Goed onderhoud en signaleren en oplossen van knelpunten
50	50	• meer rotondes in Palenstein
50	50	• stoplichten op Australiëweg anders instellen bij afslag bij Monuta. Hier sta je veel te lang te wachten. En een flits camera voor de roodlichtrijders want de situatie daar is echt heel gevaarlijk
50	0	• Bushalte dichterbij mijn woonadres. Nu moet ik 10-15 minuten lopen voordat ik openbaar vervoer kan bereiken.
-	0	• Betere verbinding met Rotterdam maar veel meer aandacht voor Hi-speed fietspaden door Zoetermeer zonder verkeerslichten en verbod om naast elkaar te rijden.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Hogere frequentie bussen
100	75	• Goede bereikbaarheid
100	75	• Situatie waarbij uit de tunnelbak richting Lange Land (Afrikaweg naar Europaweg geloof ik).
100	50	• Prijzen en continuïteit RandstadRail.
100	50	• RandstadRail uitbreiden. Frequentie bus 70 met Noordhove verhogen.
100	50	• Sneller busverbinding tussen de wijken + betaalbaar met name vanaf Noordhove naar bv. Oosterheem.
50	-	• parkeermogelijkheden op de plaats van bestemming
100	0	• Toegankelijkheid voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn en daardoor afhankelijk zijn van eigen vervoer of hulp van anderen.
25	50	• RandstadRailhalte te plaatsen in Noordhoven.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Hogesnelheidslijn; sneltreinstation; nachttrein
100	-	• minder overstappen
100	50	• de hoge prijs van openbaar vervoer doet je toch weer steeds de auto pakken
100	50	• niet alle wegen voor het autoverkeer versmallen en verslechteren voor de doorstroom, op dit moment zijn de wegverbindingen te gek voor woorden en er zijn veel te veel rotondes en hoge drempels.
75	-	• tijdsduur en aansluiting
100	25	• Een RandstadRailhalte aan de Ruimtebaan (zoals in het oorspronkelijke plan stond).
50	75	• geen concessies doen aan groenvoorzieningen. dus niet uitbreiden indien strikt noodzakelijk.
100	25	• RandstadRail oogt vaak niet schoon.
100	25	• wijk Noordhove aansluiten aan de RandstadRail!!!!!! Onze wijk heeft alleen een bus naar Station West (Stadshart). Onder andere voor oudere mensen is dit veel te weinig!!!!
100	0	• De wijk Noordhove zou beter aangesloten moeten worden op de RandstadRail, bijvoorbeeld door een halte aan de Ruimtebaan. Hier was in het verleden al sprake van, maar het is er nooit van gekomen.
50	50	• Frequentie rijden. Korter.
25	50	• vrije busbanen
0	50	• Bewegwijzering.
25	-	• verkeersdrukke aanpakken

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• frequentie, aansluiting, reistijd
100	-	- • Het is belangrijk om de belangrijkste aanvoer en uitvoer goed bereikbaar te houden en van een goede kwaliteit.
100	100	• Het wordt hoog tijd dat Zoetermeer een intercitystation krijgt!
100	-	- • Mandelabrug. Mijn dochter durft er nog steeds niet met de trap op, en fietst om via Nutricia! Ik zie elk jaar ouders oefenen met kinderen die naar de brugklas gaan vanaf Rokkeveen. Vind ik enigszins bizar.
100	100	• mi is dit voldoende
-	100	• Naar Seghwaert. Naar Intratuin Zoetermeer graag bushalte dichterbij.
100	-	- • nog fietsvriendelijker maken. A4-verkeer zal door Zoetermeer gaan sluipen.
100	-	- • Onderhoud van de wegen.
100	100	• stiptheid en veiligheid
100	100	• Veiligheid.
100	-	- • zoveel mogelijk file voorkomen.
100	75	• het in stand houden van de openbaar vervoerverbindingen
100	50	• Aantal overstappen beperken. Bij overstappen wachttijden beperken
100	50	• Bus vaker laten rijden. 4x per uur
100	50	• Werkzaamheden op een tijdstip uitvoeren zodat er geen file ontstaan.
75	50	• Veiligheid
50	50	• Betere aansluitingen tussen trein, bus & rail; betere bus tijdschema's! Treinen & bussen later dan 0:30.
50	-	- • Fietspaden verbeteren, teveel hobbels aangebracht. Ik zie veel lege bussen, kleinere bussen lijken mij toereikend en goedkoper.
0	-	- • Bus en trein.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	- • Betere aansluiting.
100	100	• Binnen Zoetermeer ook tussenwegen openbaar maken, zoals tussen Palenstein en Stadshart (nu alleen een bussluis), doorsteek bij tuincentrum de driesprong (bussluis)
100	-	- • Bleizo
100	-	- • De weg naar Berkel is te druk. Maakt te veel lawaai
100	100	• Doorstroming.
100	100	• Gewoon onderhouden. Niet uitbreiden. Zorg voor goede fietsverbindingen.
100	-	- • Goed onderhoud, voor de rest is het prima binnen Zoetermeer.
100	-	- • goede verbindingen die op elkaar zijn afgestemd
100	-	- • Groene zone op wegen met meerdere stoplichten
100	100	• Informatievoorziening van vervoerders naar reizigers via apps (met name actuele gegevens van vervoermiddelen [bussen, RandstadRailtrams, treinen])
100	-	- • Is prima.
100	100	• kijkend naar de toename van het verkeer op de Oostweg lijkt mij een maximale snelheid van 70 km per uur vanaf de rotonde bij Berkel richting het centrum van Zoetermeer een goede keuze. Er wordt daar veel harder gereden dan de toegestane snelheid.
100	100	• niveau houden zoals het is
100	100	• ov naar scholendriehoek
100	100	• Strooireglement.
100	-	- • veiligheid
100	-	- • Verlichting en doorstroming, groene golf verkeerslichten op rondweg
100	-	- • wandelpaden onaantrekkelijk maken voor fietsers, bijvoorbeeld ze om te leggen zodat fietsers niet via wandelpaden hun route kunnen afsnijden
100	100	• Zorg voor juiste prioritering van de modaliteiten, geef niet overal de fiets voorrang. Er zijn een aantal onoverzichtelijke plekken, uit de wegindeling valt het altijd op te maken wie voorrang heeft, of waar een oversteekplaats is. Anderzijds lijken VRIs niet altijd juist afgesteld op het verkeersaanbod. Overall, weginfra op orde.
100	100	• Zorgen voor goede doorstroming in het verkeer binnen de wijken. Wat betreft het OV moet gericht worden op het op tijd rijden van de bussen/trams
100	75	• frequenter een bus
75	100	• makkelijker van de ene wijk naar de andere zonder elke keer naar Centrum West te moeten. bijvoorbeeld vanuit elke wijk een verbinding naar het ziekenhuis of grote voorzieningen.
75	-	- • aansluitingen (overstap en wachttijd)
50	100	• betere busverbinding in de wijk Rokkeveen
100	50	• Bussen moeten frequenter rijden binnen Zoetermeer en niet 2 maal per uur. Zelfs na 19:30 rijden de bussen maar 1 maal per uur.
100	50	• Doortrekken van de RandstadRail naar de wijken in Rokkeveen.
75	75	• Frequenter en goedkoper. Zaterdag gratis Stadshartkaartje was erg leuk.
75	-	- • veiligheid en parkeermogelijkheid

75	75	• Zorg voor betere verbinding met Rotterdam/Leiden per openbaar vervoer.
100	25	• Dat de RandstadRail meer aangeeft wat er is als er vertraging plaatsvindt. De RandstadRail is vaak te laat of komt helemaal niet. Ook vind ik dat er een RandstadRail moet zijn in Rokkeveen.
100	25	• Frequentie en prijs
75	50	• Frequentie richting Stadshart vanaf Rokkeveen Oost
100	0	• filevorming tegenaan op de ringweg en de A12
100	0	• goede en veilige fietspaden met meer voorrangskruisingen voor fietsers. openbaar vervoer vanuit Rokkeveen naar de Dorpsstraat of Stadshart is bedroevend
25	50	• Betere verbinding tussen Rokkeveen en de stad zelf!
75	0	• meer competitief worden vergeleken met auto / fiets
0	75	• Rokkeveen beter en meer betrekken in vervoerfrequentie: voelt als buitengebied.
25	0	• - Verbinding Edelsteensingel-Katwijkerlaan t.h.v. tuincentrum de Driesprong is afgesloten voor gewoon verkeer. Verkeer moet omrijden langs scholen door een woonwijk. Dat is toch achterhaald! - Verkeerssituatie bij spoorwegovergang bij Zoetermeer Oost: wat moet je daar lang wachten als er treinen komen! Dikwijls rare en gevaarlijke dingen gezien. Daar had beter een tunnel moeten zijn.- Vrachtverkeer naar Nutricia maakt het daar nog gevaarlijker. Nutricia moet toch weg daar eigenlijk.-Fietspaden vraagt u niet naar. Die mis ik rond winkelcentrum Rokkeveen. Gevaarlijk en onoverzichtelijk daar met al die rollators en scootmobiels van omwonende bejaarden. Geef die wat meer ruimte: dat is ook verkeer.
25	0	• Verbetering Openbaar Vervoer van Rokkeveen naar Stadshart. Veiligere oversteek voor fietsers op Industrieweg in route Rokkeveen-Palenstein.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Ik zou voor willen stellen gratis vervoer met de RandstadRail voor Zoetermeerders binnen Zoetermeer om intern wegverkeer te ontzien. Bijvoorbeeld op zaterdagen naar Stadshart
100	75	• Is goed zo.
100	75	• Misschien kleinschaliger vervoer, maar wel frequent!
75	100	• Frequentie. Opstappunten op verschillende vaste plaatsen.
75	75	• De bussen moeten vooral later rijden en op bepaalde lijnen de bus vaker laten rijden, bus naar Delft bijvoorbeeld overdag om 't kwartier en 's avonds om 't half uur.
75	75	• Groene zones.
100	50	• rechtstreekse verbinding Rotterdam RandstadRail
100	50	• Regelmaat
100	50	• Richting Pijnacker RandstadRail
100	50	• Vanuit Oosterheem is er bijna geen goede busverbinding. Als RandstadRail uitvalt ben je onthand.
100	50	• Verbindingen liggen er. Aandachtspunt is mogelijk de doorstroming op de diverse wegen (weinig vertraging), OV wat frequent rijdt zodat het een goed alternatief is voor de auto.
50	75	• goed onderhoud, om nog betere service te verlenen, want 3 jaar terug was het met recht de RAMPEN rail ipv RandstadRail
100	25	• Minder stoplichten, meer invoegstroken op de ringweg
50	50	• Betere aansluiting Oosterheem
50	50	• Het feit dat je vaak moet overstappen van RandstadRail 4 op 3 om ergens te komen. Alleen de rit naar Den Haag kan zonder overstappen.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• doorstroming
100	100	• Geen mening, is nu uitstekend
100	100	• Goede aansluitingen met andere lijnen.
100	100	• op niveau houden
100	100	• Prijs en frequentie
100	100	• Veilig fietsverkeer voor kinderen dmv tunnels onder doorgaande wegen mn Oosterheem.
100	100	• veiligheid
100	100	• Zorgen voor voldoende capaciteit in de spits. Verder zou HTM zich, rond de vakanties, beter moeten inspelen op het reizigersaanbod.Zij halveren het aantal zitplaatsen per uur gedurende vakanties.....slecht!
100	75	• Bus in Seghwaert.
100	75	• directere verbindingen tussen wijken zoals Oosterheem en lansingerland / Rokkeveen
100	75	• Ik vind het nog altijd vreemd dat alle wijken een RandstadRailstation hebben, behalve Noordhove.
100	75	• Moet nog overstappen richting Nootdorp; is te ver voor een goede verbinding.
100	75	• Stoplichten beter afstellen op elkaar
100	75	• Zorg voor betere verkeersdoorstroming. En betere handhaving van de wegenverkeerwet. Het mag niet zo zijn dat er binnen de 30-kilometerzones nog stelselmatig zeer onveilige snelheden worden gereden door bewoners en dat dit bij aankaarting alleen gemonitord wordt met een "u rijdt te hard" bordje.

100	50	• Bus/tram/trein rijdt een aantal keer per uur. Als er een voertuig uitvalt dan graag goede informatievoorziening
100	50	• De onmogelijke weefvakken bij in- en uitgang tunnelbak Stadscentrum
75	75	• deze zijn redelijk tot goed.
75	75	• één tarief RandstadRail voor heel Zoetermeer, nu is Oosterheem zone extra !!
100	50	• Lijnen moeten beter aansluiten (niet 20 min. wachten op volgende tram bij overstappen). Prijs moet voordeliger & manieren van betalen moeten echt veelzijdiger zijn.
100	50	• Meer aandacht voor de RandstadRailhaltes. Op veel haltes voel ik mij niet prettig / veilig
75	75	• Ook bussen in Oosterheem.
100	50	• Openbaar vervoerverbinding van de wijk Oosterheem met de NS-stations is erg slecht
75	-	• opnieuw bestraten Heemburg en snelheid Tobias Asserlaan
100	50	• Snellere, directe OV-verbinding van Oosterheem met NS-stations.
75	75	• Stadshart en Dorpsstraat met elkaar verbinden door zeer goedkoop busje (zoals je in Blijdorp van ene kant dierentuin naar andere kant kan)
75	75	• veiligheid op kruisingen en rotondes
75	75	• Voldoende en goedkoop parkeren
50	100	• waar ik woon zal er weinig kunnen veranderen
75	50	• Betere verbinding tussen Oosterheem en Rokkeveen en NS-stations.
75	50	• Doorstroming en minder verkeersdrempels
100	25	• Frequentie, automaten voor opladen/kopen kaartje met pinpas op elk station.
50	75	• Minder wegwerkzaamheden in het weekend zal fijn zijn. Op zondag eerder RandstadRail laten rijden + frequenter.
100	25	• Parkeren. 2 uur is erg kort in het Stadshart om te lopen.
50	50	• Betere verbinding met Dorpsstraat vanuit Oosterheem.
25	-	• Schone trams en stations.

overige respondenten

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	75	• intercitystop zoals voorheen. Laat burgemeester aandringen bij minister, kan nu nog.
100	75	• Meer openbaar vervoerverbindingen tussen Rokkeveen en Centrum.
100	50	• Betere info bij storingsen, met name bij Randstad Rail: vaak onbegrijpelijke meldingen op de digitale borden op stations, bv. wachttijd van 5 minuten wordt 2 minuten, dan weer 7 minuten, later weer 3 minuten. Al met al behoorlijke wachttijden. Had ik ook ander vervoer kunnen nemen.
100	50	• Veiligheid.
75	50	• Verbinding trein. Verbinding naar Dorpsstraat.
50	-	• Betere aansluiting.
50	-	• Op tijd rijden!
75	0	• Goede doorstroming op hoofdroutes.
50	0	• Betere aansluiting.

V-2 aandachtspunten verbindingen met overig Nederland

Hieronder staan reacties op de vraag: "Wat zijn volgens u de belangrijkste aandachtspunten als het gaat om de wegverbindingen en/of openbaar vervoerverbindingen met overig Nederland in de komende jaren?"

De reacties zijn geordend naar buurt (de woonbuurt van de respondent), en naar de combinatie van bereikbaarheidsscores per auto en per openbaar vervoer, voor bestemmingen buiten Zoetermeer (bereikbaarheidsscores: zie bijlage VI, p.55). Toelichtingen zonder informatiewaarde, zoals 'nee' en 'nvt', alsmede onbegrijpelijke toelichtingen zijn verwijderd, evenals verwijzingen naar het vorige antwoord op een open vraag. Verder is er een lichte redactie uitgevoerd, met name op spelling en interpunctie.

respondenten uit Dorp

bereikbaarheid		belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Actueel houden.
100	100	• Goede aansluiting bus/trein, goede wegen
100	100	• Het verbaast mij ten eerste dat Zoetermeer geen intercitystation heeft.
100	100	• Verschillende soorten openbaar vervoer beter op elkaar afstemmen qua overstapmogelijkheden
100	88	• Door blokkerend woon-werkverkeer richting / vanaf Den Haag wordt Zoetermeer steeds slechter bereikbaar.
80	80	• aanpassen van N216 naar A4, en doorgang naar Zuid-Nederland aanpassen rond Rotterdam
100	60	• Intercitystation in Zoetermeer
80	80	• Verbinding met Delft sneller?
80	80	• Voorkomen filevorming; stimuleren openbaar vervoer
70	70	• Snellere treinverbindingen van station Oost. Vooral in het weekend kwartierverbindingen.

30	90	• Betere aansluitingen in het openbaar vervoer. De files zullen altijd wel blijven, meer asfalt is niet van toepassing hier.
0	50	• Andere verbindingsweg vanuit Bleiswijkseweg.
30	0	• meer in de nacht, jeugd kan niet of amper reizen in de nacht

respondenten uit Stadscentrum

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Dat er weer een halte voor de intercity komt.
100	100	• Een goed functionerende RandstadRail. Nu nog te vaak uitval en/of vertraging.
100	100	• goed onderhoud van wegen en goede markeringen naar bestemmingen
100	100	• Intercitytreinen moeten stoppen in Zoetermeer
100	100	• Veiligheid.
100	-	• Zelfde als bovenstaande.
100	100	• Zoetermeer ook weer als stopplaats voor de intercity
100	83	• Goede doorstroming van verkeer via op/afritten. Verder geen mening. Maak zelden gebruik van ov.
90	100	• goede aansluiting
90	100	• De weg naar Leiden. Verkeersplein is een al opstopping, vooral in de ochtend. Wellicht een idee om 's morgens tussen 7.00 en 9.00 uur doorstromingsverkeerslichten te hanteren.
88	88	• Meer treinverkeer vanaf Zoetermeer
60	100	• Verbetering van het OV naar Leiden, er zijn vaak files voor Leiden als je met de auto gaat; met bus gaat dat gelukkig goed.
70	70	• vervoerverbindingen ook later mogelijk laten zijn
80	40	• RandstadRail is goed, trein is matig omdat stations beide richting zuid-Zoetermeer liggen, dus voor mensen uit noord-Zoetermeer moeilijker bereikbaar.

respondenten uit Palenstein

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Ik reis zelden of nooit met de trein of de bus etc. naar bestemmingen.
100	100	• Voldoende wc's creëren in de RandstadRail.
100	100	• weg: weet niet; OV: zo houden
100	90	• Meer openbaar vervoerverbindingen in de nacht.
75	100	• Te veel overstappen.
100	50	• vaker vertrekken
80	50	• Richting Rotterdam / Delft / Leiden goede OV-verbinding.
50	100	• dat bij de nieuw aangelegde rotondes wel duidelijk is dat het een rotonde is, anders krijg je gevaarlijke situaties: dat mensen voorrang nemen
50	50	• Veiligheid, zichtbaarheid, vooral in donker en regen, bereikbaarheid, toegankelijkheid, doorstroming

respondenten uit Driemanspolder

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	100	• Er moet een intercitystation komen. Een half uurverbinding na 20:00 uur en in de weekenden is slecht.
-	100	• Zoetermeer weer intercitystation
80	100	• de weg naar Leiden met de auto is zowel heen als terug niet te doen en hier staan dan ook altijd files in de ochtend en middag. tevens levensgevaarlijk met die fietsers bij de rotonde
80	70	• naar Rotterdam is nu slecht.
70	-	• Betaalbaar.
70	60	• Betere verbinding ov met Rotterdam, Delft
50	75	• Stoppen van intercitytreinen.
60	50	• regelmatig laten rijden
-	50	• meer rechtstreekse verbindingen

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Geen vertragingen.
100	100	• Goede aansluiting.
100	100	• Zoetermeer intercitystation.
100	-	• Zoetermeer moet weer een intercitystatus krijgen
100	80	• intercitystop Zoetermeer; doortrekken RandstadRail richting Rotterdam; tramverbinding Zoetermeer-Pijnacker-Delft
100	80	• realisatie station Bleizo: aansluiting van OV-verbindingen op elkaar: ov-verbinding met Leiden
50	100	• weather vulnerability

70	80	• de kosten en de frequenties
90	60	• Frequentie trein: liften; werkende groene zone.
90	60	• stoppen intercity in Zoetermeer
70	83	• Wegwijzers.
80	60	• Laat ook de intercity's stoppen op Zoetermeer!
50	70	• De vertrektijden.
70	60	• Richting Leiden: de situatie bij het voormalige Kruissherenklooster en Zoeterwoude is een ramp.
80	30	• Frequentie NS richting Gouda/Utrecht. Intercity graag laten stoppen op station Zoetermeer.
-	50	• zoals vroeger directe verbinding naar Utrecht en Nijmegen [.....]
70	30	• Zondagochtend vroeg is Den Haag niet met openbaar vervoer te bereiken. In de avond is er weinig busvervoer naar en van Leiden. Jammer
50	25	• naar Rotterdam Hillegersberg
50	20	• verbinding Rotterdam
0	60	• Intercitystation in Zoetermeer.
-	17	• Geen idee, alleen kost veel tijd/geld.

respondenten uit Meerzicht-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• - meerdere afritten A12 naar Zoetermeer - Volledig [...] rijbanen op de Zoetermeerse rijweg (Leidseveen)
-	100	• Dat de bussen - treinen op tijd rijden ook in de herfst en winter.
100	100	• ruim voldoende, houden zo
90	50	• Het duurt vanaf mijn huis een kwartier om op de A12 te komen richting Gouda, een stukje van 3 kilometer, met zeker acht verkeerslichten. Dat is uitermate irritant en zeker niet doorstromend. Ook staat er elke 150 meter een nieuw bordje met de snelheid (50-70-50-70-50 etc.)
90	50	• Snelle verbindingen
60	100	• Filevorming, massaliteit in vervoer/voldoende wagons, betere informatievoorziening.
100	50	• Vervoer per rolstoel.
80	60	• Toegang tot A12 richting Utrecht.
60	50	• Prijsstijging tegengaan.
70	40	• Hogere frequentie RandstadRail. Vanaf half 7 's ochtends zit de lijn al vol. Dit is een melkkoe waar mensen veel voor betalen maar niet eens de standaardservice geboden krijgen. Ronduit schandelijk en zeer onveilig.
40	0	• weer sneltreinen laten stoppen op Zoetermeer richting Arnhem en Utrecht etc.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• de tijd van overstappen, de RandstadRail loopt meestal achter of voor met de NS bij Driemanspolder.
100	100	• hangt af van de outletmall
100	100	• Station Zoetermeer een intercitystatus geven zou erg handig zijn.
100	80	• Veiligheid.
80	100	• stopplaats voor intercitytreinen
90	80	• Betere OV-verbinding in de nachturen.
80	75	• knelpunten verhelpen
80	70	• Hoge frequentie OV
70	75	• veilig, schoon, betrouwbaar
90	50	• er moet weinig overstap gedaan worden, zoals om naar Zuidplas te gaan: hier moet je drie keer overstappen.
100	40	• Frequentie
100	40	• intercitystation
60	75	• Een betere verbinding met Leiden. Vooral ook een taak voor gemeente Leiden om de bereikbaarheid vanaf de A4 te verbeteren. Anders een taak voor de provincie om in te grijpen als Leiden niets doet. Eerdere plannen voor een verbindingroute door de Vrouwenpolder naar de Churchillaan zijn in de prullenbak verdwenen. Maar geen alternatief plan.
70	50	• sneller naar Utrecht met NS
60	50	• - Zoetermeer haalt steeds meer naar zich toe (PRIMARK, outletcentre) en daardoor neemt verkeersdruk toe. Waarom geen parkeergelegenheden buiten Centrum en dan goede OV?
50	60	• Het vermijden van flessenhalswegen; meer doorstroming; minder versmallingen
50	50	• Betere aansluiting met de trein. Meestal als je met de trein ergens heen wilt, moet je eerst naar Utrecht, Leiden of Rotterdam.
17	38	• Fietswegen moeten meer rechtoe rechtaan zijn, veel minder omleidingen en bochten. Zij moeten altijd altijd een zelfde wegcomfort/rijcomfort bieden als de autoweg, anders is er sprake van ongelijke behandeling oftewel discriminatie.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	bereikbaarheid ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Betere zoekmogelijkheden met reisplanner.
100	100	• doorstroming in de spitsuren; aanbod van openbaar vervoer in de spitsuren
100	100	• Leiden in via de N206 loopt vaak vast bij het viaduct over de A4, maar dat moet Leiden oplossen
100	100	• Problemen wintermaanden oplossen.
100	100	• Rotterdam Airpoort.
100	100	• Veiligheid in en om het vervoermiddel.
100	-	- • veiligheid, betaalbaarheid, goede verbindingen zonder overstappen
100	100	• Veiligheid.
-	100	• Verbinding met Rotterdam kan stukken beter.
100	100	• Zoetermeer moet een intercitystop van de NS-trein worden.
100	90	• Snellere treinverbinding naar Utrecht: graag weer intercitystation
80	100	• Knelpunt Zoetermeer en Leiden en om Leiden door te komen, met de auto en ook van Zoetermeer naar Den Haag en Rijswijk.
80	100	• Veiligheid in bus of tram en op stations
100	80	• Verbinding met Rotterdam en Amsterdam
88	83	• sprinter moet stoppen in Zoetermeer
70	100	• provinciale weg naar Leiden wordt steeds meer gebruikt, ligt aardig wat druk op.
100	63	• Goede aansluitingen binnen de regio Haaglanden- Rijnmond - Gouda van de verschillende vervoermiddelen
90	50	• minder overstappen
80	80	• ov naar Rotterdam. Graag aansluiting op E-metro
90	60	• Doorstroming
80	70	• Verbindingen op de vroege zaterdag- en zondagochtend. Met name op zondagochtend kom je heel moeilijk weg op de vroege ochtend per OV.
70	-	- • Verbinding met Rotterdam en Utrecht
80	50	• OV-verbinding met Rotterdam is onder de maat. Of de omweg via Leidschenveen of de verplichte overstap in Berkel (en dat heet dan ZoRo-verbinding!)
67	67	• verbetering van het OV richting Rotterdam: daarnaast zou Zoetermeer een NS-Intercitystation moeten hebben. Het is te gek voor woorden dat je op een stoptrein moet stappen!
60	75	• Openbaar vervoer: RandstadRail en NS heeft grotere capaciteit nodig, zeker in spijtstijd zodat het minder lijkt op veevervoer
75	50	• Snelheid, bereikbaarheid naar Amsterdam en Rotterdam
50	75	• Veel filevorming in deze omgeving.
50	70	• Betere verbinding naar Rotterdam.
100	20	• frequentie
60	-	- • frequentie
60	-	- • Vooral ook snelle doorgaande fietsroutes houden. Betere autoverbindingen met omliggende gemeentes
40	60	• Busverbinding naar Delft is slecht.
50	50	• Directe verbindingen.
50	-	- • Veiligheid
40	50	• T.g.v. verbinding.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	bereikbaarheid ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Rechtstreekse verbinding naar Utrecht, dus Intercityverbinding. Nu bij overstappen 's avonds betere aansluiting, dus elk kwartier ipv elk half uur een aansluiting.
100	100	• Voor mij is het goed geregeld.
100	100	• Zorg ervoor dat Rotterdam met de sprinters bereikt kunnen worden.
100	80	• prijsstijging proberen te beperken
100	80	• veiligheid
100	0	• Met name verbinding Den Haag richting centrum en Scheveningen sneller bereikbaar maken en beiden 's avonds later; en frequenter openbaar vervoer door de hele stad. Is ook voor jeugd i.v.m. uitgaan heel belangrijk
100	60	• Directe verbinding naar Rotterdam en Delft.
60	100	• Verbinding per auto naar Leiden / Amsterdam
70	80	• Nieuwe hoofdwegen. Richting Leiden en A4.
80	50	• Diensten vroeger beginnen.
50	80	• Zoetermeer moet Intercity-station worden!
100	20	• het kunnen praten met chauffeur RandstadRail. directe treinverbinding Utrecht. betere verbinding Leiden vanuit de wijken.
50	50	• Te weinig intercity's.
50	50	• Veiligheid en frequentie (OV) Verbinding OV Zoetermeer - Rotterdam moet verbeterd. Files.
40	50	• Zoetermeer - Rotterdam blijft onhandig
67	20	• betere treinaansluiting naar grote steden zonder overstappen
40	0	• Beter aanduiden.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Anticiperen op de aanstroom van reizigers
100	100	• goede alternatieve routes als er ongelukken zijn en wegen worden afgesloten. Bijv. dit weekend A12 richting Den Haag afgesloten (3 rijbanen!). Alternatief N 470 (1 rijbaan) en N 469 (1 rijbaan) gevolg daarop lange files vanwege capaciteit te klein.
100	100	• Proactief blijven
100	100	• Uitbreiding wegeaanleg
-	100	• Veel vertraging RandstadRail.
100	100	• verbinding RandstadRail/metro E-lijn naar Rotterdam
90	100	• 1) snelle(re) doorstroming bv. A4. 2) Géén/minder vrachtverkeer in spitsuren.
100	80	• Een snellere route van Zoetermeer naar Rotterdam met de RandstadRail. De NS treinen gaan maar naar een beperkt aantal steden/haltes, dat zou uitgebreider moeten.
100	67	• Richting Rotterdam
100	50	• frequentie
100	70	• Openbaarvervoerverbinding met Rotterdam en Delft is nog steeds niet optimaal. Lange reistijden.
80	-	• Verbinding richting Leiden.
70	80	• De OV-verbindingen van de NS-trein vanuit Zoetermeer zijn van een dorps niveau (4 x per uur een stopreintje): dat moet beter!
80	60	• meer afritten van de A12 naar Zoetermeer
50	75	• RandstadRail doortrekken naar Rotterdam. Geen overvolle treinen richting Utrecht. Betere doorstroming weg naar Leiden: rotonde Stompwijk, oprit A4.
60	-	• goedkoper maken OV is duur en vaak wachten bij overstappen. daarom reis ik zelden met het OV. Binnen Z-meer is fiets in het algemeen het snelste
50	40	• RandstadRail doortrekken naar Rotterdam vanaf Bleizo.
60	20	• Minder overstappen.
50	20	• Frequentere en snellere verbinding naar Rotterdam en Leiden
30	20	• Verbindingen Rotterdam. Betrouwbaarheid RandstadRail: slecht.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Intercystation in Zoetermeer.
100	88	• Intercitytreinen moeten stoppen in Zoetermeer
90	70	• Goede uitval wegen
88	50	• Intercitytrein bij Zoetermeer. Station makkelijker te bereiken met RandstadRail (of lang zitten door de krakeling i.e. kost geld, of overstap Voorweg laag naar Hoog). Driemanspolder is niet echt de halte waar mensen komen in tegenstelling tot Centrum West of Voorweg Laag/Hoog. Verbinding van Centrum West naar Den Haag en controle op de RandstadRail vanuit Zoetermeer. College van B en W mag van mij echt veel strenger.
75	50	• Stations groter te maken, meer treinen niet alleen naar Utrecht & Den Haag.
50	67	• Vaker treinen richting Utrecht.
100	10	• RandstadRailstoringen oplossen (veel te vaak).
50	-	• voorkomen van files

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Betere aansluiting trein met de grote steden.
100	100	• vrije banen
100	90	• Goede rechtstreekse verbinding met Rotterdam
90	90	• Zoetermeer intercitystation maken
80	-	• A12 richting Den Haag en Utrecht
50	80	• Bewegwijzering en betere afslagen
100	20	• NS - intercity in Zoetermeer stoppen. Randstad rechtstreeks naar Rotterdam.
70	25	• tijdsduur en aansluiting
80	20	• situatie naar Leiden toe verbeteren
40	20	• rotondes en hoge drempels: er zijn er veel te veel
100	0	• minder overstappen

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Amsterdam - lange reistijd.
100	100	• mi is dit voldoende
100	-	• Rijkswegen.

100	100	• snelle verbinding met Rotterdam zonder overstappen
100	100	• Verbreding A12.
100	90	• Intercitystation terugbrengen
90	100	• Onderhoud en verkeerssituatie overzichtelijk houden: het weghalen van de verkeerslichten geeft gevaarlijke situaties. Voorbeeld: Tintlaan / 3e Stationsstraat: een puinzooi [....]
100	80	• Filevorming in Zoetermeer beperken om de snelwegen op te komen
100	80	• Zoetermeer moet weer een Intercitystation worden. Zoveel reizigers! Aansluiting bij overstap in Gouda richting Zoetermeer is in het weekend slecht. Wachten.
70	100	• het in stand houden van de openbaar vervoerverbindingen
70	88	• De weekendstremmingen (onderhoud).
90	60	• Benieuwd hoe e.a. zal gaan verlopen met Zoetermeer Oost (NS) als Bleizo open gaat is nog veel onduidelijk!
60	90	• Zoetermeer zou een NS IC-station moeten hebben.
70	70	• Prins Clausplein in de spits A12/A4
70	60	• Directe verbinding Rotterdam.
80	50	• tegengaan van filevorming
100	40	• NS intercystation. Verbinding met Amsterdam is nu echt knudde. A4 zal een steeds groter knelpunt worden.
50	-	• Doorstroming, meerbaans wegen
70	30	• Een afslag vanaf A12 uit richting Utrecht t.h.v. Mandelabrug. Vlottere doorstroom richting Leiden, A4.
40	40	• Intercity stoppen in Zoetermeer!!! Treinen en bussen later dan 0:30 uur.
40	30	• Spitsstrook A12 (versmalling) weghalen. Zeer veel ongelukken! Openbaarvervoer is en blijft een ramp!
30	-	• T.a.v. openbaar vervoer geldt net als vorige vraag -> goed bereikbaar + van goede kwaliteit.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Doorstroming
100	100	• geen spitsstroken maar volledige rijstroken erbij
100	-	• Is nu al druk op de weg en wordt drukker.
-	100	• Meer stops NS in weekend
100	90	• Betere aansluiting.
100	75	• Er zouden misschien meer mogelijkheden moeten zijn i.p.v. alleen naar Den Haag of Gouda/Utrecht te kunnen reizen via NS.
-	90	• Implementatie van technologische vooruitgang: steeds zelfrijdender auto's, hopelijk een nieuw beveiligingssysteem in treinen (waardoor de frequentie omhoog kan) en het delen van gegevens van deze voertuigen met reizigers. (Denk aan het voorkomen van files doordat autos elkaar informeren over drukte.)
100	80	• Laat Zoetermeer weer een intercystation worden.
90	-	• verbetering van de spoorwegovergang Stationsstraat, ondertunneling.
90	88	• Behoud van station Zoetermeer Oost, meer doorgaande treinen naar en van Utrecht en Woerden, rechtstreekse bus naar Airport Rotterdam.
90	88	• Zorg voor een intercystation, twee stoptreinstations binnen 500 meter is niet efficiënt. (Uiteraard zaak van de NS). Zo min mogelijk trappen en tunnels(barrières om op een station/perron te komen). Betere aansluiting Rokkeveen op het RandstadRailnetwerk is een pré. Aansluiting N470 (Pijnacker) - A12 Den Haag: haakse bocht door betonnen barrière zorgt voor onveilige situaties bij opdraaien vanaf het verkeerslicht op het viaduct de snelweg op.
90	83	• doorstroming
80	100	• Geen klachten.
90	75	• veiligheid en P+R
90	80	• De verbinding met het centrum van Nootdorp is zeer slecht. Openbaar vervoer in die richting. Verder lekker zo laten en onderhouden. Zorg voor goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor ouderen.
90	80	• Een sneltrein NS laten stoppen op Mandelabrug.
80	90	• Zoetermeer Oost behouden!
100	63	• ns moet weer intercistop worden!
80	-	• Bereikbaarheid.
60	60	• Beter op elkaar afstemmen!
90	70	• Vanuit Rokkeveen naar Leiden via de N wegen is erg omslachtig, vaak ben je net zo lang binnen Zoetermeer onderweg dan vanuit de stadsgrens naar Leiden.
70	100	• Zoetermeer ligt ongunstig t.o.v. Rotterdam. Hemelsbreed ligt het niet ver van elkaar maar je moet "om" om er te komen. OF afrit Waddinxveen OF over Den Haag. De N471 is druk en traag.
100	50	• verbinding richting Delft en Rotterdam
60	100	• Intercystation
80	60	• treinen van Zoetermeer Oost naar Utrecht
60	70	• Oprit vanuit Dorp alleen voor richting Den Haag (A12) en niet naar Rokkeveen ???
67	60	• Frequenties.
100	20	• Is bijzonder goed zo.
60	60	• meer op- en afritten, zeker als je vanuit Utrecht komt, Knooppunt Clausplein bij Nootdorp verhelpen, als je uit de richting van Den Haag komt.

63	50	• met name in spits langere treinen
90	30	• Weg is prima/openbaar vervoer frequenter en goedkoper.
50	-	• doorstroming
50	50	• Station Zoetermeer weer een intercitystation
50	40	• meer competitief worden vergeleken met auto / fiets (bijv. fietsen naar Leiden is net zo snel als met bus vanaf mijn huis)
40	50	• ruimere reistijden naar Den Haag voor mensen die onregelmatig werken
40	-	• Verminderen file-vorming A4!
0	-	• Filevermindering tijdens de spits - vooral de avondspits. De ochtendspits valt wel mee.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Beter bereik per trein.
100	100	• Ik maak niet zoveel gebruik van de weg- c.q. openbaar vervoerverbindingen.
100	100	• Vrachtverkeer buiten spits houden. W.werkeer trachten indien mogelijk spreiden.
100	83	• Doorstroming
90	90	• zo snel mogelijk gereed maken van Bleizo!
100	50	• Verbeteren OV naar Rotterdam. Bij wegverbindingen is doorstroming (weinig files) belangrijk, bij uitbreiding Bedrijventerrein Prisma, komst Bleizo, e.d.
70	100	• Knooppunt bij Nootdorp en Prins Clausplein vanaf Delft verbeteren
100	50	• Station Bleizo
80	60	• Vooral zorgen dat de intercity gaat stoppen in Zoetermeer en dat de RandstadRail wordt doorgetrokken naar Rotterdam vanaf Bleizo.
60	70	• De N206 door centrum richting Leiden: doorstroming is in de spits slecht, en soms al vanaf Stompwijk in de file voor de A4. Geen goede alternatieve route beschikbaar.
90	25	• Delft/Rotterdam eenvoudiger met openbaar vervoer te bereiken.
70	50	• Reistijd per OV van Oosterheem naar NS station.
90	20	• RandstadRail 4 doortrekken naar Rotterdam
60	40	• De lange rit binnen Zoetermeer die je moet maken om bij Driemanspolder te komen. Eerst Rail 4 en dan overstappen op 3. Sluit slecht op elkaar aan. Je bent veel tijd kwijt voordat je bij de trein bent. Als het niet op elkaar aansluit, mis je je trein ook.
70	30	• zie bovenstaande / busverbindingen zijn ook niet optimaal o.. door ontbrekende busstroken, treinstation zorgt altijd voor stoptrein naar Den Haag of Utrecht met overstap en extra reistijd
40	0	• Brederesnelwegen

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• een stop van RandstadRail 3 en/of 4 op station Zoetermeer
100	-	• gebruikt de auto! zijn eind zeventig sporten op ons zelf
100	100	• Sneltram naar de in de enquête genoemde "grote" steden.
100	100	• tramdienst gebeurt met onregelmatige aankomsttijden
100	-	• veiligheid
100	100	• Vooral de RandstadRail betrouwbaarder maken en eventueel uitbreiden.
-	90	• Betere verbinding met Alphen aan de Rijn (ochtenden en weekend).
100	80	• Uitbreiding van RandstadRail.
90	-	• Zorg dat de verbindingen niet dichtslibben.
90	75	• Met Bleizo goede ov-verbindingen maken (niet alleen RandstadRail 4)
100	70	• Geen echte ontsluiting richting Alphen
70	100	• Meer vrije busbanen. Bezien in hoeverre met verkeerslichten beveiligde kruispunten kunnen worden vervangen door rotondes.
100	63	• doortrekken RandstadRail Rotterdam?
100	60	• intercitystop
100	60	• Verbeteren openbaar vervoer richting Rotterdam
100	50	• RandstadRail vanuit Zoetermeer doortrekken naar Gouda-Rotterdam
100	50	• RandstadRail doortrekken zodat Rotterdam beter bereikbaar wordt
100	50	• Voldoende parkeerplaatsen.
90	60	• Zoetermeer als intercitystation
80	60	• Betere (rail) verbinding naar Rotterdam via Bleizo
100	40	• Eerder/later rijden ivm onregelmatige/vroege diensten.
90	50	• Intercitystop om overstap Gouda te voorkomen, snelle verbinding Rotterdam (Niet via Leidschenveen). Wegverbindingen zijn okay.
90	40	• Er moet een intercity stoppen in Zoetermeer. Zoetermeer is de 3e grootste stad van Zuid Holland. Er stopt wel een intercity in Delft en Gouda. Ik vind dat heel vreemd!
90	40	• OV-verbindingen met Rotterdam en Leiden.
70	50	• moet betaalbaar blijven en betrouwbaar
100	30	• Delft is slecht bereikbaar + Rotterdam. Connectie Centrum West - NS stations is bar slecht (zeker als je 's ochtends vroeg naar werk reist).
60	60	• Betere sneltreinverbindingen met Utrecht CS
60	-	• Uitbreiding RandstadRail

70	25 •	Vertragingen + rechtstreekse verbinding met Rotterdam! Of meerdere reisopties vanuit Oosterheem.
63	50 •	RandstadRail doortrekken naar Rotterdam. Betere verbinding met Leiden, zowel in OV als via de weg.
50	50 •	snellere verbinding richting Amsterdam zou fijn zijn
-	50 •	voor de weg: doorstroming. openbaar vervoer: NS: geen uitvallende treinen, overvolle treinen
0	50 •	Een RandstadRailverbinding met Rotterdam. (nu veel overstappen) Meer rijbanen richting Alphen a/d Rijn. Dat is tijdens de spits een drukke weg. Als we die kant op gaan, is er altijd opstopping.
30	- •	Betere verbinding Leiden vanuit Oosterheem, soms doe je er een uur over om er te komen. Idem dito bij problemen A12. Als A12 dicht is probleem voor Zoetermeer dus parallelwegen

overige respondenten

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijkste aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-------------------------	--------	--

100	100 •	Frequentie verbindingen loopt soms achter.
100	100 •	Mandelabrug: een rolband plaatsen voor ouderen en minder validen.
100	100 •	sneltrein naar Utrecht, niet overstappen in Gouda
100	100 •	Zoetermeer intercitystation!
100	67 •	Naar/richting Rotterdam kan beter.
100	67 •	Overstappen naar centrale punten als Utrecht Amsterdam Rosendaal/Breda verminderen. Je doet er ellelang over. Echt heel vreselijk. Ik ga dan toch weer met auto.
50	100 •	Goede aansluiting.
70	70 •	Connectie met Rotterdam en Amsterdam moet verbeteren.
80	50 •	Frequentie.
100	20 •	Betere aansluiting/communicatie tussen vervoersbedrijven bij vertraging.
70	50 •	Verbinding naar Rotterdam. Verbinding in de wintermaanden (RandstadRail).
80	30 •	Frequentie bussen.

BIJLAGE VI berekening en vergelijking van indicatoren

VI-1 algemeen

Voor de berekening van kengetallen voor bereikbaarheid is een aantal belangrijke bestemmingen en verbindingen geselecteerd. Binnen Zoetermeer is het aantal bestemmingen tot twee beperkt: Dorpsstraat en Stadscentrum. Buiten Zoetermeer gaat het om de weg- en openbaar vervoerverbindingen in de richting van de omliggende grote steden Leiden, Gouda, Delft, Rotterdam en Den Haag (waarmee ook de verbindingen richting Amsterdam en Utrecht zijn afgedekt). In de enquête is, om de vraagstelling niet te zeer te compliceren, enkel gevraagd naar de bereikbaarheid *vanaf* de woonplek.

berekening in stappen

De berekening van de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer gaat in grote lijnen als volgt in zijn werk.

- Als eerste uitgangspunt bij geldt dat van (vraag 105 tot en met vraag 113d) ten minste één vraag beantwoord moet zijn. Van de oorspronkelijke 973 respondenten vallen er hierdoor 63 af.
- Aan de gegeven antwoorden over (actuele) bereikbaarheid per bestemming worden getalwaarden toegekend. Dit zijn zeven waarden per respondent.
- Per respondent geldt: de maximale score wordt bereikt wanneer deze op alle vragen waarbij hij of zij een oordeel *kán* geven het antwoord 'goed' geeft. De minimale score wordt bereikt bij het antwoord 'slecht' op al deze vragen.
- Voor iedere respondent wordt vastgesteld welk percentage (van het maximaal haalbare) met de opgetelde scores is gerealiseerd. Als de berekende score gelijk is aan de minimaal haalbare score bedraagt het getal voor bereikbaarheid per auto nul procent. Als de berekende score gelijk is aan de maximaal haalbare score is de bereikbaarheid honderd procent. Andere scores resulteren uiteraard in een bereikbaarheid tussen nul en honderd procent.
- Individuele waarden worden gemiddeld tot een getal voor Zoetermeer als geheel, of bijvoorbeeld tot een getal per wijk.

VI-2 bereikbaarheid per auto

- Eerst wordt vastgesteld op hoeveel van de zeven subvragen uit vraag 105 en 106 (over de actuele bereikbaarheid per auto) een antwoord, anders dan *weet niet / nvt* is gegeven. Dit getal (a_{auto}) kan variëren van 0 tot en met 7.
- Aan de mogelijke antwoorden worden de volgende getalwaarden toegekend:

goed:	3;
niet goed / niet slecht:	2;
slecht:	1;
weet niet / nvt; niet geantwoord:	0.
- Vervolgens wordt per respondent de som (s_{auto}) van de zeven getalwaarden voor bereikbaarheid per auto vastgesteld.
De maximale waarde die deze som kan aannemen is: $s_{\text{auto}(\text{max})} = 3 * a_{\text{auto}}$.
De minimale waarde is: $s_{\text{auto}(\text{min})} = a_{\text{auto}}$.
In het geval waarin $a_{\text{auto}} = 0$ worden ook $s_{\text{auto}(\text{max})}$ en $s_{\text{auto}(\text{min})}$ op nul gesteld.
- Het individuele getal voor bereikbaarheid per auto b_{auto} , uitgedrukt als percentage, is nu te berekenen als:
$$b_{\text{auto}} (\%) = 100 * (s_{\text{auto}} - s_{\text{auto}(\text{min})}) / (s_{\text{auto}(\text{max})} - s_{\text{auto}(\text{min})})$$
- Indien een respondent op alle zeven vragen over bereikbaarheid per auto *geen antwoord* of het antwoord *weet niet* heeft gegeven is deze berekening niet geldig. Dat is 33 keer het geval in 2016. Uiteindelijk is dus voor $(910 - 33 =)$ 877 respondenten een indicator voor bereikbaarheid per auto

berekend. Van deze 877 respondenten achten er 715 zichzelf in staat om de bereikbaarheid van zowel Stadshart, Dorpsstraat als alle steden te beoordelen. De overigen beperken zich tot een oordeel over de bereikbaarheid van een kleiner aantal bestemmingen (tabel VI-1).

tabel VI-1 aantal beoordelingen per respondent van de bereikbaarheid per auto (a_{auto}) van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

	aantal	procent
nul bestemmingen	33	3,6
één ..	2	,2
twee ..	28	3,1
drie ..	12	1,3
vier ..	17	1,9
vijf ..	47	5,2
zes ..	56	6,2
zeven .. (twee in, vijf buiten Zoetermeer)	715	78,6
totaal	910	100,0

VI-3 bereikbaarheid per openbaar vervoer

- De berekening van de **bereikbaarheid per openbaar vervoer** is analoog aan die van de bereikbaarheid per auto. Daarom worden in de onderstaande toelichting een paar stappen overgeslagen.
- Het individuele getal voor bereikbaarheid per openbaar vervoer b_{ov} , uitgedrukt als percentage, is te berekenen als:

$$b_{ov} (\%) = 100 * (s_{ov} - s_{ov(min)}) / (s_{ov(max)} - s_{ov(min)})$$
 Indien een respondent op alle zeven vragen over bereikbaarheid per openbaar vervoer *geen antwoord* of het antwoord *weet niet* heeft gegeven is deze berekening niet geldig. Dat is 165 keer het geval in 2016. Uiteindelijk is dus voor (910 - 165 =) 745 respondenten een indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer berekend. Van deze 745 respondenten achten er 332 zichzelf in staat om de bereikbaarheid per ov van zowel Stadshart, Dorpsstraat als alle steden te beoordelen. De overigen beperken zich tot een oordeel over de bereikbaarheid van een kleiner aantal bestemmingen (tabel VI-2).

tabel VI-2 aantal beoordelingen per respondent van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (a_{ov}) van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

	aantal	procent
nul bestemmingen	165	18,1
één ..	35	3,8
twee ..	86	9,5
drie ..	64	7,0
vier ..	72	7,9
vijf ..	95	10,4
zes ..	61	6,7
zeven .. (twee in, vijf buiten Zoetermeer)	332	36,5
totaal	910	100,0

VI-4 gemiddelde bereikbaarheid

Van de individuele bereikbaarheidspercentages kan een overall gemiddelde worden vastgesteld. Dat is gebeurd voor de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per openbaar vervoer afzonderlijk.

Ook kan een gemiddelde bereikbaarheid per vervoersvorm per woonwijk worden vastgesteld. Tabel VI-3 en VI-4 laten deze gemiddelden zien voor 2009, 2011, 2013 en 2016.

tabel VI-3 *gemiddelde bereikbaarheid per auto, van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent.*

wijk	gemiddelde bereikbaarheid per auto, in % (tussen haakjes het aantal respondenten)							
	2009		2011		2013		2016	
Centrum	77,4	(152)	82,7	(166)	85,5	(158)	87,3	(123)
Meerzicht	75,9	(166)	79,2	(106)	84,9	(143)	86,9	(97)
Buytenwegh	80,1	(115)	82,5	(86)	85,0	(90)	87,1	(71)
de Leyens	73,3	(112)	80,9	(125)	79,3	(117)	83,8	(79)
Seghwaert	75,8	(184)	83,6	(181)	78,6	(164)	82,8	(116)
Noordhove	74,4	(101)	83,3	(92)	81,7	(82)	84,9	(68)
Rokkeveen	79,7	(260)	83,4	(247)	86,0	(218)	86,6	(179)
Oosterheem	74,8	(151)	83,7	(161)	80,0	(151)	87,5	(114)
totaal *	76,8	(1293)	82,6	(1223)	82,9	(1176)	85,9	(877)

*inclusief respectievelijk 52 (2009), 59 (2011), 53 (2013) en 30 (2016) respondenten uit industrie- of buitengebied of onbekende woonbuurt

tabel VI-4 *gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer, van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent.*

wijk	gemiddelde bereikbaarheid per auto, in % (tussen haakjes het aantal respondenten)							
	2009		2011		2013		2016	
Centrum	75,8	(126)	79,1	(130)	78,0	(128)	80,5	(102)
Meerzicht	75,9	(146)	74,1	(95)	74,6	(113)	70,1	(85)
Buytenwegh	73,9	(100)	81,4	(73)	77,9	(69)	78,6	(62)
de Leyens	71,3	(90)	72,2	(100)	70,8	(97)	79,8	(69)
Seghwaert	71,1	(150)	69,6	(162)	69,8	(134)	66,3	(101)
Noordhove	64,2	(72)	66,7	(80)	62,9	(70)	59,3	(57)
Rokkeveen	77,7	(195)	72,0	(194)	75,9	(178)	74,2	(137)
Oosterheem	68,5	(126)	67,4	(132)	60,7	(128)	69,4	(104)
totaal *	73,3	(1047)	71,8	(1015)	71,7	(961)	72,5	(745)

*inclusief respectievelijk 42 (2009), 49 (2011) en 44 (2013) en 28 (2016) respondenten uit industrie- of buitengebied of onbekende woonbuurt

VI-5 vergelijking met rapportcijfers

De respondenten is (in verband met de Programmabegroting 2016 - 2019) gevraagd hun oordeel over de bereikbaarheid per auto samen te vatten in een rapportcijfer. Tabel VI-5 toont met deze cijfers een volledig consistent beeld: voor respondenten die een hoger rapportcijfer geven is gemiddeld ook het berekende bereikbaarheidspercentage hoger.

tabel VI-5 gemiddelde bereikbaarheid per auto, van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, afgezet tegen het rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto

rapportcijfer bereikbaarheid per auto	bereikbaarheid (gemiddeld, in %)	aantal respondenten
rapportcijfer: 1	28,6	1
„ 2	-	-
„ 3	-	-
„ 4	52,1	2
„ 5	54,0	17
„ 6	67,8	61
„ 7	80,7	274
„ 8	91,1	335
„ 9	95,8	109
„ 10	98,7	50
totaal	86,2	849

Datzelfde is in tabel VI-6 berekend voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Daar blijkt een nagenoeg consistent beeld: voor respondenten die een hoger rapportcijfer geven is gemiddeld ook het berekende bereikbaarheidspercentage hoger. Uitzondering: de twee respondenten die het laagste rapportcijfer combineren met het hoogste bereikbaarheidspercentage.

tabel VI-6 gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer, van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, afgezet tegen het rapportcijfer voor bereikbaarheid per openbaar vervoer

rapportcijfer bereikbaarheid per openbaar vervoer	bereikbaarheid (gemiddeld, in %)	aantal respondenten
rapportcijfer: 1	100,0	2
„ 2	21,4	2
„ 3	26,1	8
„ 4	41,5	10
„ 5	38,6	33
„ 6	52,5	120
„ 7	73,9	252
„ 8	86,8	187
„ 9	91,6	51
„ 10	97,5	17
totaal	72,7	682