



gemeente
Zoetermeer

Stadspeiling 2020

Deelrapport bereikbaarheid



Stadspeiling 2020

deelrapport Bereikbaarheid

maart 2021

opdrachtgever:
Stedelijke Ontwikkeling

Ed Kroet

analyse en rapportage:
JaBo, Onderzoek & Statistiek

Bert Ploeger

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 ONDERZOEKSVERANTWOORDING	7
1.1 inleiding	7
1.2 meetfactoren voor bereikbaarheid	7
1.3 doelstellingen	7
1.4 steekproef en respons	7
1.5 dit rapport	8
2 BEREIKBAARHEID	9
2.1 bereikbaarheid per auto	9
2.2 bereikbaarheid per openbaar vervoer	12
2.3 aandachtspunten bereikbaarheid	17
BIJLAGE I BEVOLKING, STEEKPROEF EN RESPONS	19
BIJLAGE II BETROUWBAARHEID EN NAUWKEURIGHEID	21
BIJLAGE III VRAGENLIJST	23
BIJLAGE IV RECHTE TELLINGEN	27
BIJLAGE V ANTWOORDEN OP OPEN VRAGEN	37
V-1 aandachtspunten verbindingen binnen Zoetermeer	37
V-2 aandachtspunten verbindingen met overig Nederland	47
BIJLAGE VI BEREKENING EN VERGELIJKING VAN INDICATOREN	55
VI-1 algemeen	55
VI-2 bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer	55
VI-3 bereikbaarheid per ov van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer	56
VI-4 gemiddelde bereikbaarheid	57
VI-5 vergelijking bereikbaarheid als percentage met rapportcijfers	58

SAMENVATTING

stadspeiling

In september / oktober 2020 is in Zoetermeer de jaarlijkse stadspeiling gehouden. In opdracht van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling is hierin een aantal vragen gesteld over de *bereikbaarheid van de stad*. De vragen over deze onderwerpen zijn voorgelegd aan een steekproef van ca. 4.020 inwoners (18+) van Zoetermeer.

methode en respons

De steekproeftrekking voor de stadspeiling wijkt met ingang van 2020 af van die in voorgaande jaren. De steekproef wordt voortaan gestratificeerd: om op voorhand te corrigeren voor relatieve onder- en oververtegenwoordiging van leeftijdsgroepen worden de steekproeven zodanig getrokken dat de (verwachte) respons een goede afspiegeling is van de leeftijdsopbouw van Zoetermeerse 18+'ers. Deze rapportage laat zien wat de effecten van de wijziging zijn: ter vergelijking is aan de rechte tellingen een kolom toegevoegd waarin de uitkomsten zijn herwogen naar een leeftijdsverdeling zoals in de respons op de stadspeiling van 2019. De (bruikbare) respons op deze enquête bedraagt 1.110 personen (27,8%).

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 2020 (voor heel Zoetermeer) 86,4%. Het gemiddelde voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer bedraagt in 2020 74,9%.

Deze uitkomsten kunnen worden vergeleken met de uitkomsten van samenvattende vragen over bereikbaarheid: rapportcijfers voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (per auto: gemiddeld een 8,0; per openbaar vervoer: gemiddeld een 7,4).

verschil 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.

verschillen tussen steden in de omgeving van Zoetermeer

Bij de wegverbindingen varieert het percentage 'goed bereikbaar' van 57% (richting Leiden) tot 79% (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 binnen Zoetermeer hebben de aandachtspunten die respondenten aandragen veelal betrekking op doorstroming, zowel bij bestemmingen binnen Zoetermeer als bij bestemmingen buiten Zoetermeer. Bij de bestemmingen buiten Zoetermeer geldt de verbinding met Leiden als grootste knelpunt.

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 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 2020 is in Zoetermeer de jaarlijkse stadspeiling (voorheen 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 meetfactoren voor bereikbaarheid

In 2009 bleek er behoefte aan een indicator voor de bereikbaarheid van Zoetermeer, dat wil zeggen de bereikbaarheid van bestemmingen binnen Zoetermeer en de bereikbaarheid van omliggende steden. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen bereikbaarheid per auto en bereikbaarheid per openbaar vervoer.

De ontwikkelde indicator heeft tot 2014 als meetfactor voor de Programmabegroting gefungeerd.

De indicator heeft de vorm van een (gemiddeld) percentage dat weergeeft in welke mate een - volgens de respondenten - maximaal haalbare bereikbaarheid is gerealiseerd. De voor dit doel opgestelde vragen naar bereikbaarheid zijn op verzoek van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling ook ná 2014 tweejaarlijks in de omnibusenquête en latere stadspeiling opgenomen. De indicatoren zijn dus gehandhaafd, zij het niet meer als meetfactor voor de Programmabegroting.

meetfactor vanaf 2016

Ten behoeve van de Programmabegroting 2016 - 2019 is een nieuwe meetfactor voor bereikbaarheid vastgesteld. Achtergrond van deze keuze was de toenmalige wens om één indicator te hanteren voor de bereikbaarheid per fiets en auto.

Daarom is er sinds 2016 een vraag toegevoegd naar een samenvattend rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto.

Inmiddels zijn de bereikbaarheid per auto, de bereikbaarheid per fiets en de bereikbaarheid per openbaar vervoer afzonderlijke meetfactoren, elk uitgedrukt in een rapportcijfer. De vragen naar cijfers voor de auto en het openbaar vervoer zijn opgenomen in dit onderzoek. Het rapportcijfer voor bereikbaarheid per fiets wordt gevraagd in het onderzoek Verkeersveiligheid en fietsgebruik, eveneens onderdeel van de stadspeiling.

1.3 doelstellingen

Doel van dit onderzoek is:

- uitspraken te kunnen doen over de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer, van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer. De uitkomsten worden vergeleken met resultaten uit de jaren 2009, 2011, 2013, 2016 en 2018.
- overall rapportcijfers vast te stellen voor de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer.

1.4 steekproef en respons

Voor de stadspeiling zijn drie niet overlappende steekproeven getrokken uit de BRP (Basisregistratie Personen), van (elk) ca. 4.020 Zoetermeeders die op 1 september 2020 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. Men kon de vragenlijst naar keuze digitaal of op papier

beantwoorden. Er is tweemaal een rappel verzonden aan degenen die nog niet hadden gereageerd.

stratificatie

De respons op de stadspeiling loopt al jarenlang over de hele linie terug. Bij jongere respondenten is dat in veel sterkere mate het geval dan bij oudere respondenten. Daarom stratificeert O&S de steekproef met ingang van 2020 naar leeftijd. Dat wil zeggen dat de kans om in de steekproef te vallen verschilt per leeftijdscategorie. De procentuele verdeling van leeftijdscategorieën over de respons is dankzij die aanpassing bij benadering gelijk aan hun procentuele verdeling over de totale Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder. Uiteraard kan deze aanpassing van de werkwijze leiden tot andere uitkomsten dan zonder stratificatie het geval zou zijn geweest. Om die mogelijke trendbreuk in beeld te brengen is het resultaat van 2020 nog eenmaal herwogen naar een leeftijdsverdeling zoals die zou zijn zonder stratificatie. Als referentie dient de leeftijdsverdeling uit de respons op de stadspeiling van 2019. De uitkomst van die herweging is opgenomen in de tabellen van de bijlagen IV en VI-4.

In de praktijk blijkt dat de ongewogen en gewogen uitkomsten meestal onderling geen grote verschillen vertonen. Waar die verschillen wel wat groter zijn wordt daar in de hoofdtekst van deze rapportage aandacht aan besteed.

De vragen over bereikbaarheid zijn in voldoende mate beantwoord door 1.110 personen (27,6%). 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 dit hoofdstuk kort ingegaan op door respondenten aangedragen aandachtspunten voor verbetering van de bereikbaarheid.

bijlagen

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

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

Bijlage 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 bereikbaarheidspercentages vergeleken met de rapportcijfers voor bereikbaarheid.

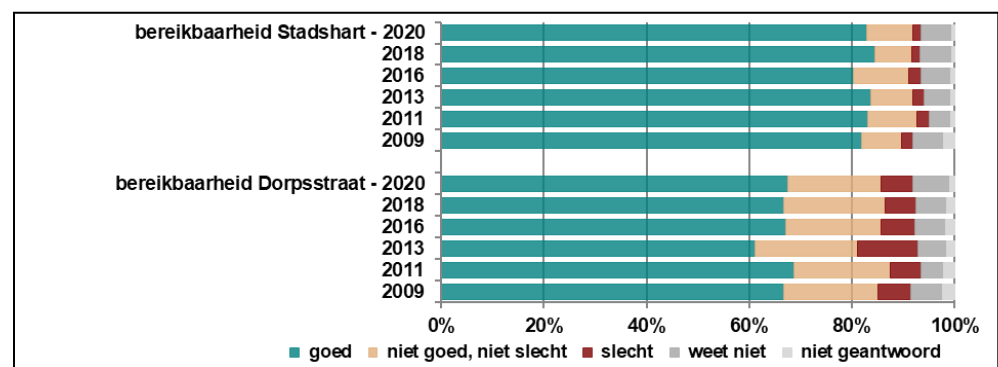
2 BEREIKBAARHEID

2.1 bereikbaarheid per auto

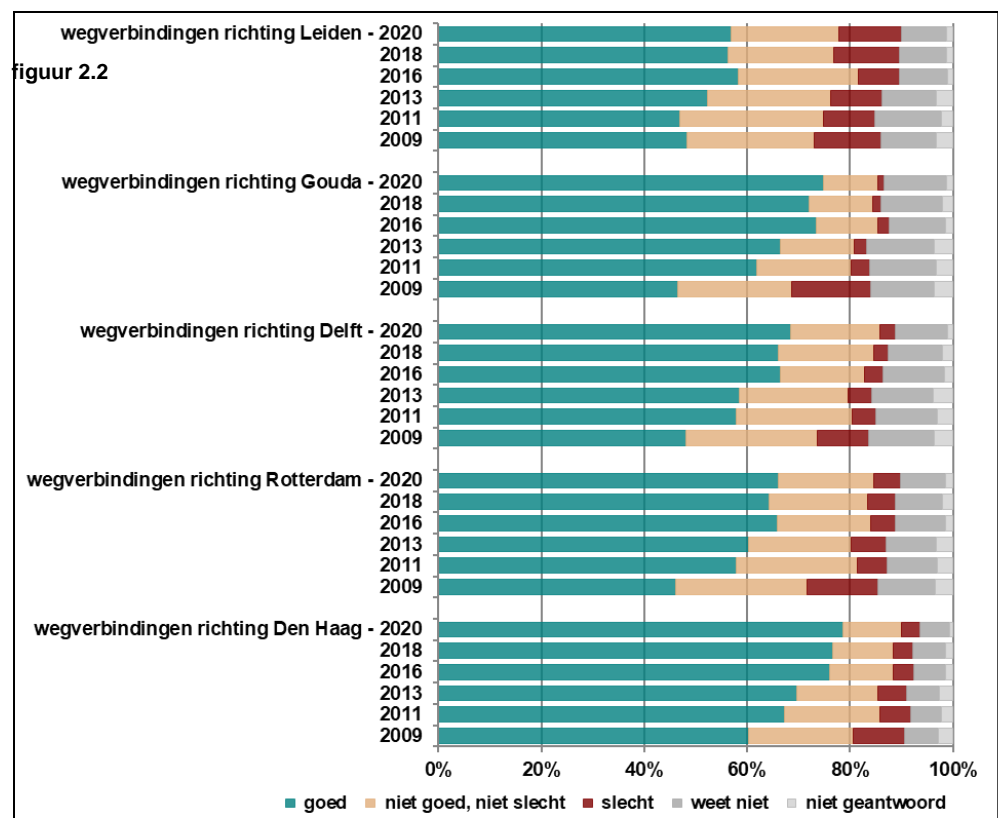
bereikbaarheid van bestemmingen binnen Zoetermeer

Op de vraag naar de bereikbaarheid per auto van het Stadshart geeft een groot deel van de respondenten (83%) een gunstig oordeel. Dit percentage wijkt niet sterk af van eerdere metingen (figuur 2.1).

De Dorpsstraat wordt door minder respondenten goed bereikbaar geacht, namelijk door 67%. Ook deze meting wijkt niet sterk af van eerdere metingen (afgezien van een kleine dip in 2013, toen daar werkzaamheden werden uitgevoerd).



figuur 2.1 beoordeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen Zoetermeer (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)



figuur 2.2 beoordeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)

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 57% (richting Leiden) tot 79% (richting Den Haag).

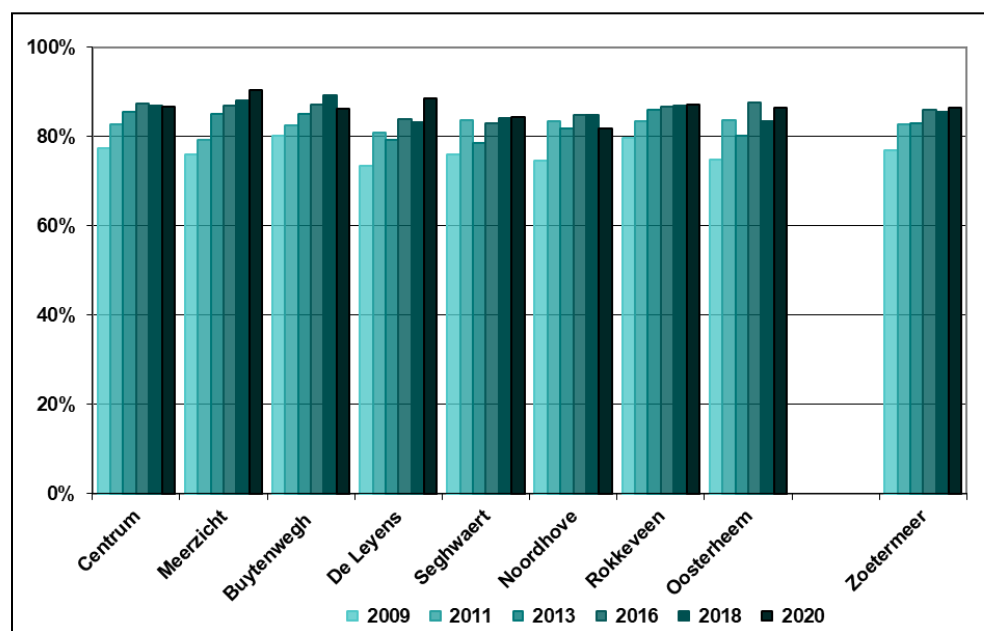
Bij de wegverbindingen richting Leiden is het aandeel 'slecht bereikbaar', met 12% duidelijk hoger dan bij de wegverbindingen in andere richtingen.

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 2020 86,4% voor heel Zoetermeer. Figuur 2.3 laat zien dat de berekende bereikbaarheid per auto sinds 2009 is toegenomen. In 2020 is het percentage nagenoeg gelijk aan dat van de twee voorgaande metingen.

In de figuur is de indicator uitgesplitst naar de woonwijken van de respondenten.¹ Het diagram toont dat de gemiddelden per wijk zich veelal op dezelfde wijze hebben ontwikkeld als het gemiddelde van de stad.

Tabel VI-3 (p.57) laat zien dat er, bij herweging naar de leeftjidsverdeling van 2019, bij enkele wijken verschillen optreden met het ongewogen resultaat (maximaal zo'n 2 procentpunten). Het resultaat voor de stad als geheel komt een (verwaarloosbare) 0,2 procentpunt hoger uit.



figuur 2.3 gemiddelde bereikbaarheid per auto (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent ($n_{2020} = 1.073$)

meefactor: rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto

De Programmabegroting 2020 - 2023 vraagt om een rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto². Een enquêtevraag daarnaar levert in 2020 het gemiddelde rapportcijfer 8,0 op. Dat is hoger dan de streefwaarde (7,7). Ook na herweging naar de leeftjidsverdeling van 2019 is het gemiddelde rapportcijfer een 8,0. Tabel 2.1 laat zien dat het aandeel onvoldoende rapportcijfers zeer laag is: 1,6%.

¹ De buurten Buytenwegh en De Leyens gelden in dit diagram beide als stadswijk.

² Enkele jaren terug gold het berekende bereikbaarheidspercentage als meefactor voor de Programmabegroting. Later werden rapportcijfers voor de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per fiets samengevoegd tot één meefactor. Sinds de Programmabegroting 2018 - 2021 gelden de rapportcijfers voor bereikbaarheid per auto en per fiets als afzonderlijke meefactoren.

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

		rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto		
		2016	2018	2020
voldoende waardering	aantal	831	989	1.031
	procent	91,3	90,0	92,9
onvoldoende waardering	aantal	20	24	18
	procent	2,2	2,2	1,6
gegeven cijfers	aantal	851	1.013	1.049
	procent	93,5	92,2	94,5
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	59	86	61
	procent	6,5	7,8	5,5
totaal (100%)	aantal	910	1.099	1.110
gemiddeld oordeel		7,7	7,7	8,0

vergelijking rapportcijfer (huidige meetfactor) en voormalige meetfactor

Uiteraard zijn het rapportcijfer en de oudere 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 die te verwachten positieve relatie net als in voorgaande jaren door de resultaten wordt bevestigd.

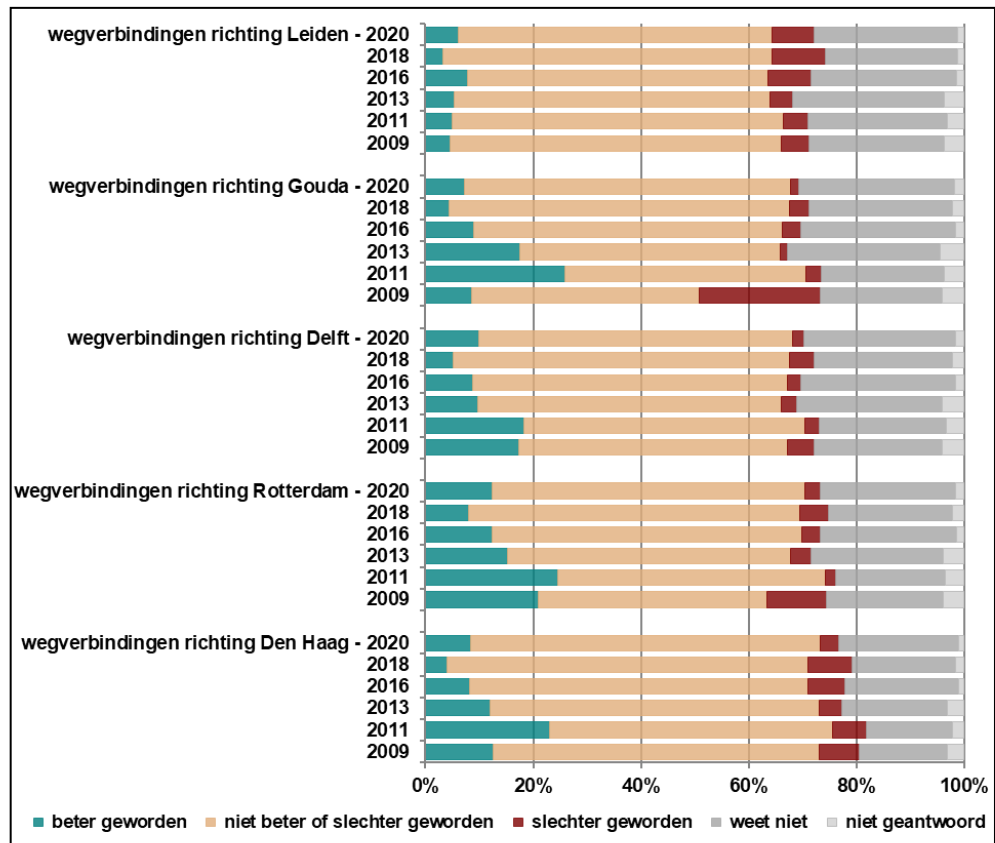
Tabel VI-5 (p.58) laat zien dat deze relatie inderdaad aanwezig is: hoe hoger het rapportcijfer, hoe hoger het bereikbaarheidspercentage gemiddeld is.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.2 (p.9) was al te zien dat er na 2009 een gunstige ontwikkeling is opgetreden in de (waardering van de) bereikbaarheid per auto van de meeste bestemmingen buiten Zoetermeer. Sinds 2016 is de waardering voor die wegverbindingen stabiel. Uitzondering: de (waardering van de) wegverbindingen richting Leiden heeft zich sinds 2009 niet gunstig ontwikkeld, maar is ongeveer stabiel gebleven.

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 toont dat iets meer respondenten dan in 2018 een verbetering signaleren, en duidelijk minder respondenten een verslechtering. Dat zou een corona-effect kunnen zijn. In de eerste maanden van de corona-epidemie (vóór het enquêtetijdstip), was de verkeersdruk in het hele land aanzienlijk lager dan in de voorgaande periode, wat een gunstig effect op de beoordeling van de bereikbaarheid kan hebben gehad.



figuur 2.4 beoordeling van de ontwikkeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen buiten Zoetermeer, in de twaalf maanden voor de omnibusenquête / stadspeiling (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)

2.2 bereikbaarheid per openbaar vervoer

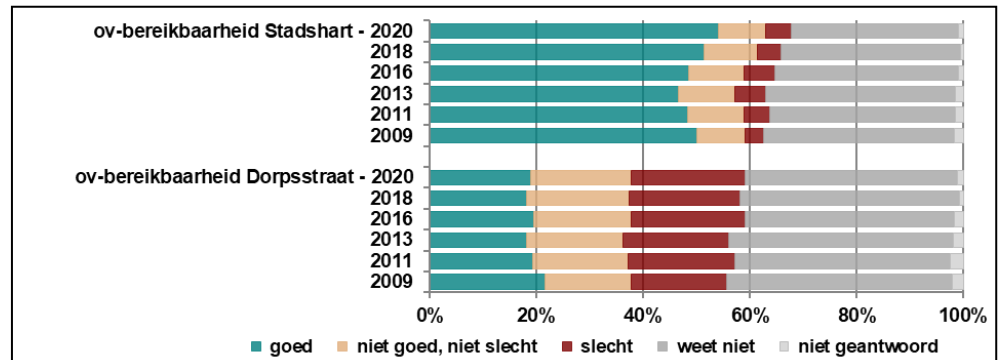
actuele bereikbaarheid

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 de vragen over dit onderwerp (figuur 2.5 en 2.6). Voor veel respondenten heeft het openbaar vervoer niet de vanzelfsprekende status die de auto kennelijk 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, althans bij de bestemmingen buiten Zoetermeer, het percentage 'weet niet' gestaag afneemt. Dat zou een aanwijzing kunnen zijn voor een toegenomen gebruik door Zoetermeeders 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 stations Centrum West (RandstadRail en bussen) en Stadhuis (RandstadRail) voor de hand ligt. De bereikbaarheid per openbaar vervoer van de Dorpsstraat vertoont, net als in de voorgaande jaren, een uitgesproken ongunstige verhouding tussen het oordeel 'goed bereikbaar' (19%) en het oordeel 'slecht bereikbaar' (21%). De verhouding tussen 'goed bereikbaar' en 'slecht bereikbaar' wisselt in de loop der jaren licht, zowel bij het Stadshart als bij de Dorpsstraat. Een duidelijke tendens is daarin niet te zien.

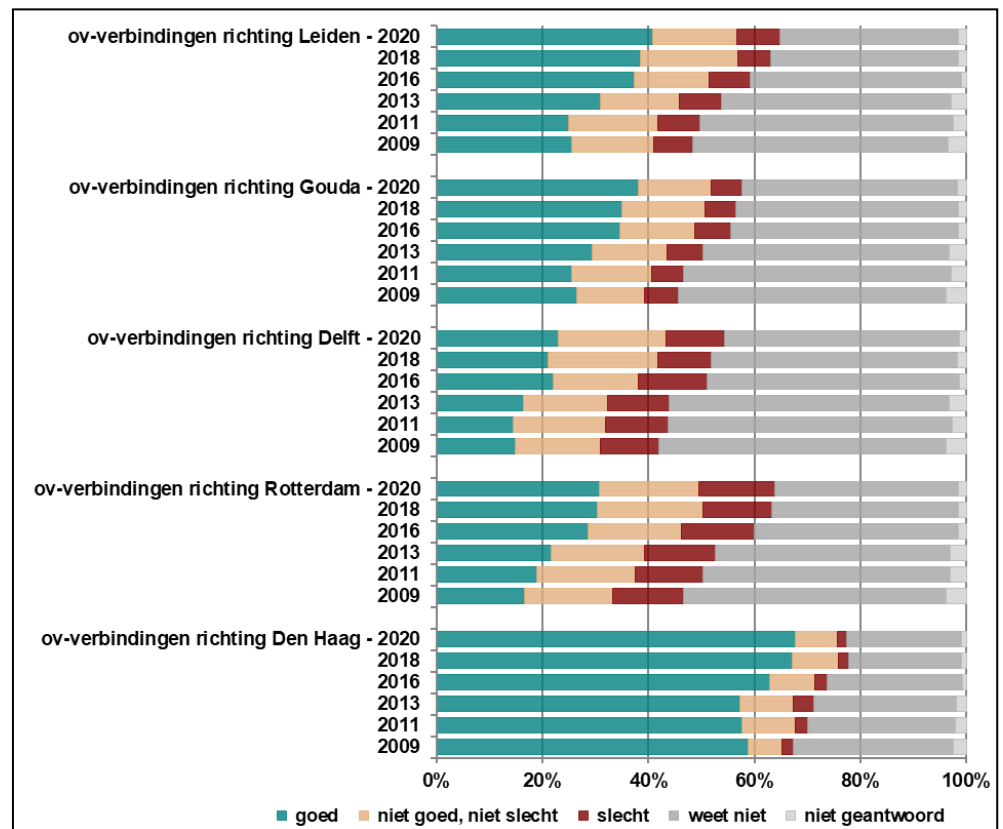


figuur 2.5 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen Zoetermeer (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)

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 (figuur 2.6). De verbinding naar Delft daarentegen valt in ongunstige zin op: 23% acht die verbinding goed; 11% acht haar slecht. Ook Rotterdam wordt door lang niet iedereen als goed per openbaar vervoer bereikbaar beschouwd: 31% meent 'goed bereikbaar' tegen 14% 'slecht bereikbaar'.

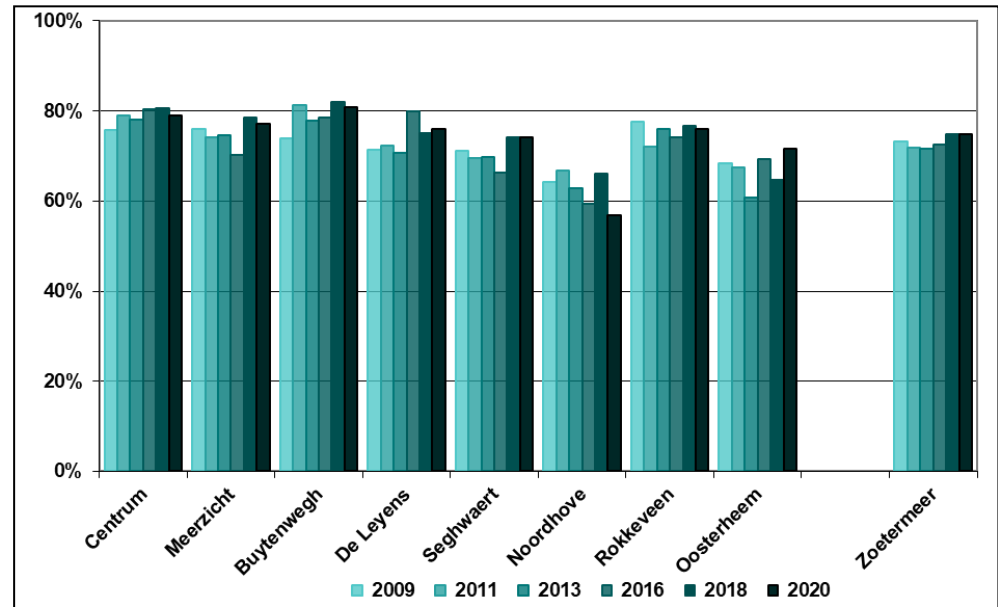
Voor bijna alle steden geldt dat gunstige oordelen over de bereikbaarheid in de sinds 2009 in aantal zijn toegenomen, wat voor een deel is toe te schrijven aan de grotere bekendheid onder de respondenten. Tegelijk is het aandeel ongunstige oordelen in de afgelopen jaren als regel niet toegenomen. De verhouding *goed* versus *slecht* is dus over het geheel gezien gunstiger geworden. Ten opzichte van de vorige twee metingen (2016 en 2018) is er overigens geen duidelijke ontwikkeling.



figuur 2.6 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)

berekende 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 2020, gemiddeld voor heel Zoetermeer: 74,9%.



figuur 2.7 gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent ($n_{2020} = 938$)

In figuur 2.7 is deze indicator uitgesplitst naar stadswijk (waaronder ook de buurten Buytenwegh en De Leyens). De figuur toont dat de respondenten uit Noordhove (stadswijk zonder eigen RandstadRailstation) de bereikbaarheid per openbaar vervoer door de jaren heen minder waarderen dan de respondenten uit de andere wijken. In de loop der jaren is de berekende bereikbaarheid in Zoetermeer en de meeste wijken redelijk stabiel.

Tabel VI-4 (p.57) laat zien dat er, bij herweging naar de leeftijdsverdeling van 2019, bij enkele wijken verschillen optreden met het ongewogen resultaat (maximaal zo'n 3 procentpunten). Het resultaat voor de stad als geheel komt bij herweging 1,1 procentpunt hoger uit (op 76,0%).

meefactor: rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer

Naar analogie van het rapportcijfer voor bereikbaarheid per auto is ook naar een samenvattend rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer gevraagd ¹. Gemiddeld levert die vraag in 2020 het rapportcijfer 7,4 op, net iets lager dan de streefwaarde van een 7,5. Ook na herweging naar de leeftijdsverdeling van 2019 is dit gemiddelde rapportcijfer een 7,4.

Tabel 2.2 laat zien hoe de beantwoording is opgebouwd. Het aandeel onvoldoende rapportcijfers is 5% op de hele respons. Een voldoende cijfer wordt gegeven door 77% van de respondenten.

¹ Tot 2017 gold een waarderingscijfer uit externe bron (de OV-klantbarometer) als meefactor voor de Programmabegroting. Met ingang van de Programmabegroting 2018 - 2021 geldt het rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer (uit deze stadspeiling) als meefactor. .

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	2018	2020
voldoende	aantal	643	818	853
	waardering	procent	70,7	74,4
onvoldoende	aantal	56	57	56
	waardering	procent	6,2	5,2
gegeven cijfers	aantal	699	875	909
	procent	76,8	79,6	81,9
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	211	224	201
	procent	23,2	20,4	18,1
totaal (100%)	aantal	910	1.099	1.110
gemiddeld oordeel		7,1	7,2	7,4

vergelijking rapportcijfer (huidige meetfactor) en voormalige meetfactor

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.

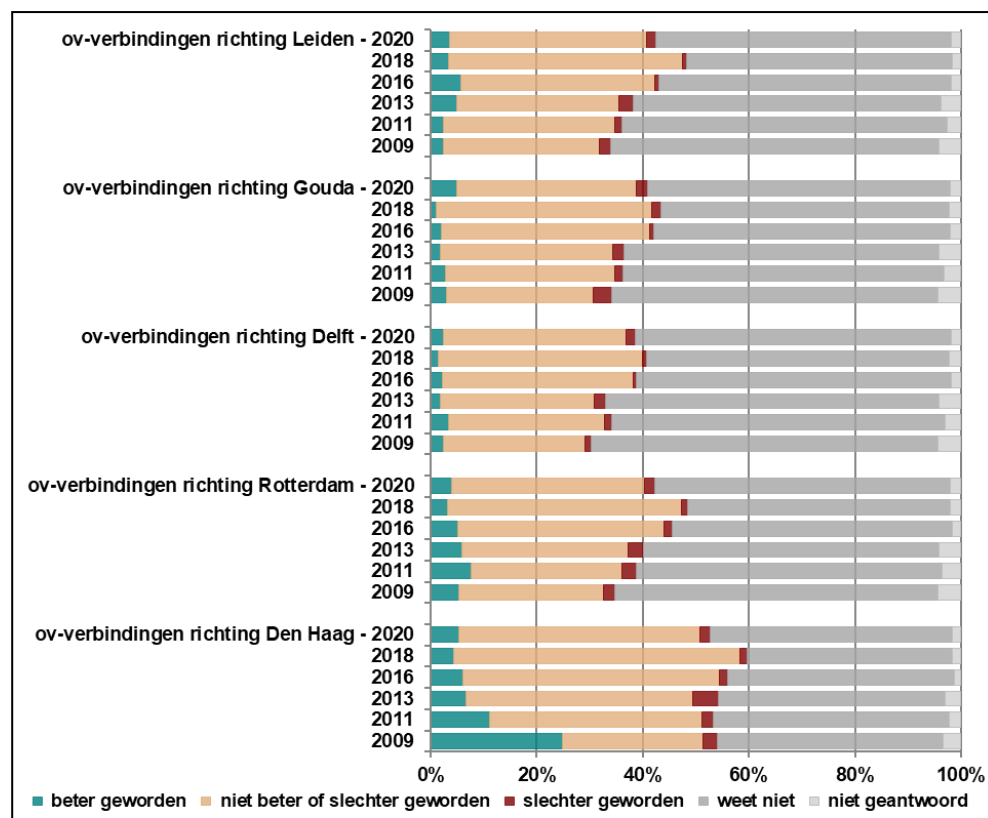
Net als bij de bereikbaarheid per auto is nagegaan is of de te verwachten positieve relatie tussen het rapportcijfer en de berekende indicator voor bereikbaarheid daadwerkelijk kan worden aangetoond. Tabel VI-6 (p.58) laat zien dat ook deze relatie nagenoeg consequent aanwezig is: hoe hoger het rapportcijfer, hoe hoger het gemiddelde bereikbaarheidspercentage.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.6 (p.13) was al te zien dat de waardering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, van bestemmingen buiten Zoetermeer sinds 2009 iets is verbeterd. Ten opzichte van 2016 en 2018 is er in 2020 geen eenduidige ontwikkeling waarneembaar.

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. Dat lijkt niet het geval. Figuur 2.8 bevestigt het beeld van een stabilisatie: het aandeel personen dat een verbetering signaleert is voor de verbindingen in alle richtingen hooguit 5%. En maximaal zo'n 2% signaleert in 2020 een verslechtering van een ov-verbinding.

Het merendeel van de respondenten geeft net als in voorgaande jaren 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 / stadspeiling (in procenten, $n_{2020} = 1.110$)

rapportcijfer per vorm van openbaar vervoer

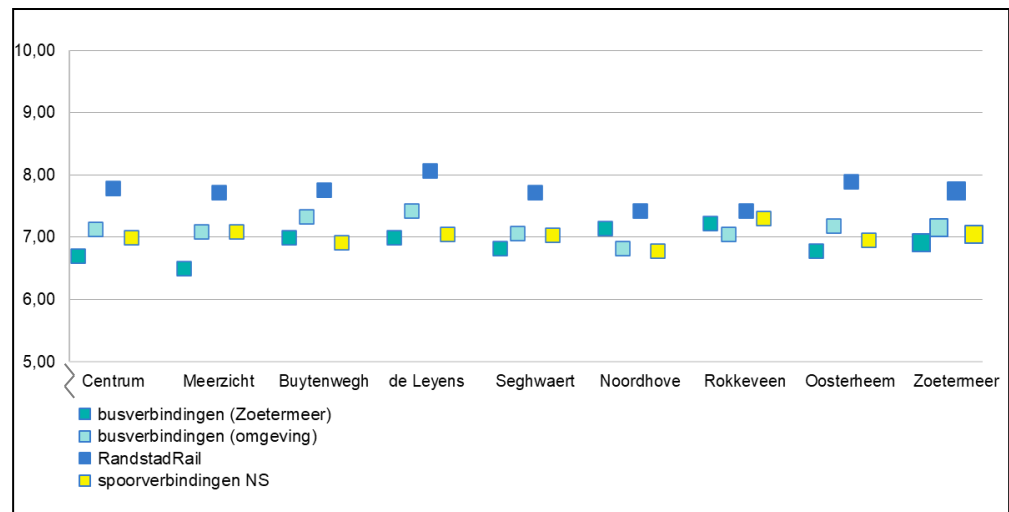
Naast een beoordeling per richting / bestemming is er een beoordeling gevraagd van de afzonderlijke vormen van openbaar vervoer waarop Zoetermeer is aangesloten (bus, trein, RandstadRail). In het geval van de beoordeling van busverbindingen wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de verbindingen binnen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

Figuur 2.9 toont een overzicht van de beoordelingen in 2020 (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 binnen Zoetermeer kon 43% van de respondenten een oordeel geven. Bij busverbindingen met de omgeving van Zoetermeer is dat 50%. Bij RandstadRail en de spoorverbindingen van de NS liggen de percentages hoger: 76%, respectievelijk 65%.

- RandstadRail wordt gewaardeerd met een 7,7 gemiddeld. Daarmee is de voorheen sterk stijgende lijn gestabiliseerd (gemiddeld een 6,6 in 2013; 7,2 in 2016; 7,7 in 2018).
- De busverbindingen (in Zoetermeer) krijgen, net als in 2018, gemiddeld een 6,9.
- De busverbindingen (in de omgeving) worden gewaardeerd met gemiddeld een 7,2 (een 7,1 in 2018).
- De spoorverbindingen van de NS krijgen, net als in 2018, gemiddeld een 7,1.

Tussen de respondenten uit de verschillende wijken bestaan enige verschillen in de waardering van het openbaar vervoer. In de meeste gevallen zijn die verschillen niet significant.



figuur 2.9 gemiddelde beoordeling in 2020 (in rapportcijfers) van:
 - de busverbindingen binnen Zoetermeer (n = 474);
 - de busverbindingen van Zoetermeer met de omgeving (n = 560);
 - RandstadRail (n = 843);
 - de spoorverbindingen van de NS (n = 725),
 voor de afzonderlijke stadswijken, en voor Zoetermeer als geheel

2.3 aandachtspunten bereikbaarheid

bestemmingen binnen Zoetermeer

Op een open vraag naar aandachtspunten met betrekking tot de weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer zijn zeer uiteenlopende antwoorden gegeven (zie bijlage V, p.37 t/m 45). Veel van die antwoorden komen inhoudelijk overeen met antwoorden uit voorgaande jaren.

Waar het gaat om het wegverkeer hebben de antwoorden veelal betrekking op doorstroming en files, meestal in algemene termen, soms toegespitst op bepaalde plaatsen of situaties, zoals opmerkingen over de afstelling van verkeerslichten. Naast doorstroming wordt verkeersveiligheid veel genoemd.

Een groot aantal antwoorden heeft betrekking op het openbaar vervoer. Veel opmerkingen gaan over (te lage) frequentie en punctualiteit. Daarnaast gaat men in op gewenste verbindingen. Een aantal respondenten zou binnen Zoetermeer graag nieuwe ov-verbindingen zien, zoals een uitbreiding van RandstadRail naar Rokkeveen en Noordhove, of betere busverbindingen daarnaartoe.

Een aantal opmerkingen gaat over de (te hoge) prijs van het openbaar vervoer.

bestemmingen buiten Zoetermeer

Ook bij de vraag naar aandachtspunten bij de verbindingen met bestemmingen buiten de stad (p.47 t/m 53), worden vooral opmerkingen gemaakt over knelpunten, en over maatregelen om de doorstroming te bevorderen. Met name de verbinding met Leiden wordt veel genoemd. Enkelen noemen ook het sluipverkeer dat daarmee gepaard gaat.

Waar het gaat om het openbaar vervoer naar bestemmingen buiten de stad worden er wensen geuit voor verbetering van diverse verbindingen. Vooral de tekortschietende ov-verbinding met Rotterdam wordt veelvuldig genoemd. Belangrijkste suggestie: RandstadRail doortrekken. Ook de suggestie om RandstadRail naar Leiden door te trekken wordt soms gedaan.

En wat betreft de verbinding met Gouda / Utrecht: een groot aantal respondenten zou wensen dat Zoetermeer weer een intercitystop krijgt.

BIJLAGE I bevolking, steekproef en respons

bevolking, steekproef en respons

In de onderstaande tabel worden de Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder, de steekproef en de bruikbare respons vergeleken aan de hand van de kenmerken *seks* en *leeftijd*. In de tabel worden dezelfde leeftijdsgrenzen gehanteerd als in de (gestratificeerde) steekproef. De stratificatie wordt in §1.4 (p.7) toegelicht. Respondenten voor wie de seks of leeftijd niet bekend is (of die bij de vraag naar seks hebben geantwoord: “*anders / wil dat niet zeggen*”) zijn hier buiten de berekening gelaten.

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

leeftijd	seks	bevolking 18+ op 01-01-2020	steekproef	respons ongewogen	respons na herweging
18 t/m 34 jaar	man	12,9	19,3	8,3	3,2
	vrouw	12,8	20,2	13,1	5,1
	totaal	25,7	39,6	21,4	8,3
35 t/m 49 jaar	man	11,3	13,6	12,6	7,9
	vrouw	12,1	13,6	13,9	8,8
	totaal	23,4	27,2	26,5	16,7
50 t/m 59 jaar	man	8,5	6,5	7,6	9,3
	vrouw	9,3	7,0	8,4	10,4
	totaal	17,8	13,4	16,0	19,7
60 t/m 74 jaar	man	11,8	6,6	12,8	21,2
	vrouw	12,4	6,8	12,2	20,3
	totaal	24,2	13,3	25,0	41,6
75 jaar en ouder	man	3,8	3,0	6,0	7,5
	vrouw	5,2	3,5	5,0	6,3
	totaal	9,0	6,5	11,0	13,8
alle leeftijden	man	48,2	48,9	47,3	49,2
	vrouw	51,8	51,1	52,7	50,8
totaal	=100%	99.825	4.018	1.070	

bevolking 18+

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

steekproef, stratificatie

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

respons (ongewogen)

Bij 1.070 van de 1.110 respondenten op deze vragenlijst is zowel de leeftijd als de seks (anders dan: *anders / wil dat niet zeggen*) bekend. Vergelijking met de bevolkingsomvang op 1 januari 2020 laat zien dat de stratificatie goed, zij het niet feilloos heeft gewerkt. De percentages per respondentgroep komen als regel redelijk in de buurt van de bevolkingspercentages. Uitzondering vormen de mannen in de jongste categorie, die nog ondervertegenwoordigd zijn.

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

respons na herweging

Om een vergelijking van de resultaten met voorgaande metingen mogelijk te maken konden de resultaten herwogen worden naar de verdeling over leeftijdsgroepen in de respons van de vorige stadspeiling (2019). In de praktijk blijkt dat de ongewogen en de herwogen resultaten van het onderzoek naar bereikbaarheid meestal niet sterk verschillen. Waar dat wel het geval is wordt daar in de hoofdttekst van het rapport melding van gemaakt.

De percentages na herweging zijn terug te lezen in de tabellen van bijlage IV (rechte tellingen - telkens de laatste kolom).

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 nauwkeurighedsinterval in minstens 95 van de 100 gevallen de werkelijke waarde zou bevatten.

Voorbeelden

Allereerst enkele voorbeelden ter verduidelijking van de tabel:

- Stel dat van alle 1.110 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 27,3% en 32,7%.
- 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%).*

		percentages in de respons				
		10% of 90%	20% of 80%	30% of 70%	40% of 60%	50%
aantal	50	8,3	11,1	12,7	13,6	13,9
respon-	100	5,9	7,8	9,0	9,6	9,8
denten	200	4,2	5,5	6,4	6,8	6,9
	300	3,4	4,5	5,2	5,5	5,7
	400	2,9	3,9	4,5	4,8	4,9
	500	2,6	3,5	4,0	4,3	4,4
	600	2,4	3,2	3,7	3,9	4,0
	700	2,2	3,0	3,4	3,6	3,7
	800	2,1	2,8	3,2	3,4	3,5
	900	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
	1.000	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
	1.100	1,8	2,4	2,7	2,9	3,0
	1.110	1,8	2,4	2,7	2,9	2,9

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.

74. 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"/>

75. 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"/>

76. 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

77. Zijn de onderstaande wegverbindingen in de afgelopen 12 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 / 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"/>

78. 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"/>

79. 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"/>

80. 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

81. Zijn de onderstaande verbindingen per openbaar vervoer in de afgelopen 12 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 / 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"/>

82. 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

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

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

PERSOONLIJKE GEGEVENS

126. Bent u een man of een vrouw?

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

127. Wat is uw leeftijd?

 jaar

128. Wat is uw hoogste voltooide opleiding?

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

129. Waaruit bestaat het huishouden waartoe u behoort?

- 1. alleenstaande → ga naar vraag 117
- 2. twee partners, zonder kind(eren) → ga naar vraag 117
- 3. twee partners, met kind(eren)
- 4. éénoudergezin (= één volwassene met kind(eren))
- 5. anders, namelijk:

- 6. weet niet

130. 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

131. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

personen

132. Wat is uw postcode?

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 74)*

	aantal	procent	na weging
goed	920	82,9	81,8
niet goed, niet slecht	100	9,0	9,7
slecht	16	1,4	1,3
weet niet / n.v.t.	67	6,0	6,5
niet geantwoord	7	0,6	0,7
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-2 *oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per auto (vraag 74)*

	aantal	procent	na weging
goed	749	67,5	67,5
niet goed, niet slecht	202	18,2	17,6
slecht	69	6,2	6,7
weet niet / n.v.t.	78	7,0	6,7
niet geantwoord	12	1,1	1,4
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-3 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 75)*

	aantal	procent	na weging
goed	631	56,8	58,0
niet goed, niet slecht	232	20,9	20,6
slecht	137	12,3	10,9
weet niet / n.v.t.	97	8,7	9,0
niet geantwoord	13	1,2	1,6
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-4 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 75)*

	aantal	procent	na weging
goed	830	74,8	75,8
niet goed, niet slecht	119	10,7	10,5
slecht	13	1,2	1,0
weet niet / n.v.t.	134	12,1	11,0
niet geantwoord	14	1,3	1,6
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-5 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 75)

	aantal	procent	na weging
goed	760	68,5	68,2
niet goed, niet slecht	193	17,4	17,6
slecht	32	2,9	2,9
weet niet / n.v.t.	113	10,2	10,0
niet geantwoord	12	1,1	1,3
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-6 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 75)

	aantal	procent	na weging
goed	734	66,1	65,9
niet goed, niet slecht	205	18,5	19,1
slecht	57	5,1	4,6
weet niet / n.v.t.	99	8,9	8,7
niet geantwoord	15	1,4	1,7
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-7 oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming)
richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 75)

	aantal	procent	na weging
goed	873	78,6	77,8
niet goed, niet slecht	127	11,4	12,1
slecht	38	3,4	3,2
weet niet / n.v.t.	65	5,9	6,0
niet geantwoord	7	0,6	0,9
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-8 algemeen rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto van bestemmingen
binnen en buiten Zoetermeer (vraag 76)

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	1	0,1	0,1
„ 2	1	0,1	0,0
„ 3	1	0,1	0,0
„ 4	3	0,3	0,3
„ 5	12	1,1	1,4
„ 6	47	4,2	4,6
„ 7	243	21,9	22,0
„ 8	435	39,2	39,9
„ 9	178	16,0	15,4
„ 10	128	11,5	10,5
geen oordeel	57	5,1	5,4
niet ingevuld	4	0,4	0,3
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 8,0 (na weging 8,0)			

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 77)*

	aantal	procent	na weging
beter geworden	68	6,1	5,1
niet beter of slechter geworden	646	58,2	60,5
slechter geworden	86	7,7	7,7
weet niet / n.v.t.	296	26,7	25,2
niet geantwoord	14	1,3	1,5
totaal	1.110	100,0	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 77)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	81	7,3	6,7
niet beter of slechter geworden	671	60,5	63,0
slechter geworden	16	1,4	1,6
weet niet / n.v.t.	322	29,0	26,7
niet geantwoord	20	1,8	2,0
totaal	1.110	100,0	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 77)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	109	9,8	9,4
niet beter of slechter geworden	648	58,4	60,7
slechter geworden	23	2,1	2,0
weet niet / n.v.t.	312	28,1	26,2
niet geantwoord	18	1,6	1,7
totaal	1.110	100,0	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 77)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	138	12,4	11,3
niet beter of slechter geworden	643	57,9	60,4
slechter geworden	32	2,9	2,7
weet niet / n.v.t.	280	25,2	23,8
niet geantwoord	17	1,5	1,8
totaal	1.110	100,0	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 77)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	94	8,5	7,0
niet beter of slechter geworden	719	64,8	67,1
slechter geworden	39	3,5	3,4
weet niet / n.v.t.	247	22,3	21,3
niet geantwoord	11	1,0	1,1
totaal	1.110	100,0	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 78)*

	aantal	procent	na weging
goed	600	54,1	51,4
niet goed, niet slecht	98	8,8	9,0
slecht	54	4,9	4,7
weet niet / n.v.t.	347	31,3	33,7
niet geantwoord	11	1,0	1,2
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-15 oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per openbaar vervoer (vraag 78)

	aantal	procent	na weging
goed	210	18,9	19,1
niet goed, niet slecht	209	18,8	19,0
slecht	237	21,4	19,1
weet niet / n.v.t.	442	39,8	41,6
niet geantwoord	12	1,1	1,2
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-16 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 79)

	aantal	procent	na weging
goed	453	40,8	40,5
niet goed, niet slecht	177	15,9	14,9
slecht	90	8,1	6,2
weet niet / n.v.t.	374	33,7	36,7
niet geantwoord	16	1,4	1,6
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-17 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 79)

	aantal	procent	na weging
goed	422	38,0	36,7
niet goed, niet slecht	153	13,8	13,2
slecht	64	5,8	4,6
weet niet / n.v.t.	452	40,7	43,4
niet geantwoord	19	1,7	2,0
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-18 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 79)

	aantal	procent	na weging
goed	256	23,1	22,9
niet goed, niet slecht	224	20,2	19,7
slecht	124	11,2	9,4
weet niet / n.v.t.	491	44,2	46,4
niet geantwoord	15	1,4	1,6
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-19 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 79)

	aantal	procent	na weging
goed	342	30,8	30,3
niet goed, niet slecht	207	18,6	18,1
slecht	160	14,4	12,1
weet niet / n.v.t.	384	34,6	37,6
niet geantwoord	17	1,5	1,8
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-20 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 79)

	aantal	procent	na weging
goed	752	67,7	66,1
niet goed, niet slecht	88	7,9	7,4
slecht	19	1,7	1,5
weet niet / n.v.t.	241	21,7	23,9
niet geantwoord	10	0,9	1,0
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-21 algemeen rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (vraag 80)

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	5	0,5	0,4
„ 2	5	0,5	0,4
„ 3	6	0,5	0,3
„ 4	11	1,0	0,9
„ 5	29	2,6	2,5
„ 6	121	10,9	9,2
„ 7	292	26,3	27,0
„ 8	298	26,8	26,6
„ 9	102	9,2	9,0
„ 10	40	3,6	3,5
geen oordeel	191	17,2	19,4
niet ingevuld	10	0,9	0,9
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 7,4 (na weging: 7,4)			

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 81)*

	aantal	procent	na weging
beter geworden	39	3,5	3,2
niet beter of slechter geworden	412	37,1	37,0
slechter geworden	20	1,8	1,4
weet niet / n.v.t.	619	55,8	56,6
niet geantwoord	20	1,8	1,8
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-23 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 81)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	55	5,0	4,7
niet beter of slechter geworden	375	33,8	33,5
slechter geworden	25	2,3	1,9
weet niet / n.v.t.	633	57,0	57,9
niet geantwoord	22	2,0	2,0
totaal	1.110	100,0	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 81)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	27	2,4	2,4
niet beter of slechter geworden	383	34,5	34,3
slechter geworden	19	1,7	1,6
weet niet / n.v.t.	660	59,5	60,0
niet geantwoord	21	1,9	1,8
totaal	1.110	100,0	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 81)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	44	4,0	3,0
niet beter of slechter geworden	403	36,3	36,2
slechter geworden	23	2,1	1,6
weet niet / n.v.t.	618	55,7	57,1
niet geantwoord	22	2,0	2,0
totaal	1.110	100,0	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 81)

	aantal	procent	na weging
beter geworden	58	5,2	5,0
niet beter of slechter geworden	506	45,6	45,3
slechter geworden	21	1,9	1,5
weet niet / n.v.t.	507	45,7	46,6
niet geantwoord	18	1,6	1,6
totaal	1.110	100,0	100,0

**beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Zoetermeerse regio
(comfort, frequentie, reisduur, prijs)**

tabel IV-27 *rapportcijfer voor de busverbindingen binnen Zoetermeer (vraag 82a)*

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	8	0,7	0,7
„ 2	2	0,2	0,2
„ 3	8	0,7	0,6
„ 4	14	1,3	1,1
„ 5	34	3,1	2,9
„ 6	77	6,9	6,4
„ 7	154	13,9	12,4
„ 8	124	11,2	11,5
„ 9	35	3,2	2,7
„ 10	18	1,6	1,7
geen oordeel	625	56,3	58,9
niet ingevuld	11	1,0	0,8
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 6,9 (na weging: 7,0)			

tabel IV-28 *rapportcijfer voor de busverbindingen van Zoetermeer met plaatsen in de omgeving (vraag 82b)*

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	3	0,3	0,3
„ 2	1	0,1	0,1
„ 3	3	0,3	0,1
„ 4	10	0,9	0,7
„ 5	28	2,5	2,2
„ 6	95	8,6	8,0
„ 7	197	17,7	16,5
„ 8	161	14,5	14,4
„ 9	40	3,6	3,5
„ 10	22	2,0	1,9
geen oordeel	537	48,4	51,3
niet ingevuld	13	1,2	1,0
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 7,2 (na weging: 7,2)			

tabel IV-29 *rapportcijfer voor RandstadRail (vraag 82c)*

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	4	0,4	0,3
„ 2	5	0,5	0,3
„ 3	3	0,3	0,2
„ 4	7	0,6	0,6
„ 5	15	1,4	1,2
„ 6	70	6,3	5,6
„ 7	218	19,6	18,7
„ 8	315	28,4	28,1
„ 9	129	11,6	11,5
„ 10	77	6,9	7,3
geen oordeel	257	23,2	25,7
niet ingevuld	10	0,9	0,7
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 7,7 (na weging: 7,8)			

tabel IV-30 *rapportcijfer voor de spoorverbindingen van de NS (vraag 82d)*

	aantal	procent	na weging
rapportcijfer: 1	14	1,3	0,7
„ 2	3	0,3	0,1
„ 3	13	1,2	0,9
„ 4	20	1,8	1,6
„ 5	41	3,7	2,8
„ 6	115	10,4	9,2
„ 7	208	18,7	17,7
„ 8	210	18,9	19,7
„ 9	66	5,9	6,4
„ 10	35	3,2	3,3
geen oordeel	371	33,4	36,4
niet ingevuld	14	1,3	1,2
totaal	1.110	100,0	100,0
gemiddeld: 7,1 (na weging: 7,2)			

persoonlijke gegevens / achtergrondvariabelen

In tabel IV-31 t/m IV-36 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 *sekse (vraag 126)*

	aantal	procent	na weging
man	506	45,6	47,5
vrouw	564	50,8	49,0
anders / wil dat niet zeggen	17	1,5	1,5
niet geantwoord	23	2,1	2,0
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-32 *leeftijd (vraag 127)*

	aantal	procent	na weging
18 t/m 39 jaar	333	30,0	13,7
40 t/m 64 jaar	471	42,4	45,0
65 jaar en ouder	306	27,6	41,3
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-33 *niveau hoogste voltooide opleiding (gebaseerd op vraag 128)*

	aantal	procent	na weging
(nog) geen startkwalificatie	220	19,8	25,5
startkwalificatie	353	31,8	28,8
hbo / wetenschappelijk onderwijs	499	45,0	42,5
anders / niet bekend	38	3,4	3,2
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-34 *type huishouden (vraag 129)*

	aantal	procent	na weging
alleenstaande	168	15,1	16,2
twee partners, geen kind(eren)	423	38,1	48,6
twee partners en kind(eren)	423	38,1	28,2
eenoudergezin	57	5,1	3,9
anders / weet niet / niet geantwoord	39	3,5	3,1
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-35 *plaats in het huishouden (vraag130)*

	aantal	procent	na weging
de alleenstaande bewoner	168	15,1	16,2
een van de twee partners	786	70,8	74,4
hoofd eenoudergezin	42	3,8	3,5
kind (18+)	74	6,7	2,7
anders / weet niet / niet geantwoord	40	3,6	3,2
totaal	1.110	100,0	100,0

tabel IV-36 *wijk en buurt*

	aantal *	procent *	na weging *
Centrum	143	12,9	11,9
Dorp	38	3,4	3,2
Stadscentrum	20	1,8	1,9
Palenstein	26	2,3	2,1
Driemanspolder	59	5,3	4,8
Meerzicht	111	10,0	10,2
Meerzicht-West	64	5,8	5,8
Meerzicht-Oost	47	4,2	4,3
Buytenwegh De Leyens	181	16,3	17,7
Buytenwegh	81	7,3	7,5
De Leyens	92	8,3	9,3
Seghwaert	133	12,0	12,2
Seghwaert-Zuidwest	67	6,0	6,4
Seghwaert-Noordoost	63	5,7	5,4
Noordhove	65	5,9	5,9
Noordhove-West	18	1,6	1,5
Noordhove-Oost	39	3,5	3,6
Rokkeveen	175	15,8	16,8
Rokkeveen-West	69	6,2	6,7
Rokkeveen-Oost	96	8,6	9,0
Oosterheem	190	17,1	16,0
Oosterheem-Zuidwest	39	3,5	2,7
Oosterheem-Noordoost	120	10,8	10,9
overig / wijk onbekend	112	10,1	9,4
totaal	1.110	100,0	100,0

* Het wijktotaal is meestal niet gelijk aan de som van de buurttotalen, doordat van sommige respondenten 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 belangrijke 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 individuele bereikbaarheidsscores per auto en per openbaar vervoer, berekend voor twee bestemmingen binnen Zoetermeer (toelichting 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

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Afrikaweg niet versmallen bij de Entree!
100	-	• Autoverbinding vanuit Dorpsstraat naar Van Doornenplantsoen terug.
100	-	• Drukke verminderen.
100	-	• Duidelijke borden maar niet teveel.
100	-	• Niet van belang. Binnen Zoetermeer doe ik alles op de fiets.
100	50	• Bereikbaarheid Dorpsstraat m.b.t. RandstadRail.
50	100	• Frequentie.
100	0	• Verbeterde verbinding naar Rotterdam.
75	0	• Bus: dat de bus vaker vertrekt. De tijd ertussen is te lang.
50	-	• Makkelijker van de ene kant naar de andere kant van het Stadshart kunnen.
-	-	• Goede doorstroming
-	-	• Maak het openbaar vervoer gratis (Luxemburg als voorbeeld nemen) of stukken goedkoper en investeer meer in fietspaden en fietsverbindingen.

respondenten uit Stadscentrum

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
-	-	• Intercity hoort in Zoetermeer te stoppen!
100	100	• Bussen vaker rijden.
100	100	• Ik reis niet met openbaar vervoer.
100	-	• Trein naar Amsterdam / Rotterdam.

respondenten uit Palenstein

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Erg tevreden, ik zie geen verbeterpunten.
100	100	• RandstadRail zo snel mogelijk uitbreiden naar Leiden en een RandstadRailstation bij Silverdome voor evenementen. Zo voorkom je veel dronken bestuurders. Daarnaast vind ik dat Zoetermeer zich nadrukkelijker moet inzetten voor RandstadRail in de nacht. Zeker in het weekend. Dit zal ook meer stappubliek naar Zoetermeer trekken. Nachtbus is toch niet fijn vanwege drukte. Daarnaast is het fijn voor forensen die tot diep in de nacht moeten werken. Het zou voor de doorstroming voor verkeer veel fijner zijn als de spoorwegovergang Zoetermeer Oost weggaat. Zonder corona staat daar altijd een megafile rond de spits vanwege gesloten spoor. Een verhoogd station zou veel uitkomst bieden. Op deze manier kan het verkeer zonder file passeren.
75	100	• Alert blijven op ontwikkelingen
100	0	• Frequentie van openbaar vervoerverbindingen. Flexibiliteit.
50	50	• De belachelijke hoge prijzen voor de RandstadRail, maar ook met je Zoetermeerpas, dat je nu enkel een kaartje kan krijgen in plaats van OV-tegoed waar je 2 x langer mee zou doen.
50	50	• De prijs moet omlaag.
50	50	• Kosten.
50	25	• Meer rekening houden met minder validen.
0	50	• Goede aansluitingen.
0	-	• De foute vanaf Australiëweg en Europaweg naar A12 (Meerzicht) en richting Amerikaweg vanuit tunnel. Zeer gevaarlijk. Baanverandering.
-	0	• Meer busverbindingen

respondenten uit Driemanspolder

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer	
auto (%)	ov (%)		
100	-	•	Aandacht voor behoud doorstroming (verslechtert door plannen zoals Entree en shopping mall Stadshart).
100	100	•	Dat het goed onderhouden wordt.
100	-	•	De prijs.
100	-	•	De tunnelbak is te druk, een oprit van de A12 naar Meerzicht zal dit verhelpen.
-	100	•	Gebruik ik nooit.
100	100	•	Goed onderhoud.
100	100	•	Het moet altijd worden verbeterd.
100	-	•	Hou het veilig, zorg voor doorstroming (Entree is dus funest), zorg voor overzicht. Geen Wateringse Veld-achtige zaken.
100	-	•	Prima zo.
75	100	•	1. Toename van bevolking en dus van auto's. 2. Al die onlogisch en verkeerd afgestelde stoplichten waardoor verkeersopstoppingen ontstaan en vooral geen draagvlak en begrip.
50	100	•	Betere tijdsaanduiding van vertrek van lijn 3, klopt vaak niets van (vooral op perron 6 en 4) van halte Centrum West, richting halte Driemanspolder.
100	50	•	Denk aan ouderen en rolstoelen.
100	0	•	Meer bussen vanaf Centrum West, naar bepaalde wijken. Mijn oma en opa kunnen heel slecht lopen. Een bus zou super fijn zijn.
75	50	•	Gratis parkeren of [onleesbaar] bus na eerste 3 uur gratis.
100	0	•	Een aanpassing in de spoorwegovergang bij Zoetermeer Oost. De trigger voor de slagbomen lijkt op afstand te gaan en houdt geen rekening met stoptreinen. Hierdoor zijn de slagbomen erg lang dicht. Dit moet beter kunnen in 2020.
50	50	•	Goede ontsluiting en frequentie, zeker waar geen RandstadRail is.
0	25	•	Meer verbindingen / busstops naar / in Noordhove.

respondenten uit Meerzicht-West

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer	
auto (%)	ov (%)		
-	100	•	De intercity moet stoppen op station Zoetermeer, het lijkt me er druk genoeg voor. Nu is Zoetermeer wel goed verbonden met Den Haag maar niet met Utrecht (overstappen of lang reizen vereist), dat is een gemiste kans.
100	100	•	De RandstadRail meer op tijd te laten rijden, minder uitval en een halte Noorhove creëren.
100	100	•	De wegverbinding is nu nog prima, geen idee hoe dat de komende jaren zal gaan. De A-13 en A-4 geven nu vaak lange files.
100	100	•	Frequent rijden, betaalbaar houden.
100	-	•	Geen oordeel.
100	-	•	Gewoon de fiets pakken binnen Zoetermeer!
100	-	•	Maak ik geen gebruik van
100	100	•	Meer haltes bij ouderenwoningen.
100	100	•	Meer opstapplaatsen.
100	100	•	Meer verkooppunten (automaten) op diverse stations. Onderhoud stations.
100	100	•	Overzichtelijkheid, dus groen kort houden dat de wegen wel goed overzichtelijk zijn, en letten op snelheidsbordjes, welke vaak dicht op elkaar staan 50 70 50
100	-	•	Voordelige tarieven.
100	50	•	Goedkoper maken van het openbaar vervoer, fietspaden en voetpaden verbeteren! Fietspaden van Zoetermeer en randgemeenten verbeteren, want het is drukker door de e-bike!
100	50	•	Verbindingen sluiten vaak niet op elkaar aan.
-	75	•	Voor openbaar vervoer: de prijs.
75	-	•	Zou ze niet kunnen noemen. Vind het goed zo.
75	50	•	Afstelling kruispunten op de Zwaardslotseweg.
100	0	•	In de wijk hier geen bus. Alle openbaar vervoer duurt daardoor lang of vereist ander tussen vervoer.
100	0	•	Vanuit de wijk waar ik woon - Meerzicht, Bergenbuurt, is er totaal geen openbaar vervoer naar o.a. het Stadshart en of busstation
25	50	•	Betaalbaarheid!
75	0	•	Kleinschalig openbaar vervoer in en door de wijken
75	0	•	Meerdere bushaltes in de wijk, zodat de bushalte makkelijker bereikbaar is.
25	25	•	Voor ouderen die niet goed ter been zijn moet de bereikbaarheid verbeterd worden. Met RandstadRail is het nog een end lopen. Met de taxi te duur.

respondenten uit Meerzicht-Oost

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer	
auto (%)	ov (%)		
100	100	•	De aansluit diensten.
100	-	•	Makkelijk bereikbare en duidelijk aangegeven haltes.

respondenten uit Meerzicht-Oost

100	-	• Minder werkzaamheden.
100	100	• RandstadRail-halte Noordhove.
100	75	• Er zouden meer ov-verbindingen moeten komen naar Rokkeveen vanuit de andere wijken in Zoetermeer.
100	75	• Meer ruimte.
100	50	• Betaalbaar houden.
100	50	• Bij het bouwen van nieuwe woonwijken (zoals De Entree in Meerzicht) mag er niet teveel worden ingeleverd wat betreft het autoverkeer. Het schijnt dat er plannen zijn om bepaalde wegen aan te passen. Echter mag dit niet leiden tot meer filevorming of extra reistijd.
75	-	• Goede fietspaden.
75	-	• Goede ov-verbinding met Rotterdam..
100	25	• Dat meer bussen met regelmaat rijden
75	50	• Hoog start tarief afschaffen.
50	-	• Doorstroming voor auto verbeteren. Teveel wegvernauwingen op belangrijke wegen momenteel.
-	-	• Intercystation gewenst, nu te veel overstappen.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Beter vervoer naar Rokkeveen; nu alleen een bus.
100	100	• De routes verder uitbreiden.
100	-	• Mag goedkoper.
100	-	• Milieu.
100	100	• Stoplichten, knelpunten, veiligheid.
100	100	• Veiligheid, ook veel zwartrijders.
100	-	• Wat meer op-uitstapplaatsen van de bus binnen de wijken.
100	-	• Wegwerkzaamheden 's avonds uitvoeren.
100	75	• Tijden voor overstappen met de trein. Niemand die langs komt neemt (vrijwillig) de trein, ze gaan allemaal via Rotterdam en dan metro en dan RandstadRail (ook onhandig). Liever dan de metro of de RandstadRail doortrekken. Ze gaan nota bene over hetzelfde soort spoor.
75	100	• Verbreding op sommige punten en ontlasting van de ringweg.
75	100	• Niet duurder laten worden.
100	75	• Zoetermeer is kwetsbaar, doordat er maar één ringweg, de Australiëweg is. Als daar iets mankeert loopt al het verkeer door Zoetermeer vast.
75	-	• Doorstroom van verkeer vanuit Leiden / Amsterdam naar / door Zoetermeer. Onder andere ter hoogte van rotonde Sniep en kruispunt Filmlaan.
75	-	• Doorstroom verkeer o.a. bij Filmlaan / rotonde Sniep van verkeer uit Stompwijk / Leiden enz.
75	75	• Gemak en comfort.
75	-	• Groene golven op hoofdwegen.
100	50	• Intercity ontbreekt.
100	50	• Oprit A12 richting Gouda bij Mandela 's morgens door Zoetermeer vanaf Buytenwegh naar Gouda is een drama.
100	50	• Prijs, tijdsduur, drukte en tijdsduur van onderhoud verbouwingen.
100	50	• RandstadRail naar Rokkeveen.
75	75	• Stoplichten die beter op elkaar afgestemd zijn en stop eens met het voorrang geven van bussen waar twee mensen in zitten.
75	-	• Stoplichten op doorgaande weg beter op elkaar afstemmen.
75	50	• Het volume van de omroep in de RandstadRail! Staat veels te hard! En ik hoor iedereen om mij heen er ook over klagen.. Waarom moet dat zo hard?
75	50	• Treinstation: intercity stopt.
50	75	• Wijken zijn slecht ontsloten voor auto's; doorgaande wegen worden smaller gemaakt. Concreet voorbeeld: de vernauwing die op de Muzieklaan is aangebracht. Levert veel meer gevaarlijke situaties op, dan er daarvoor waren. Afremming van het verkeer had op een andere manier gemoeten. Naast dat er juist versnelling optreedt ... nog even snel aansluiten... geïrriteerde automobilisten ... die daardoor sneller gaan rijden na en voor de sluis plus zich anders gedragen. Is de Muzieklaan de ontsluitingsweg van de wijk, in geval van een calamiteit bood de weg al onvoldoende capaciteit voor de wijk, en nu helemaal. In het kader van veiligheid had dit dus nooit mogen plaatsvinden. Tweede punt wat met planning te maken heeft: In dezelfde periode vinden direct na de Muzieklaan aan beide zijden van de Muzieklaan werkzaamheden plaats waardoor verkeersopstopping plaatsvinden.
100	0	• Die zijn er nauwelijks, alleen via RandstadRail gaat het nog een beetje.
50	50	• Goedkoper maken
50	50	• Makkelijker naar Dorpsstraat, Noord Aa en Pelgrimshoeve.
25	50	• Bedrijven / kantoren in Rokkeveen zijn heel slecht bereikbaar met openbaar vervoer.
-	-	• Doe alles op de fiets.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	100	• Betaalbaar houden.
100	-	• Doorgaan met aparte fietspaden Controle op houden aan 30km in woonwijken Uitbouwen van 30km in woonwijken.
100	-	• Een regelmatige verbinding vanuit heel Zoetermeer naar Centrum-West.
100	-	• Ik ga nauwelijks met het openbaar vervoer.
100	-	• Ik verplaats mij voornamelijk per scooter en buiten de spitsuren. Heb daarom geen idee hoe het is gesteld met de vervoerverbindingen.
100	-	• Maak ik nooit gebruik van.
100	100	• Meer bomen langs de weg.
100	-	• Onder normale omstandigheden ervaar ik geen problemen met de wegverbindingen. Over de ov-verbindingen kan ik geen oordeel vormen.
100	-	• RandstadRail op peil houden.
100	-	• Rokkeveen en Noordhove bereikbaar per rail.
100	-	• Rondom Meerzicht, naar de A12.
100	100	• Veiligheid, dus ook snelheid.
100	75	• Doorstroming verkeer en toezicht door een conducteur.
100	75	• Frequentie RandstadRail.
75	100	• Geen idee. Ik ben erg tevreden.
100	75	• Goede frequentie.
100	75	• Handhaven goede frequentie.
75	100	• Ik vind dat het veel makkelijker kan.
75	100	• OV: RandstadRail naar R'dam doortrekken.
100	75	• Rotonde bij Zwaardslotseweg weg en Aïdaschouw is in de middag druk en ontstaat er filevorming.
100	75	• Voldoende frequente buslijnen.
100	50	• N206 van en naar Leiden is vaak (veels) te druk, dit mede door de aansluiting op de A4.
100	50	• Intercity die in Zoetermeer stopt zou het behoorlijk verbeteren.
100	50	• Op zich is het okay maar de [...] van de RandstadRail komen nou eenmaal niet overal in de wijken.
100	50	• Openbaar vervoer richting Delft, Rotterdam en Leiden.
100	50	• openbaar vervoer in de stad kan beter.
100	50	• Uitbreiding RandstadRail over hele Randstad.
50	-	• Dat de verbindingen goed blijven doorstromen. Er is veel autoverkeer, meer files d.m.v. slechte doorstroming.
100	0	• Dat je vanuit Oosterheem op station Seghwaert moet overstappen naar De Leyens en terug ook helaas.
50	50	• Delen van Noordhove blijven erg lastig bereikbaar.
100	0	• Geen wegen versmallen zoals in de plannen voor de Afrikaweg. OV-hub bij Centrum West houden Goede OV-verbinding realiseren tussen Centrum West en station Zoetermeer.
50	50	• Veiligheid.
0	75	• Bereikbaarheid vitale voorzieningen.
75	0	• Meer [...]. Snelbus Leiden die niet stopt overal in binnenstad. Alleen snel naar station.
50	25	• Ouderenvervoer, mag meer aandacht voor zijn?
-	25	• Meer opstappunten in De Leyens en bij bijvoorbeeld Keerpunt of Bouwhof of ... Kinderen onder de 12 gratis met begeleidende volwassene.
-	-	• Smalle fietspaden verbreden i.v.m. snelle scooters.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	100	• Betere aansluiting met wijken als Rokkeveen en Noordhove.
-	100	• De kosten van het openbaar vervoer.
100	100	• Duurzaam.
100	-	• Een betere, snellere verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.
100	-	• Eerst wegennet uitbreiden. Dan pas woningen bouwen.
100	-	• Geen aantasting van natuur.
100	-	• Niet op diverse plaatsen tegelijk bouwen aan de weg, i.v.m. omrijden.
100	-	• Ontsluiting A4 naar Delft is uitermate slecht.
100	75	• Meer bereikbaarheid.
100	75	• Meer investeren in beter asfalt en infra.
100	75	• Ontvlechting van het kruispunt Zwaardslotseweg / Europaweg zodat fiets en auto minder hinder en vertraging ondervinden
75	75	• Afstemming verkeerslichten, dat was vroeger beter!
100	50	• Alle wijken aan de RandstadRail.
100	50	• Bereikbaarheid Dorpsstraat met openbaar vervoer.
100	50	• Betere aansluiting richting Delft.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

100	50	• Een intercityhalte bij station Zoetermeer of Zoetermeer-Lansingerland. Meer bussen in de buurt.
100	50	• Frequentie hoog houden en kosten niet verhogen.
75	75	• Intercity vanuit Zoetermeer.
100	50	• Stabiele RandstadRail.
50	100	• Stoppen met plaatsen van versmallingen op verbindingswegen en deze verwijderen waar ze erg ongelukkig geplaatst zijn. Voorbeeld Vissendreef: beter bij zebra's dan bij zijstraat.
75	50	• [Niet leesbaar] RandstadRail.
75	50	• Aansluiting op A4 verbeteren.
75	50	• Dat iedere wijk minimaal een RandstadRailstation moet hebben. Grote wijken zoals Rokkeveen zouden er eigenlijk twee moeten hebben. Een station aan de rand is vaak erg lastig
50	75	• Doorstroming wegen.
50	50	• Betere handhaving van regels en kwaliteit.
50	-	• Fatsoenlijke verbinding naar Rotterdam. Mijn reistijd naar de Lloydpier is met het openbaar vervoer langer dan 75 minuten. (meer dan een uur en een kwartier. In de spits anderhalf uur. Zowel heen als terug.
50	50	• Goed bereikbaar zijn voor oudere / slecht ter been zijnde mensen, van haltes / winkels e.d.
50	0	• Loont niet omdat met openbaar vervoer te gaan. Fiets en auto zijn meestal sneller.
-	-	• Gebruik veel de fiets binnen Zoetermeer.
-	-	• Verbindingen met het openbaar vervoer en wegen naar verschillende attracties (SnowWorld) en ziekenhuis kunnen verbeterd worden.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Dat het veilig is.
100	100	• De RandstadRail.
100	100	• Geen storingen bij RandstadRail.
100	100	• Kleinschalig busverbindingen.
100	100	• Langere RandstadRail-wagons en treinen inzetten, wegens drukte.
100	100	• Sommige wijken zoals Rokkeveen zijn lastiger te bereiken.
100	-	• Verbeteren bereikbaarheid naar Leiden en Benthuisen
100	75	• Aansluiting Noordhove en Rokkeveen op RandstadRail-netwerk
100	75	• Alles is berekend op weinig [niet goed leesbaar] Bij de eerste regenbui staat Zoetermeer helemaal [niet goed leesbaar].
100	75	• Ik zou baat hebben bij de verlenging van het RandstadRail-netwerk van Oosterheem-> Rotterdam.
100	75	• Intercity weer laten stoppen op Zoetermeer. N206 bij Leiden is vaak heel druk.
100	75	• Openbaar vervoer: Met name dat kinderen hun scholen kunnen bereiken. Weg: betere verbinding met Den Haag. Te veel files.
100	75	• Vanuit Seghwaert sneller naar een NS-station.
75	100	• Aansluiting RandstadRail op trein.
75	75	• Aankomst en vertrek op tijd, minder storingen.
100	50	• Beter aanbod OV-fietsen voor de slechter bereikbare plekken.
100	50	• Beter openbaar vervoer in alle wijken, Meer parkeerplaatsen waar dit kan in de wijken.
-	75	• Frequentie.
-	75	• Meer bussen om de 10 minuten en goede aansluitingen.
100	50	• Onderhoud in het oog houden en vraag-aanbod blijven bekijken
100	50	• RandstadRail-halte dicht bij de Dorpsstraat en in Noordhove en in Rokkeveen.
100	50	• Rokkeveen blijft lastig met het openbaar vervoer.
50	50	• De veiligheid van oversteekpunten en kruispunten.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Doorloop naar Rotterdam tijdens spitsuren.
-	100	• Ik ben van mening dat een halte voor de RandstadRail ook in de wijk Noordhove de OV-verbindingen zou verbeteren.
100	-	• Minder auto's, meer groen.
100	75	• Hou de structuur van de wegen met de continentnamen zoals ze zijn. Daardoor kan je je binnen Zoetermeer snel verplaatsen met de auto.
100	25	• Goedkoper.
75	50	• Verbinding van Noordhove naar Oosterheem ontbreekt.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Dat weet ik niet.
100	100	• Frequentie en aansluiting.

respondenten uit Noordhove-Oost

100	-	• Groei in verkeersaanbod. Groei in bewonersaantal.
100	100	• Heldere frequentie à la RandstadRail.
100	-	• Schoon rijden
100	100	• Zoveel mogelijk toegankelijk en betaalbaar houden.
100	75	• Openbaar vervoer naar Rotterdam is slecht met overstappen en veel tijdverlies te doen.
100	75	• RandstadRail in Noordhove.
100	75	• Veiligheid.
75	-	• Als er 's morgens file staat op de A12 richting Den Haag dan staat heel Zoetermeer gelijk vast. Dit was voor de corona tijd regelmatig zo.
75	-	• Logische verbindingen. Zoetermeer heeft altijd al een typisch wegennet gehad, met soms onlogische (gebrek aan) doorgangen / verbindingen / oplossingen.
100	50	• Noordhove is niet bereikbaar met de RandstadRail.
100	50	• Sneller naar plaatsen toe.
100	0	• File.
100	0	• Halte in Noordhove.
50	50	• Vanuit Noordhove naar de rest van de stad.
75	0	• Het liefst ook een verbinding met Noordhove met RandstadRail, houdt de kosten openbaar vervoer laag binnen Zoetermeer.
0	25	• Ook een soort intercitybus creëren en een lijn rechtstreeks naar de trein.

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	-	• A12 na 19 uur weer 120 km per uur met twee rijstroken.
100	100	• Bus richting Den Haag en terug frequenter laten rijden. Nu zijn de lijnen verminderd wat het reizen een stuk lastiger maakt. Met name halte Mandelabrug.
100	-	• Busstop bij ingang station Zoetermeer: zeer klantvriendelijk, niet beneden bij de stationstrap (koffer- rollator-scootmobiel).
100	100	• Flexautos, flexscooters.
100	100	• Halte NS voor sneltreinen op Rokkeveen.
100	-	• Ik reis niet met het openbaar vervoer.
100	100	• Ik werk in Ypenburg en sta altijd (voor het coronatijdperk) vast vanuit Rokkeveen naar de oprit A12 Den Haag. gemiddeld doe ik er dan 30 minuten over, nu maar 10.
100	100	• Minimum overstappen en betaalbaar tarief.
100	-	• Momenteel geen idee, zolang alles maar goed door blijft stromen en het veilig is.
100	-	• Onderhouden.
100	100	• Wijzig de frequentie van het openbaar vervoer niet. Onderhoud.
100	75	• Bereikbaarheid bij extreme weerscondities, bijvoorbeeld sneeuw.
100	75	• Busverbindingen in de wijken Meerzicht, Buytenwegh en Oosterheem. Bovenaan het lijstje staat dan Noordhove
100	75	• De prijs van het openbaar vervoer.
75	-	• Schoner en goedkoper.
100	50	• Snelheid.
75	75	• Snelle doorstroming bussen.
75	75	• Veiligheid.
75	50	• Zorg dat elke wijk bereikbaar is met het openbaar vervoer en dat verbindingen bij Centrum West goed op elkaar aansluiten.
100	25	• Parkeren in de binnenstad goedkoop houden.
50	75	• RandstadRail ook in Rokkeveen laten rijden.
50	-	• Beter openbaar vervoer voor rolstoelgebruikers.
25	-	• Verbinding Stadshart - Dorpsstraat.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
-	100	• Aandacht voor fietsmogelijkheden en frisse lucht stallingen. In kelder Stadshart soms uitlaatgassen.
100	100	• Aandachtspunt A12.
100	-	• Bereikbaarheid, reistijd.
100	-	• Dat Rokkeveen RandstadRail-vrij blijft.
100	100	• De verbinding is goed
100	-	• Doorstroming garanderen en betaalbaar blijven.
100	100	• Een veel voorkomend probleem bij het treinstation Zoetermeer Oost. Hier sta je regelmatig tijden stil en als je vanuit Driemanspolder aankomt sta je soms achter in de wijk al in de rij voor de spoorovergang.
100	-	• Fietspaden beide kanten op blijft gevaarlijk.
100	-	• Focus op verlagen aantal inwoners Nederland! (Overbevolking).
100	-	• Grote of langere OV-voertuigen.
100	100	• Ik ga nooit met het openbaar vervoer.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

100	100	• Is okay.
100	100	• Meer wegen voor de fietsers.
100	-	• Openbaar vervoer = te duur. Aanschaf Ov-kaart + opladen te veel gedoe, keer terug naar kaartverkoop. Coronamaatregel afschaffen pure onzin!
100	-	• Rokkeveen nog steeds niet goed aangesloten op RandstadRail
100	-	• Soepelere doorstroming met slimmere stoplichten.
100	100	• Stopplaats trein en Intercity Mandelabrug.
100	-	• Traffic jam during rush hours.
100	100	• Trein naar Rotterdam Centraal of Centrum moet beter! Nu met de bus naar Rodenrijs en dan met de metro
100	100	• Vaker rijden in een uur
100	-	• Veiligheid, verlichting. Snel verminderingen, fietspaden
100	-	• Verbinding Zoetermeer met Rotterdam m.b.t. openbaar vervoer
100	100	• verbinding zonder overstappen van Rokkeveen naar Oosterheem en Noordhove.
100	75	• Ik heb soms het idee dat ik aan de verkeerde kant van de snelweg woon (Rokkeveen). Het vervoer voor de wijken aan de andere kant van de A12 is veel uitgebreider dan aan de Rokkeveense zijde. Zowel voor binnen als buiten Zoetermeer wat de reistijd niet ten goede komt.
75	-	• Drukke op de verbindingen over de A12 heen zoveel mogelijk verminderen.
50	100	• Geen
100	50	• Geen prijsverhoging.
100	50	• Geen, maak er weinig gebruik van.
75	75	• Goed bereikbaar.
100	50	• Het openbaar vervoer in Rokkeveen is niet goed.
75	-	• Houd de wegen breed, niet versmallen, goede doorstroming.
100	50	• Maak hier te weinig gebruik van om er iets over te zeggen.
100	50	• Meer stops voor de RandstadRail.
100	50	• RandstadRail-verbinding doortrekken m.n. naar Rokkeveen Frequenter rijden zodat er een goede aansluiting is Op tijd aankomen en vertrekken. Bredere wegen, tegen minder filevorming.
75	75	• Zoetermeer heeft veel opties voor openbaar vervoer. Maar de penetratie / bereikbaarheid voor deze opties zijn erg beperkt. De Steenbuurt bijvoorbeeld is hierbij erg slecht bereikbaar.
75	50	• Asfalt beter onderhouden.
75	50	• Routeverbetering.
50	50	• De drukke ochtendspitsen.
100	0	• Meer bussen.
100	0	• Openbaar vervoer naar Dorpsstraat te lang, daardoor te duur. Binnen Zoetermeer moet je gewoon van A naar B kunnen zoals nu is, zonder te betalen. Dan maakt het tijdstip of de duur ervan niet uit.
100	0	• RandstadRail door Rokkeveen!
0	50	• Logische verbinding en op eerlijke plekken stoppen.
-	0	• Bushalte dichterbij.
0	0	• Zorgen dat het niet dichtslibt.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Dat zowel RandstadRail 3 als 4 naar Oosterheem gaat en dat Rokkeveen ook te bereiken is met de RandstadRail.
100	100	• Graag werkende informatieborden bij de tram.
100	-	• Onderhoud wegen en fietspaden inclusief verlichting.
100	-	• Snellere verbinding en goed wegdek
100	100	• Storingen in het net..
100	75	• Betere verbinding tussen lijn 3 en 4.
100	75	• Betere verbinding zonder overstappen met RandstadRail.
100	75	• Openbaar vervoer goedkoper.
100	75	• Richting A12 + richting Leiden.
75	75	• De gewenste uitbreidingen van woningen gaan voor een slechtere bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen zorgen. Daar wordt vanuit gemeentes in mijn ogen weinig aandacht aan besteed.
100	50	• Is al erg goed. Blijf focussen op veiligheid van fietsers. Zeker rondom scholen.
100	50	• RandstadRail richting Rotterdam en Leiden.
100	50	• Verbindingen van en naar Rokkeveen en Noordhove.
100	50	• Zoetermeer / Leiden. De nieuw geplaatste rotonde bij de N206 zorgt voor enorm veel vertraging!
100	0	• Het ontbreken van openbaar vervoer in sommige wijken opheffen.
100	0	• Meer directe verbindingen naar de grote steden.
25	50	• Meer opstappunten.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

- 100 • Bereikbaar met rolstoel.
- 100 100 • Dat het wegennet niet overbelast raakt en het OV-gebruik gestimuleerd (blijft) worden.
- 100 100 • Dat het zo blijft of beter wordt
- 100 - • Een goede doorstroming.
- 100 - • Focus op het verspreiden van drukte. Door wisselende werktijden etc.
- 100 100 • Geen idee', gebruik t niet.
- 100 - • Goede fietspaden, 30 km-zone.
- 100 - • Houd de verkeersader Australiëweg en Afrikaweg 70 km/h en tweebaans in beide richtingen.
- 100 100 • Ik reis heel weinig met het openbaar vervoer.
- 100 100 • Meer controle op de RandstadRail; is vaak een puinhoop.
- 100 100 • Op tijd rijden (geen vertraging steeds door storingen).
- 100 100 • Persoonlijk vind ik het vreemd dat bij het openbaar vervoer Oosterheem in een andere zone valt dan in de rest van Zoetermeer. Dat maakt dat een rit binnen Zoetermeer prijzig is. Ik reis daarom bijna nooit met het openbaar vervoer binnen Zoetermeer.
- 100 100 • Uitbreiding A12 richting Den Haag.
- 100 75 • Als het niet achteruitgaat.
- 100 75 • Bereikbaar voor iedereen blijven.
- 100 75 • Dat weet ik niet.
- 100 75 • Openbaar vervoer binnen Zoetermeer ervaar ik als zeer goed met de RandstadRail welke we hebben.
- 100 75 • RandstadRail is echt veel te duur!
- 100 75 • Toegankelijk en bereikbaar.
- 100 75 • Vanuit Oosterheem meer opties dan alleen tram 4.
- 75 75 • Aansluiting op elkaar en de frequentie van het openbaar vervoer.
- 75 75 • Auto: - Als de A12 vast staat, dan sta je ook stil op de Oostweg. Je staat dan in een fuik, want je kan niet meer keren. - Weg naar Leiden binnendoor is een drama als het file is. Openbaar vervoer - Ik vind het ritje van de Willem Dreeslaan naar Lansingerland verhoudingsgewijs te duur - Verbinding tussen de RandstadRail en Lansingerland is niet optimaal. Zo is er op zaterdagochtend vroeg geen RandstadRail richting Lansingerland. En 's avonds gaat ook niet laat meer een laatste RandstadRail terug naar de Willem Dreeslaan.
- 100 50 • Ben tevreden.
- 100 50 • Bereikbaarheid van de Dorpsstraat is heel slecht. De RandstadRail is heel duur. De RandstadRail rijdt niet vroeg en laat genoeg i.v.m. avonddiensten en uitgaand vanuit Oosterheem en Noordhove is de verbinding naar Zoetermeer treinstation heel slecht.
- 75 75 • Bereikbaarheid van de wijk Rokkeveen; drukte bij viaduct over de A12 en slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
- 100 50 • Betere bereikbaarheid openbaar vervoer betere verbinding RandstadRail met Dorpsstraat.
- 100 50 • Betere verbindingen, aansluitpunten en vaker rijden (Noordhove) en RandstadRail 4.
- 75 - • Drempels aanpassen naar de snelheid welke je mag rijden. meeste drempels zijn te hoog: ook 1 type drempel.
- 100 50 • Maak het gratis.
- 100 50 • OV-verbindingen naar de Dorpsstraat.
- 100 50 • Op zich is alles wel prima binnen Zoetermeer. Alleen de trein bereiken met het openbaar vervoer vanuit Oosterheem is omslachtig.
- 50 100 • RandstadRail naar Delft, Rotterdam en Leiden
- 100 50 • RandstadRail is goed. Wegen met name bij Stadshart kunnen beter.
- 100 50 • Tijd, duur en frequentie.
- 75 - • Veiligheid verhogen voor de zwakkere verkeersdeelnemers. Meer op- en afritten A12.
- 100 50 • Verbinding tussen Rokkeveen en Oosterheem, en tussen Seghwaert / Noordhove en Dorpsstraat
- 100 50 • Verbinding van Oosterheem naar Rotterdam.
- 75 75 • Voorkomen dat ringwegen vollopen. De betrouwbaarheid van de. RandstadRail zo goed mogelijk versterken.
- 75 50 • Betere doorstroming, betrouwbaarheid van de RandstadRail verbeteren.
- 75 50 • Frequentie.
- 75 50 • In stand houden.
- 75 50 • Makkelijker met RandstadRail overal heen kunnen, dat elk deel van Zoetermeer hier gebruik van kan maken.
- 75 50 • Veilige routes, routes die minder druk zijn.
- 50 50 • Aansluitingen.
- 50 50 • Betere verbinding RandstadRail in Zoetermeer zelf.
- 50 50 • Doortrekken station Lansingerland naar Rotterdam.
- 50 50 • Elke wijk een RandstadRail-halte.
- 50 50 • Het asfalt, op de Willem Dreeslaan komen de wortels en doorheen: erg gevaarlijk op de motor.
- 50 50 • Het moet niet duur zijn.

overige respondenten

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• De tijden
100	100	• De verkeerslichten mogen wel heel veel beter afgesteld worden. Die zijn echt belachelijk. Ik vind dat echt een irritatiepunt.
100	-	• Een rechtstreekse OV-verbinding naar Rotterdam. Naar Amsterdam zou ook fijn zijn.
100	100	• Er zijn sowieso veel files in de piekuren en of er meer oplossingen zijn voor deze momenten, weet ik momenteel niet.
100	-	• Financiën, veiligheid, tijd.
100	100	• Ik weet het niet
100	-	• Indien er wegwerkzaamheden plaats moeten vinden, dan in de nacht.
100	-	• Is het openbaar vervoer nog wel op maat? Hoe gaat het met elektrisch autorijden. Gaan de mensen meer met eigen vervoer op pad of niet?
100	100	• Straatwerk in de wijken (sommige zijn vervangen), spoorwegovergang Nutricia.
100	100	• Tijd.
100	-	• Verbinding Rokkeveen naar Stadshart (RandstadRail?).
100	100	• Vooral station Oost openhouden voor de wijk Rokkeveen Oost.
100	-	• Weg over spoor bij station Oost. Wachttijden daar zijn in de spits dramatisch.
-	100	• Zolang corona heerst en mensen die geen auto bezitten zich willen laten testen is Nootdorp moeilijk te bereiken.
100	75	• Betaalbaarheid
100	75	• Dit is al goed
100	75	• Geen verbeteringen, goed.
100	75	• Het leveren van kwaliteit.
75	100	• Meer parkeerplekken en gevaarlijke kruispunten aanpakken.
100	50	• Australiëweg / Europaweg / Aziëweg. Als je de tunnelbak uitkomt.
100	50	• Betere verbinding Rotterdam en Delft.
75	75	• Betrouwbaarheid en goede aansluiting.
100	50	• Busstations naar Noordhove en Rokkeveen zoveel mogelijk opheffen en RandstadRail ook naar deze wijken.
75	75	• Een meer directe railverbinding naar Rotterdam en Leiden zou ideaal zijn.
100	50	• Er moet een betere verbinding komen naar Rotterdam, Nu moet je vanaf Oosterheem eerst naar Leidschenveen om naar Rotterdam te kunnen. De RandstadRail sluit ook bijna nooit aan op de treinverbinding bij Lansingerland waarbij je letterlijk moet rennen om je trein te halen. Het is ook vervelend dat de RandstadRail maar tot 12:00 rijdt en de nachtbus onbetrouwbaar is en alleen op een aantal avonden. De RandstadRail langer laten rijden tussen Den Haag en Zoetermeer of tussen de treinstations en de wijken zou zeer gewenst zijn wanneer het nachtleven weer op pakt.
100	50	• Goedkoper openbaar vervoer.
100	50	• Hogere frequentie.
75	75	• Kruising Australiëweg, Europaweg, Aziëweg verbeteren bij uit- en inrijden vanaf het Langeland-ziekenhuis.
100	50	• Meer 'groene golven' op de wegen, ook op de provinciale wegen langs Zoetermeer. Dit is milieuvriendelijker en bevordert een snellere doorstroming.
50	100	• Onderhoud.
75	-	• Openbaar vervoer binnen Zoetermeer verder verbeteren.
50	100	• Parkeergelegenheid voor de bewoners in het Stadshart.
100	50	• Rechtstreekse verbinding naar Rotterdam zonder overstap.
100	50	• Regelmatige tijden van de bussen. Niet een keer in het halfuur etc. Meerdere bussen op een halte.
100	50	• Voor ons zijn die voldoende.
50	75	• Meer controle i.v.m. zwartrijders.
50	75	• Bussen in Oosterheem later rijden.
75	50	• Busverbindingen op peil houden. Een bus per uur uit / naar Rokkeveen is te weinig (verhaal van de kip en het ei, steeds minder bussen - dan ook minder passagiers).
75	50	• Een betere verbinding met tram / RandstadRail door heel Zoetermeer. Zoals Noordhove of Rokkeveen. Dat zijn de wijken waar ik als ik verhuis nooit zal gaan wonen i.v.m. de RandstadRail die er niet is.
75	50	• Goede bereikbaarheid / voldoende stallings- of parkeergelegenheid om vanaf daar door te reizen met het openbaar vervoer. Frequente reistijden.
75	50	• Veel storigen RandstadRail, naar Dorpsstraat is slecht.
100	0	• Aansluiting en vaker rijden.
100	0	• Betere OV-verbinding van Oosterheem naar Dorpsstraat.
75	25	• Drukte beter opvangen.
100	0	• Een RandstadRail-halte voor Noordhove.
100	0	• Kost veel tijd om vanuit Noordhove naar de trein te komen.
50	50	• Minder spoorwerkzaamheden in het weekend of overdag en meer in de nacht!
100	0	• Misschien een rechtstreekse verbinding vanuit wijk Noordhove richting meerdere wijken vanwege het ontbreken van de RandstadRail.

overige respondenten

- | | | |
|-----|----|--|
| 75 | 25 | • RandstadRail - station Lansingerland-Zoetermeer doortrekken naar Rotterdam door laten aansluiten op RandstadRail Berkel. |
| 50 | - | • Voor bezoek: slechte OV-verbinding naar de wijk Rokkeveen. |
| 100 | 0 | • Wijken beter verbinden. |
| 25 | 50 | • Betaalbaarheid en dat ze überhaupt rijden... |
| 50 | 25 | • Openbaar vervoer naar Rotterdam moet beter! Het duurt ruim een uur voordat je in het centrum van Rotterdam staat. |
| 50 | 25 | • Vervoer 's avonds. |
| 75 | 0 | • Zoveel mogelijk doorstroom zonder stoplichten |
| - | - | • Wegverbindingen: betere doorstroming bij file A12. NS: nogmaals pleiten voor intercitystop Zoetermeer |

V-2 aandachtspunten verbindingen met overig Nederland

Hieronder staan reacties op de vraag: "*Wat zijn volgens u belangrijke 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 individuele bereikbaarheidsscores per auto en per openbaar vervoer, berekend voor vijf bestemmingen buiten Zoetermeer (toelichting 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 auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
80	100	• Maak het openbaar vervoer gratis of in ieder geval stukken goedkoper (kijk naar Luxemburg).
60	100	• Veiligheid.
70	60	• Vervoer naar Rotterdam, Zoetermeer moet weer een IC station worden.
70	50	• Toevoeging aan ns nachtnet.
50	-	• Minder file.

respondenten uit Stadscentrum

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Ik reis niet met openbaar vervoer.
100	100	• Intercity hoort in Zoetermeer te stoppen!
100	90	• Te druk
80	100	• Richting Leiden via N206 mag wel beter.

respondenten uit Palenstein

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
90	75	• Openbaar vervoer richting Rotterdam.
100	60	• De prijs.
80	75	• Rotterdam is lastig bereikbaar met het openbaar vervoer.
90	60	• Goede aansluiting.
80	70	• Verbinding naar Leiden via RandstadRail. Verbreding van de A12 Nootdorp richting Zoetermeer. Het staat altijd vast. Daar wonen geen mensen dus qua overlast zou dat makkelijk kunnen. Veel te veel vrachtwagens op de A12 die verkeer vertragen.
80	50	• Rechtstreekse verbinding met Rotterdam i.p.v. met een omweg. Filevorming op de B-wegen.
-	0	• De prijs moet omlaag.

respondenten uit Driemanspolder

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Dat het goed onderhouden wordt.
100	100	• Goed onderhoud.
100	100	• Niet teveel tegelijk doen.
90	100	• Prima zo.
90	90	• Intercity vanaf een Zoetermeers station naar Utrecht.
100	75	• Ik zou het fijn vinden als er een rechtstreekse verbinding zou zijn naar Rotterdam. Tevens zou de RandstadRail 's nachts in de weekenden langer door moeten rijden.
90	80	• De prijs.
80	80	• Is oké met de NS-verbinding.
80	80	• Vroegere uren voor weekendreizen.
60	90	• Beschutting.
50	100	• Het moet altijd worden verbeterd.
-	70	• Rechtstreekse verbinding naar Rotterdam. Snellere (bus)verbinding naar Delft.
-	70	• Zoetermeer weer een intercitystation.
80	50	• De verbinding naar Rotterdam kan beter, maar daar wordt aan gewerkt.
70	50	• Directe verbinding met Rotterdam. is al minstens 30 jaar noodzakelijk.
60	40	• Betere OV-verbinding met Rotterdam en Delft. Wegvervoer, filevorming oplossen bij opgang A12.
30	100	• Dat er minder mensen moeten zijn / komen om de verkeersdruk te verlagen

respondenten uit Driemanspolder

- • Ik mis bus 70 naar Delft en Rotterdam. Ik loop met een rollator. Je moet overal te lang voor lopen.
- • Intercity.

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	100	• Betere aansluiting.
100	100	• Dat de sneltreinen ook in Zoetermeer stoppen!!
100	100	• De intercitytrein moet weer stoppen in Zoetermeer. Het tram- / treinkaartje is wel heel duur geworden.
100	-	• Geen idee. Kom makkelijk waar ik naar toe moet (buiten de spits).
-	100	• Graag minder investeren in wegen en meer in openbaar vervoer. Het klimaat verdient nu alle aandacht, investeren in wegverbindingen draagt daar niet aan bij.
100	100	• Ook de prijs en de frequentie.
100	90	• Naar Berkel en Rodenrijs.
90	100	• Zoetermeer zou intercitystation moeten zijn. De stad is er groot genoeg voor. En dan op het station duidelijk aangeven hoe je in het Stadshart komt.
90	100	• Wegen: snelheidsbeperkingen werken volgen mij goed. Openbaar vervoer: prijzen beperken en frequentie niet te laag.
83	100	• Goede wegbewijzing.
100	80	• Ook een intercityverbinding en niet alleen een sprinter.
100	70	• Richting Rotterdam kan beter. Daarna is Leiden aan de beurt.
80	100	• Tarieven zouden veel voordeliger moeten, zodat meer mensen het openbaar vervoer gaan gebruiken. Dit t.b.v. milieu en files.
80	80	• Betaalbaar houden.
60	100	• In de spits meer zitplaatsen!
90	70	• Meer directe verbinding met grote steden.
80	70	• Zoetermeer zou een intercitystation moeten zijn.
100	40	• Verbinding met Rotterdam RandstadRail en fietspaden verbeteren. Door de e-bike is er meer drukte op de wegen (onderhoud fietspaden binnen en buiten Zoetermeer, dit kan en moet verbeterd worden).
60	-	• Rechtstreekste treinverbinding naar Leiden
60	20	• Richting Rotterdam is ronduit slecht. Rechtstreekse NS- of RandstadRail verbinding zou goed zijn.

respondenten uit Meerzicht-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Betaalbaar houden.
100	100	• Er moet meer aandacht komen voor fietsverkeer. Daarmee doel ik op het aanleggen van speciale fietssnelwegen, waardoor het makkelijker wordt om van de ene stad naar de andere stad te kunnen gaan. Zo wordt het aantrekkelijker om de fiets te pakken
100	100	• Intercityverbinding Den Haag - Utrecht.
100	50	• Goede ingang en uitgang van Zoetermeer met de auto. Met meer inwoners is verbetering nodig.
70	100	• De aansluitdiensten.
80	50	• Goede wegen.
70	50	• De files verminderen.
50	60	• er zouden meer snel- en/of intercity's moeten stoppen in Zoetermeer.
50	38	• Oprit snelweg Meerzicht richting Utrecht.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• De verbinding naar de omliggende dorpen.
100	100	• Intercity's die weer hier stoppen op bijvoorbeeld Lansingerland.
-	100	• Niet duurder laten worden.
100	100	• Stoplichten, knelpunten, veiligheid.
100	100	• Treinverbinding (directe naar Den Haag, Rotterdam, Leiden) en een "snelrein".
100	100	• Vind dat er genoeg verbindingen zijn.
100	-	• Wegwerkzaamheden 's avonds uitvoeren.
90	100	• Milieu.
100	75	• Een verbinding ter hoogte van tankstation (A12) Zoetermeer in.
90	100	• Goedkoper maken
100	80	• Betere verbinding naar Rotterdam (the Hague airport incl.)
100	80	• Een NS-station waar de intercity naar Utrecht stopt!
-	90	• Zoetermeer intercitytreinstation.
90	75	• Maak de weg naar Leiden tweebaans.... al maakt dat niet zoveel uit, als je Leiden binnenkomt sta je toch weer vast.

respondenten uit Buytenwegh

100	70	• RandstadRail is okay. Busverbinding of snelle RandstadRail-verbinding tussen Centrum en station is slecht. Totaal niet uitnodigend om naar Zoetermeer te komen.
100	63	• Iedereen die naar Leiden moet gebruikt de woonwijken in Zoetermeer als tussendoorroute. Dit levert veel onnodig verkeer in de wijken op.
80	83	• Gemak en comfort.
80	80	• Oprit A12 richting Gouda bij Mandelabrug. 's Morgens door Zoetermeer vanaf Buytenwegh naar Gouda is een drama. Australiëweg wordt veel minder druk met een extra oprit.
60	100	• Rotterdam.
90	60	• ik maak te weinig gebruik van openbaar vervoer om daar een oordeel over te hebben.
60	100	• A12 en Utrechtsebaan minder filevorming.
70	60	• Fietspaden, OV-verbindingen naar Leiden en Delft
50	80	• Intercity ontbreekt.
60	40	• intercityverbinding naar de rest van Nederland.
40	60	• Trein -> Intercity makkelijker en sneller naar Rotterdam.
40	40	• Zoetermeer zou weer een halteplaats moeten worden voor intercity.
40	30	• Probeer eens met de trein naar Leiden / Amsterdam te gaan zonder over te moeten stappen.
25	0	• Prijs, tijdsduur, drukte en tijdsduur van onderhoud verbouwingen.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Drukke punten aanpakken. Minder verkeerslichten of een betere doorstroom.
-	100	• Ik vind het een schande, dat zo'n grote stad als Zoetermeer geen intercityverbindingen meer heeft. zoals vroeger!!!!
-	100	• NS-verbinding verbeteren.
100	100	• Op fileplekken de weg verbreden indien mogelijk.
100	100	• Veiligheid, dus ook snelheid.
100	100	• Verbinding RandstadRail Zoetermeer met Rotterdam.
100	100	• Voldoende frequente OV-verbindingen.
100	100	• Zoetermeer is een stad waarbij bij in elke bouwfase is nagedacht over het wegen- en OV-net. Goeie infrastructuur.
100	90	• Betere directe railverbinding naar Rotterdam, en A12 richting Utrecht verbreden.
90	100	• Halte Intercity in Zoetermeer.
100	90	• Rechtstreekse verbinding RandstadRail naar Rotterdam.
90	100	• Zoetermeer- Rotterdam: rechtstreekse RandstadRail.
90	100	• Voldoende opstaptijden.
100	83	• Aansluiting A12 en A20 bij Moordrecht; Zoetermeer intercitystatus.
100	90	• Een regelmatige verbinding vanuit heel Zoetermeer naar Centrum West.
100	80	• Betere verbinding met Delft.
100	80	• Geen idee. Daarvoor ga ik te weinig met het openbaar vervoer.
100	80	• Het verkeer dat Zoetermeer tijdens de spits in moet loopt in een fuik vanaf de N206 Uit Leiden.
100	80	• Openbaar vervoer mag goedkoper worden anders zal nooit de transitie beginnen van auto naar openbaar vervoer.
100	75	• Van Zoetermeer naar Rotterdam.
70	100	• Minder files en misschien snelheid omlaag waar dit kan en richting snelwegen i.p.v. 50 naar 70 km.
90	80	• Zoetermeer - Rotterdam RandstadRail-verbinding
100	63	• Gratis maken voor 65 plus.
100	70	• Zoetermeer heeft weinig (snelle) verbinding met grotere steden, behalve Den Haag. Het zou fijn zijn als een intercity in Zoetermeer kon stoppen.
100	60	• Betaalbaar houden.
80	80	• Veiligheid.
100	60	• Zoetermeer intercitystation.
70	88	• Fileproblemen op A12 en A4!
60	90	• Een betere verbinding met de trein naar Utrecht en Amsterdam. Liever een directe verbinding naar Rotterdam.
90	60	• Verbetering verbinding Zoetermeer-Rotterdam (HTM-RET).
80	60	• OV-lijn (metro / tram) richting Rotterdam. Busverbinding naar Leiden stabiel houden.
60	75	• Houden zo.
90	30	• Dat Zoetermeer van het intercitynetwerk is afgehaald is echt heel erg slecht voor zo'n grote stad. Als ik naar het zuiden moet dan moet ik eerst naar Den Haag om daarna weer langs Zoetermeer te rijden met de intercity. Ik doe er daardoor zeker 45 min langer over treinreizen. Ik neem daardoor niet graag de trein. Ik vind het echt een schande dat dit zo is en is mijn grootste ergernis aan wonen in Zoetermeer.
50	70	• Intercity in Zoetermeer laten stoppen.
50	-	• De files.
33	50	• Intercity die in Zoetermeer stopt.
40	40	• Ik vind dat van Zoetermeer naar Rotterdam veel makkelijker moet, dat er een rechtstreekse verbinding moet zijn met het openbaar vervoer.

respondenten uit De Leyens

- | | | |
|----|----|--|
| 30 | 50 | • Richting Den Haag, Gouda en Utrecht zijn alle verbindingen in het openbaar vervoer prima. De verbinding naar Leiden en Delft zou verbeterd moeten worden. Reizen met het openbaar vervoer naar Delft is in het weekend heel karig. |
| 40 | 20 | • Tram naar Rotterdam. Snelle verbinding naar trein lijn richting Amsterdam. |
| - | 20 | • Directe verbinding naar Rotterdam Goedkoper voor (grote) gezinnen!! Op sommige trajecten is nu zelfs de taxi de goedkoopste optie!! |

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Betere handhaving van regels en kwaliteit.
100	100	• Frequentie hoog houden en kosten niet verhogen.
100	83	• Natuur heel laten.
90	80	• Minder prijsverschillen.
80	90	• Per auto is het een probleem Zoetermeer uit te komen; opstoppingen door stoplichten.
80	90	• Verbetering richting Delft.
90	75	• Verbinding richting Leiden, en daarmee de verbinding richting Amsterdam, via de Zoetermeerse Meerpolder zou minder opstoppingsgevoelig moeten worden.
100	60	• Meer investeren in beter asfalt en infra.
90	60	• Zoetermeer moet weer een intercitystation worden.
80	60	• De directe verbinding met Rotterdam.
60	80	• Verbindingen met het openbaar vervoer en wegen naar de omliggende gemeenten en steden zouden wel verbeterd kunnen worden.
70	63	• Treinverbinding 1 station intercity. RandstadRail naar Gouda.
70	60	• Een intercitystation naar Zoetermeer, verbinding met Amsterdam. Overstap HTM naar NS waanzinnig duur.
60	63	• Snellere verbinding richting Amsterdam / Schiphol; directe lijn naar Rotterdam.
70	50	• Doorstroom. Die wordt namelijk consequent belemmerd door allerlei vreemde en vaak nutteloze stoplichtinstellingen. Bij vrijwel elke weg zijn toch expres allerlei lange wachttijden ingebouwd en dan zowel heen als terug bij bijna elk stoplicht.
60	50	• Binnenweg naar Delft ontdoen van minstens de helft van de rotondes, en daar een meerbaansweg van maken met minder bochten.
100	10	• Dat is redelijk in orde.
20	80	• Duurzaam / frequentie.
60	40	• Het zou fijn zijn een intercitystation te hebben. Nu is de verbinding naar Utrecht niet slecht, maar vanaf Utrecht sta je regelmatig lang te wachten op een sprinter naar Zoetermeer. Ook zou het prettig zijn een directere verbinding (bijvoorbeeld met de RandstadRail) naar Rotterdam of Delft. Nu moet je hiervoor eerst naar Leidschenveen reizen.
60	33	• Richting Rotterdam is een groot drama, zowel via wegen als openbaar vervoer.
75	20	• Directe OV-verbinding naar Rotterdam.
50	0	• Meer letten op aansluitingen van RandstadRail en NS zodat men de aansluiting niet mist.
40	20	• Snellere verbindingen naar Rotterdam en regio Amsterdam.
20	10	• Een intercitystop bij station Zoetermeer of Zoetermeer-Lansingerland. Het doortrekken van de RandstadRail richting Rotterdam.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	90	• Afblijven van polders en groen!
90	100	• Onderhoud in het oog houden en vraag-aanbod blijven bekijken.
100	80	• Files rond Zoetermeer vermijden en voorkomen met sluiproutes.
-	90	• Frequentie.
90	88	• Overstap Gouda met NS
80	100	• Fietspaden / RandstadRail uitbreidingen indien mogelijk.
80	100	• Hier vrijwel geen ervaring mee.
70	90	• Als je ergens bent, maakt niet uit waar, je komt 's nachts nooit meer normaal terug naar Zoetermeer met het openbaar vervoer. Hierdoor ga ik eigenlijk altijd met de auto naar concerten, wat ik eigenlijk niet wil, maar ik kan niet anders.
100	50	• Veiligheid en verlichting
88	40	• Treinen en overig openbaar vervoer: belachelijk dat Zoetermeer niet op het intercitynetwerk is aangesloten. Lange reisduur naar bijvoorbeeld Leiden of Delft en geen rechtstreekse verbinding met Rotterdam. De RandstadRail heeft t.o.v. de sprinter veel meer haltes gekregen, ik vind dat geen verbetering van mijn interlokaal vervoer.
60	50	• Verbeter de verbinding van Zoetermeer naar Leiden via het Noord Aa.
50	-	• Beschermen van het Groene Hart.
40	60	• Geen storingen bij NS.
50	50	• Geen treinen uit laten vallen en goede aansluitingen.
10	20	• Meer treinen.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	0	• Meer thuiswerken, er zijn genoeg wegen.
100	50	• Sneller in omgeving Rotterdam.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Inzicht in verbindingen.
100	100	• Zoveel mogelijk toegankelijk en betaalbaar houden.
100	83	• Lok de mensen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer i.p.v. de auto. Let op comfort en houd de prijs laag.
100	75	• Schoon rijden.
100	50	• Een directe railverbinding met Rotterdam (doortrekken RandstadRail o.i.d.).
70	100	• Filevorming in de richting van Den Haag in de ochtend. Invoegen op de A12.
100	40	• Inspelen op een RandstadRail-verbinding met Rotterdam.
90	50	• Sneller naar plaatsen toe.
80	60	• Zoetermeer hoort een intercitystation te hebben.
100	0	• Halte in Noordhove.
30	-	• Daarnaast is het wegennet enorm gevoelig voor vertragingen / file op de A12. Als dat voorkomt staat ook heel Zoetermeer vast.
75	0	• File .

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Bussen richting Den Haag en terug uitbreiden, ook buiten de spits.
100	100	• Intercity moet stoppen in Zoetermeer.
100	100	• Meer treinen waarmee je ook naar het noorden en zuiden kunt.
100	-	• Momenteel geen idee, zolang alles maar goed door blijft stromen en het veilig is.
100	100	• Oprit A12.
100	100	• Richting Alphen a/d Rijn.
100	100	• Wijziging de frequentie van het openbaar vervoer niet.
100	90	• De prijs van het openbaar vervoer.
100	90	• Rotterdam.
100	90	• Weer een intercitystop.
90	90	• Minimum overstappen en betaalbaar tarief.
90	80	• Aansluiting noord-zuid via spoor kan beter naar bijvoorbeeld Rotterdam en vooral Amsterdam.
90	80	• Het zou fijn zijn om betere treinverbindingen te hebben met Rotterdam en Delft (en Brabant etc.). Op dit moment voelt het alleen als Utrecht en Den Haag.
100	70	• Van de spitsstrook op de A12 tussen Zoetermeer en Gouda een volwaardige rijstrook maken.
80	88	• Snellere verbindingen.
60	100	• Aangesloten blijven.
100	60	• Zorg dat Zoetermeer beter bereikbaar is met de trein, de verbindingen die we hebben zijn echt zwaar triest. Alleen een sprinter voor zo een grote stad??
80	70	• Meer rechtstreekse treinverbindingen, naar bijvoorbeeld Rotterdam, Amsterdam, Leiden.
75	70	• Prijs.
70	-	• Ik reis niet met openbaar vervoer.
80	60	• Snelle verbinding Rotterdam.
80	0	• Te veel overstappen, dubbele reistijd maar komt ook door verbindingen in andere steden.
80	50	• Er is maar een oprit naar de A12 richting Gouda voor heel Zoetermeer! Dat moet anders.
90	40	• Zoetermeer heeft een intercity nodig.
80	40	• Een veel betere verbinding met steden als Rotterdam. Is nu zo dramatisch slecht dat je altijd de auto moet nemen
40	67	• Het zou prettig zijn als sneltreinen ook in Zoetermeer stoppen, naar Utrecht gaat het nu niet snel genoeg voor mij (en dus de auto).
70	30	• Oprit A12 bij de Mandelabrug. Verkeer uit de westkant van Zoetermeer heeft geen goede verbinding met de A12 richting Utrecht.
50	-	• Schoner en goedkoper.
20	-	• Beter openbaar vervoer voor rolstoelgebruikers. Niet pas in 2030 het openbaar vervoer rolstoeltoegankelijk.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	100	• Voor nu geen problemen met aansluitingen / overstappen.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

- 100 - • Focus op verlagen aantal inwoners NL! (Overbevolking).
- 100 100 • Hoe beter de vervoersverbinding zijn hoe meer mensen de auto laten staan.
- 100 - • Reistijd.
- 100 100 • Richting Leiden: binnen door weg is vreselijk door Stompwijk.
- 100 • Voldoende zitplaatsen in de trein, coronaproof en niet te lange overstaptijden.
- 100 - • Wegverbredingen, openbaar vervoer veel goedkoper maken waardoor het meer wordt gebruikt.
- 100 100 • Zoetermeer moet een intercitystation van NS worden. Ik bedoel daarmee Het grote station Mandelabrug. Nu drie stoptreinverbindingen.
- 100 88 • Korte wachttijden.
- 90 100 • Meer parkeerplaatsen bij stations.
- 90 100 • Meer wegen voor de fietsers.
- 100 80 • Goedkoper.
- 100 80 • Ook zorgen dat de wegen niet dichtslibben.
- 80 100 • Richting Rotterdam zou sneller moeten kunnen.
- 88 • Bushalte dichterbij.
- 100 67 • Intercity tussen Den Haag en Utrecht met een stop bij Zoetermeer.
- 70 100 • Ik vind de binnenstad van grote steden zoals Leiden moeilijk bereikbaar met de auto. Maar ik denk niet dat hier iets aan gedaan kan worden.
- 100 50 • De frequentie van treinen richting andere steden is erg laag.
- 80 67 • Doortrekken RandstadRail naar Rotterdam
- 100 63 • Er zijn drie treinstations in Zoetermeer. Maar het is moeilijk om er een goed aansluitingspunt mee te maken. Vooral voor mensen in Noord Zoetermeer lijkt het mij een grote moeite om met het openbaar vervoer naar werk buiten Zoetermeer te gaan.
- 80 67 • Geen prijsverhoging.
- 80 70 • Nog niet alle treinen stoppen op de Mandelabrug, dit kan verbeterd worden.
- 70 70 • De aansluiting.
- 70 70 • In een stad als Zoetermeer moet er een intercity stoppen. Ook nemen de drie stations achter elkaar (Zoetermeer, Zoetermeer Oost en Lansingerland) tijd in beslag om overal te stoppen.
- 60 70 • Doorstroming garanderen en betaalbaar blijven.
- 70 60 • Meer rechtstreekse verbindingen.
- 80 50 • Richting Rotterdam en Delft is vooral in het weekend de frequentie en starttijd in de ochtend slecht.
- 63 63 • Verbinding richting Amsterdam (West) blijft ronduit slecht.
- 70 50 • Betere OV-verbinding met Rotterdam.
- 70 50 • Blijft lastig dat er geen intercity stopt.
- 63 50 • Frequentie van het openbaar vervoer, verbetering Noord-Zuid ontsluiting.
- 50 60 • Als ik ruim een uur doe om naar Waddinxveen / Zevenhuizen te gaan schort er nogal wat aan de tijd. Ook vanaf hier naar Delft e.o. duurt lang.
- 40 60 • Betere verbinding om het voor iedereen makkelijk te maken.
- 50 - • Mijn mening is niet belangrijk; de gemeente doet wat ie wil.
- 30 0 • Zie boven; thuiswerken meer stimuleren.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

- | bereikbaarheid auto (%) | ov (%) | belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland |
|-------------------------|--------|---|
| 100 | - | • RandstadRail doortrekken naar Leiden en Rotterdam. |
| 100 | 100 | • Betere verbinding met Amsterdam. |
| 100 | 100 | • Mogelijkheid om met de E-lijn(metro) naar Zoetermeer te gaan / komen. |
| 100 | - | • Snelle doorstroming en minder files. |
| 100 | 100 | • Storingen in het net. |
| 100 | 70 | • Weer terug naar 120 / 130 km/u. |
| 60 | 100 | • Verbindingen met Rotterdam. |
| 100 | 30 | • Snellere rechtstreekse verbindingen: naar Rotterdam duurt anderhalf uur i.p.v. 40 minuten met de auto. |
| 80 | 33 | • Bereikbaarheid haven van Rotterdam. |
| 60 | - | • Randgemeente ook de wegen aanpassen naar de verkeersstromen, bijvoorbeeld die naar Leiden. |
| 80 | 40 | • RandstadRail doortrekken naar Rotterdam en Leiden. Intercitystop in Zoetermeer. |
| 100 | 20 | • Verbinding openbaar vervoer naar Rotterdam vanuit Oosterheem mogelijk maken, door het doortrekken van de metrolijn. |
| 50 | - | • Openbaar vervoer goedkoper. |
| 60 | 40 | • Sneller bij een NS-station kunnen komen. |
| 40 | 50 | • NS intercity herinvoeren. |
| 80 | 0 | • verbindingen in stand houden of uitbreiden. |
| 100 | 0 | • Voor zo'n grote stad (vergelijkbaar met Leiden!) is Zoetermeer dramatisch verbonden. Dat heeft vast zo z'n redenen (bijvoorbeeld werkgelegenheid) maar als Zoetermeer zich wil ontwikkelen zal er geïnvesteerd moeten worden in directe (trein)verbindingen naar grote steden in de Randstad. |

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	-	• Rolstoelvriendelijk.
100	-	• Een goede doorstroming.
100	-	• Goede aansluitingen.
100	100	• Intercity richting Den Haag en Gouda.
100	100	• RandstadRail doortrekken van Lansingerland naar Rotterdam.
100	100	• Weet terug naar intercity's en/of sneltreinen..
90	100	• Dat het zo blijft of beter wordt.
90	100	• Dat het wegennet niet overbelast raakt en het OV-gebruik gestimuleerd (blijft) worden.
100	80	• Een groter of breder inzetbaar treinstation. Lansingerland is top maar als de tram in Oosterheem wegvalt is er niets meer.
80	100	• Betere verbinding openbaar vervoer Rotterdam, nu nog reis om de wereld. Geld ook voor Berkel en Rodenrijs en Leidschendam.
90	83	• Need to finish tram line to Delft please.
100	50	• Verbinding met Rotterdam
70	100	• Lansingerland met de RandstadRail doortrekken naar Rotterdam.
80	100	• Er zouden niet alleen NS sprinters moeten stoppen in Zoetermeer.
90	70	• Aandacht voor storingen in het openbaar vervoer. En goede aansluitingen zijn belangrijk.
90	70	• De bereikbaarheid van Zoetermeer per trein en vanaf het station naar het Stadshart.
100	60	• Ik reis heel weinig met het openbaar vervoer.
90	70	• Kwaliteit en doorstroming van het (wegen) net.
80	80	• NS-treinverbindingen, directe RandstadRail-verbinding met Rotterdam.
80	70	• Als Zoetermeer een intercityverbinding had..
75	-	• Carpoolen stimuleren...
100	50	• De bus naar Leiden is heel duur. Openbaar vervoer is niet tot laat in het weekend beschikbaar. bijvoorbeeld eens per uur een RandstadRail van Den Haag naar Zoetermeer 's nachts zou fijn zijn.
88	63	• Frequentie.
80	50	• Maak het gratis.
60	90	• Ontbreken van een intercitystation. Altijd via Gouda naar Utrecht.
100	50	• Verschillende opties en prijs.
70	75	• Zorgen voor snelste routes.
90	50	• Betere verbinding Rotterdam en Leiden i.v.m. studies van mijn kinderen
90	50	• Prima.
70	67	• Makkelijke verbinding zonder veel overstappen.
-	63	• Reisduurverkortung. Vergeleken met de auto is het bijvoorbeeld naar Amsterdam, Haarlem, Assendelft erg lang.
60	60	• Aansluitingen.
60	60	• Een RandstadRail o.i.d. van Leiden door Zoetermeer naar Rotterdam zou perfect zijn. De kosten en baten kan ik niet overzien.
60	60	• RandstadRail- of NS-verbindingen naar Rotterdam, Amsterdam en Leiden zouden goed zijn. Randstad is nog niet goed verbonden
90	10	• Betere verbindingen tussen verschillende vervoerders.
50	50	• Het moet niet duur zijn.
50	40	• RandstadRail is echt veel te duur! Zoetermeer zou een intercityverbinding moeten zijn. Verbinding naar Rotterdam laat nog te wensen over.
40	50	• Openbaar vervoer - De verbinding naar Utrecht, Amsterdam en Rotterdam is een drama. Gouda moet geen overstappunt zijn. Dat moet Zoetermeer worden! - Ook is de rechtstreekse verbinding naar Den Bosch afgeschaft (verbinding staat niet meer in de NS-app, maar stond nog niet zo lang geleden wel nog op de borden bij Lansingerland).
40	50	• RandstadRail doortrekken naar Rotterdam.
50	30	• Delft, Gouda en Leiden beter aansluiten RandstadRail en trein.
40	-	• Meer RandstadRail

overige respondenten

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Betaalbaarheid.
100	100	• Betere aansluitingen en tarieven in de hand houden zodat deze concurreren met de auto.
100	-	• Breder snelwegen.
100	100	• De aansluitingen.
100	-	• Doorstroming Oostweg (staat vaak vast).
100	100	• Een ander belangrijk punt. Er moet meer en beter gecontroleerd worden in de RandstadRail voor het dragen van een mondkapje want dat laat te wensen over.
100	100	• Financiën, veiligheid, tijd.
100	100	• Graag een intercitystop.
100	100	• Indien er wegwerkzaamheden plaats moeten vinden, dan in de nacht.

overige respondenten

- 80 100 • Van en naar de A4 kunnen komen op meerdere manieren en doortrekken RandstadRail naar Rotterdam.
- 80 100 • Meer oplaadpunten voor elektrische auto's. Meer park and ride bij stations van het openbaar vervoer.
- 80 100 • Nog directer naar Rotterdam.
- 90 80 • Aansluiting behouden.
- 100 70 • Er zijn sowieso veel files in de piekuren en of er meer oplossingen zijn voor deze momenten, weet ik momenteel niet
- 100 70 • Het moet makkelijker worden om met het openbaar vervoer naar Rotterdam en Amsterdam te kunnen.
- 100 70 • Snellere verbindingen met Leiden, Katwijk en Noordwijk.
- 100 63 • Betere verbinding met Rotterdam.
- 100 60 • Frequentie NS.
- 90 70 • Meer bussen en een intercitystation.
- 100 60 • Spoorverbinding met Rotterdam realiseren zonder overstappen. Zoetermeer verdient met zijn omvang een intercitystation, net als vroeger. RandstadRail minder storingsgevoelig maken, te veel storingen en het ontbreken van alternatieven dan.
- 80 70 • Betere aansluitingen voor Rotterdam organiseren.
- 80 70 • Goede, schone toiletten bij OV-knooppunten zouden het reizen makkelijker maken. Dat is nu niet optimaal geregeld op de Zoetermeerse stations en Centrum West.
- 100 60 • Meer sporen op de stations.
- 100 60 • Niet alleen inzetten op de RandstadRail, maar ook op bereikbaarheid per trein.
- 80 60 • Is prima.
- 60 80 • Snelle verbindingen tussen steden / goede aansluitingen.
- 80 50 • Openbaar vervoer richting Rotterdam en Leiden verbeteren
- 90 40 • Betere verbinding met Rotterdam en Utrecht vanaf Oosterheem. (Betere) nachtverbindingen.
- 80 50 • Doorstroming en dat de A12 minder vaak vaststaat door de linkerbaan die er vanaf gaat; daar loopt het vaak mis en ontstaan er files.
- 80 50 • Intercitystation.
- 70 60 • Naar Delft zou sneller kunnen.
- 70 60 • Vervoer 's avonds. Verbinding met Rotterdam.
- 90 0 • aansluiting en vaker rijden, als ik naar Den Haag Zuid wil dan ben ik anderhalf uur kwijt en met de auto 20 min !?
- 50 75 • Op de weg tussen Zoetermeer en Leiden staat heel vaak file naar mijn idee, hoewel dit vaak meer aan de Leidse kant is.
- 80 33 • RandstadRail doortrekken naar Rotterdam.
- 40 88 • Goede bereikbaarheid / voldoende stallings- of parkeergelegenheid om vanaf daar door te reizen met het openbaar vervoer. Goede aansluiting op andere OV-verbindingen. Frequente reistijden.
- 80 40 • Intercity.
- 80 40 • Minder afhankelijkheid van Den Haag.
- 50 100 • Op tijd rijden van het openbaar vervoer
- 70 40 • Verbreding A12 bij Nootdorp, Verbreding Zoetermeerse rijbaan. Betere verbinding met Rotterdam zonder overstappen in Berkel.
- 100 0 • Beter centraal station.
- 50 - • De weg naar Leidschendam (Zoetermeerse Rijweg) moet tweebaans. De weg naar Leiden (N206) moet tweebaans, of een alternatieve route komen - dit is echt een ramp en grote ergernis! De A12 naar Den Haag moet meer banen.
- 50 20 • Betere verbindingen direct naar Amsterdam / Haarlem en Rotterdam; kost nu veel te veel tijd.

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.

- 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 van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

- Eerst wordt vastgesteld op hoeveel van de zeven subvragen uit vraag 74 en 75 (over de actuele bereikbaarheid per auto) een antwoord is gegeven, anders dan *weet niet / nvt*. 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* heeft gegeven, of het antwoord *weet niet*, is deze berekening niet geldig. Dat is 37 keer het geval in 2020. Uiteindelijk is dus voor $(1.110 - 37 =) 1.073$ respondenten een indicator voor bereikbaarheid per auto berekend. Van deze 1.073 respondenten achten er 879 zichzelf in staat om de bereikbaarheid van zowel Stadshart, Dorpsstraat als alle steden te beoor-

delen. 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	37	3,3
één „	9	0,8
twee „	26	2,3
drie „	12	1,1
vier „	21	1,9
vijf „	53	4,8
zes „	73	6,6
zeven „ (twee binnen, vijf buiten Zoetermeer)	879	79,2
totaal	1.110	100,0

VI-3 bereikbaarheid per ov van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

- 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:

$$b_{\text{ov}} (\%) = 100 * (s_{\text{ov}} - s_{\text{ov}(\text{min})}) / (s_{\text{ov}(\text{max})} - s_{\text{ov}(\text{min})})$$
 Indien een respondent op alle zeven vragen over bereikbaarheid per openbaar vervoer *geen antwoord* heeft gegeven, of het antwoord *weet niet*, is deze berekening niet geldig. Dat is 172 keer het geval in 2020. Uiteindelijk is dus voor (1.110 - 172 =) 938 respondenten een indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer berekend. Van deze 938 respondenten achten er 402 zichzelf in staat om de bereikbaarheid per openbaar vervoer, 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	172	15,5
één „	38	3,4
twee „	97	8,7
drie „	75	6,8
vier „	82	7,4
vijf „	135	12,2
zes „	98	8,8
zeven „ (twee in, vijf buiten Zoetermeer)	402	37,2
totaal	1.110	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. De tabellen VI-3 en VI-4 laten deze gemiddelden zien voor de metingen vanaf 2009.

De meest rechtse kolom toont de bereikbaarheidspercentages na een herweging van de respons naar leeftijdsverdeling zoals die was bij de respons op de stadspeiling van 2019.

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

	gemiddelde bereikbaarheid per auto (in %); cursief: aantal respondenten										% na weging:		
	2009		2011		2013		2016		2018			2020	
Centrum	77,4	152	82,7	166	85,5	158	87,3	123	86,9	145	86,7	136	86,7
Meerzicht	75,9	166	79,2	106	84,9	143	86,9	97	88,0	119	90,3	105	90,5
Buytenwegh	80,1	115	82,5	86	85,0	90	87,1	71	89,3	67	86,2	86	86,9
de Leyens	73,3	112	80,9	125	79,3	117	83,8	79	83,2	102	88,4	86	89,5
Seghwaert	75,8	184	83,6	181	78,6	164	82,8	116	84,2	121	84,3	130	83,7
Noordhove	74,4	101	83,3	92	81,7	82	84,9	68	84,9	82	81,7	64	83,8
Rokkeveen	79,7	260	83,4	247	86,0	218	86,6	179	86,8	201	87,2	171	86,6
Oosterheem	74,8	151	83,7	161	80,0	151	87,5	114	83,4	137	86,5	187	87,4
totaal *	76,8	1.293	82,6	1.223	82,9	1.176	85,9	877	85,6	1.056	86,4	1.073	86,6

* inclusief respondenten uit industrie- of buitengebied of onbekende woonbuurt

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

	gemiddelde bereikbaarheid per ov (in %); cursief: aantal respondenten										% na weging:		
	2009		2011		2013		2016		2018			2020	
Centrum	75,8	126	79,1	130	78,0	128	80,5	102	80,6	117	79,1	124	78,9
Meerzicht	75,9	146	74,1	95	74,6	113	70,1	85	78,6	117	77,2	98	77,4
Buytenwegh	73,9	100	81,4	73	77,9	69	78,6	62	82,0	62	81,1	73	82,0
de Leyens	71,3	90	72,2	100	70,8	97	79,8	69	75,1	93	76,1	81	79,5
Seghwaert	71,1	150	69,6	162	69,8	134	66,3	101	74,1	112	74,1	115	73,4
Noordhove	64,2	72	66,7	80	62,9	70	59,3	57	66,1	72	56,8	53	59,4
Rokkeveen	77,7	195	72,0	194	75,9	178	74,2	137	76,7	167	76,0	134	78,6
Oosterheem	68,5	126	67,4	132	60,7	128	69,4	104	64,8	120	71,6	170	73,3
totaal *	73,3	1.047	71,8	1.015	71,7	961	72,5	745	74,8	930	74,9	938	76,0

* inclusief respondenten uit industrie- of buitengebied of onbekende woonbuurt

VI-5 vergelijking bereikbaarheid als percentage met rapportcijfers

Aan de respondenten is (in verband met de Programmabegroting 2020 - 2023) gevraagd hun oordeel over de bereikbaarheid per auto samen te vatten in een rapportcijfer. Tabel VI-5 toont dat deze rapportcijfers redelijk consistent zijn met de bereikbaarheid, uitgedrukt als percentage. Voor respondenten die een hoger rapportcijfer geven is gemiddeld ook het berekende bereikbaarheidspercentage hoger. Alleen bij de zeer lage rapportcijfers, die slechts incidenteel gegeven zijn, ontbreekt die consistentie.

Eenzelfde berekening is gemaakt in tabel VI-6, voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ook daar blijkt een nagenoeg consistent beeld, afgezien van de laagste rapportcijfers, die door maar weinig respondenten gegeven zijn.

tabel VI-5 *gemiddelde bereikbaarheid per auto (in procenten), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, afgezet tegen het rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto*

rapportcijfer bereikbaarheid per auto	bereikbaarheid (gemiddeld, in %)	aantal respondenten
rapportcijfer: 1	100,0	1
„ 2	-	-
„ 3	42,9	1
„ 4	38,1	3
„ 5	54,4	12
„ 6	57,2	47
„ 7	79,9	243
„ 8	88,2	435
„ 9	94,6	178
„ 10	97,4	128

tabel VI-6 *gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer (in procenten), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, afgezet tegen het rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer*

rapportcijfer bereikbaarheid per openbaar vervoer	bereikbaarheid (gemiddeld, in %)	aantal respondenten
rapportcijfer: 1	33,6	5
„ 2	48,6	5
„ 3	19,1	6
„ 4	28,2	10
„ 5	40,5	29
„ 6	53,9	116
„ 7	72,6	285
„ 8	84,5	292
„ 9	90,4	102
„ 10	95,7	39