



gemeente
Zoetermeer

Stadspeiling 2022

Deelrapport bereikbaarheid



Stadspeiling 2022

deelrapport Bereikbaarheid

februari 2023

opdrachtgever:
Stedelijke Ontwikkeling

Roel Effting, Annemarie Bakker

analyse en rapportage:
JaBo, Onderzoek & Statistiek

Bert Ploeger

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
1 ONDERZOEKVERANTWOORDING	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	48
BIJLAGE VI BEREKENING EN VERGELIJKING VAN INDICATOREN	57
VI-1 algemeen	57
VI-2 bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer	57
VI-3 bereikbaarheid per ov van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer	58
VI-4 gemiddelde bereikbaarheid	59
VI-5 vergelijking bereikbaarheid als percentage met rapportcijfers	59

SAMENVATTING

stadspeiling

In september / oktober 2022 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 dit onderwerp zijn voorgelegd aan een steekproef van 4.000 inwoners (18+) van Zoetermeer. De vragen zijn eerder gesteld in de jaren 2009, 2011, 2013, 2016, 2018 en 2020.

methode en respons

De steekproeftrekking voor de stadspeiling kijkt sinds 2020 af van die in eerdere jaren. De steekproef wordt *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. De vragen over bereikbaarheid zijn in voldoende mate beantwoord door 923 personen (23,1%).

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).

Apart daarvan is, in verband met de verantwoording van de Programmabegroting, gevraagd naar rapportcijfers voor de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer.

uitkomsten

Het uit de individuele waarden berekende gemiddelde voor de bereikbaarheid per *auto* bedraagt in 2022 (voor heel Zoetermeer) 87,0%. Het gemiddelde voor de bereikbaarheid per *openbaar vervoer* bedraagt 75,6%.

Deze berekende uitkomsten kunnen worden vergeleken met de rapportcijfers voor de bereikbaarheid van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer:

- per auto: gemiddeld een 8,0;
- per openbaar vervoer: gemiddeld een 7,2.

verschil binnen Zoetermeer

Het Stadshart wordt 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 55% (richting Leiden) tot 78% (richting Den Haag).

Bij de openbaar vervoerverbindingen vallen de volgens veel respondenten goede verbindingen in de richting van Den Haag op. De verbindingen naar Rotterdam en Delft daarentegen vallen in ongunstige zin op.

aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen

Waar het gaat om het *wegverkeer* hebben de aandachtspunten die respondenten aandragen veelal betrekking op doorstroming, zowel bij bestemmingen binnen Zoetermeer als bij bestemmingen buiten Zoetermeer. Bij de bestemmingen buiten Zoetermeer geldt de verbinding met Leiden als grootste knelpunt.

Waar het het *openbaar vervoer* betreft zijn er veel opmerkingen die gaan over het op peil houden daarvan. Daarnaast zijn er suggesties voor aanpassing of verbetering van verbindingen. Binnen Zoetermeer gaat het daarbij vaak om de bereikbaarheid van Rokkeveen en Noordhove.

Bij de verbindingen met omliggende steden noemt men als aandachtspunten vooral de matige bereikbaarheid van Rotterdam (bijvoorbeeld op te lossen door het doortrekken van RandstadRail), en het ontbreken van een Intercitystation in Zoetermeer.

1

ONDERZOEKVERANTWOORDING

1.1 inleiding

In september / oktober 2022 is in Zoetermeer de jaarlijkse stadspeiling 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 meefactoren 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 meefactor 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 omnibus-enquête en de latere stadspeiling opgenomen. De indicatoren zijn dus gehandhaafd gebleven, zij het niet meer als meefactor voor de Programmabegroting.

meefactor vanaf 2016

Ten behoeve van de Programmabegroting 2016 - 2019 is een nieuwe meefactor 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 meefactoren, 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, 2018 en 2020.
- overall rapportcijfers vast te stellen voor de bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer.

1.4 steekproef, veldwerk en respons

Voor de stadspeiling zijn drie niet overlappende steekproeven getrokken uit de BRP (Basisregistratie Personen), van (elk) 4.000 Zoetermeeders die op 1 september 2022 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' (verpleeghuis, 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. Bij het eerste rappel is de papieren versie van de vragenlijst meegezonden.

stratificatie

De respons op de stadspeiling loopt al jarenlang over de hele linie terug. Bij jongere respondenten is dat in veel sterkere mate het geval dan bij oudere respondenten. Daarom stratificeert O&S de steekproef sinds 2020 naar leeftijd. Dat wil zeggen: om op voorhand te corrigeren voor relatieve onder- en oververtegenwoordiging van bepaalde leeftijdsgroepen worden per afzonderlijke leeftijdsgroep steekproeven getrokken, zodanig dat de (verwachte) respons een goede afspiegeling is van de leeftijdsopbouw van de Zoetermeerse bevolking van 18 jaar en ouder.

respons

De vragen over bereikbaarheid zijn in voldoende mate beantwoord door 923 personen (23,1%). In bijlage I worden kenmerken van de respons (geslacht, leeftijd) vergeleken met gegevens uit het bevolkingsbestand.

Nelson Mandelabrug

Het veldwerk voor de stadspeiling is uitgevoerd in september / oktober 2022. Zo'n twee maanden daarna (begin december 2022) kreeg Zoetermeer het op het gebied van bereikbaarheid onverwacht zwaar te verduren, doordat de Nelson Mandelabrug om bouwkundige redenen buiten gebruik werd gesteld. De afsluiting had tot gevolg dat ook het NS-station Zoetermeer tijdelijk buiten gebruik moest worden gesteld, evenals de RandstadRail-halte Driemanspolder.

De effecten van deze ingrijpende maatregelen kunnen, gezien de veldwerkperiode, dus niet van invloed zijn geweest op de uitkomsten van het onderzoek.

1.5 dit rapport

hoofdstuk

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 de vragen uit de stadspeiling die gebruikt zijn 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

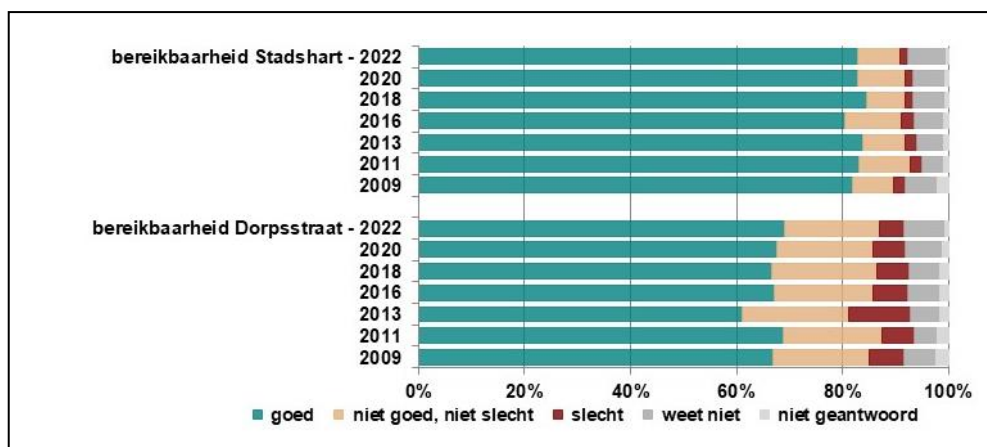
BEREIKBAARHEID

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 of nauwelijks af van eerdere metingen (figuur 2.1).

De Dorpsstraat wordt door minder respondenten goed bereikbaar geacht, namelijk door 69%. 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, n₂₀₂₂ = 923)*

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 55% (richting Leiden) tot 78% (richting Den Haag).

De verbindingen richting Delft en Rotterdam zijn volgens 63% van de respondenten goed, de verbinding richting Gouda is volgens 71% goed.

Bij de wegverbindingen richting Leiden is het aandeel 'slecht bereikbaar', met 9%, hoger dan bij de wegverbindingen in andere richtingen.

Over de wegverbinding in de richting van Alphen aan den Rijn is geen uitspraak mogelijk, omdat deze richting (nog) niet in de vraagstelling is opgenomen.

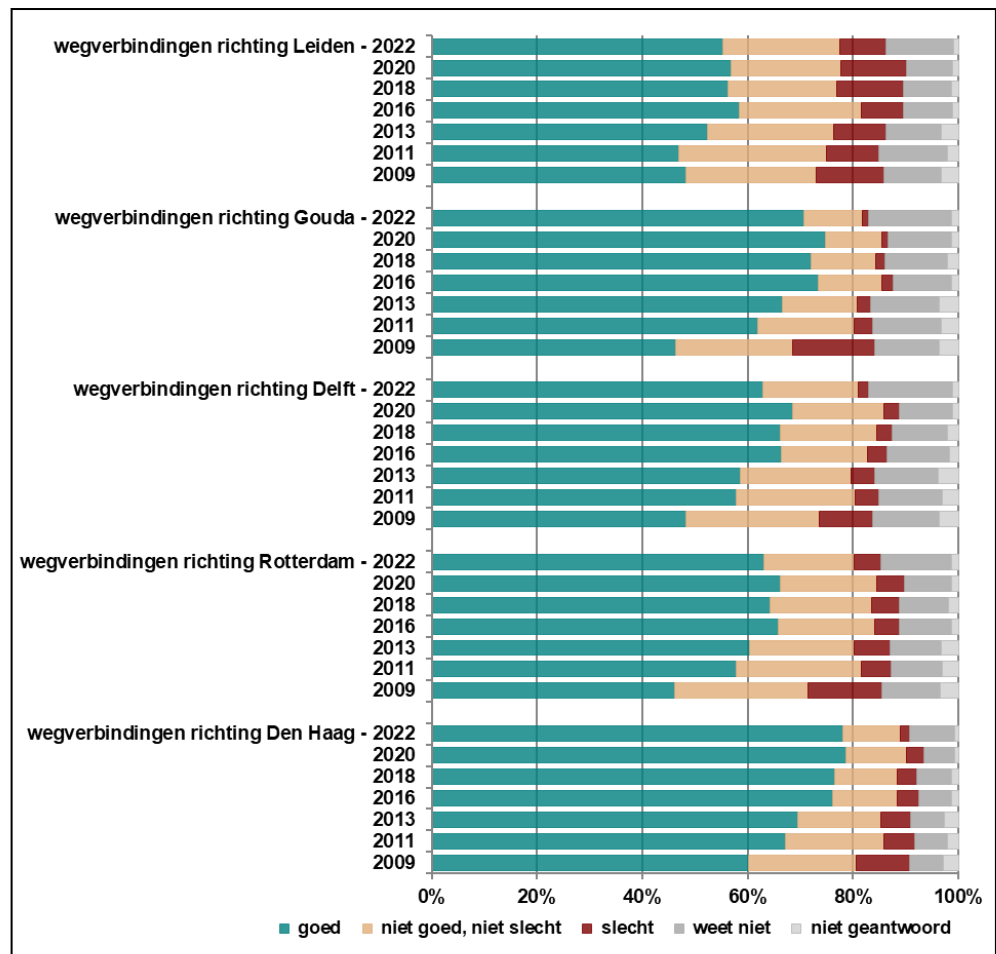
berekende indicator voor de bereikbaarheid per auto

Op basis van de bovenstaande gegevens is voor de respondenten (individueel) een percentage voor bereikbaarheid per auto vastgesteld (berekeningswijze: zie bijlage VI (p.57)).

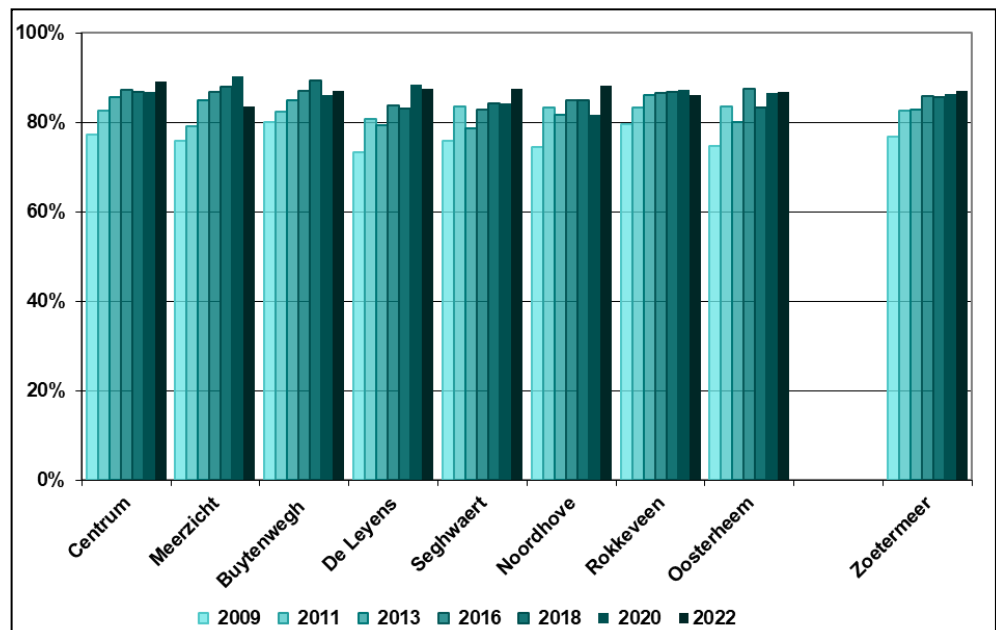
Een algemene bereikbaarheidsindicator is het gemiddelde van deze percentages. Dit percentage bedraagt in 2022 87,0% voor heel Zoetermeer. Figuur 2.3 laat zien dat de berekende bereikbaarheid per auto sinds 2009 eerst is toegenomen, en vanaf 2016 nagenoeg stabiel is gebleven.

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.

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



figuur 2.2 beoordeling van de bereikbaarheid per auto van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2022} = 923$)



figuur 2.3 gemiddelde bereikbaarheid per auto (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent ($n_{2022} = 885$)

meefactor: rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto

De Programmabegroting 2022 - 2025 vraagt om een rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto ¹. De enquêtevraag daarnaar levert in 2022 het gemiddelde cijfer 8,0 op. Dat is hoger dan de streefwaarde (7,5).

Tabel 2.1 laat zien dat het aandeel onvoldoende rapportcijfers niet hoog is: 2,5%.

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	2022
voldoende	aantal	831	989	1.031	815
	procent	91,3	90,0	92,9	88,3
onvoldoende	aantal	20	24	18	23
	procent	2,2	2,2	1,6	2,5
gegeven cijfers (voldoende + onvoldoende)	aantal	851	1.013	1.049	838
	procent	93,5	92,2	94,5	90,8
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	59	86	61	85
	procent	6,5	7,8	5,5	9,2
totaal (100%)	aantal	910	1.099	1.110	923
gemiddeld oordeel		7,7	7,7	8,0	8,0

vergelijking rapportcijfer (huidige meefactor) en voormalige meefactor

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.60) laat zien dat deze relatie inderdaad aanwezig is: hoge rapportcijfers gaan samen met een hoog gemiddeld bereikbaarheidspercentage.

Alleen bij de (slechts incidenteel voorkomende) zeer lage rapportcijfers (1 en 2) is de relatie niet aanwijsbaar.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.2 (p.10) 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 of ongunstig ontwikkeld, maar is ongeveer stabiel gebleven.

¹ 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 de bereikbaarheid per auto en de bereikbaarheid per fiets als afzonderlijke meefactoren.

2.2 bereikbaarheid per openbaar vervoer

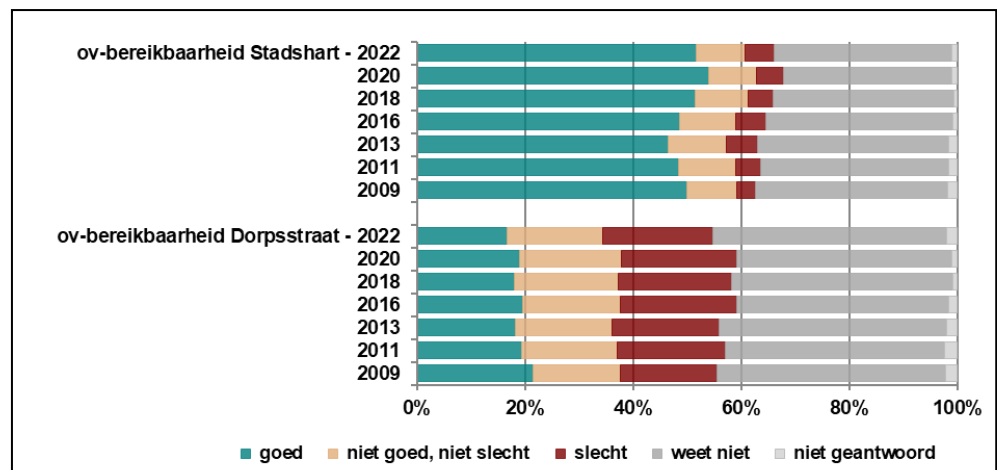
actuele bereikbaarheid

Wat 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 2.4 en 2.5): veel groter dan bij de bereikbaarheid per auto. 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 (uit oogpunt van duurzaamheid) is dat, althans bij de bestemmingen buiten Zoetermeer, het percentage 'weet niet' door de jaren heen wel iets is afgenomen. Dat zou een aanwijzing kunnen zijn voor een, sinds de eerste meting (in 2009), 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' (17%) en het oordeel 'slecht bereikbaar' (20%). 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 2.4 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen Zoetermeer (in procenten, $n_{2022} = 923$)

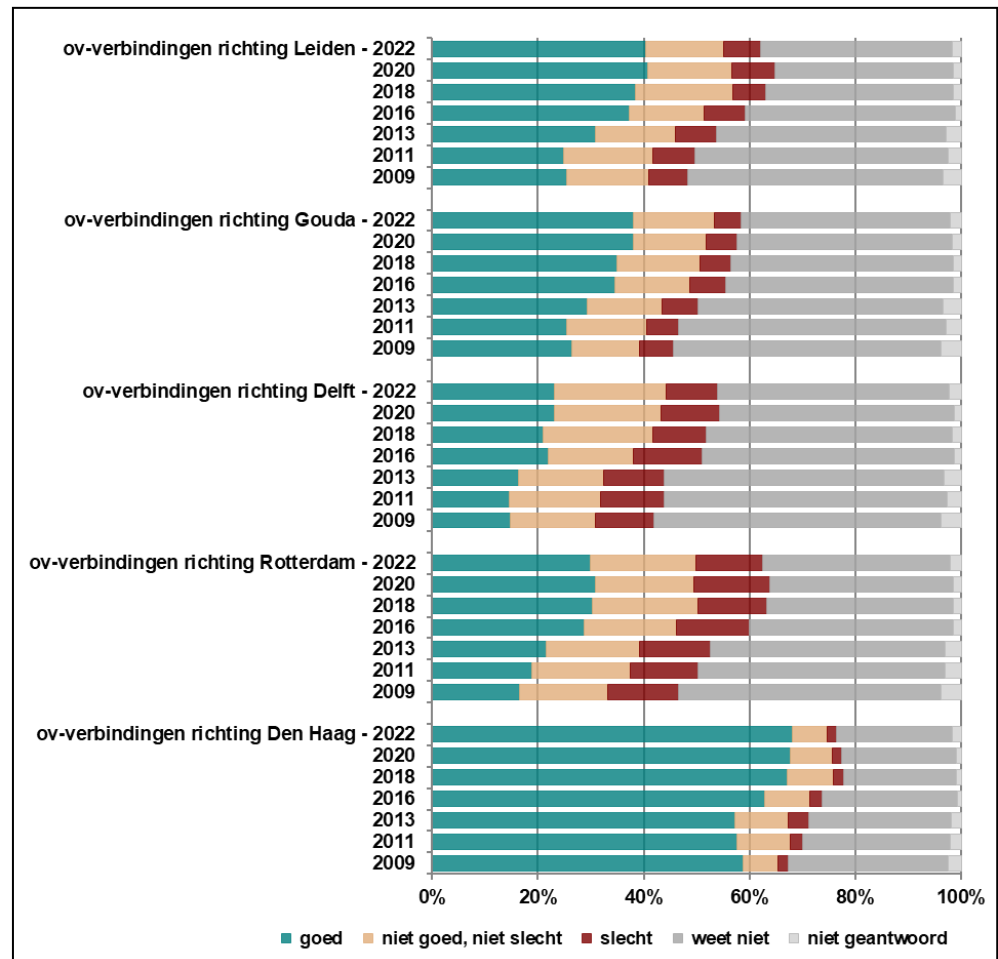
bereikbaarheid van bestemmingen buiten Zoetermeer

Bij de openbaarvervoerverbindingen met vijf omliggende steden vallen, net als in voorgaande jaren, de volgens veel respondenten goede verbindingen in de richting van Den Haag op (figuur 2.5). De verbinding naar Delft daarentegen valt in ongunstige zin op: 23% acht die verbinding goed; 10% acht haar slecht. Ook Rotterdam wordt door lang niet iedereen als goed bereikbaar beschouwd: 30% meent 'goed bereikbaar' tegen 12% 'slecht bereikbaar'.

De openbaarvervoerverbindingen richting Leiden en Gouda nemen een middenpositie in (Leiden: 40% goed, 7% slecht; Gouda: 38% goed, 5% slecht).

Voor bijna alle steden geldt dat het aandeel gunstige oordelen over de bereikbaarheid sinds 2009 is toegenomen, wat voor een deel is toe te schrijven aan de grotere bekendheid (lager percentage 'weet niet') 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 (2018 en 2020) is er overigens geen duidelijke ontwikkeling.



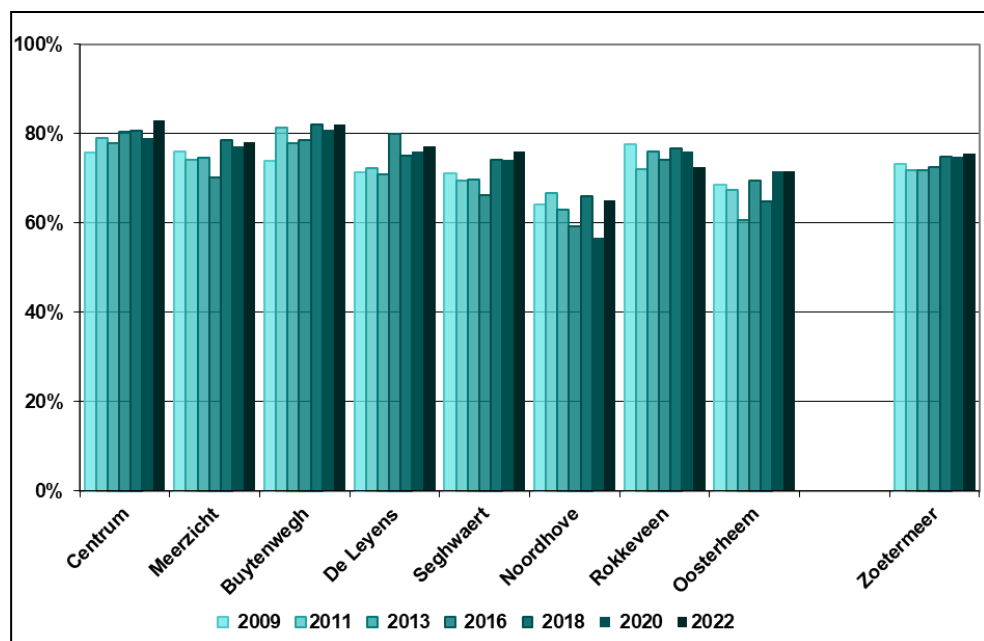
figuur 2.5 beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer (in procenten, $n_{2022} = 923$)

berekende indicator voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer

Op basis van de bovenstaande gegevens is voor de respondenten (individueel) een percentage voor bereikbaarheid per openbaar vervoer vastgesteld (berekeningwijze: zie bijlage VI (p.57).

Een algemene bereikbaarheidsindicator is het gemiddelde van deze percentages. Deze indicator bedraagt in 2022, gemiddeld voor heel Zoetermeer: 75,6%.

In figuur 2.6 is deze indicator uitgesplitst naar stadswijken (de woonwijk van de respondenten, waaronder ook de CBS-buurtten Buytenwegh en De Leyens). De figuur toont dat de respondenten uit Noordhove (stadswijk zonder eigen RandstadRailstation) de bereikbaarheid per openbaar vervoer stelselmatig lager 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.



figuur 2.6 gemiddelde bereikbaarheid per openbaar vervoer (uitgedrukt als percentage), van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer, naar de woonwijk van de respondent (n₂₀₂₂ = 758)

meetfactor: 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 2022 het rapportcijfer 7,2 op, lager dus dan de streefwaarde van een 7,5.

Tabel 2.2 laat zien hoe de beantwoording is opgebouwd. Het aandeel onvoldoende rapportcijfers is 6%. Een voldoende cijfer wordt gegeven door een kleine 71% van de respondenten.

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	2022
voldoende waardering	aantal	643	818	853	651
	procent	70,7	74,4	76,8	70,5
onvoldoende waardering	aantal	56	57	56	58
	procent	6,2	5,2	5,2	6,3
gegeven cijfers (voldoende + onvoldoende)	aantal	699	875	909	709
	procent	76,8	79,6	81,9	76,8
geen oordeel / niet ingevuld	aantal	211	224	201	214
	procent	23,2	20,4	18,1	23,2
totaal (100%)	aantal	910	1.099	1.110	923
gemiddeld oordeel		7,1	7,2	7,4	7,2

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

vergelijking rapportcijfer (huidige meetfactor) en voormalige meetfactor

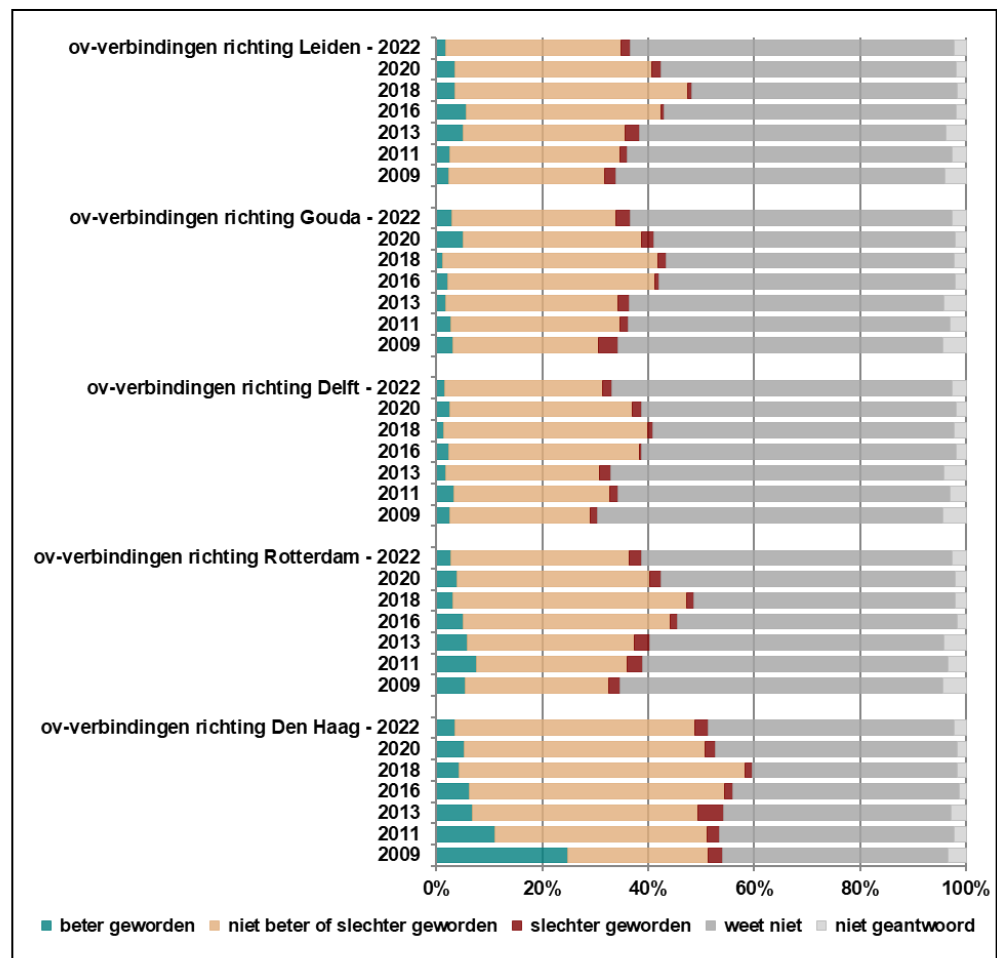
Het rapportcijfer en de berekende indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer zijn onderling niet onafhankelijk, al was het maar omdat er in de enquête een inhoudelijk verband gelegd wordt tussen de afzonderlijke bereikbaarheidsvragen en het rapportcijfer.

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.60) laat zien dat deze relatie nagenoeg consequent aanwezig is: hoge rapportcijfers gaan samen met een hoog gemiddeld bereikbaarheidspercentage.

ontwikkeling bereikbaarheid

In figuur 2.5 (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 recente jaren is er in 2022 geen eenduidige ontwikkeling meer 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 is maar voor een klein percentage van de respondenten het geval. Figuur 2.7 laat dit zien: het aandeel personen dat een verbetering signaleert is voor de verbindingen in alle richtingen hooguit 3,5%. En maximaal zo'n 2,5% signaleert in 2022 een verslechtering van een ov-verbinding. Het merendeel van de respondenten heeft, net als in voorgaande jaren, geen oordeel, of een neutraal oordeel.



figuur 2.7 *beoordeling van de ontwikkeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen buiten Zoetermeer, in de twaalf maanden voor de omnibusenquête / stadspelling (in procenten, n₂₀₂₂ = 923)*

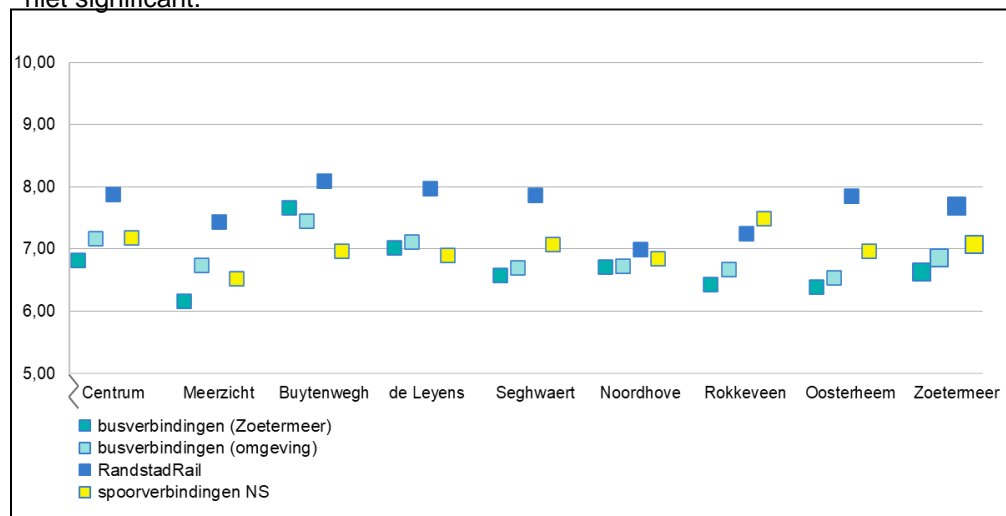
rapportcijfer per vorm van openbaar vervoer

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. Het gaat bij deze vragen om een kwaliteitsoordeel in één rapportcijfer, over comfort, frequentie, reisduur en prijs.

Figuur 2.8 toont een overzicht van de beoordelingen in 2022 (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 46% van de respondenten een oordeel geven. Bij busverbindingen met de omgeving van Zoetermeer is dat 47%. Bij RandstadRail en de NS liggen de percentages hoger: 73%, respectievelijk 62%.

- De busverbindingen (in Zoetermeer) krijgen gemiddeld een 6,6, iets minder dan in 2018 en 2020 (6,9).
- De busverbindingen (in de omgeving) worden gewaardeerd met gemiddeld een 6,8 (7,2 in 2020; 7,1 in 2018).
- RandstadRail wordt gewaardeerd met een 7,7 gemiddeld. Die waardering is onveranderd sinds 2018 (na eerder een 6,6 in 2013 en een 7,2 in 2016).
- De verbindingen per spoor van de NS krijgen, net als in 2018 en 2020, 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 2.8 *gemiddelde beoordeling in 2022 (in rapportcijfers) van:*
 - de busverbindingen binnen Zoetermeer (n = 422);
 - de busverbindingen van Zoetermeer met de omgeving (n = 436);
 - RandstadRail (n = 672);
 - de verbindingen per spoor van de NS (n = 570),
 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 uiteenlopende antwoorden gegeven (zie bijlage V, p.37 t/m 47). 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, soms in algemene termen, soms toegespitst op bepaalde plaatsen of situaties.

Behalve voor de doorstroming wordt aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid en de onderhoudstoestand van de Zoetermeerse wegen.

Een groter aantal antwoorden heeft betrekking op het openbaar vervoer.

Opmerkingen gaan over het op peil houden van het lokale openbaar vervoer (bijvoorbeeld de frequentie van de diensten) of over gewijzigde / vervallen verbindingen (zoals de bussen 71, 72 en 73).

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. Verder gaan opmerkingen onder meer over punctualiteit, toegankelijkheid, informatievoorziening, veiligheid, diensten in de avonduren.

bestemmingen buiten Zoetermeer

Ook bij de vraag naar aandachtspunten bij de verbindingen met bestemmingen buiten de stad (p.48 t/m 56), worden vooral opmerkingen gemaakt over knelpunten, en over maatregelen om de doorstroming te bevorderen. Met name de wegverbinding met Leiden wordt veel genoemd als knelpunt.

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 (en Delft) 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: net als in voorgaande jaren wenst een groot aantal respondenten dat Zoetermeer weer een Intercitystop krijgt. Sommigen vragen aandacht voor het nachtnet / de ov-verbindingen met andere steden in de latere uren.

BIJLAGE I 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 *sekse* (zoals opgenomen in de Basisregistratie Personen) en *leeftijd*. In de tabel worden dezelfde leeftijdsgrenzen gehanteerd als in de stratificatie van de steekproef. De stratificatie wordt in §1.4 (p.7) toegelicht. De (elf) respondenten die op de vraag naar sekse hebben geantwoord: “*anders / wil dat niet zeggen*”) zijn hier buiten de berekening gelaten. Deze respondenten zijn wel opgenomen in tabel IV-26 (p.33).

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

leeftijd	sekse	bevolking 18+ op 01-01-2022	steekproef	respons
18 t/m 34 jaar	man	12,5	20,2	9,7
	vrouw	12,5	19,1	9,5
	totaal	25,0	39,3	19,2
35 t/m 49 jaar	man	11,4	11,9	9,0
	vrouw	12,1	13,3	12,8
	totaal	23,4	25,2	21,8
50 t/m 59 jaar	man	8,3	7,4	7,9
	vrouw	9,1	7,9	9,4
	totaal	17,4	15,3	17,3
60 t/m 74 jaar	man	11,7	6,5	13,7
	vrouw	12,5	6,7	12,7
	totaal	24,2	13,1	26,5
75 jaar en ouder	man	4,3	3,0	6,8
	vrouw	5,6	4,2	8,3
	totaal	10,0	7,2	15,1
alle leeftijden	man	48,2	48,9	47,1
	vrouw	51,8	51,1	52,9
totaal	=100%	100.194	4.000	911

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.

steekproef, stratificatie

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

respons

Bij 911 van de 923 respondenten op deze vragenlijst is zowel de leeftijd als de sekse (anders dan: *anders / wil dat niet zeggen*) bekend. Vergelijking met de bevolkingsomvang op 1 januari 2022 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 vormt de jongste categorie, waarbij zowel mannen als vrouwen in de respons ondervertegen-

woordigd zijn ten opzichte van de bevolking (het verschil is ongeveer 3 procentpunten). Daarnaast is er in de respons ook een zekere oververtegenwoordiging van 75-plussers (met 2,5 resp. 2,7 procentpunten). Besloten is om geen nadere weging (waarmee de leeftijdsverdeling exact gelijk aan die in de bevolking gemaakt zou kunnen worden) toe te passen.

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 binnen dat interval ligt.

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

Voorbeelden ter verduidelijking van de tabel:

- Stel dat van alle 923 respondenten 30% opvatting A aanhangt. In werkelijkheid (dus in de totale populatie Zoetermeeders van 18 jaar en ouder) zal dit percentage dan met 95% zekerheid liggen tussen 27,0% en 33,0%.
- Stel dat van alle respondenten er 50 voorkeur X vertonen. Als van deze 50 personen 60% vrouw is dan kan met 95% zekerheid gesteld worden dat van alle Zoetermeerse 18-plussers die voorkeur X vertonen tussen de 46,4% en 73,6% vrouw is.

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

		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
	923	1,9	2,6	3,0	3,2	3,2

BIJLAGE III vragenlijst

BEREIKBAARHEID

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

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

32. 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"/>

33. 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"/>

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

zeer ontevreden

zeer tevreden geen oordeel

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

99

35. 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"/>

36. 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"/>

37. 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

38. 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"/>

39. 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

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

41. 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

92. Bent u een man of een vrouw?

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

93. Wat is uw leeftijd?

jaar

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

1. alleenstaande → ga naar vraag 97
 2. twee partners, zonder kind(eren) → ga naar vraag 97
 3. twee partners, met kind(eren)
 4. eenoudergezin (= een volwassene met kind(eren))
 5. anders, namelijk:

6. weet niet

95. Wat is uw plaats in het huishouden?

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

5. weet niet

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

personen

97. Wat is uw hoogste voltooide opleiding?

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

Hartelijk dank voor het invullen!

BIJLAGE IV rechte tellingen

bereikbaarheid over de weg van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer

tabel IV-1 *oordeel bereikbaarheid Stadshart vanaf het woonadres, per auto (vraag 32)*

	aantal	procent
goed	765	82,9
niet goed, niet slecht	74	8,0
slecht	13	1,4
weet niet / n.v.t.	67	7,3
niet geantwoord	4	0,4
totaal	923	100,0

tabel IV-2 *oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per auto (vraag 32)*

	aantal	procent
goed	637	69,0
niet goed, niet slecht	165	17,9
slecht	43	4,7
weet niet / n.v.t.	72	7,8
niet geantwoord	6	0,7
totaal	923	100,0

tabel IV-3 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 33)*

	aantal	procent
goed	510	55,3
niet goed, niet slecht	205	22,2
slecht	81	8,8
weet niet / n.v.t.	119	12,9
niet geantwoord	8	0,9
totaal	923	100,0

tabel IV-4 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 33)*

	aantal	procent
goed	653	70,7
niet goed, niet slecht	101	10,9
slecht	11	1,2
weet niet / n.v.t.	146	15,8
niet geantwoord	12	1,3
totaal	923	100,0

tabel IV-5 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 33)*

	aantal	procent
goed	581	62,9
niet goed, niet slecht	166	18,0
slecht	19	2,1
weet niet / n.v.t.	147	15,9
niet geantwoord	10	1,1
totaal	923	100,0

tabel IV-6 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 33)*

	aantal	procent
goed	582	63,1
niet goed, niet slecht	158	17,1
slecht	48	5,2
weet niet / n.v.t.	124	13,4
niet geantwoord	11	1,2
totaal	923	100,0

tabel IV-7 *oordeel over de wegverbindingen (filegevoeligheid en doorstroming) richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 33)*

	aantal	procent
goed	720	78,0
niet goed, niet slecht	102	11,1
slecht	15	1,6
weet niet / n.v.t.	80	8,7
niet geantwoord	6	0,7
totaal	923	100,0

tabel IV-8 *algemeen rapportcijfer voor de bereikbaarheid per auto van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (vraag 34)*

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	3	0,3
„ 2	2	0,2
„ 3	3	0,3
„ 4	6	0,7
„ 5	9	1,0
„ 6	37	4,0
„ 7	192	20,8
„ 8	317	34,3
„ 9	174	18,9
„ 10	95	10,3
geen oordeel	72	7,8
niet ingevuld	13	1,4
totaal	923	100,0
gemiddeld: 8,0		

bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer*tabel IV-9 oordeel bereikbaarheid Stadshart vanaf het woonadres, per openbaar vervoer (vraag 35)*

	aantal	procent
goed	477	51,7
niet goed, niet slecht	84	9,1
slecht	50	5,4
weet niet / n.v.t.	302	32,7
niet geantwoord	10	1,1
totaal	923	100,0

tabel IV-10 oordeel bereikbaarheid Dorpsstraat vanaf het woonadres, per openbaar vervoer (vraag 35)

	aantal	procent
goed	154	16,7
niet goed, niet slecht	163	17,7
slecht	189	20,5
weet niet / n.v.t.	399	43,2
niet geantwoord	18	2,0
totaal	923	100,0

tabel IV-11 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Leiden, vanaf het woonadres (vraag 36)

	aantal	procent
goed	372	40,3
niet goed, niet slecht	137	14,8
slecht	65	7,0
weet niet / n.v.t.	333	36,1
niet geantwoord	16	1,7
totaal	923	100,0

tabel IV-12 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres (vraag 36)

	aantal	procent
goed	352	38,1
niet goed, niet slecht	140	15,2
slecht	47	5,1
weet niet / n.v.t.	365	39,5
niet geantwoord	19	2,1
totaal	923	100,0

tabel IV-13 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Delft, vanaf het woonadres (vraag 36)

	aantal	procent
goed	214	23,2
niet goed, niet slecht	194	21,0
slecht	90	9,8
weet niet / n.v.t.	405	43,9
niet geantwoord	20	2,2
totaal	923	100,0

tabel IV-14 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Rotterdam, vanaf het woonadres (vraag 36)

	aantal	procent
goed	276	29,9
niet goed, niet slecht	185	20,0
slecht	115	12,5
weet niet / n.v.t.	328	35,5
niet geantwoord	19	2,1
totaal	923	100,0

tabel IV-15 oordeel over de verbindingen per openbaar vervoer richting Den Haag, vanaf het woonadres (vraag 36)

	aantal	procent
goed	628	68,0
niet goed, niet slecht	62	6,7
slecht	15	1,6
weet niet / n.v.t.	203	22,0
niet geantwoord	15	1,6
totaal	923	100,0

tabel IV-16 algemeen rapportcijfer voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van bestemmingen binnen en buiten Zoetermeer (vraag 37)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	3	0,3
„ 2	6	0,7
„ 3	9	1,0
„ 4	13	1,4
„ 5	27	2,9
„ 6	100	10,8
„ 7	233	25,2
„ 8	219	23,7
„ 9	69	7,5
„ 10	30	3,3
geen oordeel	202	21,9
niet ingevuld	12	1,3
totaal	923	100,0
gemiddeld: 7,2		

ontwikkeling van de bereikbaarheid per ov van bestemmingen buiten Zoetermeer

tabel IV-17 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Leiden, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 38)

	aantal	procent
beter geworden	17	1,8
niet beter of slechter geworden	305	33,0
slechter geworden	16	1,7
weet niet / n.v.t.	565	61,2
niet geantwoord	20	2,2
totaal	923	100,0

tabel IV-18 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Gouda, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 38)

	aantal	procent
beter geworden	26	2,8
niet beter of slechter geworden	287	31,1
slechter geworden	24	2,6
weet niet / n.v.t.	562	60,9
niet geantwoord	24	2,6
totaal	923	100,0

tabel IV-19 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Delft, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 38)

	aantal	procent
beter geworden	15	1,6
niet beter of slechter geworden	275	29,8
slechter geworden	16	1,7
weet niet / n.v.t.	593	64,2
niet geantwoord	24	2,6
totaal	923	100,0

tabel IV-20 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Rotterdam, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 38)

	aantal	procent
beter geworden	25	2,7
niet beter of slechter geworden	311	33,7
slechter geworden	22	2,4
weet niet / n.v.t.	541	58,6
niet geantwoord	24	2,6
totaal	923	100,0

tabel IV-21 oordeel over de ontwikkeling van de verbindingen per openbaar vervoer richting Den Haag, vanaf het woonadres, in de afgelopen twaalf maanden (vraag 38)

	aantal	procent
beter geworden	32	3,5
niet beter of slechter geworden	418	45,3
slechter geworden	23	2,5
weet niet / n.v.t.	430	46,6
niet geantwoord	20	2,2
totaal	923	100,0

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

tabel IV-22 rapportcijfer voor de busverbindingen binnen Zoetermeer (vraag 39a)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	7	0,8
„ 2	4	0,4
„ 3	17	1,8
„ 4	26	2,8
„ 5	38	4,1
„ 6	57	6,2
„ 7	129	14,0
„ 8	116	12,6
„ 9	15	1,6
„ 10	13	1,4
geen oordeel	481	52,1
niet ingevuld	20	2,2
totaal	923	100,0
gemiddeld: 6,6		

tabel IV-23 rapportcijfer voor de busverbindingen van Zoetermeer met plaatsen in de omgeving
(vraag 39b)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	6	0,7
„ 2	4	0,4
„ 3	10	1,1
„ 4	20	2,2
„ 5	29	3,1
„ 6	70	7,6
„ 7	136	14,7
„ 8	120	13,0
„ 9	28	3,0
„ 10	13	1,4
geen oordeel	468	50,7
niet ingevuld	19	2,1
totaal	923	100,0
gemiddeld: 6,8		

tabel IV-24 rapportcijfer voor RandstadRail (vraag 39c)

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	7	0,8
„ 2	2	0,2
„ 3	7	0,8
„ 4	14	1,5
„ 5	15	1,6
„ 6	47	5,1
„ 7	154	16,7
„ 8	250	27,1
„ 9	110	11,9
„ 10	66	7,2
geen oordeel	228	24,7
niet ingevuld	23	2,5
totaal	923	100,0
gemiddeld: 7,7		

tabel IV-25 *rapportcijfer voor de spoorverbindingen van de NS (vraag 39d)*

	aantal	procent
rapportcijfer: 1	5	0,5
„ 2	5	0,5
„ 3	13	1,4
„ 4	23	2,5
„ 5	28	3,0
„ 6	90	9,8
„ 7	166	18,0
„ 8	145	15,7
„ 9	69	7,5
„ 10	26	2,8
geen oordeel	331	35,9
niet ingevuld	22	2,4
totaal	923	100,0
gemiddeld: 7,1		

persoonlijke gegevens / achtergrondvariabelen

In tabel IV-26 t/m IV-32 wordt een overzicht gegeven van de (meest relevante) achtergrondvariabelen. De gegevens in deze tabellen kunnen niet zonder meer met populatiekenmerken worden vergeleken.

tabel IV-26 *seks (vraag 92; ontbrekende informatie aangevuld vanuit de steekproef)*

	aantal	procent
man	429	46,5
vrouw	482	52,2
anders / wil niet zeggen	11	1,2
seks niet bekend	1	0,1
totaal	923	100,0

tabel IV-27 *leeftijd (vraag 93; ontbrekende informatie aangevuld vanuit de steekproef)*

	aantal	procent
18 t/m 39 jaar	230	24,9
40 t/m 64 jaar	392	42,5
65 jaar en ouder	300	32,5
leeftijd niet bekend	1	0,1
totaal	923	100,0

tabel IV-28 *type huishouden (vraag 94)*

	aantal	procent
alleenstaande	156	16,9
twee partners, geen kind(eren)	346	37,5
twee partners en kind(eren)	301	32,6
eenoudergezin	61	6,6
anders / weet niet / niet geantwoord	59	6,4
totaal	923	100,0

tabel IV-29 *plaats in het huishouden (vraag 95)*

	aantal	procent
de alleenstaande bewoner	156	16,9
een van de twee partners	598	64,8
hoofd eenoudergezin	40	4,3
kind (18+)	74	8,0
anders / weet niet / niet geantwoord	55	6,0
totaal	923	100,0

tabel IV-30 *aantal personen in het huishouden van de respondent (vraag 96)*

	aantal	procent
één	156	16,9
twee	373	40,4
drie	136	14,7
vier	158	17,1
vijf	42	4,6
zes	12	1,3
meer dan zes	4	0,4
niet bekend	42	4,6
totaal	923	100,0

tabel IV-31 *niveau hoogste voltooide opleiding (ontleend aan vraag 97)*

	aantal	procent
(nog) geen startkwalificatie	195	21,1
startkwalificatie	272	29,5
hbo / wetenschappelijk onderwijs	405	43,9
anders / niet bekend	51	5,5
totaal	923	100,0

tabel IV-32 *wijk en buurt (ontleend aan de steekproef)*

	aantal	procent
Centrum	162	17,6
Dorp	43	4,7
Stadscentrum	35	3,8
Palenstein	30	3,3
Driemanspolder	54	5,9
Meerzicht	95	10,3
Meerzicht-West	62	6,7
Meerzicht-Oost	33	3,6
Buytenwegh de Leyens	132	14,3
Buytenwegh	65	7,0
De Leyens	67	7,3
Seghwaert	134	14,5
Seghwaert-Zuidwest	62	6,7
Seghwaert-Noordoost	72	7,8
Noordhove	58	6,3
Noordhove-West	23	2,5
Noordhove-Oost	35	3,8
Rokkeveen	178	19,3
Rokkeveen-West	71	7,7
Rokkeveen-Oost	107	11,6
Oosterheem	151	16,4
Oosterheem-Zuidwest	43	4,7
Oosterheem-Noordoost	108	11,7
overig / wijk onbekend	13	1,4
totaal	923	100,0

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.57).

Toelichtingen zonder informatiewaarde, zoals 'nee' en 'nvt', evenals onbegrijpelijke toelichtingen zijn grotendeels verwijderd. Verder is er een lichte redactie uitgevoerd, in hoofdzaak op spelling en interpunctie.

respondenten uit Dorp

Bereikbaarheid		Belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Aandacht voor het milieu. Meer nadruk op fietsen en het ov binnen Zoetermeer.
100	100	• Beter betaalbaar maken.
100	100	• Dat er gemeld wordt voor vertraging.
-	100	• Dat er niet te veel bussen worden geschrapt uit bezuiniging. Nu wordt begin september bijvoorbeeld bus 73 geschrapt.
100	100	• Frequentie.
100	-	• Geen; ik reis nooit met het ov.
100	-	• Geen, behalve fietspaden, maar dat is niet de vraag.
100	100	• Huidig niveau minimaal handhaven.
100	100	• Ik heb geen ervaring met vervoer binnen Zoetermeer
100	-	• Kan goedkoper.
100	-	• Niet op bezuinigen.
100	-	• Binnenkort wegvallen stadsvervoer in oude dorp. Bus73? Als je slecht loopt of met een rollator kun je niet naar station Oost komen, of de binnenstad of andere wijken. Afstanden te groot.
50	-	• Er zijn veel bushaltes uit de wijken verdwenen waardoor ouderen minder makkelijk gebruik kunnen maken van het ov.
-	-	• Dat die niet verslechteren. Verbeteren zal financieel gezien wel niet mogelijk zijn.

Respondenten uit Stadscentrum

Bereikbaarheid		Belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
Auto (%)	Ov (%)	
100	-	• Blijf zorgen voor bereikbaarheid, ook als de weg opengebroken is. Extra aandacht voor bereikbaarheid voor gehandicapten is belangrijk. Op de fiets vind ik het lastig om van het Stadshart naar de andere kant van de A12 te komen. Dat zijn geen prettige verbindingen.
100	-	• Doorstroom garanderen, bermen maaien.
100	-	• Hoger/lager opstapje bij het betreden van bus, trein of tram.
100	-	• Makkelijkere autoweg binnendoor van Dorpsstraat naar Stadshart, verder is alles best prima.
100	100	• Zorg dat de prijs betaalbaar blijft voor iedereen.
100	75	• Doorstroom van verkeer.
100	50	• Prijs.
100	-	• Breder vertakte buslijnen al realiseer ik me dat er weinig passagiers gebruik van maken.
50	50	• Makkelijker met één vervoermiddel op bestemming kunnen komen. Je moet zelfs in Zoetermeer veel overstappen (RandstadRail / bus) als je ergens wilt komen. Vooral voor ouderen die het veel gebruiken en moeilijk ter been zijn is dit niet fijn.
0	100	• Veiligheid in RandstadRail.
0	-	• Betere parkeerplaatsen.
-	-	• Binnen Zoetermeer meer ov-verbindingen naar nieuwe wijken. Meer fietspaden.
-	-	• De bus door Rokkeveen neemt een hele lange route door de wijk voor dat je in het stadscentrum bent.
-	-	• Het mag meer gericht zijn op fietsen. Er zijn toch wel een aantal plekken waar het verkeerslicht bij groen veel te snel op rood springt. Op sommige plekken rijden auto's te hard waar het niet mag.
-	-	• RandstadRail-halte Dorpsstraat en halte Lange Land Ziekenhuis zijn er nog steeds niet! Er verdwijnen steeds meer buslijnen binnen Zoetermeer.

Respondenten uit Palenstein

Bereikbaarheid		Belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
Auto (%)	Ov (%)	
100	-	• De bereikbaarheid van station / bushalte.
100	100	• De prijzen van het vervoer zijn te hoog.
100	100	• Gister weer meegemaakt dat RR4 uitviel, RR3 had flinke vertraging. Dit komt regelmatig voor.
100	100	• Goed doorstromend, veilig, groen eromheen, goed onderhouden.
100	-	• Ik mis de oude bus 71 - Centrum via Dorp, momenteel is lopen naar Rokkeveen zo'n beetje sneller dan het ov pakken. De Afrikaweg zoals het plan er ligt voor een 30/50-weg met een autoluwe Entreewijk zie ik ook misgaan. Er zijn heel veel jongvolwassenen in de regio Zoetermeer met leaseauto's, aangezien Zoetermeer daar een tophub voor is tussen de vier grote steden. En anderzijds zullen het ouderen in die wijk zijn en die hebben een eigen auto op 1 staan. Rokkeveen: kruising Mahatma Gandhi-Edelsteensingel blijft een ongelukkenweg, waar pakketbezorgers 80 rijden en bij hoog riet niks zien.
100	100	• Meer controles houden, ik betaal een hoop centen.
100	75	• Meer busverbindingen.
50	100	• Blijven verduurzamen.
75	-	• Op peil houden routes met kleine bussen door de wijken heen; in stand houden Zoetermeerlijn.
50	-	• Infrastructuur van de stad is maximaal benut; grote woningbouwprojecten zullen de infra gaan verlammen!
-	-	• Ik maak geen gebruik van openbaar vervoer.

respondenten uit Driemanspolder

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Alle wijken goed bereikbaar.
100	-	• Betere verbinding naar Rotterdam.
100	100	• Frequentie ov, aantrekkelijk voor fiets maken.
100	-	• Houd het betaalbaar voor de mensen.
100	100	• Is vanaf mijn woning prima.
100	100	• Meerdere wijken bereikbaar maken met openbaar vervoer, dus niet alleen met bus of tram maar misschien met beide.
100	100	• Nachtlijnen.
100	100	• Onderhoud.
100	100	• Op peil houden bereikbaarheid van iedere wijk onderling. Aansluiting zoveel mogelijk op treinen richting Utrecht, en vanaf Utrecht verder Zoetermeer in.
100	100	• Parkeerplaatsen. En netjes parkeren in de wijk. Voorbeeld: op Stadhoudersring in de bochten parkeren.
100	-	• Prijs.
100	-	• Veiligheid, snelheid beperkende middelen. Er wordt heel hard gereden in de wijken. Er zijn vele personen die Max Verstappen imiteren.
75	100	• Verkeerssituatie Bijdorplan i.v.m. nieuwe bouwontwikkeling.
100	50	• Doorstroming nieuwe Stadsstraat Afrikaweg (de Entree). Doorstroming bij Centrum West.
75	-	• Energiezuinig.
-	75	• RandstadRail en busverbindingen zijn goed, dit graag zo houden.
100	0	• Meer directe lijnen naar de steden in plaats van uren moeten reizen om in Rotterdam te kunnen komen.
100	25	• Meer buslijnen in Zoetermeer naar bijv. sportcomplexen (ook nieuwe zwembad) ook meer [niet leesbaar].
100	0	• Meer mogelijkheden bieden.
50	-	• Recreatiegebied Noord Aa kan stukken beter.

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Alle stations van RandstadRail kunnen bereiken zonder overstap. Ongeacht op welk station je opstapt.
100	100	• De RandstadRail splitsen naar Oosterheem en Noordhove.
100	100	• Deze vind ik prima.
100	-	• geen oordeel / n.v.t.
-	100	• Ik doe bijna alles met de fiets, ook Leiden, Den Haag, Delft en binnen de stad.. Ik beschik niet over een auto.
100	100	• Je bent per fiets overal sneller binnen Zoetermeer. 1. Locaties van de haltes; 2. Prijs van de ritjes; 3. Frequentie van het ov.
100	-	• Meer 30km-zones en veilige straten.
100	-	• Mogelijkheden voor gebruik eigen vervoer (auto) in stand houden.
100	100	• Niet alle wegen tegelijk afsluiten.
100	100	• Het ov is van binnen erg vies. Vooral de stoelen waar je op moet zitten. Erg duur binnen de stad.
100	-	• Ik reis niet met het openbaar vervoer.

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	100	• Veiligheid en handhaving van de regels.
100	100	• Veiligheid fietsers hoge prioriteit geven, ook 's nachts.
100	-	• Zorg voor zoveel mogelijk goede fietsverbindingen, overigens nu al best goed. Ov binnen Zoetermeer: geen idee.
100	75	• Rolstoelvriendelijk is belangrijk. De liften van de Mandelabrug zijn te vaak buiten werking.
100	75	• Vanuit huis is de verbinding goed.
100	75	• De veiligheid in en rondom stations moet vergroot worden. Eveneens veiligheid in de tram.
75	100	• Ook 's avonds de wijken verbinden.
-	75	• Dat ze vaak genoeg blijven rijden.
75	-	• Duidelijke uitvalswegen. Binnen de wijken duidelijker en vaker aangeven wat de snelheid is en hoe de voorrang geregeld is. Binnen de wijken ontstaan vaak gevaarlijke situaties omdat de 30km rondweg gezien wordt als voorrangsweg. Tip (gezien in andere steden): borden met tekst: "Geef het door, rechts gaat voor." (Okay, een bestuurder hoort dit te weten maar de hormonen zijn nog niet altijd tot rust gekomen)
-	75	• Hebben we geen sterke mening over, aangezien we alles binnen Zoetermeer op de fiets doen.
100	50	• Snellere doorstroom mogelijk maken.
75	50	• Moeilijke verbinding met de industrieterreinen (in de buurt van de Gamma).
75	50	• Naar mijn weten rijdt er geen enkele bus in de wijk Meerzicht.
100	0	• Meerzicht heeft geen bus (waar ik woon) dus is ver lopen of met de fiets; trein / RandstadRail is vervolgens wel prima. Verbinding vanuit Meerzicht d.m.v. een bus zou wenselijk zijn zodat de rest van het ov benut kan worden.
75	25	• RandstadRail zou tot later mogen rijden.
50	50	• Regelmatig vertrek openbaar vervoer, minder file richting Den Haag, werkende verkeerslichten.
50	25	• Meer wegen ondertunnelen, zeker de hoofdverbindingen. Openbaar vervoer uitbreiden richting Rotterdam, Leiden, Delft (RandstadRail). Spoorverbindingen beter, langere trajecten en verder door Zoetermeer heen, kijk verder dan die krakeling.
75	0	• We wonen ongunstig om met het openbaar vervoer te gaan. De haltes zijn te lang lopen. Ik heb moeite om een kwartier of 20 minuten naar een halte te lopen.
50	0	• Zorgen voor directere verbindingen tussen de verschillende wijken.
-	-	• Ik rij met de auto en niet met openbaar vervoer.

respondenten uit Meerzicht-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	100	• De prijzen zijn duur.
100	-	• Goed is goed.
100	100	• Ik ben tevreden.
100	100	• Informatievoorziening op de stations. Onder andere Led-boarding etc. Dat is nu echt ondermaats. Daarnaast kan het zo zijn dat als er op Leidschenveen problemen zijn met de RandstadRail, het zo goed als onmogelijk is Zoetermeer te bereiken. Ik ben al vaak opgehaald door familie etc. Dit is wel echt een aandachtspunt.
100	100	• Over het algemeen loopt het verkeer in Zoetermeer altijd heel goed door (uitzonderingen door ongelukken op de snelwegen daargelaten natuurlijk). De enige echte uitzondering hierop is het kruispunt bij Centrum West, daar zetten soms meerdere bussen vlak achter elkaar het stoplicht voor zichzelf op groen, hierdoor staan er soms dikke rijen op de Afrikaweg richting de tunnelbak. Het verplaatsen van het busstation naar het hoofdstation zou dit waarschijnlijk een stuk beter maken. Wellicht kan er dan een pendelbus komen tussen het Stadshart en het station, met misschien een tussenhalt in de Entree.
100	100	• Prijs.
100	100	• Regelmaat, duidelijkheid en frequentie niet lager.
100	-	• Sommige plekken zijn moeilijk bereikbaar met een busverbinding.
100	75	• Ruime verbindingsmogelijkheden houden of verbeteren.
100	75	• Stabiliteit van de verbinding. Afhankelijk voor werk.
100	50	• Frequentie omhoog. Onderhoud fietspaden verbeteren, ook de voetpaden zijn vaak slecht.
100	50	• Wellicht meer informatie over de richting waarin de RandstadRail rijdt, voor iemand die recent naar Zoetermeer is verhuisd is het lastig te begrijpen dat deze in een soort rondje rijdt voordat hij weer de stad verlaat.
75	50	• Hogere frequentie RandstadRail.
50	75	• Invoering van een groene golf op de Zuidweg
100	0	• Een kortere verbinding vanuit het Stadshart naar Meerzicht. De RandstadRail maakt een hele omweg en duurt erg lang!
100	0	• Meer mogelijkheden van Zoetermeer naar Rotterdam / Delft. Meer verbindingen.
100	0	• Openbaar vervoer vanuit Meerzicht naar het Langeland en omgekeerd.
0	25	• Betaalbaar en betrouwbaar ov. Nu is een deelscooter of auto vaak de goedkoopste en praktische oplossing.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	-	• Dat de wegen goed te berijden zijn, dus geen gaten etc.
100	100	• Deze zijn voor nu goed.
100	-	• Elke wijk bereikbaar vanaf Centrum West.
100	-	• Er zijn een aantal wegen voor verbetering vatbaar. Met name het tractorenbeleid op wegen.
100	-	• Maak geen gebruik van het ov.
100	100	• Goede geluidswanden.
100	100	• Goede werking van stoplichten na onderhoud. Aanleg van een groene doorstroomzone met de auto.
100	-	• Ik reis bijna nooit met het ov binnen Zoetermeer.
100	100	• Intercity's.
100	-	• Ik maak zelden gebruik van het ov binnen Zoetermeer.
100	-	• Prima zo.
100	-	• Zwaardslootseweg: de rotonde verdient echt aandacht. Ondergronds of bovenlangs een fietsroute creëren.
100	75	• Dat het wat vloeiender loopt.
100	75	• Zorgen dat wanneer een ongeluk gebeurt op de A12 niet heel Zoetermeer vaststaat. Dat komt door de bouw naar de snelweg. Alles loopt via één weg en loopt snel vast.
75	75	• Ben bang voor de doorgaande weg vanwege de bouw bij de Entree.
75	-	• Geen idee: ik rij altijd met iemand mee.
75	75	• Maak geen gebruik van bus, alleen RandstadRail.
100	50	• Maatregelen om fietsen nog aantrekkelijker te maken.
100	50	• Meer bestemmingen buiten het ov-netwerk.
100	50	• Oplossen knelpunten bij bijvoorbeeld Europaweg.
50	75	• Extra bus en bushalte in verschillende gebieden.
75	50	• Ik reis minder met het openbaar vervoer.
100	25	• Oplaadpunten ook in bus, RandstadRail, trein en andere!
50	50	• De prijzen van kaarten zijn al te hoog.
0	-	• Goed asfalt, betere doorstroming bij verkeerslichten. Goed aangegeven borden voor snelheid en/of andere aandachtspunten van de weg.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
-	-	• Geen ervaring ermee.
-	-	• Heb geen auto en maak gebruik van Valys en Regiotaxi of de fiets.
100	100	• Bereikbaarheid geredeneerd vanuit het individu.
100	100	• Bestrating moet verbeterd worden.
100	100	• Betere aansluiting plus meer veiligheid op stations en bushaltes.
100	-	• Geen. Woon redelijk dicht bij het centrum en kan alles lopend bereiken.
100	100	• Goed onderhoud.
100	-	• Goede bereikbaarheid. Bottlenecks zoveel mogelijk vermijden. Voorbeeld: de tunnel vanaf het Stadshart richting De Leyens loopt vaak vol vanwege slecht afgestelde stoplichten.
100	100	• Onderhoud.
100	100	• RandstadRail veilig houden en schoon.
100	100	• Veiligheid voor fietsers.
100	100	• Weg: doorstroming in de gaten blijven houden. Niet overal tegelijk onderhoud en/of weg-opbrekingen. Ov: frequentie van het ov handhaven.
100	-	• Zorgen dat er geen opstoppingen zijn en een groene stroom bij veel verkeerslichten.
100	75	• Binnen Zoetermeer maak ik nooit gebruik van de bus. Wel van de RandstadRail, die is in orde. De wegverbindingen zijn goed.
75	100	• Het kost gemiddeld veel tijd om Zoetermeer uit te komen (in filetijd vaak meer dan 20 minuten) in de spits, terwijl je daarna vaak wel goed doorrijdt. Dit heeft te maken met de fasering van de toestroom richting de snelweg. Hoe kan dit beter in verhouding komen?
100	75	• Verbeterde en frequenter ov zorgt voor minder auto-overlast.
75	100	• Motiveer ouders van schoolgaande kinderen hen niet te brengen of halen met de auto. Hoogste groepen en na basisschool kunnen best zelf fietsen, ook met regen.
-	75	• Afstemming RandstadRail en NS; verslechterd t.g.v. wegvallen bus 73 en 72.
100	50	• Doorstroming.
100	50	• Frequentie zo houden!
75	75	• Geen lange wacht- en overstaptijden, en hygiëne.
100	50	• Het Dorp moet beter bereikbaar worden, ook via RandstadRail.
-	75	• Niet in de natuurgebieden.
75	75	• Op tijd rijden.
100	50	• Zoveel mogelijk filevrij.

respondenten uit De Leyens

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
75	50	<ul style="list-style-type: none"> De verbinding van Rotterdam naar Zoetermeer in de late avond is dramatisch. Rond half 1 rijden de laatste metro of RR Zoetermeer aan. Dat betekent voor middernacht al een vertrek van Rotterdam. Veel gehaast / stress. Er zou best een verbinding mogen komen die wat later doorgaat, vooral vanaf donderdag t/m het weekend. Verder is de metro ook druk en onveilig in de late avond. Ik reis dan liever met de NS/RandstadRail via Den Haag naar Zoetermeer wat wel meer kosten met zich meebrengt. Verder mag de prijs van het ov zeer sterk omlaag!
25	100	<ul style="list-style-type: none"> Zoetermeer werkt nog altijd grotendeels in Den Haag. Wegverbindingen, met name van en naar Den Haag, worden dagelijks op zekere tijden flink gehinderd door files. Privévervoer gaat de komende jaren een stuk minder milieubelastend worden en blijft essentieel voor veel mensen. Daarom moet er aandacht blijven voor doorstroom bevorderende maatregelen. Ook het openbaar vervoer zit erg vol op de typische forensentijden. RandstadRail is erg belangrijk en moet aandacht voor verbetering houden. Fietsroutes zijn de laatste decennia flink verbeterd en worden naar mijn mening in toenemende mate benut, hetgeen met de komst van de elektrische fiets alleen maar zal toenemen. Mensen die elke dag zo'n twintig minuten fietsen naar hun werk zitten niet te wachten op stoplichten. Waar mogelijk moeten die dan ook vermeden worden.
50	-	<ul style="list-style-type: none"> Ik reis niet met het ov, dus kan ik daar geen oordeel over geven. De stoplichten bij de ov-hub Centrum West staan in mijn beleving iets te veel afgesteld op het busverkeer.
50	50	<ul style="list-style-type: none"> In- en uitstroom naar de N206 stremt steeds vaker. De verbinding over de A12 tussen Rokkeveen en de rest van Zoetermeer kost geregeld veel extra tijd. Tussen Centrum West en de A12 is de autoweg geregeld druk. Met het bouwen van extra huizen moet ervoor gezorgd worden dat er geen knelpunten op de wegverbindingen ontstaan of vergroot worden.
75	0	<ul style="list-style-type: none"> Bizar dat Zoetermeer geen intercitystation heeft.
75	0	<ul style="list-style-type: none"> Zoetermeer is en blijft een wereldstad om te fietsen, maar met de auto is de route in afstand twee keer zo lang en met het ov ongeveer 10 keer de afstand en tijd.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

berekikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Anticiperen op meer drukte.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Dat het centraal gelegen is. Dat de verbindingen op elkaar aansluiten.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Dat moeten ze gratis maken voor ouderen.
100	-	<ul style="list-style-type: none"> De wijk waarin ik woon voldoet aan de eisen. Verschillende routemogelijkheden om van mijn woonplek naar een andere wijk te gaan.
100	-	<ul style="list-style-type: none"> Deze zijn prima wat de weg betreft. Zoetermeer zou een intercitystation moeten zijn (zoals het ooit was). Zoetermeer ligt wat trein betreft in een lastige oksel. Naar Leiden (behalve de bus dan) of Rotterdam of Utrecht moet altijd een omweg gemaakt worden.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Geen idee: binnen Zoetermeer doe ik bijna alles op de fiets.
100	-	<ul style="list-style-type: none"> Geen idee: ik heb geen auto of motor.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Goed openbaar vervoer is het belangrijkste.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Gratis vervoer binnen Zoetermeer voor mensen met AOW.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Ikzelf maak weinig tot geen gebruik van de vervoerverbindingen binnen Zoetermeer, maar ik zou wel als aandachtspunt mee willen geven dat de enige keer dat ik direct de bus moest gebruiken ik eerst 15 minuten moest lopen naar het dichtstbijzijnde busstation vanaf mijn woonplaats. Het RandstadRail-netwerk echter maakt dit weer goed door op 2 minuten afstand te zitten.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Is goed zo.
100	-	<ul style="list-style-type: none"> Jammer: weinig busvervoer naar de Dorpsstraat.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Leiden moet zijn toegang verbreden en de doorvoer door de stad verbeteren. Er staat altijd file Leiden in.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Meerdere stops (haltes).
100	-	<ul style="list-style-type: none"> Turbo rotonde voor Aziëweg / Toneellaan.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> Wij reizen niet meer. Een auto voor de omgeving.
100	75	<ul style="list-style-type: none"> Bereikbaarheid Delft. Filedruk kwaliteit NS.
100	75	<ul style="list-style-type: none"> Toegankelijkheid, prijsbeheersing, ov is veel te duur, wordt onbetaalbaar voor minima.
75	100	<ul style="list-style-type: none"> Op de weg kunnen de verkeerslichten wel wat sneller op groen gaan, soms sta je bijna 2 minuten te wachten.
-	75	<ul style="list-style-type: none"> Controle op de RandstadRail. Ik zie veel zwartrijders!
100	50	<ul style="list-style-type: none"> Een busverbinding die alle wijken van Zoetermeer aandoet.
100	50	<ul style="list-style-type: none"> Goed verlichte fietspaden.
100	50	<ul style="list-style-type: none"> Het rechtsom, linksom-principe voor buitenstaanders die met RandstadRail reizen is verwarrend. En RR3 gaat of naar de ene [niet leesbaar] Lansingerland of Oosterheem.
75	75	<ul style="list-style-type: none"> Niet meer geld investeren in auto-infrastructuur! ov en fietsgebruik aanmoedigen. Mogelijkheid tot RandstadRail naar Noordhove en Rokkeveen serieus overwegen.
75	75	<ul style="list-style-type: none"> Prijzen omlaag!!
75	-	<ul style="list-style-type: none"> Wegen naar de Dorpsstraat.
75	-	<ul style="list-style-type: none"> Wij zijn tevreden.
75	50	<ul style="list-style-type: none"> Ik fiets bijna alles dus geen probleem.
100	0	<ul style="list-style-type: none"> Betere ov -verbindingen maken, bijvoorbeeld naar de stations. Meer flietspalen. De Azië - en Europaweg worden elke avond als racebaan gebruikt. Vaak minimaal 3/4 uur per nacht. Dit komt o.a. omdat de stoplichten 's nachts uitstaan maar ook door het gebrek aan flietspalen.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
50	-	• Beter aangeven alvorens er een project is.
50	50	• Betere verbinding met Rotterdam.
50	50	• De bus rijdt niet in m'n buurt, heb ik dus niks aan. Meestal voldoet de tram wel daarentegen, dus het is geen gemis.
50	50	• Onderhoud
50	50	• Vervoer naar Rokkeveen is slecht, en de RandstadRail doortrekken naar R'dam mag echt beginnen.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Betere doorstroming richting snelwegen en richting Leiden en Delft.
100	-	• De prijs en betrouwbaarheid.
100	-	• De timing van verkeerslichten. Vaak wacht je op overstekende mieren of voorbijvliegende vogels.
100	100	• Goedkoper maken.
100	100	• Graag de busluis Van Doornenplantsoen - Bordeauxstraat opheffen.
100	100	• Huidige situatie handhaven.
-	100	• Minder vertragingen en beter onderhoud.
100	100	• Het ov mag wat betrouwbaarder worden qua vertrektijden. er wordt veel geschraapt zonder waarschuwing de laatste tijd.
100	-	• Ov veel te duur t.o.v. reisduur en gemak.
100	75	• Dat de aansluiting tussen verschillende vervoermiddelen van het ov goed op elkaar kunnen aansluiten.
100	75	• De bereikbaarheid is goed, ontmoedigingsbeleid voor autogebruik in binnenstad. Goedkoper, zo niet gratis openbaar vervoer.
100	75	• Doorstroming wegverkeer op het verkeersnet van Zoetermeer.
100	75	• Hoofdstructuur en structuur binnen wijken goed, vooral fietspaden.
100	75	• Ronde Maximaplein beter bewegwijzeren. Regelmatig gevaarlijke situaties omdat mensen de banen niet goed aanhouden.
100	75	• Voor openbaar vervoer mogen de verbindingen naar de wijken Rokkeveen, Dorp en Noordhove wel beter worden, ook qua frequentie.
100	50	• Bij wegverbindingen veel meer aandacht besteden aan brede fietspaden.
100	50	• Dorpsstraat slecht bereikbaar.
100	50	• Verbinding met Rotterdam, met openbaar vervoer. Nachtnet met Den Haag.
50	75	• Binnen Zoetermeer alleen RandstadRail. Is soms best een eind lopen.
50	75	• De busluis bij de Bordeauxstraat opheffen.
75	50	• Fietsen!
75	50	• Het feit dat EBS (<i>streekbusvervoerbedrijf</i>) niet binnen de HTM valt. Ik kan met een dagkaart HTM naar Den Haag Zuid en weer terug, maar als ik naar wijk 18 binnen Zoetermeer wil, moet ik extra betalen.
50	50	• Geen, RandstadRail voorziet in mijn behoefte.
50	50	• Het ov minder duur maken.
50	50	• Met de RandstadRail kan ik bestemmingen als het Stadshart goed bereiken. Een bus zie ik echter heel weinig in Zoetermeer. Over het algemeen benader ik mijn punten binnen Zoetermeer echter altijd met de fiets.
50	50	• Minder reistijd, lagere prijs.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Onderhoud en kwaliteit behouden over de jaren.
100	50	• Betrouwbaarheid van de dienstregeling.
100	50	• Zorg dat de wijk Noordhove ook wordt aangesloten op de RandstadRail.
75	50	• Zeer onhandig dat het station van Zoetermeer niet bij de stad is / busstation.
100	0	• Doorstroming Oostweg / Afrikaweg.
0	-	• Betere bestrating voor fietsen.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	100	• Dat het niet afgeschaald wordt.
100	100	• Kosten naar beneden.
-	100	• Meer buslijnen.
100	100	• Meer buslijnen, dan wel vaker laten rijden. Ruimte voor verbetering.
100	100	• Onderhoud.
100	-	• Tot op heden heb ik nog weinig tot geen gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	100	• Vanuit Noordhove is de RandstadRail best een stukje lopen. Erg jammer hierdoor het eerste stuk met bus of fiets / auto, wat inefficiënt is.
100	75	• Laten blijven zoals het rijdt.
75	75	• Veiligheid en hygiëne RandstadRail.
75	50	• Dat er meer verbinding komt tussen Noordhove en de andere wijken. Door middel van trams of bussen bijvoorbeeld.
50	100	• Die belachelijke H-structuur. Ik woon aan de rand van Noordhove, vanuit mijn zolderraam zie ik Leiden liggen, maar wil ik ernaartoe met de auto dan moet ik altijd eerst naar het Stadshart over die verschrikkelijk Europaweg. Alles wordt eerst naar het centrum geleid. Leg een fatsoenlijke ring om Zoetermeer (en dan met name aan de Noordzijde).
75	50	• Aandacht voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer in alle wijken. Vanuit de wijk waarin ik woon (Noordhove) rijdt één buslijn via het Stadshart naar Centrum West. De verbinding met RandstadRail, waar ooit sprake van was, is wegbezuinigd zodat die alleen met de fiets te bereiken is of op Centrum West.
100	25	• Busfrequentie Centrum West - Noordhove in de avonden, 2 per uur, geen RandstadRail-halte.
75	50	• Dat dit goed op elkaar aansluit en goed bereikbaar is van alle kanten.
50	50	• Wegverbinding Dorpsstraat - Stadshart kan beter.
25	0	• Er stopt geen RandstadRail in Noordhove en dat is zeer storend. De bus rijdt niet zo vaak en ook niet altijd op tijd, durf hem niet te nemen om naar mijn werk te gaan.

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	100	• Blijven investeren.
100	100	• De continuïteit en beschikbare plaatsen.
100	-	• Ik ga nooit met de bus o.i.d.
100	-	• Goede fietspaden.
100	-	• Heb ik me nog niet in verdiept. Ik fiets en/of ik gebruik de auto.
100	-	• Ik fiets meestal.
100	-	• Ik maak me zorgen over de verbouw van de Afrikaweg naar een stadsstraat. De grote doorgaande wegen zoals de Oostweg en de Afrikaweg waren altijd een sterk punt voor Zoetermeer.
100	100	• Ik vind het goed. Maar ik reis niet veel met het ov binnen Zoetermeer.
100	-	• NS-verbinding van Den Haag naar Zoetermeer is ongehoord slecht met de beperkte inzet van treinen
100	-	• Vanuit Rokkeveen gelijk de snelweg als je richting Gouda gaat. Nu binnendoor rijden over de Zuidweg. Zonde van de tijd.
100	-	• Veiligheid.
100	-	• Wegverbinding van Zoetermeer naar Pijnacker tweebaans maken.
100	75	• Besteed ook voldoende aandacht aan prettige en snelle fietsroutes in de stad.
100	75	• Door beperkingen maak ik geen gebruik van het openbaar vervoer. Derhalve geen idee!
75	100	• Graag stopplaats voor intercity's.
75	100	• Motorfietsen door de busluizen toestaan. Met name die aan de Katwijkerlaan. Voor de rest heeft Zoetermeer het prima voor elkaar qua verbindingen. Zowel het ov als de weg.
100	75	• Ring oprekken. Afrikaweg niet versmallen.
75	100	• Veiligheid op de stations / meer aanwezigheid van Boa's.
75	-	• Afstelling stoplichten.
75	-	• Betere scheiding wegen van fietspaden.
100	50	• Dat e.e.a. beter op elkaar aansluit en dat er een rechtstreekse RandstadRail-verbinding komt tussen station Zoetermeer en de Laan van Nieuw Oost Indië te Den Haag.
100	50	• Dat wegwerkzaamheden beperkt blijven zodat de verkeersoverlast zo min mogelijk is.
75	-	• Groene golven.
100	50	• In Rokkeveen wonen vrij veel ouderen, ik kan niet autorijden en telkens als ik hoor dat het ov minder bussen wil inzetten dan slaat de angst om mijn hart, want hoe kom ik dan vanaf mijn huis naar het winkelcentrum? Een uitje naar de winkels is voor veel ouderen een manier om onder de mensen te komen, dus besteed daar aub aandacht aan.
100	50	• Op bepaalde routes kleinere bussen met lagere frequentie.
100	50	• De verbinding van Zoetermeer naar Pijnacker / Berkel & Rodenrijs via Driesprong en bussluis. Bussluis openen voorkomt veel sluipverkeer en gevaarlijke situaties op parkeerplaats Driesprong.
75	75	• Zoveel mogelijk gratis parkeren, zodat met de auto gaan ook zin heeft. Met openbaar vervoer vind ik het belangrijk dat de bussen en de RandstadRail regelmatig blijven rijden, geen stakingen, zodat je nooit te lang hoeft te wachten.
75	50	• De bereikbaarheid vanuit Rokkeveen met het openbaar vervoer naar Dorpsstraat is slecht sinds de route van buslijn 71 is gewijzigd.
75	50	• De Dorpsstraat is zeer slecht te bereiken met het openbaar vervoer. De gebruikelijke bus-verbinding vanuit Rokkeveen is opgeheven. Zeker in deze wijk essentieel vanwege het ontbreken van een RandstadRail-netwerk en velen om mij heen geven aan dat de busverbinding node gemist wordt.

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	25 • Meer bussen.
75	25 • Bushalte bij Mandelabrug beperkte keuze bussen.
100	0 • De frequenties van de treinen. Zorgen dat bussen duidelijk zijn aangegeven en goed aansluiten.
50	50 • Ik zou het niet weten. Heb daar geen verstand van en ga bijna nooit uit.
100	0 • Lijn 71 en 72 weer terug naar de oude route. In het Dorp komt niets meer. RandstadRail is geen alternatief om vanuit het Dorp naar Rokkeveen of Noordhove te reizen.
50	50 • Minder vertragingen.
100	0 • Vanaf Houtbuurt altijd minimaal 1 keer overstappen kan beter.
100	0 • Vanuit Rokkeveen weinig openbaar vervoer.
50	- • Verbinding Rokkeveen / stad.
50	25 • Geen bus van uit Rokkeveen naar Dorpsstraat.
25	25 • Waarschijnlijk zit het niet in het budget maar ik zou het geweldig vinden als ik vanuit mijn appartement boven het winkelcentrum van Rokkeveen (Quirinegang), zo bij de Mandelabrug een bus kan nemen die letterlijk overeen binnen Zoetermeer rijdt. Ik zou graag naar de Dorpsstraat willen, maar volgens mij rijdt er geen bus daar naartoe.
-	- • Veiligheid.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid auto (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	- • 2de oprit vanaf Utrecht.
100	100 • Bij snelweg A4 afslag uit bij Zoeterwoude / Leiden. Er waren lange files omdat alle auto's richting Leiden willen, en anderen richting Zoetermeer. De wegmarkeringen moeten beter zichtbaar zijn. En pijlen ook. Er moet iets aan gedaan worden. Dat vraag ik al aantal keer.
100	- • De prijs is aan de hoge kant.
100	- • Doorstroming en voldoende en (betaalbare) parkeergelegenheid op de plekken van bestemming.
100	100 • File richting Leiden.
100	100 • Geen mening: ik maak zelden gebruik van het ov in Zoetermeer.
100	- • Geen probleem mee.
100	100 • Meer treinen.
100	100 • Onderhoud.
100	- • Ov is enorm duur. Met twee personen altijd voordeliger met de auto of fiets.
100	100 • Prijzen omlaag.
100	100 • Vanuit Rokkeveen meer rechtstreekse verbindingen binnen Zoetermeer zonder overstappen bij station en/of Stadshart
100	- • Voor ik ergens op kan stappen ben ik zo lang onderweg dat ik de auto neem.
100	- • Voor wegverbindingen: duidelijk aangegeven kruisingen van ongelijk verkeer (auto-fietservoetganger), is overall goed maar behoeft goed onderhoud.
100	75 • Binnen Zoetermeer is het prima geregeld!
100	75 • Het aantal bussen / treinen welke per uur rijden niet verder terugdringen.
100	50 • Betere verbindingen en goedkoper.
100	50 • Nog niet veel in verdiept. Ik reis pas enkele keren met de bus naar Leiden.
100	50 • Besteed meer aandacht aan het ov van en naar de "Kleurenbuurt" in Rokkeveen. En dan bedoel ik de hele buurt. Om voor mij onbegrijpelijke redenen komen er geen stadsbussen meer bij station Zoetermeer Oost en wel bij station Lansingerland.
100	50 • Daar heb ik geen idee van.
75	- • De afstelling van de verkeerslichten boven de A12 op de Oostweg zorgt voor zeer gevaarlijke situaties! Wanneer men uit de richting van Utrecht komt en de afrit neemt richting Rokkeveen, dan mag het verkeer komend vanaf het Maximaplein direct rijden, terwijl het korter dan 1 sec rood is voor verkeer van de afrit. Iets langer rood voor verkeer vanaf het Maximaplein kan de verkeersveiligheid enorm vergroten. Het fietspad over de A12 en het spoor bij station Lansingerland/Bleizo loopt nu niet door aan de kant van Rokkeveen / Bleiswijk, men moet nu met de lift naar boven om naar de andere kant van Zoetermeer te gaan, of kilometers omfietsen. Een doorgaand fietspad zou een uitkomst zijn, gezien de hoeveelheid fietsers die van deze verbinding gebruik maakt. Het fietspad onderaan station Lansingerland richting het van Tuylpark is eigenlijk geen fietspad maar een schelpen wandelpad. De voorbereiding voor een fietspad ligt er al wel, ook dit zou een enorme vooruitgang geven.
100	50 • Goede overstappen van bus op bus.
75	75 • Het is ergerlijk dat er tussen Rokkeveen en de rest van Zoetermeer een bovengrondse spoorverbinding bestaat, waardoor je vanuit Rokkeveen richting Dorpsstraat erg vaak voor een gesloten overweg staat.
75	75 • Meer alarmlichten voor zebrapaden die in een heuvel staan.
75	- • Meer verlichting op fietspaden.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
75	75	• Misschien extra snelverbindingen in de spits zodat de bus aantrekkelijker wordt? De NS-stations en Centrum West zijn centrale punten in het openbaar vervoernetwerk van Zoetermeer. Als ik nu de bus neem, rijden we eerst een tour door de wijk voordat we bij een van deze centrale punten komen. Zo'n 'tourbus' moet er ook zijn zodat de hele wijk aangesloten blijft en met name ouderen en mensen die slecht ter been zijn ook van de bus gebruik kunnen maken. Maar in de spits zijn de meeste mensen die naar school of werk moeten misschien meer geholpen met een snelle verbinding met minder haltes die bijvoorbeeld rijdt vanaf winkelcentra in de wijk naar de centrale ov-punten van Zoetermeer zodat ze vandaaruit verder kunnen reizen. U heeft er vast al data over, maar ik niet, of de meeste mensen die reizen in de spits alleen binnen Zoetermeer reizen of dat ze de stad verlaten. Dat kan van belang zijn om mee te wegen of mijn idee over snelle verbindingen van voldoende toegevoegde waarde is.
100	50	• RandstadRail stopt in Rokkeveen maar op één punt. Dus Rokkeveen ligt wat dat betreft erg afgelegen, en heeft dus alleen de bus.
100	50	• RandstadRail-aansluiting binnen de wijk Rokkeveen.
50	100	• Voor alle verkeer gescheiden rijbanen voor wat betreft soort verkeer.
75	50	• Directe bussen naar Dorpsstraat en stadhuis vanaf Rokkeveen.
75	50	• Kosten niet te hoog.
50	-	• Blijven behouden.
100	0	• De busverbindingen en de frequentie van de bussen binnen Zoetermeer is ondermaats.
75	25	• Doorstroming.
50	-	• Meer loon voor de mensen die het openbaar vervoer en een schoner omgeving rond stations en bushokjes.
100	0	• Meer ov-bussen.
50	50	• Niet verder uitkleden.
100	0	• Vanaf Rokkeveen kun je relatief moeilijk naar andere delen van Zoetermeer zonder veel over te moeten stappen. Het ontbreken van een RandstadRail-halte (behalve Driemanspolder) is hiervan onder andere de oorzaak denk ik.
50	25	• Betere busverbindingen richting Dorp en Stadshart.
75	0	• Busverbinding tussen de plek waar ik woon (Rokkeveen) en het Stadshart en Dorp.
50	0	• Binnen de bestaande realiteit zie ik die niet.
50	0	• Meer opstappunten en minder overstappen en dichterbij.
50	0	• Open maken vierde stationsstraat bij de Driesprong.
0	0	• Dat Dorpsstraat weer bereikbaar wordt (bus 72).
-	-	• Fietspaden voor scootmobielrijders dienen sterk te worden verbeterd. Op enkele uitzonderingen na zijn veel paden hobbelig, ongelijk, soms te smal.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	-	• Betaalbaar houden, men wil minder autorijden stimuleren maar maakt het openbaar vervoer steeds duurder.
100	-	• Creëer en/of behoud vrije busbanen.
100	100	• De frequentie van de trein vanaf Lansingerland moet omhoog.
100	-	• Een snellere manier om in naastgelegen steden te komen, bijvoorbeeld met een snel-verbinding o.i.d.
100	100	• Geen een: alles is prima te bereiken.
100	100	• Naar mijn mening moet te hard rijden in de bebouwde kom meer ontmoedigd worden. Ik zie nog veel motoren en auto's op bepaalde trajecten (veel) te hard rijden (70-80 waar het 50 is of 60 waar het 30 is, en 120 of harder (motoren) waar het 70 is. Er mag wat mij betreft meer en scherper geflitst worden.
100	75	• Frequenties behouden. Geen lijnen of haltes opheffen.
100	75	• Makkelijker naar Rotterdam kunnen met het ov.
100	75	• Ov richting Leiden.
100	50	• Kosten beheersbaar houden.
100	25	• De ontsluiting via de N206 vanaf het Stadshart richting Leiden mag een stuk beter. Lange wachttijden, smalle rijbanen, bij een ongeluk tussen Zoetermeer en A4 staat het snel vast tot in de stad.
50	25	• Frequenter rijden. Minder steringen en meer capaciteit voor reizigers. De prijzen mogen ook schappelijker worden, anders pakt niemand meer het ov.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid		belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
auto (%)	ov (%)	
100	100	• De aansluiting met Rotterdam is momenteel beperkt tot N-wegen die vaak druk zijn. Met een directe verbinding vanuit de RandstadRail naar Rotterdam kan dit de drukte op de weg wellicht oplossen.
100	100	• Bereikbaarheid station Lansinghage met auto [niet leesbaar], slechte bewegwijzering daarvan naar noordzijde station.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen binnen Zoetermeer
100	100	• Betere bereikbaarheid centrum via RandstadRail. Verbinding aanleggen vanaf NS-station. Auto's weg uit centrum maak een transferium.
100	100	• Blijf zorgen voor goede fietsverbindingen.
100	100	• De Zegwaartseweg is een hoofdverbinding, maar is daar niet geschikt voor. Het alternatief over de veel meer geschikte wegen door Oosterheem via de Thomas Morelaan naar de N209 zou veel beter zijn, maar Zoetermeer vindt dit een sluiptrouwe. Onbegrijpelijk.
100	100	• Doorlopen vervoer.
100	100	• Doorstromen van verkeer bij aanbouw nieuwe wijken.
100	100	• Doserend sluisverkeer.
100	100	• Goede doorstroming van de wegverbindingen en ov-verbindingen die goed op elkaar aansluiten en korte wachttijden hebben. Ook moet bijvoorbeeld RandstadRail betaalbaarder worden voor alleen gebruik in Zoetermeer.
100	-	• Onderhoud wegen.
100	100	• Ov mag goedkoper. De wegverbindingen zijn goed.
100	100	• Prima zoals het nu is.
100	-	• Wat mij betreft, is alles in Zoetermeer prima bereikbaar. Dat moet zo blijven, dus het beleid moet daarop gericht zijn.
100	75	• Betere verbindingen richting Leiden, Rotterdam en Delft.
100	75	• Betrouwbaarheid en veiligheid.
100	75	• Dat er geen storingen zijn zodat je niet op Leidschenveen 30 min moet wachten op de bus naar Centrum West.
100	75	• Geen, blijven rijden.
100	75	• Rokkeveen is slecht aangesloten op het ov. In deze wijk rijden niet vaak genoeg bussen, en is er geen tram of RandstadRail.
75	100	• Een snellere route om Oosterheem uit te komen richting Hazerswoude en de N11.
75	100	• ov: Zorgen voor minder storingen. Bij storingen beter informeren en wijzen op alternatieven. Mensen aanspreken op hun gedrag (bijvoorbeeld voeten op de bank en harde muziek uit telefoons).
75	100	• Uitvalswegen Oosterheem Oost te beperkt.
75	100	• Wijk 29 heeft geen treinen, misschien een aansluiting met de HSL?
75	-	• 70km wegen maken stad "kleiner" en reduceert hardrijden op 30-50km wegen. Borg dat delen van Zoetermeer onderling goed bereikbaar zijn via de 70km "aorta".
100	50	• Betere busverbindingen, met name Oosterheem-Leiden.
100	50	• Binnen Zoetermeer pak ik meestal de fiets.
100	50	• Dat het abonnement in Zoetermeer wel goedkoper mag worden.
100	50	• De overstaptijd van RandstadRail met NS op Lansingerland verbeteren.
100	50	• Dorpsstraat beter bereikbaar maken met ov.
100	50	• Goede betrouwbare aansluitingen.
100	50	• Ik vind Rokkeveen en het Dorp slecht te bereiken vanuit Oosterheem, met het ov.
100	50	• Knooppunt Centrum West moet blijven.
100	50	• Ik maak geen gebruik van het openbaar vervoer.
100	50	• Minder obstakels op de wegen (te veel verkeersdrempels). Meer parkeerplaatsen en bredere straten.
100	50	• Minder vertragingen.
100	50	• Nachttrein Den Haag / Rotterdam.
100	50	• Prijzen, aansluitende tijden, drukte in ov.
100	50	• RandstadRail naar Rotterdam zou heel fijn zijn.
100	50	• RandstadRail geeft een goede verbinding met R'dam of Den Haag maar is best duur. Vanaf twee personen is parkeren in de stad goedkoper.
100	50	• Rokkeveen beter bereikbaar maken voor de rest van de stad.
100	50	• Verbinding met Rokkeveen.
100	50	• Reisafstand en duur.
50	75	• In Oosterheem zou ik niet eens de busverbindingen weten te vinden. Er wordt veel bijgebouwd in Zoetermeer en ik vind dat het ov daarop afgestemd moet zijn. Noordhove en Rokkeveen hebben helemaal geen RandstadRail halte. Dat kan vast beter!
75	50	• Toenemende drukte, groene golf randweg.
50	50	• Meer bushaltes.
50	50	• Vaker.
-	50	• Wij zijn afhankelijk van de RandstadRail, die een drama op zich is met al die storingen. Andere opties zoals bussen weer inzetten in wijken zou fijn zijn.
-	50	• Ziekenhuis is slecht bereikbaar via lijn 3.
0	0	• Busverbinding Oosterheem richting Dorpsstraat.

overige respondenten

bereikbaarheid auto (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen <u>binnen Zoetermeer</u>
100	100 • Bezuinig hier niet op.
100	100 • Niet noemenswaardig. Zoetermeer kent goede hoofdwegen. Goede manieren om snel de wijk uit te komen. Er zijn goede bus- en tramverbindingen binnen de stad om van A naar B te komen.
50	50 • Bereikbaarheid Stadshart en verkeersaders Zoetermeer.
50	- • De trein naar Den Haag moet vaker rijden. Nu te weinig.
100	0 • Vernieuwing fietspaden, uitbreiding busnetwerk buitengebied.
50	25 • Brede fietspaden.
100	- • Goede aansluitingen op elkaar.
100	100 • Slechte verbinding vanaf Meerzicht ziekenhuis ver lopen.
-	- • Wij proberen zo weinig mogelijk de auto binnen Zoetermeer te gebruiken, fietsen is onze voorkeur.

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.57).

Toelichtingen zonder informatiewaarde, zoals 'nee' en 'nvt', alsmede onbegrijpelijke toelichtingen zijn verwijderd, evenals verwijzingen naar het antwoord op de voorgaande open vraag. Verder is er een lichte redactie uitgevoerd, in hoofdzaak op spelling en interpunctie.

respondenten uit Dorp

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	100	• Dat je niet te veel moet overstappen en een goede frequentie van de ritten.
100	-	• Geen: ik reis nooit met het ov.
100	100	• Huidig niveau minimaal handhaven.
100	100	• Ik denk redelijk okay.
100	-	• Niet op bezuigen.
100	0	• Zoetermeer - Rotterdam.
100	100	• Is volgens mij wel voldoende.
100	100	• Beter betaalbaar maken.
90	100	• Rechtstreekse verbinding naar Rotterdam.
80	100	• Te volle treinen in de spits. Treinen zijn vies, vaak laat of uitgevallen treinen, erg duur.
100	-	• Verbinding met Delft en Rotterdam.
80	-	• Ik mis een NS-verbinding richting Amsterdam. Via Leiden of Den Haag kost te veel tijd.
50	-	• Dat die niet verslechteren. Verbeteren zal financieel gezien wel niet mogelijk zijn.
50	-	• het ov (NS) moet betrouwbaarder, vaak uitval of vertragingen. Auto: er ligt genoeg asfalt, dus goed onderhoud en betere kwaliteit van alternatieven.
-	-	• Kan goedkoper.
-	-	• Aandacht voor het milieu. Ik heb zelf geen auto. Reis ook weinig met het openbaar vervoer.

respondenten uit Stadscentrum

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	100	• De files op de A12 zo veel mogelijk verminderen.
100	0	• Geen. Prima zo.
100	-	• Meer op het ov gericht, minder op de auto.
100	-	• ov-verbinding met Rotterdam verbeteren.
100	50	• Prijs.
90	75	• Directe verbindingen met naastgelegen steden. Bijvoorbeeld door middel van N-wegen of snelwegen.
100	100	• Goede frequentie.
90	75	• Intercity treinen.
90	-	• Intercity naar Utrecht / Den Haag die hier ook stopt.
83,3	-	• NS versobert vooral. Dit is nadelig om mensen in het ov te krijgen.
100	-	• Verbinding met Rotterdam.
50	100	• Veiligheid in RandstadRail.
60	-	• Een sneller en meer directe route naar Rotterdam. Via Leidschenveen is omslachtig.
-	0	• Heel jammer dat de bus naar Gouda is opgeheven.
-	-	• Dat Intercitytreinen ook in Zoetermeer gaan stoppen.

respondenten uit Palenstein

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	50	• De aansluitingen met de grote steden zijn omslachtig.
100	100	• Geen uitval of storingen. Ook de displays zijn al maanden kapot. Meerzicht en De Leyens.
100	100	• Goed doorstromend, veilig, groen eromheen, goed onderhouden.
100	-	• Goede treinverbindingen.
100	100	• Meer controle houden.
80	100	• RandstadRail uitbreiden naar Leiden / Delft.
80	50	• Ov richting Rotterdam.

respondenten uit Palenstein

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
70	-	• Doortrekken Zoetermeerlijn naar Rotterdam.
80	100	• Verbeteren van de doorstroming.
70	-	• Ik verwacht als de Entree af is, dat dan de 2,5 baansweg tussen Zoetermeer en Gouda een probleem gaat worden. Zelfde voor de N206, één ongeluk en je staat zo een uur stil.
70	100	• Nachtbus naar Den Haag mag terugkomen Betere verbinding naar Rotterdam.

respondenten uit Driemanspolder

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Frequentie, tarieven.
100	-	• Goede aansluitingen Misschien minder vaak maar beter afgestemd.
100	100	• Nachtlijnen.
100	100	• Nachtvervoer.
100	-	• Prijs.
100	100	• Vaker op tijd komen en niet eerder wegrijden.
100	100	• Intercitytrein moet ook in Zoetermeer stoppen.
100	100	• Goede aansluitingen.
100	0	• Meer mogelijkheden bieden.
90	100	• Station van Zoetermeer verbouwen en vernieuwen. Het huidige station ziet er niet uit en is totaal niet aantrekkelijk. Momenteel alleen richting Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle. Ik zou hier graag ook Rotterdam en Amsterdam Centraal en andere grote steden bij zien komen. Graag ook meer mogelijkheden brengen op het gebied van wegverbindingen.
75	100	• Onderhoud.
100	0	• Meer directe lijnen naar steden.
70	100	• Onderhouden huidige wegen. Groene stroken beter inzetten in rondweg.
-	75	• Meer verbindingen met de trein. Treinaansluiting op het nachtnet & meer nachtbussen.
70	-	• Betere verbinding met Rotterdam.
70	100	• Snelle autoverbinding houden naar A12. Geen versmalling Afrikaweg en beperking maximumsnelheid tot 50km/u Stop bij station van sneltrein NS.
100	-	• Meer openbaar vervoer in de vroege ochtend en late avond.

respondenten uit Meerzicht-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• A12 richting Den Haag: aansluiting op Afrikaweg is niet logisch.
100	-	• Goede infrastructuur om de stad binnen te komen en eruit te rijden.
100	-	• Ik reis niet met het openbaar vervoer.
100	50	• Snellere doorstroom mogelijk maken.
100	-	• Toegankelijke stations / haltes en goede frequentie en reisduur.
-	100	• Veiligheid en handhaving van de regels.
-	100	• Wanneer komt er een Intercityverbinding met Zoetermeer en andere steden?
-	75	• Betere verbinding naar Utrecht Centraal.
80	100	• Weg naar Leiden verbreden. Altijd file om Leiden binnen te rijden.
87,5	0	• Prima.
80	50	• Betere verbinding met de trein naar Rotterdam.
90	75	• De veiligheid in en rondom stations moet vergroot worden. Eveneens veiligheid in de tram. Ook de verbinding met Rotterdam en Utrecht moet beter.
70	100	• 1. Prijs van de ritjes 2. Tijdsduur van de rit.
80	100	• Doordat er een extra station is bijgekomen in Zoetermeer sluiten de treinen vaak niet goed meer aan in Gouda. Dat is voor mij de reden geworden dat ik nu met de auto naar Utrecht ga i.p.v. met het ov.
25	100	• Wat openbaar vervoerverbindingen betreft vind ik de verbinding met Rotterdam een beetje tegenvallen. Het is te doen, maar er is redelijk veel overstap voor nodig.
50	50	• Weg: Bereikbaarheid richting Gouda / het oosten vanuit de westkant van Zoetermeer, zeker met de plannen voor "de Entree" en het verlagen van de snelheid op de Afrikaweg. Ov: Frequentie van de trein (NS) in het weekend. Huidig (ieder half uur) vereist goede planning om niet lang te hoeven wachten. Extra onhandig met kind(eren).
50	50	• Rekening houden met vervoer op de weg, zekerheid van ov, dat valt nu te veel uit.
60	100	• Het is zo duur aan het worden. Het is niet meer te betalen.
50	75	• Het is schandalig dat Zoetermeer geen Intercitystation bevat. De verbinding met het midden en oosten van het land is derhalve slecht.
50	-	• Richting Leiden zou een betere weg verdienen. Bijvoorbeeld dwars door de Weipoort. Nu is dat een dood stuk terwijl de auto's even verderop lang in de file staan!
60	25	• Idem. Sowieso de opritten naar de snelwegen allemaal in beide richtingen, Utrecht en Den Haag.
20	25	• Een intercityverbinding is een absolute noodzaak voor een stad met het formaat van Zoetermeer.
-	0	• Het zou voor mij een oplossing zijn als er een bus over de Meerzichtlaan zou rijden en er dicht bij een halte was. Het was er ooit wel, maar die is opgeheven.

respondenten uit Meerzicht-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Er kunnen wat meer bushaltes komen, want vaak heb je alleen de RandstadRail en daarna moet je gaan overstappen en dat zou wel eens lang kunnen duren.
-	100	• Frequentie niet lager, duidelijkheid.
100	50	• Frequentie omhoog, liefst Intercityverbindingen, veel meer controles in de RandstadRail. Vooral tijdens de schooluren.
100	-	• Graag Intercitytrein hier stopt.
100	100	• Om Zoetermeer te bereiken met het ov na 00:00 is dramatisch. Dat was vroeger beter (ook niet goed). Wil je naar Rotterdam of Den Haag om een drankje te doen, dan is het onmogelijk om na 01:00 uur nog thuis te komen. Echt belachelijk in 2022 en sowieso met een oog op "niet met een slokje op rijden" een raar iets wat mij betreft. Doe om het uur, desnoods 2 uur een bus, tram rijden voor mensen die naar huis willen! En ook een betrouwbare dienst, vaste tijden.
100	100	• Prijs.
90	75	• Ruime verbindingen houden of verbeteren.
90	100	• Het zou mooi zijn als het station met de komst van de Entree weer een Intercitystation wordt.
100	25	• Betaalbaarheid. Als het financieel aantrekkelijk wordt, laat je de auto wel thuis
66,67	100	• Ik ben tevreden.
80	75	• Een treinverbinding tussen Zoetermeer en Leiden.
90	50	• Intercitystation en betere aansluiting naar het NS-station.
60	75	• Naar Leiden blijft een drama; onze stad met 125.000 inwoners verdient een Intercitystation (nu een stoptrein per half uur; het dorpsstationnetje van Gouda heeft 8 treinen per richting per uur).
80	75	• Stabiliteit.
0	50	• Het zou fijn zijn als het openbaar vervoer beter verbonden wordt. Nu is Zoetermeer voornamelijk goed verbonden met Den Haag en Gouda (trein/tram) en Leiden (bus) in mijn optiek.
80	0	• RandstadRail korter maken naar Den Haag en Rotterdam.
40	0	• Meer mogelijkheden van Zoetermeer naar Rotterdam / Delft. Meer verbindingen.

respondenten uit Buytenwegh

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Behouden van bezetting.
100	-	• Dat de wegen goed te berijden zijn, dus geen gaten etc.
100	-	• Geen idee, ik rij altijd met iemand mee.
100	100	• Ik ben zeer blij met het kantoortje met info aan het begin van het Stadshart. Geweldige hulp bij vraag over van Zoetermeer naar Utrecht.
100	-	• Nog een afslag creëren op de A12 richting centrum.
100	-	• Prima zo.
100	25	• Toegankelijker voor ouderen en dat zichtbaar voor mantelzorgers. Inzicht bieden op welke manier dit gaat voor ouder(s) of hulp-krijgende.
100	-	• Zoetermeer als station voor een Intercitytrein.
100	100	• Dat Zoetermeer een Intercitystation wordt.
100	-	• Te duur.
90	-	• Maak geen gebruik van het ov.
100	50	• Prijs - moet goedkoper.
90	-	• N206 verbeteren; A12-aansluitingen; uitvalswegen Pijnacker.
100	-	• Ik reis vooral met de auto.
90	75	• NS, intercity moet in grote plaats als Zoetermeer stoppen, extra reistijd.
90	75	• De intercity zou weer in Zoetermeer moeten stoppen.
60	-	• Overzichtelijkheid van kruisingen. Duidelijke borden etc.
70	75	• Dat alles op tijd blijft rijden.
60	50	• De ov-verbinding naar Rotterdam is zeer slecht, of via Gouda, of Leidschenveen, maar niet rechtstreeks met NS.
50	50	• Amsterdam / Schiphol.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Bereikbaarheid met inachtneming van natuurlijke grenzen: wat is noodzakelijk in plaats van: wat is haalbaar.
100	100	• Betere aansluiting plus meer veiligheid op stations en bushaltes.
100	100	• Vernieuwingen.
100	-	• Zal drukker worden.
100	100	• Ov-->goede aansluitingen van verschillende bedrijven zodat het ov een goed alternatief is voor de auto.
100	75	• Intercity naar Utrecht.
80	100	• Blijf doorstroming monitoren en finetunen verkeerslichten.
90	50	• Zoetermeer - Rotterdam makkelijker.

respondenten uit De Leyens

bereikbaarheid auto (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
80	- Meer treinstops te Zoetermeer. Beter verbinding met Delft.
90	100 • Naar mijn mening blijft het verkeer/ov richting Den Haag het belangrijkste aandachtspunt. Belangrijk is hierbij tot een goede en gerichte communicatie met de Gemeente Den Haag te komen. We kunnen het natuurlijk binnen Zoetermeer allemaal prima geregeld hebben, maar als Zoetermeeders in Den Haag van de fiets gereden worden, heeft het allemaal weinig zin.
-	75 • Niet in de natuurgebieden.
90	- Openbaar vervoer kan beter. Niet zozeer de bussen, maar wel de NS. Zoetermeer, met zoveel inwoners dient gewoon een intercitystation te hebben. Intercitytreinen dienen hier te stoppen. Was voorheen altijd zo!
70	- Qua wegennet heb ik niet veel te wensen. V.w.b. het ov heb ik een algemene beschouwing, ooit eens gehoord en roerend mee eens: het ov gaat altijd vanaf een plek waar je niet bent naar een plek waar je niet wilt zijn.
60	100 • Vooral de verbinding met stad / haven Rotterdam en Westland is nog niet optimaal. Lange reistijden ook bij goed geplande overstaptijden.
75	100 • Weer een halte van de Intercity.
80	50 • Er moet een snellere ov-verbinding mogelijk zijn met Rotterdam vanaf centrum Zoetermeer. Wellicht doortrekken van de RandstadRail. Qua wegen vind ik het prima. Mits de A12 afgesloten is naar bijvoorbeeld Gouda is het altijd wel even een dingetje om daar te komen via de N wegen die dan heel druk zijn.
50	50 • Gratis ov.
87,5	50 • Uitvalswegen naar Leiden moeten goed onderhouden worden. De uitvalswegen naar Utrecht en Den Haag moeten goed onderhouden worden.
-	75 • NS op zondag, richting Gouda, m'n starttijd maakt tijdige aankomst/overstap onmogelijk. Idem RandstadRail.
30	75 • Zie boven, met als aanvulling dat het ov niet uitnodigt i.v.m. prijs-tijd verhouding.
50	50 • Een betere en vooral snellere Noord-Zuidverbinding lijn Amsterdam / Rotterdam zonder over Gouda, Den Haag of Leiden te moeten.
50	50 • Frequentie behouden en aansluiting bij overstappen in bijv. Gouda.
100	0 • Op sommige plekken/wijken moet je eerst een hele wijk door om de uitvalsweg of toegangsweg te vinden. Daar zouden er voor mij nog wel een paar van mij mogen komen.
40	- Weg: Leiden ov: Gouda / Utrecht (Intercity); ov: Rotterdam.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100 • Dat de verbindingen op elkaar aansluiten.
100	- De wijk waarin ik woon voldoet aan mijn eisen. Verschillende routemogelijkheden om naar een andere stad te gaan.
100	- Duurzaamheid, files op de wegen.
100	75 • Opschroeven ov.
100	100 • Veiligheid.
100	50 • Zoetermeer is voor mij nog steeds erg goed aangesloten op de omliggende wegen en snelwegen.
100	100 • Zoetermeer moet een intercity halte hebben met de trein.
100	50 • Graag de intercity/sneltreinen laten stoppen in Zoetermeer.
90	- Rijd weinig met het ov omdat ik het vrij prijzig vind.
90	- Wegen richting Alphen aan de Rijn en omstreken. Verbinding met A4.
83,3	100 • Verbindingen via Den Haag zijn eigenlijk het fijnste voor mij. Ikzelf moet vaak reizen naar Utrecht, maar ik merk dat ik de snelste route (RandstadRail, Sprinter, Intercity) gewoon onprettig vind omdat ik veel te vaak over moet stappen voor een afstand die relatief dichtbij hoort te liggen. Zelf had ik het fijn gevonden als er een Intercity ook zou kunnen worden geplaatst in Zoetermeer, dat de sprinter niet op 3 plaatsen moet wachten (want om eerlijk te zijn, de stations zitten echt op kijkafstand van elkaar) en dat er wellicht een mogelijkheid zou komen om gemakkelijker naar Rotterdam te kunnen gaan in plaats van dat je via Leidschenveen moet reizen met een soms te moeilijke overstap van 1 minuut. Verder is Den Haag eigenlijk wel de redding om overal makkelijk te komen, en anders Leiden als vangnet.
100	- Rechtstreeks naar Delft en Rotterdam zou fijn zijn.
90	50 • Onderhoud aansluiting.
100	- De verbinding met Delft zou beter mogen. Verder is het jammer dat de Intercitytreinen hier niet stoppen, maar dat is een oud zeer natuurlijk.
100	50 • Dat je ontspannener moet kunnen reizen zonder moeilijke / onduidelijke aanduidingen. En de bereikbaarheid van een plaats is soms net te langere reistijd. Kan misschien net iets beter?
80	50 • Een verbreding van de weg tussen Zoetermeer en Leiden.
100	75 • Filedruk, betaalbaarheid.
70	75 • Goede busverbinding met industrieterreinen i.v.m. werk.
70	75 • Toegankelijkheid voor iedereen, prijsbeheersing, het ov is veel te duur, wordt onbetaalbaar voor minima.
70	100 • De aankomende aanpak van de Afrikaweg baart mij zorgen. De uitvalswegen moeten goed blijven, dat wordt niet gegarandeerd.

respondenten uit Seghwaert-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
80	75	• Het ov is te erg toegespitst op Den Haag, voornamelijk de verbinding met Rotterdam moet beter.
80	50	• het ov richting Alphen a/d Rijn kan beter. 20 min met auto, 1 uur met de bus, ligt te ver uit elkaar
60	75	• Stations veiliger maken.
75	50	• Delft duurt een eeuw om te komen met de bus. Laatste keer dat ik dat deed was 4 jaar geleden in ieder geval, mogelijk nu anders.
80	-	• Zoetermeer Intercitystation.
80	0	• Betere wegverbinding naar Leiden; ov goedkoper dan auto.
-	-	• Geen idee, heb geen auto of motor.

respondenten uit Seghwaert-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
-	50	• Een veiliger gevoel tijdens de avonduren in het ov.
100	75	• Goedkoper, zo niet gratis openbaar vervoer. Doortrekken RandstadRail naar Leiden en Rotterdam. Ook een nachtnet.
100	100	• Het invoeren van een Intercityhalte van NS bij het station Driemanspolder
100	50	• Ov minder duur maken.
100	50	• Fietsen!
80	75	• Rechtstreekse treinverbinding naar bijv. Amsterdam en Rotterdam.
100	50	• Verbinding met Den Haag Leidschenvveen kan verbreed worden (2 x 2 rijbanen + dubbel fietspad). Alleen indien Gemeente Den Haag dit ook doet binnen Leidschenvveen en naar Leidschendam.
90	-	• De prijs en betrouwbaarheid.
75	50	• Niet van toepassing, RandstadRail is voldoende.
90	50	• Zelf ben ik nu 1,5 jaar woonachtig in Zoetermeer en heb ik geen rijbewijs. Ik ben daarmee al gauw afhankelijk van het ov. De bestemmingen waar ik naartoe moet (vaak richting Den Haag of Delft) zijn goed te berijden met de RandstadRail, tram en trein. Wanneer het een punt als Leiden wordt, is de reistijd gevoelsmatig toch weer relatief lang (i.v.m. gebrekkige aansluitingen en geen bus vanuit Zoetermeer).
80	100	• Meer directe verbindingen met grote steden zoals Utrecht. Nu overstap nodig. Delft is al helemaal een drama.
100	100	• Snellere treinverbinding naar Utrecht, zonder te moeten overstappen in Gouda.
90	75	• Het op peil houden van het ov-net.
90	100	• Huidige situatie handhaven.
90	100	• Intercitystation nodig.
50	-	• Openbaarvervoer-frequentie op peil houden, ook in de avonduren.
75	-	• Idem aan antwoord vraag 40.
70	75	• Wegverbinding richting Leiden, en openbaar vervoer richting Rotterdam.
40	50	• Veel te veel uitval en vertragingen bij de NS. Bijvoorbeeld onlangs naar Utrecht gegaan, eerst kwam de trein niet bij station Zoetermeer, werd gezegd eerst naar Den Haag te gaan. Vervolgens in Den Haag aangekomen bleken de treinen richting Utrecht niet te rijden, Gevraagd aan conducteur: personeelstekort !! Ruim een uur gewacht en toen kon ik wel met de trein naar Utrecht. En dit is slechts een voorbeeld, gebeurt veel te vaak.
62,5	75	• Rotterdam zou sneller bereikbaar moeten worden.
50	-	• Veel file.
62,5	50	• Minder reistijd, lagere prijs.

respondenten uit Noordhove-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Snelheid, een reis met het ov (naar bijvoorbeeld Den Haag) duurt veel langer dan met de auto.
80	75	• De wegverbinding met Leiden zou beter moeten, het verkeer wordt steeds drukker en de N206 wordt in de spits steeds drukker. Omrijden in de spits via de A12 en A4 is geen optie omdat de afrit van de A4 richting Leiden dan ook vaak vol staat.
100	50	• Veiligheid en gebruiksdruk van vooral toegangswegen naar A12 en A4.
100	75	• Kortere tijd tussen vertrek naar dezelfde locatie.
100	25	• Verbinding met Rotterdam.
100	50	• Knelpunten oplossen.
90	50	• Intercity in Zoetermeer laten stoppen. Treinverbinding vaak een bron van ellende.
60	50	• Zeer onhandig dat het station van Zoetermeer niet bij de stad is / busstation.
50	-	• Bij Mandelabrug niet met de auto richting Gouda / Utrecht.
60	25	• Makkelijker naar Rotterdam.

respondenten uit Noordhove-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Dat het niet afgeschaald wordt.
100	75	• De verbinding Zoetermeer- Amsterdam vraagt veel tijd.
100	100	• Jammer dat je voor Rotterdam eerst richting Den Haag moet.
100	100	• Kosten naar beneden.
100	100	• Zoetermeer als Intercystation aanmerken voor snellere verbindingen.
80	50	• Treinverbinding in Zoetermeer is niet denderend.
100	50	• Brede mogelijkheden.
90	50	• Goede verbindingen en oog voor verkeersveiligheid en drukte.
87,5	-	• Daar wij bijna alles met de fiets doen zijn verlichte fietspaden, o.a. Langs de Noord Aa, belangrijk. Zeker nu het weer donkerder begint te worden. In de winter zou het fijn zijn als er op deze fietspaden ook goed gestrooid wordt.
60	50	• De doorgaande weg naar Leiden is niet ingericht op het vele verkeer naar die stad. Dit levert ook vertraging op voor het openbaar vervoer, omdat niet de gehele weg is voorzien van een busbaan. Punt van aandacht!
60	0	• Je kan bij de Afrikaweg wel Zoetermeer in maar niet Zoetermeer uit, bij slecht weer is het enorm druk op de Oostweg om Zoetermeer uit te gaan.
80	75	• Betere verbinding naar Rotterdam / Delft.
70	50	• Snelwegaansluiting met A16 naar het zuiden en naar Leiden (A4).
80	50	• het ov naar Rotterdam en Gouda (bus) kan beter. RandstadRail graag doortrekken naar Rotterdam.
90	25	• Zoetermeer - Rotterdam. Zoetermeer Intercystation.
50	0	• Er is geen station in Noordhove.
60	100	• Noordhove komt er sowieso bekaaid af. Een Aziëweg (enkelbaans als enige in Zoetermeer) die niet doorloopt, althans uitkomt op een landweggetje bij de geitenboerderij. En ook nog eens geen RandstadRail.

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	-	• Betere afstelling stoplichten.
100	100	• Dat er genoeg opstapplaatsen zijn.
100	-	• Doorstroming mag beter, en soms is het vervelend om vanaf Rokkeveen de snelweg op te komen richting Utrecht. Je moet naar de oprit [] want bij de eerste is geen oprit richting Utrecht.
100	-	• Een sneltreinstation in Zoetermeer.
100	-	• Goed trein- en busverkeer, goede snelwegen.
-	50	• Het wegverkeer wordt steeds drukker, vandaar dat ik ervoor pleit om het ov uit te breiden, maak het aantrekkelijk zodat de mensen hun auto wat vaker thuis laten staan. In Engeland is er voor de ouderen gratis ov. Misschien een idee voor hier?
100	-	• Prijs: ov is duur.
100	-	• Sinds Corona ben ik niet meer met het openbaar vervoer geweest. De RandstadRail is volgens mij een prima verbinding met Den Haag. Belangrijk is voor mij een bewaakte fietsenstalling bij NS-stations.
100	-	• Veiligheid.
100	-	• Veiligheid.
100	50	• Zo laten.
90	75	• Met het ov van je vanaf Centrum West overal snel komen (Delft, Leiden, Den Haag, Gouda etc.), maar de verbinding in Zoetermeer naar Centrum West toe laat wel te wensen over.
90	50	• Dat wegwerkzaamheden beperkt blijven zodat de verkeersoverlast zo min mogelijk is.
90	75	• Dat de Intercity Den Haag - Utrecht niet meer in Zoetermeer stopt. Het scheelt veel tijd als je Utrecht op een snelle manier kunt bereiken.
100	100	• Intercystop op Station Zoetermeer!
100	25	• Minder stakingen.
100	50	• Zoetermeer is grote plaats. De Intercitytrein zou hier moeten stoppen.
80	100	• Bus 455 is vaak net vertrokken voor de aankomst van de E Slinge richting Den Haag.
80	-	• De verbinding met Rotterdam.
100	50	• Een betere verbinding met Rotterdam en Delft zou beter zijn voor zowel Zoetermeer als de andere gemeenten.
100	0	• Een RandstadRail richting Berkel, zodat je vanaf daar naar Rotterdam kan.
80	25	• Hogere frequentie van trams, bussen en/of treinen. Dit zal meer het gevoel wekken dat een reiziger zo de deur uit kan en 'direct' het openbaar vervoer in kan. Dit zou een stuk beter zijn dan 30 min wachten op een bus (ik snap dat ik ook later uit huis zou kunnen gaan, maar alsnog).
80	-	• Metroverbinding Den Haag etc.
100	0	• Centrum West busstation verplaatsen naar station Mandelabrug. Vervolgens snel- en stoptrein daar laten stoppen. Het Lansingerland station alleen voor de stoptrein.
100	50	• Met de Intercity vanaf de Mandelabrug vice versa.
60	100	• Veiligheid op de stations / meer aanwezigheid van Boa's.
75	25	• Geen sneltrein in Zoetermeer.

respondenten uit Rokkeveen-West

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
70	75	• HOV (<i>Hoogwaardig Openbaar Vervoer</i>) Naar Rotterdam maken.
60	-	• Sneltrain zou in Zoetermeer moeten stoppen om de verbindingen te verbeteren.
60	75	• Ik zou graag een meer rechtstreekse verbinding willen vanuit Zoetermeer naar Rotterdam met de RandstadRail.
33,33	100	• Bereikbaarheid met Delft verbeteren en buslijn 455 moet vaker en/of met grotere bussen rijden.
80	0	• Intensieveer t.b.v. stimulatie gebruik van het ov.
37,5	25	• Rotterdam bereiken is ingewikkeld met bus en metro. Geen intercity's die hier stoppen, altijd overstappen.

respondenten uit Rokkeveen-Oost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	50	• Aansluitingen op peil houden.
100	-	• De prijs
100	-	• Frequentie.
100	-	• Intercity is er niet.
100	75	• Omdat ik heel centraal woon t.o.v. uitvalswegen zou ik voorstellen om de snelheid van 70 km/uur op de rondwegen te handhaven voor een vlotte doorstroming.
100	100	• Voor alle verkeer gescheiden rijbanen voor wat betreft soort verkeer.
80	50	• Hou het hoofdwegennet in de huidige vorm in stand en pleit ervoor dat Zoetermeer een Intercitystation krijgt.
80	100	• Rechts voorrang op het bord zetten bij wegverbindingen. Ze zijn heel gevaarlijk zoals de A4. Auto's kunnen agressief en heel erg hard rijden; ze verlenen niet voorrang aan mij of anderen. Dat is ook niet logisch wegverbindingen. Als u ziet dan weet u ook duidelijk.
90	-	• Uitbreiding RandstadRail.
90	50	• Directe verbinding RandstadRail met Rotterdam.
90	50	• Goede overstappen van bus op bus.
100	75	• Ik maak voornamelijk gebruik van RandstadRail en de trein. RandstadRail is prettig; hij rijdt vaak, weinig storingen etc. Ik zou graag weer de intercity van Zoetermeer naar Den Haag en Gouda / Utrecht terugzien. Al rijdt die maar 1 keer per half uur. Terugreizend vanuit Utrecht is de aansluiting op de sprinter vanaf Gouda vaak niet goed. Je mist dan op 1 minuut de sprinter naar Zoetermeer. Ook vallen de laatste tijd vaker treinen uit.
90	100	• Openbaar Vervoer: verbinding Zoetermeer - Rotterdam en Zoetermeer- Leidschendam (Mall of the Netherlands).
90	25	• Aansluitingen op andere vervoerders.
100	75	• Betere openbaarvervoerverbinding naar Rotterdam, dus geen overstap.
80	-	• Doorstroming en vooral betrouwbaarheid van het ov. Daarbij spelen zaken mee als veiligheid tijdens en tijdigheid van het vervoer.
70	50	• Kosten niet te hoog.
80	-	• Het ov is enorm duur. Met twee personen of meer altijd voordeliger met de auto of fiets.
80	0	• Verbinding zonder overstappen.
90	-	• Een betere ov-verbinding naar Rotterdam, bijvoorbeeld met RandstadRail, zou een enorme verbetering zijn.
50	100	• Minder treinuitval.
70	50	• Betere verbindingen en goedkoper.
50	50	• Beter treinverbindingen vanuit Zoetermeer naar Leiden. Nu moet je via Den Haag en het zou fijn zijn als dat vanuit Zoetermeer kan.
50	-	• Blijven behouden.
40	50	• Intercitystation?
62,5	-	• Files voorkomen!
50	75	• Uitbreiden van verbindingen, knelpunten opsporen en terugdringen.
-	-	• Meer loon voor de mensen die het openbaar vervoer en een schonere omgeving rond stations en bushokjes.
50	100	• Prijzen omlaag.
75	0	• De verbinding met Rotterdam is niet goed.
50	0	• Intercitybereikbaarheid. Een beter verbinding vanaf Rokkeveen richting de grotere steden.
50	0	• Open maken vierde stationsstraat bij de Driesprong.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	75	• Frequenties behouden. Geen lijnen of haltes opheffen.
100	100	• Geen mening. Ik ervaar momenteel dat het voldoende is. Bovendien fiets ik bijna altijd alles binnen Zoetermeer.
87,5	100	• Niet zo vaak.
90	100	• Goed: niks hoeft eraan verbeterd te worden.
100	50	• Goede verbindingen.

respondenten uit Oosterheem-Zuidwest

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	100	• Rotterdam ligt zo dicht bij Zoetermeer, maar vanwege te vaak overstappen vind ik het niet aantrekkelijk om daar te werken.
90	75	• Meer treinmogelijkheden. Eventueel een Intercity naar Utrecht.
90	75	• Met Rotterdam kan de verbinding wel beter.
70	25	• Zie hierboven. En daarnaast is het echt vreemd dat Zoetermeer als derde stad van Zuid-Holland geen Intercitystation heeft.
50	-	• Betaalbaar houden, men wil minder autorijden stimuleren maar ze maken het openbaarvervoer steeds duurder.
20	25	• Niet versmallen! Doorstroom van verkeer bevorderen om zo de druk op bepaalde plekken te laten afnemen. Door versmallingen maken jullie het probleem juist groter.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100	50	• De orde in het openbaar vervoer. Er worden vaak ritten overgeslagen en niks wordt gemeld. Er zijn te vaak storingen. De hygiëne in trams laat veel te wensen over. Enz.
100	75	• Lansingerland mag aantrekkelijker worden door meer bouw ([niet leesbaar] o.i.d.) In de omgeving, voelt niet veilig / prettig.
100	100	• Prima zoals het nu is.
100	100	• Spoorverbinding met Schiphol.
100	-	• Zoetermeer is uitstekend bereikbaar, zowel over de weg, als met het ov. Het beleid moet erop gericht zijn dat dit zo blijft.
100	75	• Naar Bergschenhoek moet verbeterd worden. Op de fiets is het 50 min maar met het ov 1 uur en 30 minuten.
83,3	50	• Meer verbindingen.
90	50	• Frequentie en aansluiting bij overstappen.
100	100	• Betere verbinding naar Rotterdam en Schiphol.
80	50	• Intercity van NS op een van de Zoetermeerse stations laten stoppen.
100	-	• Meer Intercity.
90	100	• Bereikbaarheid via de weg is prima. Knooppunten Den Haag en Utrecht zijn makkelijk en goed te bereiken.
100	50	• Frequentie moet behouden blijven of uitgebreid.
80	100	• Ontsluiting Noord / Noordoost ([niet leesbaar] en Oosterheem naar N44 en N209/44.
83,3	100	• Snelle verbinding naar Rotterdam en Amsterdam. Nu gaat alles via Den Haag. Dit geldt voor zowel openbaar vervoer als met de auto.
100	50	• Verbinding Rotterdam en Leiden.
80	100	• Verbinding vanaf Oosterheem naar Amsterdam per auto, waarvoor eerst naar centrum moet worden gereden.
100	100	• 1. Intercitystation in Zoetermeer. Nu alleen boemels. 2. Goede verbindingen!
100	50	• Prijzen, aansluitende tijden, drukte in het ov.
100	50	• Goede betrouwbare aansluitingen.
80	50	• Met het ov van Zoetermeer naar Rotterdam duurt lang en is indirect.
80	100	• Richting Leiden en Amsterdam is het openbaar vervoer zeer slecht, geen alternatief voor de auto. De route door de Weipoort in Zoetermeer is verreweg het kortst en het snelst voor Leiden en Amsterdam, maar dit gaat over de Zegwaartseweg en dan door kleine polderweggetjes. De alternatieven zijn veel slechter, duren langer en zijn meer filegevoelig.
100	50	• Zie antwoord 40. Bushalte (verbinding) dicht bij woning.
70	100	• Verbinding naar noord en zuid (Amsterdam / Leiden en Rotterdam).
80	100	• Goede treinverbindingen, maar die zijn er wel, behalve naar Rotterdam, die kan beter.
80	100	• Het ov mag goedkoper.
80	50	• Een Intercity laten stoppen in Zoetermeer.
80	50	• Nachttrein.
60	0	• Doortrekken lijn 4 Lansingerland naar Berkel met aansluiting RandstadRail naar Rotterdam.
60	75	• Intercitystation.
80	50	• Richting Rotterdam en Delft / Pijnacker zou de verbinding beter kunnen.
70	75	• Betere weg naar Leiden (meerbaans) met de auto. Met het ov naar Rotterdam kost meer dan twee keer zoveel tijd vergeleken met de auto. Dat moet ook beter.
50	50	• Openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld de trein is duur. Met de auto ben je goedkoper uit.
80	75	• Ov: Zoetermeer zou een Intercitystation moeten worden.
60	100	• Wegverbinding Zoetermeer - Rotterdam – Breda: moet je altijd over de A12 omrijden.
50	50	• Betere verbinding RandstadRail naar Rotterdam.
60	75	• De ov-verbinding naar Rotterdam moet veel beter. Doortrekken van de RandstadRail is echt heel erg nodig. Het laten stoppen van een intercity in Zoetermeer zou fijn zijn.
50	50	• Meer sneltreinaanbod. Meer treinen / langere treinen.
80	50	• De openbaarvervoerverbindingen van Zoetermeer met andere steden moeten echt uitgebreid worden. Nu duurt het erg lang om met het ov elders te komen, omdat er weinig opties zijn.

respondenten uit Oosterheem-Noordoost

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
50	75	<ul style="list-style-type: none"> • De verbindingen tussen Zoetermeer en Den Haag zijn goed (auto / ov), met de andere steden niet. Zoetermeer is echt gebouwd als forenzenstad voor Den Haag en dat merk je aan alles. Na al die jaren is dat inmiddels allang niet meer zo en we missen onwijs goede ov-verbindingen. Ik zou best met het ov naar mijn werk willen in Alphen aan den Rijn, Katwijk, Haarlemmermeer etc. maar dat is bijna onmogelijk. Vanaf Oosterheem naar Amsterdam kost je al gauw twee uur. Dat kan toch niet voor hemelsbreed een 3 kwartier met de auto?
20		<ul style="list-style-type: none"> • Onderhoud.

overige respondenten

bereikbaarheid auto (%)	ov (%)	belangrijke aandachtspunten voor weg- en ov-verbindingen van Zoetermeer met overig Nederland
100		<ul style="list-style-type: none"> • Minder autowegen.
100	100	<ul style="list-style-type: none"> • Bezuinig hier niet op.
90	50	<ul style="list-style-type: none"> • NS richting Rotterdam en een oprit op de A12 richting Utrecht bij het centrum.
90	100	<ul style="list-style-type: none"> • Een fatsoenlijk treinstation en veel betere treinverbindingen met de omgeving. Voor zo'n grote stad vind ik de treinverbinding droevig. Als je een eigen auto hebt, dan is de omgeving veel beter te bereiken.
60	0	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering 3/4 lijn richting Leidschenveen.

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 32 en 33 (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 uitsluitend het antwoord *weet niet*, is deze berekening niet geldig. Dat is 38 keer het geval in 2022. Uiteindelijk is dus voor $(923 - 38 =)$ 885 respondenten een indicator voor bereikbaarheid per auto berekend. Van deze 885 respondenten achten er 682 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	38	4,1
één „	8	0,9
twee „	31	3,4
drie „	22	2,4
vier „	32	3,5
vijf „	49	5,3
zes „	61	6,6
zeven „ (twee binnen, vijf buiten Zoetermeer)	682	73,9
totaal	923	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:

$$b_{ov} (\%) = 100 * (s_{ov} - s_{ov(min)}) / (s_{ov(max)} - s_{ov(min)})$$
 Indien een respondent op alle zeven vragen over bereikbaarheid per openbaar vervoer *geen antwoord* heeft gegeven, of het antwoord *weet niet*, is deze berekening niet geldig. Dat is 165 keer het geval in 2022. Uiteindelijk is dus voor (923 - 165 =) 758 respondenten een indicator voor bereikbaarheid per openbaar vervoer berekend. Van deze 758 respondenten achten er 337 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	165	17,9
één „	43	4,7
twee „	58	6,3
drie „	63	6,8
vier „	65	7,0
vijf „	110	11,9
zes „	82	8,9
zeven „ (twee in, vijf buiten Zoetermeer)	337	36,5
totaal	923	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.

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 %); <i>cursief: aantal respondenten</i>													
	2009		2011		2013		2016		2018		2020		2022	
Centrum	77,4	152	82,7	166	85,5	158	87,3	123	86,9	145	86,7	136	89,1	150
Meerzicht	75,9	166	79,2	106	84,9	143	86,9	97	88,0	119	90,3	105	83,5	89
Buytenwegh	80,1	115	82,5	86	85,0	90	87,1	71	89,3	67	86,2	86	86,9	64
de Leyens	73,3	112	80,9	125	79,3	117	83,8	79	83,2	102	88,4	86	87,6	64
Seghwaert	75,8	184	83,6	181	78,6	164	82,8	116	84,2	121	84,3	130	87,5	125
Noordhove	74,4	101	83,3	92	81,7	82	84,9	68	84,9	82	81,7	64	88,1	56
Rokkeveen	79,7	260	83,4	247	86,0	218	86,6	179	86,8	201	87,2	171	86,2	175
Oosterheem	74,8	151	83,7	161	80,0	151	87,5	114	83,4	137	86,5	187	86,9	149
totaal *	76,8	1.293	82,6	1.223	82,9	1.176	85,9	877	85,6	1.056	86,4	1.073	87,0	885

* 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 %); <i>cursief: aantal respondenten</i>													
	2009		2011		2013		2016		2018		2020		2022	
Centrum	75,8	126	79,1	130	78,0	128	80,5	102	80,6	117	79,1	124	82,9	130
Meerzicht	75,9	146	74,1	95	74,6	113	70,1	85	78,6	117	77,2	98	78,1	77
Buytenwegh	73,9	100	81,4	73	77,9	69	78,6	62	82,0	62	81,1	73	82,0	57
de Leyens	71,3	90	72,2	100	70,8	97	79,8	69	75,1	93	76,1	81	77,1	57
Seghwaert	71,1	150	69,6	162	69,8	134	66,3	101	74,1	112	74,1	115	76,0	116
Noordhove	64,2	72	66,7	80	62,9	70	59,3	57	66,1	72	56,8	53	65,0	52
Rokkeveen	77,7	195	72,0	194	75,9	178	74,2	137	76,7	167	76,0	134	72,6	132
Oosterheem	68,5	126	67,4	132	60,7	128	69,4	104	64,8	120	71,6	170	71,5	127
totaal *	73,3	1.047	71,8	1.015	71,7	961	72,5	745	74,8	930	74,9	938	75,6	758

* 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 2022 - 2025) 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 onvoldoende rapportcijfers, die slechts incidenteel gegeven zijn, ontbreekt die consistentie.

Eenzelfde berekening is gemaakt in tabel VI-6, voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Daar is het beeld bijna volkomen consistent.

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	85,7	3
„ 2	92,9	2
„ 3	59,5	3
„ 4	48,2	6
„ 5	72,2	9
„ 6	68,2	37
„ 7	78,3	188
„ 8	89,5	317
„ 9	94,3	174
„ 10	97,7	95

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	7,1	3
„ 2	29,8	6
„ 3	25,6	9
„ 4	47,5	13
„ 5	46,0	23
„ 6	58,4	97
„ 7	74,1	233
„ 8	85,9	214
„ 9	91,9	69
„ 10	98,1	30