



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Acceptabele bereikbaarheid

Een reizigersperspectief

Achtergrondrapport

Marije Hamersma en Iris Roeleven

September 2024

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Acceptabele bereikbaarheid

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

De samenvatting van dit rapport is te vinden in de brochure "Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief", naast dit rapport te downloaden vanaf de [website](#) van het KiM.

Samenvatting

Meer dan 70% van de Nederlanders vindt het relevant om bij een supermarkt, een huisarts of een ziekenhuis te kunnen komen. Voor onderwijslocaties vindt minder dan 20% van de Nederlanders dit relevant voor zichzelf, maar bij mensen met kinderen en jongere respondenten is dit aandeel duidelijk hoger.

Welke reistijd acceptabel is, hangt mede af van het type bestemming en de vervoerwijze. Om naar bestemmingen zoals een supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf en een bus-, tram- of metrohalte te reizen, accepteren Nederlanders gemiddeld een reistijd van 9 tot 18 minuten. Voor bestemmingen als een ziekenhuis, werklocatie of MBO- en HBO/WO-locatie zijn reistijden van 30 tot 50 minuten acceptabel. Voor het reizen per openbaar vervoer accepteren Nederlanders over het algemeen een langere reistijd dan voor het reizen met andere vervoerwijzen.

De meeste deelnemers aan het onderzoek kunnen voor hen relevante bestemmingen binnen voor hen acceptabele reistijden bereiken. Er zijn wel uitzonderingen. Dit zijn vooral mensen die per openbaar vervoer of lopend naar een bestemming willen kunnen gaan. Daarnaast geven mensen met een laag inkomen, met meer gezondheidsbarrières, zonder toegang tot een auto én met (naar eigen zeggen) digitale alternatieven aan minder goed in staat te zijn om bestemmingen fysiek binnen voor hen acceptabele reistijden te kunnen bereiken.

Aanleiding en doel

De focus van beleid verschuift steeds meer naar het verbeteren van de bereikbaarheid in plaats van het faciliteren van de mobiliteit. Maar welke typen bestemmingen (zoals winkels, zorg of werk) zijn daarbij relevant, welke niveaus van bereikbaarheid zijn dan acceptabel, en in hoeverre zijn mensen nu al in staat deze niveaus te realiseren?

Het doel van dit project is te verkennen wat volgens (potentiële) reizigers acceptabele reistijden zijn naar verschillende typen bestemmingen in Nederland. In dit onderzoek is daartoe vanuit het perspectief van (potentiële en huidige) reizigers verkend wat zij relevante te bereiken typen bestemmingen en bijbehorende vervoerwijzen vinden, wat zij acceptabele reistijden vinden om naar voor hen relevante typen bestemmingen te reizen, en hoe deze zich verhouden tot huidige niveaus van bereikbaarheid. Hiernaast doen we een eerste verkenning naar de kosten die acceptabel worden gevonden en andere (comfort)aspecten die belangrijk worden geacht in het kader van bereikbaarheid.

Hiertoe is een vragenlijst uitgezet onder een representatieve steekproef van ca. 3400 respondenten van 16 jaar en ouder van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Hierbij zijn 16 verschillende typen bestemmingen onderscheiden, zoals ook zichtbaar in onderstaande tabel.

Tabel S.1 **Onderscheiden typen bestemmingen in de studie**

Groep	Typen bestemmingen
Winkelbestemmingen	Supermarkt
	Grootschalig winkelcentrum
Zorg	Huisarts
	Ziekenhuis
Werk	Werk
Onderwijsgerelateerde bestemmingen	Kinderdagverblijf
	Basisschool
	Middelbare school
	MBO

	HBO/WO
Recreatieve bestemmingen	Cultuur
	Natuur
	Horeca
	Sport
Ov-bestemmingen	Btm-halte
	Treinstation

De grootste groep vindt winkels en zorg relevant om te kunnen bereiken

We vroegen mensen in de eerste plaats in hoeverre ze het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen relevant vinden. De meeste relevantie hechten (potentiële en huidige) reizigers aan het kunnen bereiken van een supermarkt en een huisarts (>80% vindt dat relevant), gevolgd door het bereiken van een ziekenhuis (>70% vindt dit relevant). Vrouwen, ouderen en degenen met meer gezondheid barrières bij het reizen hechten meer waarde aan het kunnen bereiken van zorg en aan het (kunnen) bereiken van winkelbestemmingen dan respectievelijk mannen, jongeren en mensen die geen gezondheid barrières ervaren.

Ook het kunnen bereiken van werk wordt door een groot deel van de mensen in het onderzoek als relevant gezien (ca 65%), waarbij dit percentage voor werkenden zoals verwacht hoger ligt. Meer theoretisch opgeleiden, hogere inkomens en degenen voor wie thuiswerken een minder goed alternatief vormt, hechten hiernaast meer relevantie aan het kunnen bereiken van werk.

Het aandeel respondenten dat het relevant vindt om onderwijsgerelateerde bestemmingen te kunnen bereiken ligt duidelijk lager (ca 10-15% afhankelijk van het type onderwijs). Dit komt waarschijnlijk doordat de doelgroep voor dergelijke typen bestemmingen (in de eerste plaats gezinnen met kinderen, jonge stellen met een kind of jongere alleenstaanden in de studentenleeftijd) maar een beperkt deel van alle huishoudens vormt. Wanneer we namelijk inzoomen op gezinnen met minstens 1 kind onder de 12, blijkt dat van hen meer dan 70% het bereiken van een basisschool relevant vindt.

Ook het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen vindt men gemiddeld gezien wat minder relevant om te kunnen bereiken (ca 28-50% vindt dit relevant, met op volgorde van meeste naar minste relevantie natuur, horeca, sport, cultuur en een grootschalig winkelcentrum); mogelijk worden deze typen bestemmingen meer als 'luxe' gezien en minder als eerste levensbehoefte. Mensen in meer stedelijk gebied, vrouwen, meer theoretisch opgeleiden, hogere inkomens en werkenden hechten meer waarde aan het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen.

Het bereiken van een treinstation of bus, tram of metro (btm)-halte wordt door een kleine minderheid (ca 40%) relevant gevonden. Voor onder andere reizigers die geen toegang hebben tot een auto en degenen in stedelijk gebied ligt deze relevantie duidelijk hoger. Het is wel zo dat het gros van de mensen die het bereiken van ov-bestemmingen relevant vindt er (momenteel) slechts sporadisch naartoe reist. Opvallend is verder dat slechts een klein deel van degenen die het bereiken van ov-bestemmingen relevant vindt op dit moment ook frequent een ov-bestemming bezoekt; mogelijk ziet een groot deel van deze mensen het ov als een belangrijke terugvaloptie in het geval andere vervoerwijzen geen alternatief blijken.

Auto en fiets het vaakst genoemd als vervoerwijzen waarmee typen bestemmingen bereikt zouden moeten kunnen worden

We vroegen mensen ook naar vervoerwijzen waarmee zij voor hen relevante typen bestemmingen willen kunnen bereiken, waarbij ze maximaal 2 vervoerwijzen konden opgeven.

Voor typen bestemmingen als een grootschalig winkelcentrum, werk, ziekenhuis, cultuur en natuur) die vaak op wat verdere afstand gelegen zijn, vinden de meeste mensen in het onderzoek dat deze bereikbaar moeten zijn per auto. De meeste respondenten die het bereiken van het MBO of HBO/WO onderwijs relevant vinden,

vinden dat deze typen bestemmingen per ov of per fiets bereikt moeten kunnen worden. Voor het bereiken van een supermarkt, een huisarts, een kinderdagverblijf, een station, horeca en sport geldt dat de meeste mensen in het onderzoek fietsbereikbaarheid het meest van belang vinden. Voor het bereiken van de basisschool en btm-halte vinden de meeste mensen in het onderzoek dat deze lopend bereikbaar moeten zijn.

We vinden een duidelijke relatie tussen de toegang tot de auto van mensen in het onderzoek en het belang dat gehecht wordt aan het per auto kunnen bereiken van verschillende voor hen relevante typen bestemmingen. Andersom vinden mensen met minder toegang tot een auto juist ov- en fietsbereikbaarheid belangrijker. Ook mensen woonachtig in meer landelijk gebied en meer praktisch opgeleiden geven significant vaker aan relevante typen bestemmingen per auto te willen bereiken, en noemen juist significant minder vaak het ov in vergelijking met mensen uit meer stedelijk gebied en meer theoretisch opgeleiden.

Acceptabele reistijden verschillen duidelijk tussen typen bestemmingen, vervoerwijzen en groepen mensen

We vroegen respondenten vervolgens naar acceptabele reistijden voor het bereiken van voor hen relevante typen bestemmingen met door hen geselecteerde relevante vervoerwijzen.

Mensen in het onderzoek geven voor typen bestemmingen als supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf en een btm-halte een acceptabele reistijd aan variërend van 9 tot 18 minuten afhankelijk van de typen bestemmingen en vervoerwijzen. Voor andere typen bestemmingen liggen deze acceptabele reistijden gemiddeld hoger, tot acceptabele reistijden van rond de 50 minuten per ov voor typen bestemmingen als cultuur, werk en HBO/WO onderwijs. In het algemeen liggen de acceptabele reistijden voor het reizen met ov naar verschillende typen bestemmingen hoger dan voor het reizen met auto, fiets of te voet.

Voor zorgbestemmingen geldt dat de grootste groep mensen in het onderzoek één locatie van deze typen bestemmingen wil kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd. Voor onderwijs wil (afhankelijk van het specifieke type) 30-50% van de mensen in het onderzoek 1 locatie binnen een acceptabele reistijd kunnen bereiken; de anderen willen graag 2 of meer locaties kunnen bereiken. De grootste groep mensen in het onderzoek (ca 65%) wil 2 supermarkten binnen een voor hen acceptabele reistijd kunnen bereiken. Voor cultuur en horeca geldt dat de grootste groep mensen in het onderzoek drie of meer locaties van deze typen bestemmingen wil kunnen bereiken.

Acceptabele reistijden worden vooral beïnvloed door stedelijkheid en opleidingsniveau, en in mindere mate door leeftijd, geslacht en gezondheid barrières. Over het algemeen lijkt meer stedelijkheid samen te hangen met lagere acceptabele reistijden, en een meer theoretische opleiding juist met hogere acceptabele reistijden, met name voor de fiets. Ouderen hebben voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen gemiddeld een hogere acceptabele reistijd (met name) per fiets; degenen met meer gezondheid barrières hebben voor het bereiken van enkele typen bestemmingen (met name per fiets) juist lagere acceptabele reistijden. Ook vrouwen hebben voor enkele typen bestemmingen en vervoerwijzen een wat lagere acceptabele reistijd dan mannen.

In de meeste situaties worden acceptabele reistijden gerealiseerd

De meeste mensen in het onderzoek geven aan meestal de dichtstbijzijnde locatie van een bestemming te bezoeken. Wel varieert dit tussen typen bestemmingen: voor een grootwinkelcentrum, een ziekenhuis, natuur, btm-halte en station kiezen mensen relatief vaker voor de dichtstbijzijnde locatie (>70%). Voor met name horeca (<35%), maar ook voor sport (53%), kinderdagverblijf (51%) en een middelbare school (51%) ligt dit percentage duidelijk lager. Belangrijke redenen waarom mensen in het onderzoek niet voor de dichtstbijzijnde locatie kiezen zijn onder andere het aanbod op de specifieke locatie en de kwaliteit van de voorziening.

In veruit de meeste gevallen ligt de gemiddelde acceptabele reistijd naar typen bestemmingen boven de gemiddelde huidige reistijd naar de *dichtstbijzijnde* locatie van verschillende typen bestemmingen. De acceptabele reistijd ligt meestal ook boven de gemiddelde reistijd naar de *meest bezochte* locatie van een type bestemming; wel zijn hier duidelijk meer uitzonderingen, met name voor het reizen per ov en in mindere mate voor loopverplaatsingen. De typen bestemmingen waarbij de huidige reistijden vaker boven de acceptabele reistijden uitkomen zijn ziekenhuis, werk en onderwijs.

Wanneer we op persoonsniveau de acceptabele reistijden vergelijken met de huidige reistijden, blijken de meeste mensen in het onderzoek voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen huidige reistijden te hebben die binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd liggen. Dit varieert van 47% van de mensen in het onderzoek die vinden dat sport met het ov bereikt moet kunnen worden, tot bijna 100% met een reistijd die 'voldoet' aan de acceptabele reistijd voor bijvoorbeeld het bereiken van een station per fiets. Het is ook hier opvallend dat het aandeel mensen in het onderzoek met een reistijd die 'niet voldoet' vaak hoger ligt bij het (willen kunnen) reizen per ov of te voet dan met andere modaliteiten. Vooral voor werk is dit verschil voor ov duidelijk te zien. Hierbij kan ca 14% van de mensen die met de auto wil kunnen reizen het werk niet binnen een voor hen acceptabele reistijd bereiken, terwijl voor mensen die met het ov willen kunnen reizen ca 44% met het ov een reistijd heeft die hoger is dan wat ze acceptabel vinden.

Over de verschillende typen bestemmingen heen valt op dat degenen met relatief meer gezondheid barrières bij het reizen, degenen met een lager inkomen, degenen met minder of geen toegang tot een auto én degenen met (naar eigen zeggen) digitale alternatieven relatief vaker huidige reistijden hebben die boven de zelf aangegeven acceptabele reistijden liggen. Ditzelfde geldt (maar in mindere mate) voor degenen die wonen in meer landelijk gebied.

Reflectie op het perspectief van de reiziger

In deze studie hebben we inzicht gegeven in wat Nederlanders acceptabele reistijden vinden. We hebben daarbij gekozen voor het perspectief van de huidige en potentiële reiziger, en niet voor dat van de maatschappij, omdat percepties van mensen de basis zijn voor hun ervaringen en gedrag. Tegelijkertijd is het ook belangrijk te realiseren dat wat goed is vanuit het perspectief van de reiziger niet altijd gelijk hoeft te staan aan wat maatschappelijk als wenselijk wordt gezien (door diezelfde reizigers of door overheden). Zo kan het zijn dat mensen hun acceptatieniveau hebben aangepast aan de huidige situatie. Het feit dat mensen voor het ov langere reistijden accepteren, kan daarvan een voorbeeld zijn. Ook kan het feit dat mensen relatief veel typen bestemmingen per auto willen kunnen bereiken (en het ov hier veel minder vaak noemen), een gevolg zijn van de huidige maatschappelijke context, waarin de auto een dominante rol heeft in het mobiliteitssysteem. Ook speelt het fenomeen zelfselectie een rol, waarbij mensen geneigd zijn te gaan wonen in een omgeving die aansluit bij hun voorkeuren. Zij kiezen er soms dus ook bewust voor om bepaalde bestemmingen niet in de buurt te hebben. De vraag is dan of het altijd per se noodzakelijk is een basisniveau voor bereikbaarheid te hanteren (zie hierna). Wel is hierbij een aandachtspunt dat de keuze voor de woonlocatie niet in alle gevallen een vrijwillige keuze is. Bij het begrijpen en toepassen van de inzichten uit deze studie, is het belangrijk bovenstaande aspecten mee te wegen.

Relevantie voor ontwikkelen bereikbaarheidsdoelen en indicatoren

De inzichten uit deze studie, vanuit het perspectief van de reiziger, zijn onder andere relevant om mogelijke bereikbaarheidsdoelen in het kader van de rijksbrede Mobiliteitsvisie voor 2050 verder te doordenken. Denk aan het mogelijk vaststellen van een basisniveau voor bereikbaarheid.

Zo geven we acceptabele reistijden aan voor verschillende typen bestemmingen, die duidelijk verschillen tussen typen bestemmingen, en tussen vervoerwijzen en groepen mensen. Ook blijkt uit de studie dat de meeste respondenten weliswaar

meestal de voor hen dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoeken, maar dat aspecten als aanbod en kwaliteit ook duidelijk meewegen in de keuze. Dit kan handvatten bieden om verder te doordenken wat het nut en de noodzaak zijn van het stellen van basisniveaus voor bereikbaarheid. Verder blijkt uit de inzichten dat de meeste mensen op dit moment in staat zijn de voor hen relevante bestemmingen binnen de voor hen acceptabele reistijden te bereiken. Wel zijn er uitzonderingen; dit zijn vooral mensen met een laag inkomen, mensen met gezondheidsbarrières, en mensen zonder auto.

De inzichten uit deze studie kunnen ook worden gebruikt om de bereikbaarheidsindicator in het kader van de integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) verder te ontwikkelen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat 'acceptabele' reistijden vanuit het perspectief van de reiziger vaak langer zijn dan huidige reistijden. De huidige bereikbaarheidsindicator in de IMA is gebaseerd op de huidige gerealiseerde reistijden als proxy voor 'acceptabele' reistijden. Die proxy is dus in veel gevallen een onderschatting. De informatie over wat groepen acceptabel vinden, kan daarnaast worden gebruikt om te bepalen welke doelgroepen belangrijk zijn voor de operationalisering van bereikbaarheid. Ook geeft deze studie eerste inzichten over huidige en acceptabele reiskosten. Deze inzichten kunnen helpen bij het doordenken van mogelijkheden om de bestaande bereikbaarheidsindicator uit te breiden met een kostencomponent.

Methode en beperkingen

Om het begrip acceptabele bereikbaarheid in deze studie te operationaliseren, is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kennis. Ondanks weloverwogen keuzes, zijn er zowel in de operationalisatie van het begrip acceptabele bereikbaarheid in deze studie als in de vertaling naar een hierbij passende onderzoeksopzet enkele beperkingen die mogelijk voor vervolgonderzoek relevant zijn.

Om acceptabele reistijd te meten, hebben we mensen gevraagd *binnen welke reistijd ze vinden dat ze een bepaald type bestemming met een bepaalde vervoerwijze moeten kunnen bereiken*. Voor acceptabele kosten hebben we als eerste verkenning gekozen om mensen ongeacht de vervoerwijze te vragen naar *de kosten die zij maximaal acceptabel vinden voor een retourreis naar bestemming x*. De methoden lijken gezien de (redelijk plausibele) resultaten goed toepasbaar, maar in de uitkomsten van respondenten is wel een grote spreiding zichtbaar. Dit kan duiden op variatie in niveaus van wat men acceptabel vindt, maar ook op verschillende interpretaties van de vraagstelling. Het is daarom ook belangrijk de inzichten uit deze studie te vergelijken met inzichten uit andere (mogelijke toekomstige) studies, waar mogelijk.

Daarnaast is in verband met de respondentlast gekozen voor een aanpak waarbij mensen voor de vragen over acceptabele bereikbaarheid enkele typen bestemmingen en vervoerwijzen toegewezen hebben gekregen op basis van wat zij relevant vinden. Deze pragmatische aanpak maakt dat we breed een beeld hebben kunnen schetsen, maar vraagt wel om enige nuance in het interpreteren van de resultaten. Met name voor onderwijs bleken de respondent aantallen als gevolg van de aanpak wat beperkt. Het is het wellicht goed om de acceptabele reistijd voor met name deze typen bestemmingen nogmaals te onderzoeken onder een grotere steekproef.

Deze studie heeft het concept acceptabele bereikbaarheid breed empirisch verkend. In vervolgonderzoek kunnen deelaspecten verder worden uitgediept.

Inhoud

Samenvatting 3

1	Inleiding 10
1.1	Aanleiding en doel 10
1.2	Onderzoeksvragen 11
1.3	Leeswijzer 12
2	Operationalisatie 13
2.1	Acceptabele bereikbaarheid 13
2.2	Dataverzameling 19
3.	Hoe belangrijk is bereikbaarheid? 28
3.1	Winkelbestemmingen 28
3.2	Zorg 33
3.3	Werk 37
3.4	Onderwijs 39
3.5	Recreatieve bestemmingen 48
3.6	Ov-bestemmingen 54
3.7	Conclusies (verschillen tussen typen bestemmingen) 58
4.	Acceptabele bereikbaarheid 68
4.1	Winkelbestemmingen 68
4.2	Zorg 72
4.3	Werk 76
4.4	Onderwijs 78
4.5	Recreatieve bestemmingen 84
4.6	Ov-bestemmingen 89
4.7	Conclusies (verschillen tussen typen bestemmingen) 92
5.	Huidige versus acceptabele reistijd 100
5.1	Winkelbestemmingen 100
5.2	Zorg 106
5.3	Werk 111
5.4	Onderwijs 114
5.5	Recreatieve bestemmingen 122
5.6	Ov-bestemmingen 129
5.7	Conclusie 134
6.	Samenhang tussen de relevantie, acceptabele en huidige reistijden naar typen bestemmingen 143
6.1	Typen bestemmingen 143
6.2	Vervoerwijzen 145
6.3	Persoonskenmerken 146
7.	Conclusie 154
7.1	Conclusies per onderzoeksvraag 154
7.2	Reflectie op de bevindingen 160
7.3	Beleidsimplicaties 157
7.4	Beperkingen en aandachtspunten voor (vervolg)onderzoek 161
	Referenties 165

Acceptabele bereikbaarheid

Bijlage 168

Hoofdstuk 2 168

Hoofdstuk 3 169

Hoofdstuk 4 175

Hoofdstuk 5 188

Colofon 193

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richt zich sinds enkele jaren in toenemende mate op het verbeteren van de bereikbaarheid in plaats van het faciliteren van de mobiliteit. Mobiliteit is immers slechts een vehikel om bijvoorbeeld banen en voorzieningen te kunnen bereiken. Bij bereikbaarheid hebben we het dan over de mate waarin bestemmingen (of activiteiten) binnen acceptabele reistijd, kosten en inspanningen bereikt kunnen worden.

Van beleidswege werd daartoe in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 reeds een bereikbaarheidsindicator gepubliceerd die het aantal banen, winkels en onderwijslocaties dat binnen een "acceptabele reistijd" te bereiken is operationaliseert ([IenW, 2021](#)). Hierin worden "acceptabele reistijden" benaderd door te kijken naar gerealiseerde reistijden op basis van het nationaal verplaatsingsonderzoek ([CBS, 2023](#)). Ook in andere reeds bestaande operationalisaties van bereikbaarheid zoals die van het PBL in het rapport 'toegang voor iedereen?' ([Bastiaanssen & Breedijk, 2022](#)) wordt voor een soortgelijke aanpak gekozen, vaak in combinatie met indicaties uit bestaande literatuur. De vraag kan echter gesteld worden in hoeverre deze gerealiseerde reistijd inderdaad overeenkomen met de door reizigers gepercipieerde acceptabele situatie.

Ook in de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 ([IenW, 2023](#)) is de eerder genoemde verschuiving naar bereikbaarheid zichtbaar, en staat onder andere de ontwikkeling van bereikbaarheidsdoelen voor (vitale) bestemmingen centraal. Recent zijn hiertoe drie mogelijke benaderingen gepresenteerd in het programma Mobiliteitsvisie: een basisniveau bereikbaarheid, het maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart, en het verkleinen van verschillen in bereikbaarheid ([IenW, 2023](#)). Voor met name het bepalen van een basisniveau is het relevant te weten welk niveau van bereikbaarheid van bestemmingen volgens (*potentiële*) reizigers dan eigenlijk als 'acceptabel' wordt gezien én in hoeverre dat acceptabele niveau dan al wordt gerealiseerd. Oftewel: waar zit het kantelpunt waar mensen een reis te lang, te duur of te moeizaam gaan vinden, en in hoeverre wordt dat kantelpunt nu overschreden?

Er zijn in de afgelopen jaren internationaal al wel enkele studies uitgevoerd die inzicht geven in acceptabele *reistijden* naar verschillende bestemmingen. Hier ligt de focus vaak op het bereiken van werk, en wordt soms onderscheid gemaakt tussen vervoerwijzen en doelgroepen. Zo zouden ouderen voor het bereiken van werk over het algemeen wat kortere reistijden accepteren dan jongeren, en ov-gebruikers een wat langere reistijd acceptabel vinden dan gebruikers van andere vervoerwijzen ([Milakis et al., 2015](#); [Milakis & van Wee, 2018](#)). Daarnaast deed het [CROW \(2021\)](#) onderzoek naar acceptabele loopreistijden naar enkele voorzieningen (bushalte, supermarkt, apotheek en ziekenhuis), waaruit blijkt dat de grootste groep respondenten bereid is maximaal 10 minuten te lopen naar deze voorzieningen. Ook is er onderzoek gaande naar concepten als de 10-, 15-, of 20-minutenstad (zie bijv. [Silva et al., 2023](#); [Willberg et al., 2023](#); [Papadopoulos et al., 2023](#)), waarbij geambieerd wordt bepaalde typen bestemmingen binnen een dergelijke reistijdgrens te voet of per fiets aan te bieden. Het ontbreekt echter aan een breder empirisch beeld van welke reistijden (en eventueel kosten en inspanningen) door Nederlanders acceptabel worden gevonden voor het bereiken van verschillende bestemmingen (zoals een school, een ziekenhuis, of een baan), of daarin verschillen zijn tussen personen en vervoerwijzen, én in hoeverre deze niveaus nu al worden gerealiseerd.

Het doel van dit project is te verkennen wat volgens (potentiële en huidige) reizigers acceptabele reistijden zijn naar verschillende typen bestemmingen in Nederland. Hierbij besteden we ook aandacht aan eventuele verschillen tussen typen bestemmingen, verschillende typen (potentiële en huidige) reizigers en gebruikte vervoerwijzen. Daarnaast onderzoeken we de relatie tussen de acceptabele

reistijden en huidige reistijden van inwoners naar de door hen meeste bezochte en de voor hen dichtstbijzijnde locaties van typen bestemmingen. Deze informatie is bruikbaar ten behoeve van het operationaliseren van bereikbaarheidsindicatoren, en in het nader uitwerken van bereikbaarheidsdoelen ten behoeve van mobiliteitsbeleid.

Alhoewel de focus ligt op reistijd, doen we ook een eerste verkenning van acceptabele kosten voor het bereiken van typen bestemmingen en de invloed van reiscomfort of -moeite. Bereikbaarheid is immers een complex begrip waarbij het niet alleen gaat om de reistijd, maar ook om kosten en moeite. Studies die ingaan op acceptabele kosten en moeite om plekken te bereiken zijn echter zeer schaars en het operationaliseren van kosten en moeite is complex. De inzichten van de verkenning kunnen desgewenst gebruikt worden voor vervolgonderzoek om deze concepten nader te operationaliseren.

1.2 Onderzoeksvragen

Dit project richt zich op het inzichtelijk maken van de relevantie van het bereiken van typen bestemmingen, de huidige reistijden naar typen bestemmingen en de relatie met huidige reistijden vanuit het perspectief van de huidige en potentiële reiziger. Daarnaast doen we een eerste verkenning van voor hen acceptabele kosten en de rol van moeite. Hierbij staan de volgende vragen centraal:

- 1) Hoe kan 'acceptabele reistijd' (en kosten en moeite) naar verschillende typen bestemmingen geoperationaliseerd worden?
- 2) Wat vinden (potentiële) reizigers relevante typen bestemmingen om te kunnen bereiken?
- 3) Welke reistijden vinden (potentiële) reizigers nog acceptabel voor het bereiken van voor hen relevante typen bestemmingen (en welke kosten en moeite aspecten horen daarbij), en hoeveel locaties van deze typen bestemmingen willen ze dan tenminste kunnen bereiken?
- 4) Wat is de verhouding tussen het acceptabele niveau van reistijd en de huidige reistijd naar de (*dichtstbijzijnde* en *meest bezochte*) locatie van een bepaald (relevant) type bestemming?
- 5) In hoeverre zijn er in de relevantie van de bereikbaarheid van typen bestemmingen, acceptabele reistijden en de verhouding tussen acceptabele en huidige reistijden verschillen tussen reizigersgroepen?

Voor onderzoeksvraag 1 maken we gebruik van literatuur en gesprekken met experts. Op basis van een literatuurscan en het consulteren van enkele (interne en externe) experts komen we tot een vraagstelling waarmee het begrip 'acceptabele reistijd' naar verschillende typen bestemmingen wordt geconcretiseerd in een vragenlijst. Op een soortgelijke wijze operationaliseren we acceptabele reiskosten en moeite, maar de literatuur is op dit aspect erg beperkt. Voor vragen 2 tot en met 5 analyseren we de resultaten van de genoemde vragenlijst die we hebben uitgezet onder respondenten van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN), waarbij respondenten is gevraagd naar:

- Relevantie van typen bestemmingen;
- Acceptabele reistijden & het aantal hierbinnen te bereiken locaties van typen bestemmingen;
- Acceptabele reiskosten;
- Huidige reistijden en reiskosten naar verschillende typen bestemmingen;
- Andere (comfort of moeite) factoren die naast reistijden en reiskosten een rol spelen in de bereikbaarheid.

Meer over de operationalisatie is te vinden in hoofdstuk 2 van dit rapport.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat meer informatie over de aanpak en operationalisatie van de onderzoeksvragen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beeld geschetst van de mate waarin het bereiken van verschillende typen bestemmingen (voor verschillende respondentgroepen) relevant is. Hoofdstuk 4 gaat hierna verder in op de acceptabele reistijden per type bestemming en in hoeverre deze verschillen tussen respondentgroepen. In hoofdstuk 5 worden deze acceptabele reistijden vergeleken met gerapporteerde huidige reistijden, waarbij ook kort wordt ingegaan op de componenten kosten en moeite. In hoofdstuk 6 gaan we in op de samenhang tussen de analyses, en gaan we in op verschillen en overeenkomsten tussen bestemmingen, vervoerwijzen en respondenten. We eindigen met een conclusie in hoofdstuk 7.

2 Operationalisatie

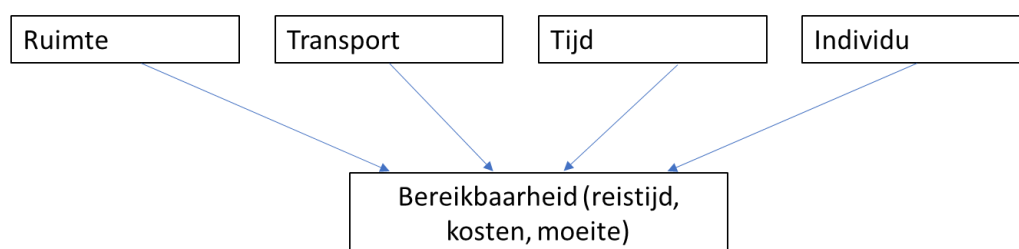
2.1 Acceptabele bereikbaarheid

Bereikbaarheid gaat grofweg over het aantal activiteiten dat binnen een bepaalde reistijd, kosten en moeite bereikt kan worden. 'Acceptabele' bereikbaarheid is dan ongeveer de mate van bereikbaarheid die mensen tenminste verwachten vanaf hun woonplek. Oftewel: het punt waarna de bereikbaarheid niet meer goed genoeg is en dat je dus tenminste zou moeten realiseren. Maar hoe operationaliseer je dat?

2.1.1 Operationalisatie van bereikbaarheid

Het begrip bereikbaarheid wordt zowel in de literatuur als in de praktijk in toenemende mate geoperationaliseerd vanuit een meer integraal perspectief, waarmee wordt getracht zowel de mobiliteitscomponent als de nabijheidscomponent mee te nemen. Immers: of een plek bereikbaar is, hangt zowel af van waar een bestemming is gelokaliseerd, alsmede van de mogelijkheden om er te komen. De mogelijkheden om een specifieke locatie te bereiken volgen uit de combinatie van aangeboden transportmogelijkheden, het moment waarop een bestemming beschikbaar is en de mogelijkheden van het individu (zie bijv. [Hamersma et al., 2023](#), op basis van [Geurs & Van Wee, 2004](#)). De interactie tussen nabijheid en reismogelijkheden bepaalt de reistijd (afstand x snelheid), de reiskosten en de mate van comfort, oftewel de moeite die het kost om te reizen. De combinatie van deze factoren staat bekend als 'bereikbaarheid'. Zie onder een schematische weergave van deze componenten.

Figuur 2.1 Conceptualisering van componenten die samen bereikbaarheid vormen (Gebaseerd op Hamersma et al., 2023, op basis van Geurs & Van Wee, 2004)



Om bereikbaarheid meetbaar te maken zijn in de literatuur en praktijk reeds een aantal operationalisaties beschikbaar. Deze operationalisaties beperken zich vooralsnog tot de reisafstand of reistijd naar typen bestemmingen; kosten en moeite worden hierin vooralsnog niet meegenomen. Reistijd is daarbij een combinatie van afstand en reissnelheid, waarbij vaak gebruik wordt gemaakt van gerealiseerde reistijden of reistijdgrenzen op basis van huidige reistijden als 'proxy' voor acceptabele reistijden. In [Hamersma et al., 2023](#) zijn een aantal recente operationalisaties van bereikbaarheidsgerelateerde indicatoren in de Nederlandse praktijk te vinden.

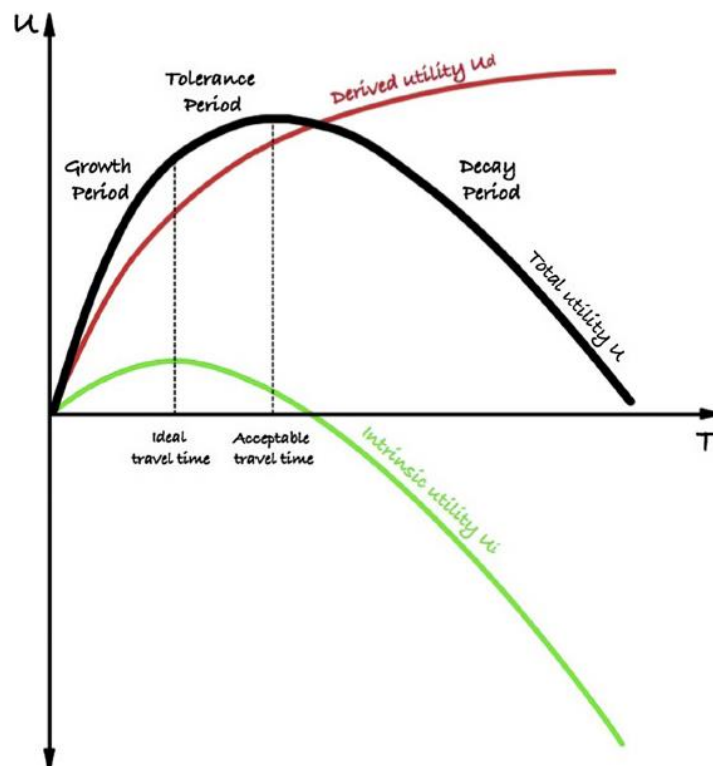
2.1.2 Operationalisatie van 'acceptabel'

Dit onderzoek is gericht op 'acceptabele' bereikbaarheid, maar hoe operationaliseer je dan 'acceptabel'? Om dit duidelijker te maken gaan we eerst in op een stukje theorie achter de acceptabele reistijd en hoe dit (mogelijk) betrekking kan hebben op acceptabele kosten en moeite. Vervolgens gaan we verder in op de manieren om acceptabele reistijd te onderzoeken, en hoe kosten en moeite hierbij kunnen worden meegenomen.

Theorie

Het begrip 'acceptabel' kan op veel manieren geïnterpreteerd worden, en is in de context van bereikbaarheid nog niet uitgebreid onderzocht. In dit rapport volgen wij de definitie en theorie achter acceptabele reistijd zoals deze uiteen is gezet door [Milakis et al. \(2015\)](#). Om de theorie achter het begrip acceptabele reistijd te begrijpen is het eerst belangrijk om in te gaan op het nut dat behaald kan worden met reizen. Het idee hierachter is dat men nut kan halen uit het reizen zelf ('intrinsic utility') en uit de typen bestemmingen die bereikt kunnen worden door te reizen ('derived utility'). Voor de 'intrinsic utility' geldt in deze theorie dat in eerste instantie het nut toeneemt wanneer reizen langer duren dan 0 minuten, bijvoorbeeld omdat mensen een stukje fietsen wel fijn vinden, maar dat het nut na een bepaald punt ook snel afneemt doordat de reis bijvoorbeeld te vermoeiend wordt. Bij de 'derived utility' is de assumptie dat wanneer verder gereisd wordt, meer nut gehaald kan worden uit de typen bestemmingen die bezocht kunnen worden. Dit omdat onder andere meer (locaties van) typen bestemmingen bezocht kunnen worden bij een langere reis en de kans bestaat dat de 'beste' bestemming zich op een langere afstand bevindt. Dit type nut blijft in principe toenemen hoe verder gereisd wordt, al vlakt de groei na een bepaalde tijd wel af doordat er minder te winnen is bij een reis van nog langere tijd. In Figuur 2.2 staat het theoretische verloop van deze typen nut van reizen weergegeven.

Figuur 2.2 Acceptabele en ideale reistijd theorie. Uit [Milakis et al. \(2015\)](#)



Volgens de theorie zoals door [Milakis et al. \(2015\)](#) omschreven is de ideale reistijd het punt waarop het intrinsieke nut wordt gemaximaliseerd. Dit is dus anders dan de acceptabele reistijd, het punt waarop het totale nut wordt gemaximaliseerd en waarna het nut behaald uit een reis zou afnemen. Reizen langer dan deze acceptabele reistijd zouden kunnen zorgen voor meer stress ([Novaco & Gonzalez, 2009](#)), het spenderen van teveel energie ([Young & Morris, 1981](#)) of zou in de weg staan van activiteiten waaruit meer nut verkregen kan worden ([Hupkes, 1982](#)).

Theorie achter acceptabele kosten en moeite in de literatuur is door ons niet gevonden. In enige mate zouden deze concepten gekoppeld kunnen worden aan de

theorie rond acceptabele reistijden. Hierbij geldt echter hoogstwaarschijnlijk dat de ideale hoeveelheid kosten en moeite op nul liggen. Vervolgens accepteren mensen waarschijnlijk een bepaalde hoeveelheid kosten en moeite zolang er ook meer nut gehaald kan worden uit de te bereiken locaties van typen bestemmingen.

Onderscheid naar vervoerwijzen?

Een onderscheid dat verder gevonden kan worden in de literatuur is het onderzoeken van acceptabele reistijd ongeacht modaliteit tegenover het onderzoeken van acceptabele reistijden met verschillende modaliteiten. Deze laatstgenoemde literatuur suggereert dat de acceptabele reistijd naar een type bestemming kan variëren naar vervoerwijzen. De twee methodes die daarbij onderscheiden kunnen worden in de literatuur zijn als volgt:

- *Wel onderscheid naar vervoerwijzen:* soms wordt onderscheid gemaakt naar verschillende vervoerwijzen in het uitvragen van acceptabele reistijden naar typen bestemmingen. Hierbij kan gevraagd worden wat mensen een acceptabele reistijd naar een type bestemming vinden met de modaliteit die ze momenteel gebruiken voor die reis ([Milakis et al., 2015](#); [Milakis & Van Wee, 2018](#)). Mensen bepalen in dit geval wat zij acceptabel vinden specifiek gekoppeld aan een vervoerwijze: 10 minuten reizen per auto wordt wellicht anders gewaardeerd als 10 minuten reizen te voet. Daarbij kan de modaliteit waarover gevraagd wordt de daadwerkelijk gebruikte modaliteit zijn, maar zou ook naar de acceptabele reistijd met andere modaliteiten gevraagd kunnen worden.
- *Geen onderscheid naar vervoerwijzen:* andere studies kiezen ervoor om in algemene zin te vragen welke reistijd naar een type bestemming mensen acceptabel vinden ongeacht de vervoerwijze (e.g. [Cao et al., 2022](#); [He et al., 2016](#)). Je laat dan in principe de ruimte om achteraf te bepalen met welke vervoerwijze die acceptabele reistijd gerealiseerd kan worden (bijv. per auto, of te voet, afhankelijk van de locatie). Wel is het vervolgens mogelijk om te bekijken of degenen die een auto in bezit hebben of frequent met de auto reizen een andere reistijd naar een bepaald type bestemming acceptabel vinden dan bijvoorbeeld degenen die geen auto hebben of vrijwel altijd te voet reizen.

Doorvertaling naar deze studie

Alhoewel voor beide aanpakken iets te zeggen is, kiezen we in deze studie voor de eerste methode bij het operationaliseren van acceptabele reistijden. Dit omdat het gegeven de eerder beschreven theorie waarschijnlijk is dat er in verschillende mate intrinsiek nut kan worden gehaald uit reizen met verschillende modaliteiten. Zo kunnen mensen in de trein eventueel werken of kunnen mensen tijdens het fietsen genieten van de buitenlucht. Het is niet onwaarschijnlijk dat dit er voor zorgt dat er in de realiteit verschillen bestaan tussen wat men acceptabel vindt bij het reizen met verschillende modaliteiten, iets wat ook naar voren komt in studies zoals [Milakis & Van Wee \(2018\)](#). Door onderscheid te maken naar de vervoerwijzen waarmee men wenst een type bestemming te kunnen bereiken kunnen we gedetailleerder op deze verschillen ingaan, waarbij ook meer duidelijkheid kan worden geboden over in hoeverre deze verschillen bestaan. Bij het operationaliseren van acceptabele kosten en moeite/comfortaspecten maken we geen onderscheid naar vervoerwijzen, omdat dit echt een eerste verkenning betreft.

2.1.3 Manieren van onderzoek

In de literatuur vinden we reeds een aantal pogingen om 'acceptabele' reistijden te meten. Daarnaast zijn er ook enkele onderzoeken naar acceptabele afstanden, met een focus op afstanden te voet naar verschillende typen bestemmingen (zie bijv. [Rahul & Verma, 2014](#); [CROW, 2021](#)). 'Acceptabele' kosten en moeite (als componenten van bereikbaarheid) zijn voor zover ons bekend (vrijwel nog) nooit in kaart gebracht. Er zijn wel papers die gaan over bereidheid tot betalen voor reistijd verkortingen of andere marginale factoren, maar bereidheid tot betalen hoeft niet perse hetzelfde te zijn als wat men acceptabel vindt.

Om het niveau wat mensen 'acceptabel' vinden te meten, wordt meestal gekozen voor interviews met gesloten vragen (e.g. [Milakis et al., 2015](#)) of voor het uitzetten van een vragenlijst (e.g. [Cao et al., 2022](#)). Hiermee wordt respondenten impliciet of expliciet gevraagd wat voor niveau zij acceptabel vinden. Binnen deze methode komen grofweg een drietal type vraagstellingen naar voren om het 'acceptabele niveau' te benaderen.

- a) Tevredenheid met de huidige reistijd of reisafstand. Een voorbeeld hiervan is: "How satisfied are you with your typical one-way commute travel time?" ([Humagain & Singleton, 2020](#)). De gemiddelde reistijd waarop men niet meer tevreden is, is dan een kantelpunt waarna de reistijd niet meer acceptabel is.
- b) Tevredenheid met hypothetische reistijden. Een voorbeeld hiervan is: "how satisfied would you be with the following one-way commute travel times?" ([Humagain & Singleton, 2021](#)). Ook met deze vraagstelling kan een kantelpunt bepaald worden waarna de tevredenheid (sterk) daalt.
- c) Maximaal acceptabele reistijd. Een voorbeeld hiervan is: "Weighing various factors, what is the maximum amount of one-way commuting time that you can tolerate?" ([He et al., 2016](#)). Of: "Wat is een acceptabele reistijd naar ..." (e.g. [Milakis et al., 2015](#)). Dit is mogelijk de meest directe benadering van het begrip 'acceptabel'. Wel is er een risico dat mensen het begrip 'acceptabel' verschillend invullen.

Bovenstaande methoden bevragen de respondent direct over wat zij acceptabel vinden. Een alternatieve methode is analyse van bestaande (gerealiseerde) data ([Rahul & Verma, 2014](#)); dit bijvoorbeeld door reisdata te analyseren en te kijken vanaf welke (loop)afstanden (of reistijden) het percentage mensen dat loopt sterk daalt.

Doorvertaling naar deze studie

In deze studie kiezen we voor een aanpak waarin respondenten direct worden bevraagd over wat zij acceptabel vinden (variant c). Wel combineren we dit met een korte inleiding op wat we beogen te meten, met als doel iets meer eenduidigheid te creëren over wat we bedoelen met 'acceptabel' en de juiste interpretatie van de vraag door respondenten te ondersteunen. De keuze voor deze aanpak komt voort uit een reflectie op de in de literatuur reeds gekozen aanpakken en vraagstellingen.

Meer in detail hebben we op basis van literatuur een eerste voorstel gedaan voor uitwerking in een concept vragenlijst. Dit concept hebben we vervolgens in verschillende feedbackrondes voorgelegd aan enkele experts en kennissen, die we hebben laten reflecteren op de vraagstelling. Dit om te kijken of de vraag begrepen wordt en ongeveer op eenzelfde manier wordt ingevuld. Dit heeft geleid tot de volgende vraagstelling:

Binnen welke reistijd vindt u dat u bestemming x zou moeten kunnen bereiken met vervoerwijze x? Ga hierbij uit van de deur-tot-deur reistijd.

Toelichting: U hoeft hier niet uit te gaan van uw huidige reistijd naar bestemming x. We noemen deze reistijd in het vervolg de 'acceptabele' reistijd. Geef de voor u 'acceptabele' reistijd in minuten.

De acceptabele niveaus zetten we af tegen huidige niveaus van bereikbaarheid. Daarom leggen we mensen ook vragen voor om hun huidige situatie te beschrijven:

Welke reistijd heeft u momenteel ongeveer met vervoerwijze x naar de dichtstbijzijnde locatie van type bestemming x?

Welke reistijd heeft u momenteel ongeveer met vervoerwijze x naar de meest bezochte locatie van type bestemming x?

Zoals eerder besproken hebben we geen literatuur gevonden waarin respondenten wordt gevraagd welke kosten voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen zij acceptabel vinden. Er is dus nog weinig kennis beschikbaar over

hoe dit goed uit te vragen. Wel is dit een relevant aspect van het bereiken van typen bestemmingen. Immers: als een reis te duur is, wordt het type bestemming voor iemand onbereikbaar. Om deze reden houden we de inschatting van acceptabele kosten meer exploratief, en vragen we mensen een indicatie te geven van de kosten die zij acceptabel vinden voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen ongeacht de vervoerwijze waarmee ze reizen. Om de schatting voor respondenten niet te complex te maken, hebben we daarbij aangegeven dat kosten voor het kopen van een vervoermiddel of voertuigbelastingen buiten beschouwing kunnen worden gelaten. We leggen mensen daarom de volgende vraag voor in het kader van een eerste exploratie van het concept acceptabele kosten:

Welke kosten vindt u maximaal acceptabel voor een retourreis naar type bestemming x? (U hoeft eventuele kosten van het kopen van een vervoermiddel en de voertuigbelasting die u betaalt niet mee te nemen)

Ook voor moeite geldt dat de bijdrage hiervan aan de bereikbaarheid van typen bestemmingen in bestaande operationalisaties (voor zover wij konden vinden) vooralsnog niet aanwezig is. Dit kan mede komen omdat het concept acceptabele moeite uit veel verschillende componenten kan bestaan, zoals fysieke en psychische moeite. Wel veronderstellen we dat de moeite om te reizen minder gekoppeld is aan de specifieke bestemming waar naartoe wordt gereisd (school, supermarkt, etc.). We vragen respondenten in deze studie daarom in algemene zin welke factoren (naast reistijd en kosten) aanvullend van belang zijn in de bereikbaarheid van typen bestemmingen, zonder onderscheid tussen typen bestemmingen die bereikt moeten worden.

Naast reistijd en reiskosten kunnen andere factoren het reisgemak bepalen naar een bestemming. Welke factoren zijn voor u nog meer belangrijk voor uw reisgemak?

2.1.4 Welke typen bestemmingen moeten worden bereikt?

In de literatuur worden verschillende typen bestemmingen aangehaald die voor mensen relevant zijn om te kunnen bereiken. De meeste studies rond acceptabele reistijden en reisafstanden gaan in op het bereiken van een baan (e.g. [Milakis et al., 2015](#); [Milakis & Van Wee, 2018](#); [Humagain & Singleton, 2021](#); [Humagain & Singleton, 2020](#); [Jang & Ko, 2019](#); [He et al., 2016](#); [Redmond & Mokhtarian, 2001](#)), maar soms worden ook andere typen bestemmingen onderzocht zoals winkels of school (e.g. [Dijst & Vidakovic, 2000](#); [McGrail et al., 2015](#); [Cao et al., 2022](#); [Rahul & Verma, 2014](#); [CROW, 2021](#)).

Ook in recente beleidsdocumenten wordt regelmatig een selectie aan typen bestemmingen benoemd waarvoor een bepaalde mate van bereikbaarheid gegarandeerd moet zijn; zo wordt in de hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie gewezen op een drietal vitale typen bestemmingen: zorg, onderwijs en werk ([IenW, 2023](#)). In de integrale mobiliteitsanalyse (IMA) is een bereikbaarheidsindicator voor het bereiken van banen, onderwijsbestemmingen en detailhandel uitgewerkt ([IenW, 2021](#)).

Uit recent onderzoek van [Christiaanse \(2024\)](#) naar het omgaan met afnemende voorzieningen op het platteland blijkt dat de volgende acht voorzieningen door mensen in landelijk gebied vaak belangrijk gevonden worden om 'in de buurt' te hebben: lokale supermarkt; basisschool; huisarts; buurthuis; geldautomaat; café (kroeg); sportvoorzieningen; kerk of een andere religieuze gebouw. In de stedelijke context gaan studies rond het concept 10/15/20 minutenstad vaak in op (stedelijke) voorzieningen als supermarkten, basisscholen, middelbare scholen, parken/pleinen en drogisten die binnen deze drempelwaarden aanwezig zouden moeten zijn. In mindere mate gaan ze (ook) in op haltes voor bus, tram en metro en stations, ziekenhuizen en HBO/WO scholen ([Papadopoulos et al., 2023](#)). Ook CBS presenteert op haar website nabijheidsstatistieken voor een breed scala aan typen bestemmingen ([CBS, z.d.](#), zie ook kader 4.1).

Zie ook bijlage 2.1 voor een longlist van typen bestemmingen die uit literatuur of beleidsdocumenten rond dit thema naar voren komen.

Doorvertaling naar deze studie

Ten behoeve van deze studie is een selectie gemaakt van de typen bestemmingen die relatief vaak in de literatuur & beleidsdocumenten naar voren komen als zijnde 'relevant' in de context van bereikbaarheid. Daarnaast is ook aan enkele experts gevraagd op welke typen bestemmingen zij focus zouden leggen. Dit heeft geleid tot een eerste selectielijst, welke we vervolgens weer aan enkele experts en vrienden/familie hebben voorgelegd met de vraag of zij zich kunnen vinden in deze lijst, of het onderscheid tussen de verschillende typen bestemmingen voor hen helder is, en of zij dan nog cruciale typen bestemmingen missen. In het maken van de selectie hebben wij ook het meenemen van het bereiken van familie en vrienden overwogen. Mensen leggen jaarlijks ongeveer 10% van hun totale reistijd af aan visite en logeren (CBS-Statline). Het is echter erg lastig om een acceptabele reistijd te koppelen aan het kunnen bereiken van familie en vrienden, omdat er lastig op het (verhuis)gedrag van familie en de keuze van vrienden valt te sturen. Om die reden hebben we dit (ogenschijnlijk relevante) type bestemming niet meegenomen in de selectie.

Parallel hebben we eerste testen gedaan met een vragenlijst om te onderzoeken hoeveel tijd het respondenten ongeveer kost om alle gewenste vragen (over huidige en acceptabele reistijden) voor een bepaald type bestemming in te vullen.

Met beide stappen in het achterhoofd zijn we uiteindelijk gekomen tot een selectie van 16 typen bestemmingen als basis voor dit onderzoek die we in het vervolg van dit onderzoek aan respondenten voorleggen. Onderstaande tabel (2.2) geeft hiervan een overzicht.

Tabel 2.2 Typen bestemmingen die zijn meegenomen in de studie (met onderstaande formulering)

Bestemmingsgroep	Typen bestemmingen
Winkelbestemmingen	Supermarkt
	Grootschalig winkelcentrum
Zorg	Huisarts
	Ziekenhuis
Werk	Werk
Onderwijsgerelateerde bestemmingen	Kinderdagverblijf (of peuterspeelzaal)
	Basisschool
	Middelbare school
	MBO
Recreatieve bestemmingen	HBO/WO
	Cultuur (bijv. een museum of bioscoop)
	Natuur (bijv. een bos of park)
	Horeca (bijv. een café of restaurant)
Ov-bestemmingen	Sport (bijv. een zwembad of lokale voetbalvereniging)
	Bus, tram of metro halte
	Treinstation

2.1.5 Conceptueel model

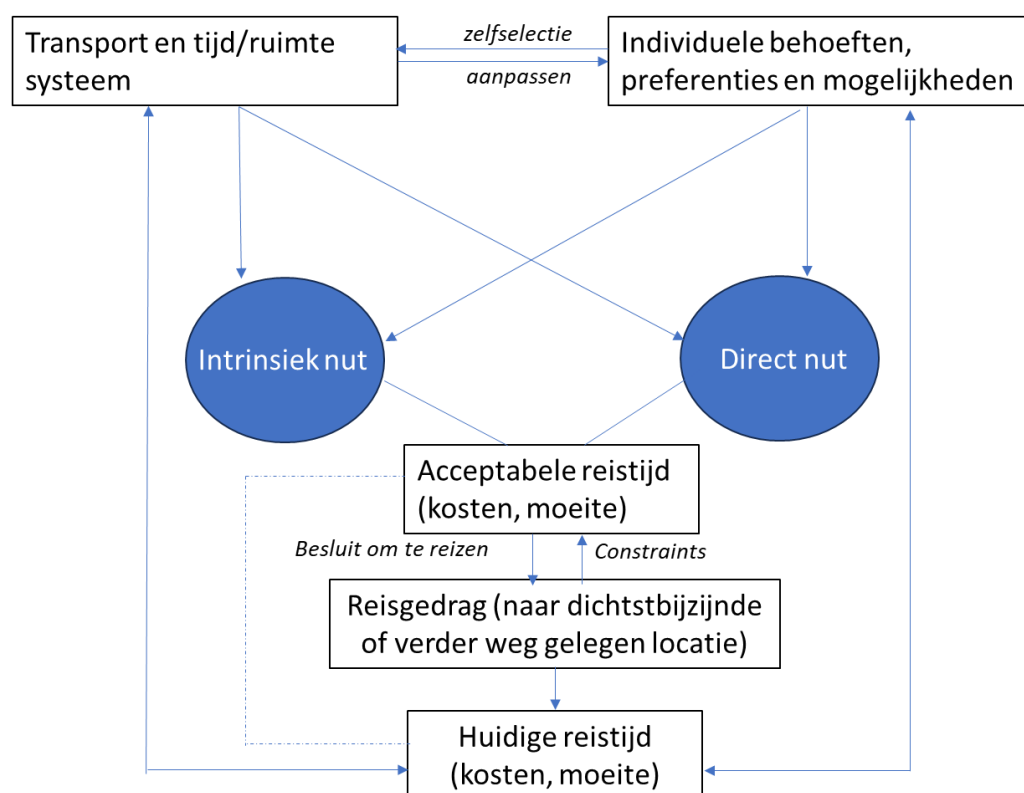
Figuur 2.3 presenteert een conceptueel model dat de basis vormt voor deze studie, gebaseerd op de theorie zoals hierboven beschreven (en geïnspireerd door Pot et al, te verschijnen; en [Van Wee, 2022](#)).

- De componenten van bereikbaarheid (zoals eerder gevisualiseerd in Figuur 2.1) beïnvloeden gezamenlijk het nut van verplaatsen. We hebben ze hier samengevat als kenmerken van het transport-, ruimtelijk en tijdssysteem enerzijds (waarin verschillende typen bestemmingen al dan niet bereikbaar zijn) en het individu (en zijn/haar kenmerken, behoeften, voorkeuren en mogelijkheden) anderzijds. In [van Wee \(2022\)](#) gebeurt dit op soortgelijke wijze in een conceptualisering van bereikbaarheid en equity.
- We onderscheiden het directe en het intrinsieke nut van verplaatsen (zie ook Figuur 2.2). Het ontleende nut resulteert (zoals ook beschreven in paragraaf 2.1.2) via het bestaande systeem en de kenmerken van het

individu in een reistijd (kosten en moeite) die met een bepaalde vervoerwijze "acceptabel" wordt gevonden voor het fysiek kunnen reizen naar een bepaald type bestemming.

- Mede op basis van de "acceptabele reistijd (kosten, moeite)" met verschillende vervoerwijzen besluit een individu om al dan niet een reis af te leggen naar de dichtstbijzijnde of mogelijk een verdere locatie van het type bestemming en de daarvoor te gebruiken vervoerwijze ("reisgedrag"). Hierbij zal hij/zij waarschijnlijk ook de "huidige reistijd (kosten, moeite)" naar locaties van het type bestemming met de verschillende vervoerwijzen in beschouwing nemen.
- Wanneer de "huidige reistijd" hoger is dan de "acceptabele reistijd", kan een mismatch ontstaan tussen enerzijds de voorkeuren en mogelijkheden en anderzijds de gerealiseerde situatie. Op de langere termijn kan een individu de voorkeuren "aanpassen" aan het bestaande systeem in de bestaande woonsituatie. Ook kan een individu zijn of haar woonlocatie aanpassen aan de woonvoorkeuren (via "zelfselectie").
- Door het bestaande transport-, ruimte en tijdsysteem of de mogelijkheden van het individu te veranderen (bijvoorbeeld via beleidsingrepen) kan daarnaast zowel de "acceptabele reistijd" als de "huidige reistijd" worden beïnvloed.

Figuur 2.3 Conceptueel model acceptabele bereikbaarheid



2.2 Dataverzameling

2.2.1 Respondentselectie

Voor deze studie is een vragenlijst uitgezet onder respondenten van 16+ van het MPN¹. De grens van 16 jaar is gekozen omdat door jongere respondenten een groot deel van de typen bestemmingen waarschijnlijk niet zelfstandig bezocht wordt. Om voldoende respons per type bestemming te verzamelen is een redelijk grote

¹ Het MPN (Mobiliteitspanel Nederland) is een huishoudpanel van het KiM waarmee jaarlijks data over mobiliteit wordt verzameld (zie [Hoogendoorn-Lanser et al. \(2015\)](#) voor meer informatie).

steekproef geselecteerd. Er zijn 4150 respondenten uitgenodigd voor deelname aan de enquête. Uiteindelijk hebben 3468 respondenten (~84%) van 16 jaar en ouder deelgenomen.

2.2.2 Opzet vragenlijst

In het onderzoek zijn zoals hierboven reeds benoemd in totaal 16 te bereiken typen bestemmingen uitgevraagd, te verdelen in de categorieën winkelen, zorg, onderwijs, werk, openbaar vervoer en recreatie (zie ook Tabel 2.2). Deze typen bestemmingen en de huidige bereikbaarheidssituatie voor de respondent zijn een benadering van het bestaande transport, ruimte en tijdssysteem zoals gevisualiseerd in Figuur 2.3.

De vragenlijst bestond uit een aantal meer algemene vragen, en vragen die specifiek ingaan op de relevantie van het kunnen bereiken van en de bezoekfrequentie aan verschillende typen bestemmingen, de acceptabele en huidige reistijden naar typen bestemmingen, en reiskosten en moeite factoren voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen. Hieronder bespreken we achtereenvolgens de logica in de vragenlijst, de algemene vragen en de specifieke vragen t.b.v. dit onderzoek.

2.2.2.1 Logica in de vragenlijst

Een drietal te bereiken typen bestemmingen (huisarts, werk en supermarkt), waarvan vooraf werd ingeschat dat het bereiken ervan voor een groot deel van de respondenten relevant is, zijn aan alle respondenten voorgelegd. Hier is de N dus groter. Daarnaast hebben mensen in het onderzoek van 13 andere typen bestemmingen random nog maximaal 3² typen bestemmingen toegewezen gekregen die zij relevant vinden om te kunnen bereiken.

Naast een selectie in het aantal toegewezen typen bestemmingen, hebben we ook een selectie aangebracht in het aantal vervoerwijzen waarop mensen per type bestemming bevroegd worden. Mensen in het onderzoek is gevraagd met welke vervoerwijze ze momenteel meestal naar een type bestemming reizen, en met welke (maximaal 2) vervoerwijzen ze vinden dat ze naar een bepaald type bestemming zouden moeten kunnen reizen. Over deze 2 vervoerwijzen hebben ze vervolgvragen gekregen. In veel gevallen komt 1 van deze 2 vervoerwijzen overeen met de meest gebruikte vervoerwijze, al zijn er enkele uitzonderingen.

Voor de toegewezen typen bestemmingen en vervoerwijzen is mensen in het onderzoek gevraagd naar de huidige reistijd naar de door hen meest bezochte locatie van het type bestemming. Ook is gevraagd of dit de voor hen dichtstbijzijnde locatie betreft. Zo nee, dan is ook gevraagd naar de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie. Voor een aantal recreatieve bestemmingen (horeca, natuur en cultuur) twijfelden wij vooraf of het voor mensen mogelijk zou zijn een 'meest bezochte locatie' aan te wijzen. Het is namelijk juist bij dergelijke typen bestemmingen voorstelbaar dat mensen bewust afwisselen. We hebben mensen bij deze typen bestemmingen daarom eerst voorgelegd of er inderdaad 'een favoriete locatie is die zij vaker dan andere natuur/horeca/cultuur locaties bezoeken'. Wanneer dit het geval was, hebben zij vervolgvragen over de reistijd naar de meest bezochte locatie gekregen. Bij cultuur bleek 34% een meest bezochte locatie te hebben; bij horeca bleek dit 34% te zijn en bij natuur 46% (zie bijlage 2.2).

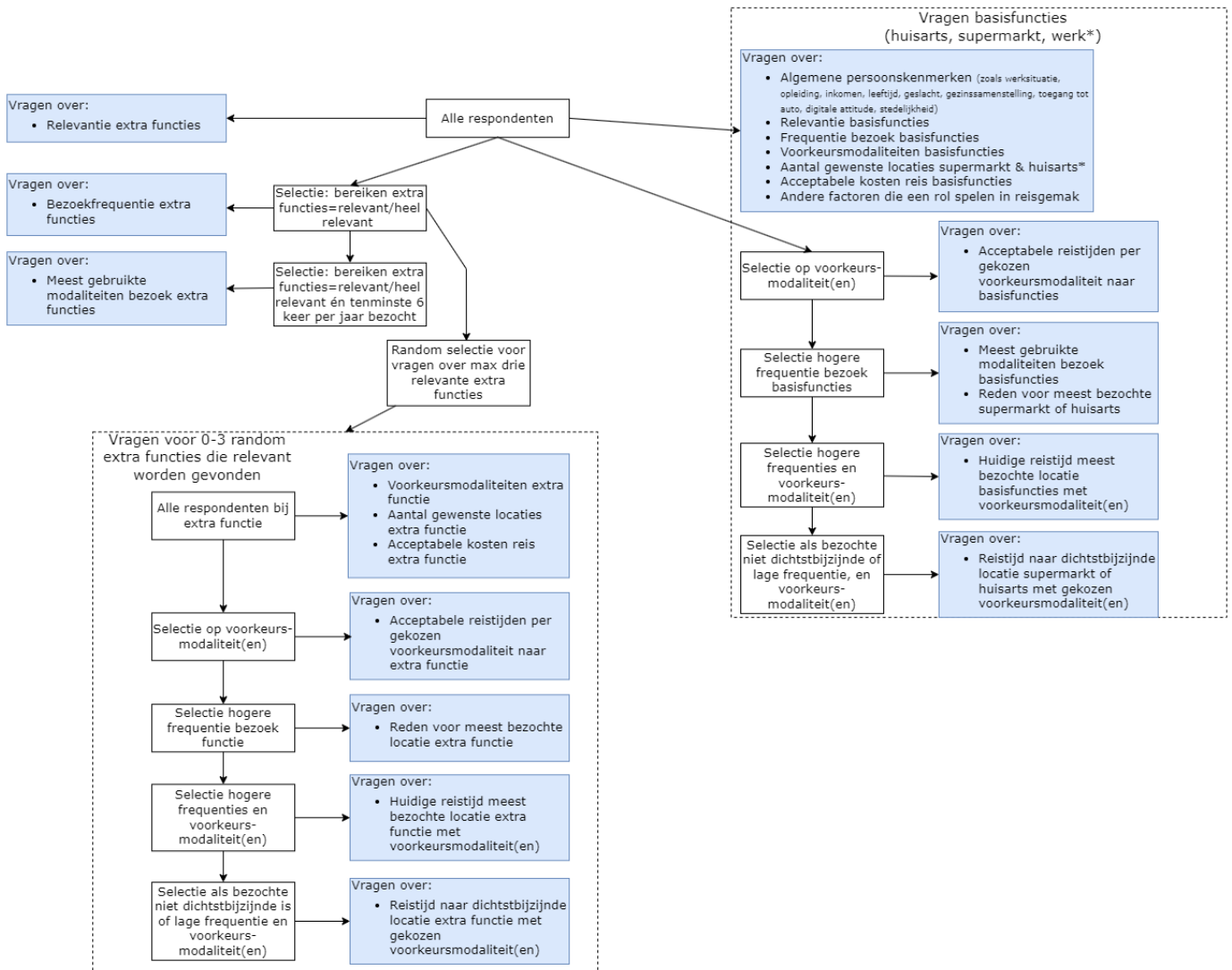
Het feit dat respondenten enkel vragen over een subset aan typen bestemmingen en een subset aan vervoerwijzen hebben beantwoord, maakt wel dat voor sommige typen bestemmingen en vervoerwijzen (wanneer de bereikbaarheid van deze relatief minder vaak 'relevant' zijn bevonden) er slechts een kleine groep respondenten is waarop de inzichten zijn gebaseerd. De interpretatie van deze inzichten vraagt dus om enige voorzichtigheid. We hebben daarom op verschillende plekken de

² Als respondenten tenminste 3 van deze 13 typen bestemmingen als relevant hadden bestempeld, hebben ze 3 random typen bestemmingen toegewezen gekregen. Als ze minder dan 3 van deze typen bestemmingen als relevant hadden gemarkeerd, krijgen ze minder typen bestemmingen voorgelegd (resp. 2, 1 of geen enkel type bestemming).

groeps grootte aangegeven, en in gevallen waar het om minder dan 10 respondenten zijn in verband met de betrouwbaarheid geen analyses uitgedraaid.

Figuur 2.4 geeft een overzicht van de opzet van de vragenlijststructuur en welk deel van de respondenten welke vragen heeft gekregen.

Figuur 2.4 Flowdiagram selectie vragen



2.2.2.2 Algemene vragen

Vooraf aan het opstellen van de vragenlijst is op basis van theorie en in afstemming met enkele experts nagedacht over relevante verklarende variabelen voor dit onderzoek naar acceptabele bereikbaarheid. Met deze variabelen benaderen we zoveel mogelijk de individuele component in het conceptuele model in Figuur 2.3.

In Tabel 2.3 is een overzicht te vinden van de kenmerken die uiteindelijk in dit onderzoek zijn meegenomen. Deze kenmerken zijn als onafhankelijke variabelen meegenomen in regressieanalyses om de meest verklarende factoren te bepalen. Een aantal van deze variabelen zijn als algemene vragen opgenomen in de voor dit onderzoek opgestelde vragenlijst. Deze zijn aangevuld met een aantal variabelen die al uit eerdere rondes van het MPN konden worden gehaald.

De geselecteerde variabelen zijn op verschillende manieren meegenomen in de analyses. Bij een aantal variabelen is gekozen om deze categorisch mee te nemen;

voor een aantal andere variabelen is gekozen om deze als lineaire variabele mee te nemen in de analyses. Voor sommige variabelen waarvoor zowel categorische als lineaire opname mogelijk was (bijvoorbeeld leeftijd, of toegang tot een auto), hebben we eerst geanalyseerd in hoeverre de effecten al dat niet een lineair patroon laten zien. Wanneer dit het geval was hebben we ten behoeve van de leesbaarheid in dit rapport gekozen om de variabelen lineair op te nemen. Belangrijk om daarbij te weten is dat we voor elke regressieanalyse op de achtergrond ook een apart model hebben gedraaid waarbij alle variabelen waarbij dat kan categorisch hebben meegenomen (dus bijvoorbeeld leeftijdsgroepen in plaats van een lineaire variabele voor leeftijd). Wanneer bij uitzondering een niet lineair verband is gevonden, noemen we dit in de tekst en zijn de uitkomsten van die analyse in de bijlage opgenomen.

Tabel 2.3 Onafhankelijke variabelen in de studie

Variabele	Range	Hoe meegenomen in analyse
Stedelijkheid	5 categorieën: <ul style="list-style-type: none"> Niet (<500 omgevingsadressen/km²) Weinig (500 tot 1000 omgevingsadressen/km²) Matig (1000 tot 1500 omgevingsadressen/km²) Sterk (1500 tot 2500 omgevingsadressen/km²) Zeer sterk (>=2500 omgevingsadressen/km²) <p>In de analyse wordt dit beschreven als een range van meer landelijk -> meer stedelijk.</p>	Lineair
Opleiding	7 opleidingscategorieën: <ul style="list-style-type: none"> Geen onderwijs / basisonderwijs/ cursus inburgering / cursus Nederlandse taal LBO / VBO / VMBO (kader- of beroepsgerichte leerweg) / MBO 1 (assistentenopleiding) MAVO / overgegaan naar de 4e klas HAVO of VWO / ULO / MULO / VMBO (theoretische of gemengde leerweg) / voortgezet speciaal onderwijs MBO 2, 3, 4 (basisberoeps-, vak-, middenkader- of specialistenopleiding) of MBO oude structuur (vóór 1998) HAVO of VWO (met diploma afgerond) / HBS / MMS / HBO propedeuse of WO propedeuse HBO (behalve HBO-master) / WO-kandidaats of WO-bachelor WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs <p>In de analyse wordt dit beschreven als een range van meer praktisch -> meer theoretisch opgeleid.</p>	Lineair
Leeftijd	18 categorieën: 16-19, 20-24, ..., 75-79, ≥ 80	Lineair
Geslacht	Twee categorieën: 0 = man, 1 = vrouw	Categorisch
Inkomen	4 categorieën: <ul style="list-style-type: none"> Inkomen onder modaal Inkomen 1-2 keer modaal Inkomen tenminste 2 keer modaal Inkomen onbekend 	Categorisch
Digitale attitude	Voor de analyses rond winkelen, zorg en werk is dit uitgevraagd als: <i>Stelling: online boodschappen doen/winkelen/een digitale zorgafpraak/thuiswerken/etc. is voor mij een goed alternatief voor het doen van deze activiteit op een externe locatie.</i> 5 categorieën: helemaal mee oneens (1) -> helemaal mee eens (5) Voor de analyses rond onderwijs en recreatieve bestemmingen hebben we geen specifiek bijpassende stelling uitgevraagd. Om toch de invloed van digitale alternatieven te meten, is een <i>gemiddelde genomen over de digitale stellingen voor boodschappen, winkelen, zorg en het doen van sociale activiteiten.</i> Dit leidt tot een waarde op een schaal van 1 tot 5.	Lineair
Toegang tot een auto	5 categorieën: <ul style="list-style-type: none"> Nooit toegang tot auto, geen rijbewijs (Vrijwel) nooit toegang tot auto, wel een rijbewijs Kan soms auto van familie of vrienden gebruiken 	Lineair

	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik auto moet afgestemd worden binnen het huishouden • Altijd toegang tot een auto <p>In de analyse wordt dit beschreven als geen -> altijd</p>	
Gezondheid barrières, gemiddeld bij het reizen per auto, ov, fiets, lopen	<p>Gemiddelde over vier vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In hoeverre belemmert uw gezondheid u bij lopen? • In hoeverre belemmert uw gezondheid u bij fietsen? • In hoeverre belemmert uw gezondheid u bij autorijden? • In hoeverre belemmert uw gezondheid u bij reizen met het openbaar vervoer? <p>Antwoordopties bij deze vragen waren: Helemaal niet, Vrijwel niet, Enigszins, Heel Erg en Weet niet/wil niet zeggen</p> <p>Aan degenen die tenminste één van de vragen niet of met Weet niet/wil niet zeggen hebben ingevuld, is de gemiddelde waarde over de steekproef heen toebedeeld</p>	Lineair
Huishoudtype	<p>3 categorieën:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huishouden met kind jonger dan 13, • Huishouden met kinderen van 13 tm 17 • Overige huishoudens (degenen met enkel oudere kinderen, of geen kinderen) 	Categorisch
Werkzaam	Wel werkzaam (1), niet werkzaam (0) of anders werkzaam "onbekend".	Categorisch

2.2.2.3 Specifieke vragen als afhankelijke variabelen van dit onderzoek

In dit onderzoek analyseren we achtereenvolgens de relevantie van het bereiken van verschillende typen bestemmingen (H3) (als proxy voor het ontleende nut, Figuur 2.3), de acceptabele reistijden (H4) en de verhouding tussen acceptabele reistijden en huidige reistijden, waarbij we ook een uitstapje maken naar kosten en comfortaspecten (H5). Hierbinnen doen we verschillende deelanalyses op basis van indicatoren die we in de vragenlijst hebben uitgevraagd. In onderstaande tabel zijn deze indicatoren en hun antwoord categorieën samengevat.

Tabel 2.4 Vragen gesteld rond de afhankelijke variabelen

	Variabele	Vraag	Categorieën
Hoofdstuk 3: Hoe belangrijk is bereikbaarheid	Relevantie bereiken type bestemming	<i>Uitgevraagd: Hoe relevant is het voor u om de volgende typen bestemmingen te kunnen bereiken?</i>	- Helemaal niet relevant - Niet relevant - Matig relevant - Relevant - Heel relevant
	Bezoek frequentie	<i>Uitgevraagd: Hoe vaak bezocht u in het afgelopen jaar de volgende bestemmingen?</i>	- (Bijna) nooit - 1 tot 5 dagen per jaar - 6 tot 11 dagen per jaar - 1 tot 3 dagen per maand - 1 tot 3 dagen per week - 4 of meer dagen per week
	Meest gebruikte vervoerwijze	<i>Uitgevraagd: Welke vervoerwijze gebruikt u het meest voor een reis naar de volgende bestemmingen?</i>	- Auto (als bestuurder of passagier) - Ov (bus, tram, metro, trein en/of WMO vervoer) - Bromfiets/snorfiets (inclusief scooter) - Fiets (inclusief e-fiets en scootmobiel) - Lopen (inclusief rolstoel) - Overig
	Voorkeurs vervoerwijze	<i>Uitgevraagd: Met welke vervoerwijze(n) vindt u dat u bestemming x in ieder geval zou moeten kunnen bereiken?</i>	- Auto (als bestuurder of passagier) - Ov (bus, tram, metro, trein en/of WMO vervoer) - Bromfiets/snorfiets (inclusief scooter) - Fiets (inclusief e-fiets en scootmobiel) - Lopen (inclusief rolstoel) - Overig

Acceptabele bereikbaarheid

Hoofdstuk 4: Acceptabele bereikbaarheid	Acceptabele reistijd	<i>Uitgevraagd: Binnen welke reistijd vindt u dat u bestemming x zou moeten kunnen bereiken met vervoerwijze x? Ga hierbij uit van de deur-tot-deur reistijd.</i>	Open antwoord
	Aantal te bereiken locaties	<i>Uitgevraagd: Hoeveel locaties van bestemming x wilt u binnen de zojuist genoemde 'acceptabele' reistijd minimaal kunnen bereiken?</i>	Open antwoord
Hoofdstuk 5: Huidige versus acceptabele bereikbaarheid	Meest bezochte locatie van type bestemming	<i>Uitgevraagd: Is uw meest bezochte locatie van type bestemming x ook de voor u dichtstbijzijnde locatie van type bestemming x?</i>	Ja/nee/weet ik niet
	Redenen meest bezochte locatie van type bestemming	<i>Uitgevraagd: Wat is of zijn de belangrijkste reden(en) voor uw keuze voor uw meest bezochte locatie van bestemming x?</i>	Gesloten antwoorden, met redenen zoals: <ul style="list-style-type: none"> - Het is de dichtstbijzijnde locatie - De reistijd naar deze locatie van bestemming x - Het is comfortabel reizen naar deze locatie van bestemming x - Het is goedkoop reizen naar deze locatie van bestemming x - De kwaliteit van deze locatie van bestemming x - De parkeermogelijkheden - Makkelijk in combinatie met andere reizen - Anders nl NB: afhankelijk van het type bestemming zijn nog extra redenen uitgevraagd
	Acceptabele reistijd	<i>Uitgevraagd: Binnen welke reistijd vindt u dat u bestemming x zou moeten kunnen bereiken met vervoerwijze x? Ga hierbij uit van de deur-tot-deur reistijd.</i>	Open antwoord
	Huidige reistijd naar dichtstbijzijnde locatie	<i>Uitgevraagd: Welke reistijd heeft u momenteel ongeveer met vervoerwijze x naar de dichtstbijzijnde locatie van type bestemming x?</i>	Open antwoord
	Huidige reistijd naar meest bezochte locatie	<i>Uitgevraagd: Welke reistijd heeft u momenteel ongeveer met vervoerwijze x naar de meest bezochte locatie van type bestemming x?</i>	Open antwoord
	'Voldoet' reistijd	<i>Eigen bewerking: Vergelijking acceptabele reistijd vs. huidige reistijd naar meest bezochte locatie van type bestemming x en huidige reistijd naar dichtstbijzijnde locatie van type bestemming x</i>	<ul style="list-style-type: none"> - 'Voldoet': acceptabele reistijd > huidige reistijd naar meest bezochte én dichtstbijzijnde locatie. - 'Voldoet' deels: acceptabele reistijd < huidige reistijd naar meest bezochte locatie - 'Voldoet' niet: acceptabele reistijd < huidige reistijd naar meest bezochte én dichtstbijzijnde locatie.
	Acceptabele kosten	<i>Uitgevraagd: Welke kosten vindt u maximaal acceptabel voor een retourreis naar bestemming x?</i>	Open antwoord
	Huidige kosten naar meest bezochte locatie	<i>Uitgevraagd: Hoeveel kosten maakt u ongeveer voor een retourreis naar uw meest bezochte locatie van type bestemming x?</i>	Open antwoord
	Delta acceptabel/huidige kosten	<i>Eigen bewerking: acceptabele kosten-huidige kosten naar meest bezochte locatie van bestemming x</i>	Open antwoord
	Comfort-aspecten	<i>Uitgevraagd: Naast reistijd en reiskosten kunnen andere factoren het reisgemak bepalen naar een bestemming. Welke factoren zijn voor u/je nog meer belangrijk voor uw/jouw reisgemak?</i>	Max. 6 redenen kiezen: <ul style="list-style-type: none"> - Weersomstandigheden - Kans op een zitplaats (in het OV) - Weginrichting en onderhoud

Acceptabele bereikbaarheid

			<ul style="list-style-type: none"> - Lichamelijke moeite /inspanning - Betrouwbaarheid van de reistijd - Risico op ongelukken - Mentale moeite (informatie verzamelen over een reis, plannen van een reis, enz.) - Aantrekkelijkheid van de omgeving waarin ik reis - Voorzieningen (bijv. parkeerplaatsen of winkels) of op rond de reis - Het wel of niet hebben van medereizigers - Het wel of niet moeten overstappen (OV) - Onderhoud en vuilheid van OV haltes - Onderhoud en vuilheid van openbaar vervoer zelf, bijv. de trein - Hoeveelheid bagage - Gevoel van veiligheid tijdens de reis - (Gevoel van) drukte onderweg - Doel van de reis (recreatief of verplichting) - Het aantal verkeerslichten onderweg - De kans op files - Anders, namelijk...
--	--	--	--

Kader 2.1 Acceptabele reistijd in relatie tot relevantie bereiken typen bestemmingen

In deze studie is (mede in verband met respondentlast) ervoor gekozen om mensen een beperkt aantal typen bestemmingen voor te leggen die voor hen relevant zijn. Immers: het heeft minder zin om mensen te bevragen over typen bestemmingen die voor hen niet relevant zijn.

Drie typen bestemmingen hebben we echter aan alle respondenten voorgelegd (zie ook paragraaf 2.2.2.1). Voor deze typen bestemmingen is het mogelijk om te analyseren of de acceptabele reistijd verschilt tussen mensen die een type bestemming meer of minder relevant vinden. Om dit te toetsen hebben we een regressieanalyse uitgevoerd voor de acceptabele reistijd naar respectievelijk het werk, de supermarkt en de huisarts, waarin we naast een set aan persoonskenmerken (zie ook in hoofdstuk 3, 4 en 5) ook de relevantie van het kunnen bereiken van respectievelijk werk, supermarkt en huisarts hebben toegevoegd.

Uit de analyse blijkt in geen van de gevallen een significant effect met relevantie. Oftewel: wanneer we corrigeren voor andere persoonskenmerken, bestaat er geen relatie tussen de mate waarin mensen het relevant vinden om een supermarkt, huisarts of werklocatie te bereiken, en de acceptabele reistijd naar deze typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen. Als we de andere persoonsfactoren niet meenemen in de analyse vinden we voor werk wel een positief significante relatie tussen de reistijd per auto en fiets enerzijds en de relevantie van het bereiken van de werklocatie anderzijds. Oftewel: Wanneer niet wordt gecorrigeerd voor andere persoonsfactoren zien we dat werkenden die vinden dat werk per fiets of per auto bereikt moet kunnen worden en het bereiken van werk relatief relevant vinden, een hogere acceptabele reistijd hebben per fiets of auto dan degenen die werken maar het bereiken van werk minder relevant vinden. Er is voor deze vervoerwijzen dus wel een samenhang, maar dit wordt eigenlijk verklaard door andere persoonskenmerken. Voor de andere vervoerwijzen en voor supermarkt en huisarts blijft de relatie insignificant.

Kortom: Er zijn geen duidelijke aanwijzingen dat de acceptabele reistijden die in deze studie worden gerapporteerd sterk anders zouden zijn als we ook mensen zouden hebben bevraagd die het bereiken van de typen bestemmingen minder relevant vinden. Wel met de kanttekening dat deze conclusie is gebaseerd op slechts 3 van de 16 geanalyseerde typen bestemmingen.

In hoofdstuk 4 gaan we nader in op de uitkomsten van analyses rond acceptabele reistijd.

2.2.3 Databewerking

De gebruikte data is opgeschoond door mensen die de vragenlijst te snel³ hebben ingevuld om de vragen goed te hebben kunnen lezen eruit te filteren. Hierdoor zijn er 3403 respondenten overgebleven voor analyse.

Er zijn gewichten toegevoegd o.b.v. geslacht, leeftijd, opleiding, werksituatie en stedelijkheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de gouden standaard voor de leeftijdsgroep 16 jaar en ouder. Deze gewichten zijn gebruikt voor de verschillende analyses in dit onderzoek.

2.2.3.1 Outliers

In dit onderzoek worden o.a. acceptabele reistijden (en kosten), huidige reistijden (en kosten), en het aantal locaties van een type bestemming dat men binnen de acceptabele reistijd wil kunnen bereiken geanalyseerd. Hierover zijn open vragen gesteld, waarbij respondenten zelf een tijd of aantal konden intypen. In de resulterende data zijn daarbij een aantal zeer hoge waardes te vinden. Alhoewel het niet uit is te sluiten dat bepaalde zeer hoge reistijden/kosten toch kloppen, is er voor gekozen om zeer hoge waardes te verwijderen om de invloed van deze waardes op het gemiddelde weg te halen. De strategie die hierbij gehanteerd is, is als volgt. Frequenties van antwoorden zijn uitgedraaid. Wanneer de hoogste waarde twee keer zo hoog is als het eerstvolgende antwoord met een lagere waarde, en maximaal twee mensen deze hoogste waarde hebben gerapporteerd, zijn deze antwoorden verwijderd. Op deze manier zijn totaal 11 waarden rond acceptabele reistijden, 3 waarden rond dichtstbijzijnde reistijden, 7 waarden rond reistijd meest bezochte locatie, 5 waarden rond aantal te kunnen bereiken locaties, 6 waarden rond acceptabele kosten en 1 waarde rond huidige kosten verwijderd.

Hiernaast kan ook de vraag gesteld worden of zeer lage waardes outliers zijn. Is het bijvoorbeeld realistisch dat iemand een huidige of acceptabele reistijd van 0 minuten heeft? We hebben er echter voor gekozen om deze waardes te behouden. Dit omdat we niet kunnen uitsluiten dat dit niet realistische waarden zijn. Iemand kan bijvoorbeeld boven een winkel wonen of altijd thuiswerken en daarmee een huidige reistijd van 0 hebben. Of iemand kan een baan hebben die altijd vanuit huis wordt gedaan en daarom een acceptabele reistijd van 0 hebben. Deze waardes hebben daarbij een kleinere invloed op de gemiddeldes dan de hoge outliers die verwijderd zijn.

2.2.4 Opzet analyse

De analyse is verdeeld over de 3 hierop volgende hoofdstukken, waarbij we steeds verschillende typen bestemmingen bespreken.

- De relevantie van het bereiken van verschillende typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen (Hoofdstuk 3)
- Acceptabele reistijden naar verschillende (relevante) typen bestemmingen (Hoofdstuk 4)
- Acceptabele reistijden in verhouding tot huidige reistijden (en kosten en moeite) (Hoofdstuk 5)

We bespreken de typen bestemmingen per hoofdstuk in zes subgroepen. Winkelen, zorg, werk, onderwijs, recreatie en ov. Daarnaast vergelijken we de typen bestemmingen per onderdeel ook met elkaar in een overkoepelende analyse.

Elk subhoofdstuk bevat zowel beschrijvende analyses (frequenties, gemiddelden, standaarddeviaties) als verdiepende analyses naar verschillen tussen groepen. In de verdiepende analyse nemen we steeds dezelfde set aan verklarende variabelen mee. Dit doen we om de verschillende bestemmingsgroepen en de analyses op een consistente wijze met elkaar te vergelijken. We maken hier gebruik van regressieanalyses. Hiermee onderzoeken we welke onafhankelijke variabelen (gecontroleerd voor andere variabelen) een significante relatie hebben met de

³ Mensen hebben afhankelijk van hun antwoorden een verschillende hoeveelheid vragen gehad. Of ze de vragenlijst al dan niet 'te snel' hebben ingevuld hebben we dus gebaseerd op de hoeveelheid vragen in relatie tot de invultijd.

afhankelijke variabele. We rapporteren de significante effecten. We hebben voor de consistentie overal gekozen gebruik te maken van een lineaire (OLS) regressieanalyse, ook waar het soms een ordinale of zelfs een binaire variabele (wel of geen keuze voor de auto, bijvoorbeeld) betreft. Wel hebben we getest of een binaire logistische of ordinale regressie (die meer geschikt is voor deze afhankelijke variabele) tot duidelijk andere uitkomsten leidt, maar dit bleek niet het geval. We presenteren op verschillende plekken de zogenaamde 'standardized' beta, zodat effecten van verschillende variabelen onderling te vergelijken zijn.

3. Hoe belangrijk is bereikbaarheid?

Voordat we ingaan op acceptabele niveaus van bereikbaarheid en hoe dit zich verhoudt met huidige niveaus, onderzoeken we in dit hoofdstuk in hoeverre (verschillende groepen) mensen het relevant vinden om verschillende typen bestemmingen (fysiek) te kunnen bereiken. We analyseren eerst in hoeverre (groepen) mensen het kunnen bereiken van bepaalde typen bestemmingen relevant vinden en hoe vaak mensen deze voor hen relevante typen bestemmingen bezoeken (paragraaf 3.1). Daarna gaan we in op de vervoerwijzen die nu worden gebruikt voor het bereiken van een bepaalde bestemming, en op vervoerwijzen waarmee men vindt dat de bestemming bereikt moet kunnen worden (paragraaf 3.2). We bespreken achtereenvolgens verschillende groepen bestemmingen, en eindigen met een overkoepelend overzicht.

3.1 Winkelbestemmingen

In deze sectie gaan we in op de bestemmingen in de groep 'winkelen', waarin we mensen in het onderzoek hebben bevraagd over het bereiken van de supermarkt en een grootschalig winkelcentrum.

3.1.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.1 blijkt dat het kunnen bereiken van een supermarkt door mensen over het algemeen relevanter wordt gevonden dan het bereiken van een grootschalig winkelcentrum (waarin ook andere winkels te vinden zijn).

- 83% van de mensen in het onderzoek vindt het kunnen bereiken van een supermarkt tenminste relevant (50% van de mensen vindt het 'relevant' en 33% vindt het zelfs 'heel relevant'). Slechts 6% van de mensen vindt het kunnen bereiken van een supermarkt niet of helemaal niet relevant.
- 29% van de mensen in het onderzoek vindt het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum tenminste relevant (25% van de mensen vindt het 'relevant' en 4% vindt dit 'heel relevant'). 25% van de mensen vindt dit niet of helemaal niet relevant.

Tabel 3.1 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van winkelbestemmingen relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Supermarkt		Grootschalig winkelcentrum	
	N	%	N	%
Helemaal niet relevant	88	3%	373	11%
Niet relevant	102	3%	487	14%
Matig relevant	393	12%	1555	46%
Relevant	1711	50%	840	25%
Heel relevant	1106	33%	121	4%
<i>Totaal</i>	<i>3400</i>	<i>100%</i>	<i>3376¹</i>	<i>100%</i>

¹De N is hier iets lager dan bij de relevantie van het bereiken van supermarkt, de huisarts en het werk, omdat enkele respondenten halverwege gestopt zijn met de vragenlijst en daarom enkel vragen over de supermarkt, huisarts en het werk hebben beantwoord (die eerder werden getoond).

De volgende respondentkenmerken blijken op basis van een regressieanalyse een significante relatie te vertonen met de relevantie van het kunnen bereiken van een supermarkt (Tabel 3.2-links):

- Mensen in het onderzoek met een meer theoretische opleiding, ouderen en vrouwen vinden het bereiken van een supermarkt relevanter dan respectievelijk meer praktisch opgeleiden, jongeren en mannen. Ook mensen met meer toegang tot een auto vinden het bereiken van een supermarkt relatief wat relevanter dan degenen zonder deze toegang.
- Mensen die digitaal boodschappen doen als een goed alternatief zien voor fysiek boodschappen doen, vinden het (fysiek) kunnen bereiken van een

supermarkt juist relatief gezien minder relevant. Ook hogere inkomens laten een lagere relevantie zien. Hier kan mogelijk spelen dat zij vaker eten bestellen of meer buiten de deur eten dan lagere inkomens, zo blijkt bijv. ook uit [Knoope & Visser \(2022\)](#).

- We vinden wat betreft de relevantie van het kunnen bereiken van een supermarkt geen verschillen naar stedelijkheid. Mensen in meer stedelijk gebied vinden het fysiek bereiken van een supermarkt dus ongeveer even relevant als mensen in meer landelijk gebied.

De volgende respondentkenmerken vertonen significante samenhang met de relevantie voor het bereiken van een grootschalig winkelcentrum (Tabel 3.2-rechts):

- Net als bij het bereiken van een supermarkt vinden vrouwen het bereiken van een grootschalig winkelcentrum relevanter dan mannen. Vrouwen winkelen over het algemeen ook meer dan mannen (zie bijv. [CBS Statline, 2024](#); [van Tellingen et al., 2017](#)). Ook hier zien we daarnaast een significant verschil tussen mensen met meer en minder toegang tot een auto; degenen met meer toegang tot een auto hechten een wat hogere relevantie aan het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum dan mensen met minder toegang tot een auto.
- Anders dan bij de supermarkt hangt de mate van relevantie van het bereiken van een grootschalig winkelcentrum niet samen met leeftijd. Waar type opleiding en stedelijkheid bij de relevantie van het kunnen bereiken van een supermarkt geen belangrijke factoren bleken, zijn ze wel significant waar het gaat om het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum. Dit wordt door meer praktisch opgeleiden en respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied significant relevanter gevonden dan door meer theoretisch opgeleiden en degenen in meer landelijk gebied. Mogelijk speelt rond stedelijkheid een effect van zelfselectie, waarbij mensen die de nabijheid van meer winkels relevanter vinden sneller geneigd zijn in stedelijk gebied te (gaan) wonen waar ook meer winkels zijn. [Van de Coevering et al. \(2018\)](#) vonden – op basis van data in drie gemeenten in Nederland- overigens niet dat mensen die meer belang hechten aan de nabijheid van winkelcentra ook fysiek dichterbij een winkelcentrum wonen.
- Mensen in het onderzoek met relatief meer gezondheidsbarrières en respondenten in een huishouden met een jong kind (<13 jaar) hechten (anders dan bij de supermarkt) ook significant meer relevantie aan het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum (dan degenen met relatief minder gezondheid barrières en degenen zonder jong kind <13 jaar in het huishouden). Deze effecten zijn echter relatief wat minder sterk t.o.v. bijvoorbeeld stedelijkheid.

Tabel 3.2 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van winkelbestemmingen

Relevantie bereiken winkels	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum
	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,022	0,135***
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,1***	-0,038**
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,09***	-0,016
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,119***	0,059***
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,036	-0,032
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,065***	-0,001
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,118***	-0,002
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,039**	0,071***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,036	0,05**
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,019	0,056**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,069***	0,004
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,009	0,018

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen respondenten die het kunnen bereiken van één of beide uitgevraagde winkelbestemmingen relevant vinden naar de frequentie waarmee ze deze winkelbestemming(en) bezoeken (als klant, of als personeel van een winkel).

- 86% van de respondenten die het bereiken van een supermarkt relevant vindt, bezoekt tenminste 1 keer per week de supermarkt; slechts 3% van hen gaat minder dan 5 keer per jaar (zie Tabel 3.3). De meeste respondenten gaan 1-3 dagen per week naar de supermarkt.
- Onder respondenten die het bereiken van een grootschalig winkelcentrum relevant vinden is de bezoekfrequentie beduidend lager. 23% gaat minstens 1 keer per week naar een grootschalig winkelcentrum; 20% van hen gaat minder dan 5 keer per jaar. Het grootste deel van de respondenten (34%) gaat 1-3 dagen per maand naar een grootschalig winkelcentrum.

Tabel 3.3 Bezoekfrequentie winkelbestemmingen onder mensen in het onderzoek die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

Frequentie bezoek	Supermarkt		Grootschalig winkelcentrum	
	N	%	N	%
(Bijna) nooit	23	1%	39	4%
1-5 dagen per jaar	44	2%	157	16%
6-11 dagen per jaar	43	2%	210	22%
1-3 dagen per maand	302	11%	323	34%
1-3 dagen per week	2078	74%	204	21%
Meer dan 3 dagen per week	326	12%	29	3%
Totaal	2817 ¹	100%	960 ¹	100%

¹Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.1.2

Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van één van de twee of beide winkelbestemming(en) relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van de typen bestemmingen. Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze de winkelbestemming zouden *moeten kunnen* bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.4 presenteert de frequenties.

- De meeste mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van een supermarkt relevant vinden, vinden dat deze tenminste per fiets (65% van de mensen) of per auto (62% van de mensen) bereikbaar zou moeten zijn. Op dit moment is de auto de vaakst gebruikte vervoerwijze waarmee deze mensen de supermarkt bezoeken (43%), gevolgd door de fiets (31%). Lopen komt op de 3^e plek uit (24%). Dat er een verschil is tussen de huidige meest gebruikte vervoerwijze (de auto) en de vervoerwijze waarmee het grootste deel van de mensen vindt dat zij de supermarkt moeten kunnen bereiken (de fiets) is opvallend. Mogelijk leidt het moeten tillen van zware spullen ertoe dat respondenten nu vaker voor de auto kiezen, of combineren zij het boodschappen doen met andere zaken waar men de auto gebruikt (bijv. het werk of het brengen of halen van kinderen).
- Veruit de meeste respondenten die het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum relevant vinden, vinden dat deze tenminste bereikbaar moet zijn per auto (78%); op respectievelijk de 2^e en 3^e plek volgen de fiets (45%) en het ov (22%). Daarbij wordt de auto ook in de huidige praktijk door de meeste respondenten genoemd als hoofdvervoerwijze voor een bezoek aan een grootschalig winkelcentrum (54%), gevolgd door de fiets (31%).

Tabel 3.4 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat de winkelbestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

	Supermarkt				Grootschalig winkelcentrum			
	Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit		Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit	
	N	Percentage	N	Percentage	N	Percentage	N	Percentage
Auto	1747	62%	1188	43%	345	78%	415	54%
Ov	98	4%	18	1%	96	22%	28	4%
Fiets	1828	65%	845	31%	196	45%	239	31%
Lopen	1073	38%	661	24%	43	10%	71	9%
Overig	9	0,3%	37	1%	14	3%	11	2%
Totaal	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	2749 ²	100%	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	775 ²	100%

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar het type bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.3.

Een aantal persoonskenmerken hebben op basis van regressieanalyse⁴ een significante relatie met de door respondenten geselecteerde vervoerwijze(n) voor het kunnen bereiken van de supermarkt.

- Toegang tot de auto is hier een belangrijke verklarende variabele. Wellicht niet verrassend rapporteren mensen met meer toegang tot een auto vaker dat een supermarkt per auto bereikbaar moet zijn en degenen met minder toegang tot de auto relatief vaker dat een supermarkt met andere vervoerwijzen bereikbaar moet zijn.
- Ook stedelijkheid laat een duidelijk patroon zien. Respondenten wonend in meer stedelijk gebied noemen duidelijk minder vaak dat een supermarkt bereikt moet kunnen worden per auto of fiets dan mensen uit meer landelijk gebied. Respondenten uit meer landelijk gebied geven juist relatief vaker aan dat de supermarkt per ov of lopend bereikbaar moet zijn.
- Daarnaast vinden mensen met een meer theoretische opleiding fietsbereikbaarheid belangrijker dan degenen met een meer praktische opleiding; zij vinden autobereikbaarheid van de supermarkt juist minder belangrijk. Ook vrouwen noemen relatief vaker dat de supermarkt per fiets bereikbaar moet zijn dan mannen. Hogere inkomens noemen ten opzichte van lagere inkomens vaker dat een supermarkt te bereiken moet zijn per auto en minder vaak dat een supermarkt bereikbaar moet zijn per ov.
- Degenen met meer gezondheid barrières noemen relatief vaker dat een supermarkt per auto bereikbaar moet zijn en minder vaak dat deze bereikbaar moet zijn per fiets dan degenen met minder of geen gezondheid barrières.
- Wanneer er kinderen onder de 18 jaar in het huishouden zijn, wordt relatief minder vaak gerapporteerd dat een supermarkt lopend bereikbaar moet zijn.

Tabel 3.5 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de supermarkt tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de supermarkt tenminste relevant vinden)

Supermarkt	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,129***	0,043**	-0,072***	0,149***
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,048**	0,02	0,079***	0,033
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,019	0,036	-0,018	0,01
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	-0,001	0,009	0,063***	-0,032
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,064**	-0,022	0	-0,054**
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,07***	-0,06**	0,004	-0,037
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,016	0,016	-0,021	0,007
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,34***	-0,091***	-0,127***	-0,146***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,042**	0,014	-0,109***	-0,03
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				

⁴ We hebben voor de consistentie overall gekozen gebruik te maken van een lineaire (OLS) regressieanalyse. Wel hebben we getest of een binaire logistische regressie (die meer geschikt is voor deze afhankelijke variabele) tot duidelijk andere uitkomsten leidt. Dat bleek niet het geval.

<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,025	-0,01	0,02	-0,056**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,054**	-0,012	0,003	-0,079***
Werkzaam ja (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	0,033	0,031	0,009	-0,034

*** significant $p < 0,01$ **significant $P < 0,05$

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Waar het gaat om het bereiken van een grootschalig winkelcentrum, worden op basis van regressieanalyse minder sterke verschillen gevonden tussen respondentengroepen wat betreft de vervoerwijze(n) waarmee men vindt dat deze bereikt moeten worden (Tabel 3.6). Dit kan verband houden met de relatief kleinere steekproef van respondenten die hierover vragen hebben ontvangen⁵.

- Ook hier blijkt toegang tot een auto een belangrijke verklarende variabele. Van de respondenten die het bereiken van een grootschalig winkelcentrum relevant vinden, noemen respondenten met meer toegang tot een auto relatief vaker de auto als vervoerwijze waarmee het grootschalig winkelcentrum bereikt zou moeten kunnen worden, en relatief minder vaak het ov of de fiets.
- Daarnaast noemen degenen met een hoger inkomen relatief vaker dan lagere inkomens dat een grootschalig winkelcentrum bereikbaar zou moeten zijn per auto.
- Voor opleidingstype vinden we geen lineair significant verband. Wel blijkt uit nadere analyse dat degenen met een 'gemengde opleiding'⁶ een grootschalig winkelcentrum vaker willen kunnen bereiken per ov dan respondenten met andere opleidingstypes.
- Waar stedelijkheid, opleiding, gezondheid en het al dan niet hebben van jongere kinderen in het huishouden relevant waren in het verklaren van verschillen in de voorkeursmodaliteit voor de supermarkt, blijken hier voor het grootschalig winkelcentrum geen verschillen te zijn.

Tabel 3.6 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat het grootschalig winkelcentrum tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de grootschalig winkelcentrum tenminste relevant vinden)

Grootschalig winkelcentrum	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag → zeer stedelijk</i>)	-0,083	0,04	0,108	0,003
Opleiding (<i>praktisch → theoretisch</i>)	-0,042	0,108	0,107	-0,077
Leeftijd (<i>jong → oud</i>)	0,03	0,029	0,118	0,01
Geslacht (<i>0 = man, 1 = vrouw</i>)	0,058	0,044	0,063	-0,001
Inkomen (<i><1x modaal = ref</i>) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,17**	-0,091	0,016	-0,042
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,192***	-0,126	-0,025	-0,035
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	0,001	0,058	0,024	-0,046
Toegang auto (<i>geen → altijd</i>)	0,43***	-0,159**	-0,322***	0,066
Gezondheid barrières (<i>geen → veel belemmeringen</i>)	-0,012	-0,101	0,072	0,104
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,02	-0,109	0,014	-0,017
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,092	0,009	0,035	0,031
Werkzaam ja (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	0,059	-0,11	0,081	0,007

*** significant $p < 0,01$ **significant $P < 0,05$

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

⁵ De vragen over het bereiken van een supermarkt zijn aan alle respondenten voorgelegd. De vragen over het bereiken van een grootschalig winkelcentrum zijn enkel voorgelegd aan een selectie van respondenten die het bereiken van een grootschalig winkelcentrum relevant vindt.

⁶ Gemengd houdt hier in een tussenvorm van meer theoretisch en meer praktisch opgeleid. Specifieker betreft dit degenen met als hoogst voltooide opleiding MBO, Havo/VWO of een HBO of WO propedeuse.

3.2 Zorg

3.2.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.7 blijkt dat het (fysiek) kunnen bereiken van zorgbestemmingen relevant wordt gevonden door het grootste deel van de mensen in het onderzoek. Ca. 80% vindt het fysiek kunnen bereiken van de huisarts relevant of heel relevant; het fysiek kunnen bereiken van een ziekenhuis is voor 71% van de mensen relevant of heel relevant.

Tabel 3.7 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van zorg relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Huisarts		Ziekenhuis	
	N	%	N	%
Helemaal niet relevant	60	2%	99	3%
Niet relevant	110	3%	205	6%
Matig relevant	471	14%	672	20%
Relevant	1573	46%	1424	42%
Heel relevant	1186	35%	975	29%
<i>Totaal</i>	<i>3400</i>	<i>100%</i>	<i>3376¹</i>	<i>100%</i>

¹De N is hier iets lager dan bij de relevantie van het bereiken van supermarkt, de huisarts en het werk, omdat enkele respondenten halverwege gestopt zijn met de vragenlijst en daarom enkel vragen over de supermarkt, huisarts en het werk hebben beantwoord (die eerder werden getoond).

De volgende respondentkenmerken blijken na regressieanalyse een significante relatie te vertonen met de relevantie van het kunnen bereiken van de onderzochte zorgbestemmingen (zie Tabel 3.8):

- Leeftijd blijkt hier een belangrijke verklarende variabele. Naarmate mensen in ouder zijn, vinden zij de bereikbaarheid van een huisarts of ziekenhuis relevanter worden. Ook is er een significant verschil naar geslacht: Vrouwen vinden het kunnen bereiken van beide zorgbestemmingen relevanter dan mannen.
- Ook mensen met toegang tot een auto rapporteren voor het bereiken van zorgbestemmingen een hogere relevantie dan degenen zonder deze toegang.
- Ditzelfde geldt voor mensen met meer gezondheid barrières; ook zij vinden het kunnen bereiken van zorgbestemmingen relevanter.
- Huishoudens met het jongste kind in de categorie 12-17 jaar vinden het bereiken van zorg relevanter dan andere huishoudens.
- Daarnaast zijn er enkele groepskenmerken die enkel significant zijn waar het gaat om de relevantie van het kunnen bereiken van een ziekenhuis: meer theoretisch opgeleiden en mensen met een baan vinden het kunnen bereiken van een ziekenhuis relatief gezien minder relevant dan meer praktisch opgeleiden en mensen in het onderzoek zonder baan.
- We vinden wat betreft beide zorgbestemmingen verder geen significante verschillen in relevantie voor het bereiken van zorgbestemmingen naar stedelijkheid of inkomen.

Tabel 3.8 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van zorg

Relevantie bereiken zorg	Huisarts	Ziekenhuis
	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,028	-0,019
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,004	-0,077***
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,171***	0,202***
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,12***	0,042**
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,004	-0,011
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,011	0,027
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,018	-0,018
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,077***	0,061***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,048**	0,1***
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,013	0,008
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,051**	-0,052**
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	-0,027	-0,041**

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van één of beide zorgbestemmingen relevant vinden naar de frequentie waarmee ze deze zorgbestemming(en) bezoeken (als patiënt, als begeleider of bezoeker van een patiënt, of als personeel).

- Ondanks dat veel mensen het kunnen bereiken van zorg relevant vinden, worden deze typen bestemmingen door de meeste mensen in het onderzoek 'slechts' 1-5 keer per jaar of (bijna) nooit bezocht (resp. 76% en 75% voor huisarts en ziekenhuis) (zie Tabel 3.9). Dit verschil tussen hoge relevantie en lage bezoekfrequentie geeft indicatie dat het kunnen bezoeken van een huisarts of ziekenhuis vooral optiewaarde heeft (zie ook [Geurs et al., 2007](#)). Mensen vinden het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen daarbij waarschijnlijk vooral relevant voor als er ooit iets urgents gebeurt waarbij deze typen bestemmingen nodig zijn. Het aandeel mensen in het onderzoek dat de huisarts meer dan 1x per week bezoekt is minimaal; voor het ziekenhuis geldt dat voor 4%. Dit kan ook (deels) personeel betreffen.

Tabel 3.9 Bezoekfrequentie zorg onder mensen in het onderzoek die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

Frequentie bezoek	Huisarts		Ziekenhuis	
	N	%	N	%
(Bijna) nooit	638	23%	761	32%
1-5 dagen per jaar	1463	53%	1029	43%
6-11 dagen per jaar	479	17%	375	16%
1-3 dagen per maand	161	6%	155	6%
1-3 dagen per week	13	0%	42	2%
Meer dan 3 dagen per week	5	0%	39	2%
Totaal	2759 ¹	100%	2400 ¹	100

¹Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.2.2

Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van één of beide uitgevraagde zorgbestemming(en) relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van de typen bestemmingen. Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze het type zorg zouden *moeten kunnen* bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.10 presenteert de frequenties.

- Mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van de huisarts relevant vinden, gebruiken in de meeste gevallen de fiets om naar de huisarts te reizen (41%), gevolgd door de auto (35%). Deze vervoerwijzen worden door mensen ook het vaakst genoemd als vervoerwijzen waarmee de huisarts bereikbaar zou moeten zijn (resp. 66% en 56% noemt hier fiets of auto).
- Voor het bereiken van het ziekenhuis komen dezelfde vervoerwijzen als vaakst gebruikt naar voren, maar dan in duidelijk andere verhoudingen (zie Tabel 3.10). De auto wordt hier door veruit de meeste mensen in het onderzoek gebruikt (74%), gevolgd door de fiets (14%). De auto wordt ook het vaakst genoemd door mensen als vervoerwijze waarmee een ziekenhuis bereikbaar zou moeten zijn (85% noemt dit). Wel is opvallend dat het ov hier als 2^e modaliteit naar voren komt (44% van de mensen noemt dit), terwijl in de huidige praktijk maar een klein percentage gebruik maakt van het ov voor een dergelijke reis (8%). Dit suggereert dat mensen meer gebruik zouden willen kunnen maken van het ov voor het bereiken van het ziekenhuis dan nu het geval is. Daarnaast is het goed mogelijk dat respondenten in de huidige situatie waarin zij het ziekenhuis bezoeken in het algemeen redelijk gezond zijn (of dit doen als bezoeker of personeel), terwijl zij in het redeneren over

de 'voorkeursvervoerwijzen' rekening houden met een situatie van ziekte (en daarvoor bereikbaarheid per ov meer benadrukken).

Tabel 3.10 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat de zorgbestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

	Huisarts				Ziekenhuis			
	Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit		Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Auto	1889	56%	231	35%	1417	85%	453	74%
Ov	385	11%	7	1%	724	44%	48	8%
Fiets	2220	66%	271	41%	450	27%	86	14%
Lopen	1137	34%	135	20%	61	4%	12	2%
Overig	72	2%	14	2%	32	2%	13	2%
Totaal	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	658 ²	100%	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	612 ²	100%

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar het type bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.9.

Met name de toegang tot een auto, stedelijkheid en de gezondheidssituatie blijken op basis van regressieanalyse¹ belangrijke factoren in het verklaren van verschillen tussen mensen in de genoemde vervoerwijze(n) waarmee de huisarts bereikbaar zou moeten zijn (zie Tabel 3.11):

- Mensen woonachtig in stedelijker gebied die het kunnen bereiken van de huisarts relevant vinden rapporteren duidelijk minder vaak dat een huisarts bereikbaar moet zijn per auto of met de fiets. Wel noemen ze juist vaker dat de huisarts per ov of lopend bereikbaar moet zijn (dan degenen in meer landelijk gebied).
- Mensen in het onderzoek met toegang tot een auto rapporteren (niet onverwacht) duidelijk vaker dat de huisarts bereikbaar moet zijn per auto; degenen met minder toegang tot een auto vinden vaker dat de huisarts bereikbaar moet zijn per ov, fiets of lopen.
- Mensen met meer gezondheid barrières vinden duidelijk vaker dat de huisarts bereikbaar moet zijn per auto en juist minder vaak dat deze bereikbaar moet kunnen zijn per fiets (dan degenen met minder gezondheid barrières).
- Meer theoretisch opgeleiden rapporteren daarnaast vaker dan meer praktisch opgeleiden dat de huisarts bereikbaar moet zijn per ov of de fiets.
- Waar jongere respondenten vaker vinden dat de huisarts per ov bereikbaar moet zijn, rapporteren oudere respondenten juist relatief vaker dat de huisarts lopend bereikbaar moet zijn.
- Respondenten in een huishouden met jongere kinderen (<13 jaar) rapporteren vaker dan respondenten *zonder* kinderen in de leeftijd van 0-17 jaar in het huishouden dat een huisarts bereikbaar moet zijn per auto.

Tabel 3.11 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de huisarts tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de huisarts tenminste relevant vinden)

Huisarts	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,119***	0,097***	-0,046**	0,097***
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,037	0,068***	0,056**	0,023
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,017	-0,093***	0,032	0,057**
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	0,022	-0,013	0,059**	0,002
Inkomen (<1x <i>modaal</i> = <i>ref</i>) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,06**	-0,019	0,003	0,009
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,019	-0,005	0,005	0,009
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,025	0,012	0,009	0,014
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,327***	-0,07***	-0,097***	-0,162***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,082***	0,003	-0,134***	-0,023
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = <i>ref</i>)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,053**	-0,062**	0,02	-0,042**

<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,018	-0,037	0,03	-0,03
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,029	0,011	-0,005	0,043

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Wat betreft de vervoerwijze(n) waarmee het ziekenhuis bereikbaar zou moeten zijn vinden we op basis van regressieanalyse soortgelijke verschillen tussen mensen in het onderzoek, maar wel enkele accentverschillen (zie Tabel 3.12):

- Respondenten in meer stedelijk gebied die het bereiken van een ziekenhuis relevant vinden, rapporteren vaker dat een ziekenhuis per fiets of lopend, en minder vaak dat een ziekenhuis per auto bereikbaar zou moeten zijn (dan degenen in meer landelijk gebied). Dit kan te maken hebben met de relatieve afstand tot ziekenhuizen, die in stedelijk gebied vaak korter is waardoor fietsen of lopen in de basis vaker mogelijk is.
- We vinden wederom dat degenen met meer toegang tot een auto vaker aangeven dat een ziekenhuis per auto bereikbaar moet zijn dan degenen met minder of geen toegang tot een auto, en juist minder vaak dat het ziekenhuis bereikbaar moet zijn per ov of fiets.
- Vergelijkbaar met het patroon bij de huisarts, vinden meer theoretisch opgeleiden vaker dat ziekenhuizen bereikbaar zouden moeten zijn per ov dan meer praktisch opgeleiden, terwijl meer praktisch opgeleiden juist vaker vinden dat een ziekenhuis per auto bereikbaar moet zijn.
- Hogere inkomens vinden minder vaak dat een ziekenhuis te voet bereikbaar zou moeten zijn, maar vaker dat dit per auto bereikbaar moet zijn. We zagen hier wat betreft het bereiken van de huisarts geen verschil.
- We vinden geen lineair verband met leeftijd. Wel blijkt dat degenen tussen de 20 en 50 jaar significant vaker dan degenen onder de 20 of boven de 50 het ziekenhuis per ov willen kunnen bereiken (zie bijlage 3.6).
- Waar we bij de huisarts een duidelijke relatie zagen tussen de genoemde vervoerwijzen en de gezondheidssituatie, zien we dit verband niet voor het bereiken van het ziekenhuis: mensen met meer gezondheid barrières vinden het kunnen bereiken van een ziekenhuis relevanter (zagen we in Tabel 3.8), maar verschillen niet van degenen met minder gezondheid barrières waar het gaat om de genoemde vervoerwijze(n) waarmee het ziekenhuis dan vervolgens bereikbaar zou moeten zijn.

Tabel 3.12 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de ziekenhuis tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de ziekenhuis tenminste relevant vinden)

Ziekenhuis	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,094**	0,077	0,157***	0,082**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,088**	0,126***	-0,035	0,007
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,047	-0,009	0,016	-0,001
Geslacht (0 = man, 1 = vrouw)	0,031	0,004	0,019	-0,013
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,093**	-0,056	-0,07	-0,062
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,109**	-0,064	0,02	-0,126**
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,047	0,054	0,03	0,021
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,375***	-0,113**	-0,209***	-0,05
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,044	0,034	-0,016	-0,044
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,044	-0,087**	-0,013	-0,014
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,1**	-0,036	-0,065	-0,049
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,032	0,033	0,023	0,032

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

3.3 Werk

3.3.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.13 blijkt dat ca 64% van de mensen in het onderzoek het (fysiek) kunnen bereiken van werk relevant vindt. Een kleine 30% vindt dit helemaal niet relevant. Dit betreft grotendeels mensen die gepensioneerd zijn of nog studeren, zo blijkt uit nadere analyse (zie ook: bijlage 3.1).

Tabel 3.13 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van werk relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Werk	
	N	%
Helemaal niet relevant	954	28%
Niet relevant	143	4%
Matig relevant	134	4%
Relevant	820	24%
Heel relevant	1348	40%
<i>Totaal</i>	<i>3400</i>	<i>100%</i>

De volgende persoonskenmerken blijken na regressieanalyse een significante relatie te vertonen met de relevantie van het kunnen bereiken van werk (zie Tabel 3.14):

- Zoals te verwachten wordt het kunnen bereiken van werk door werkzame mensen in het onderzoek duidelijk relevanter gevonden dan door niet-werkzame mensen in het onderzoek. Ook meer theoretisch opgeleiden, jongere mensen, degenen met een hoger inkomen en degenen met toegang tot een auto vinden het kunnen bereiken van werk relevanter. Voor mensen met meer gezondheid barrières is het bereiken van werk minder relevant dan voor degenen met minder of geen gezondheid barrières; dit blijkt ook uit andere gegevens (zie bijv. [Ibukin & Alam, 2024](#)).
- Om te onderzoeken of er een verband bestaat tussen de mate waarin mensen digitaal werken een goed alternatief vinden en de mate waarin mensen het relevant vinden een fysieke werklocatie te kunnen bereiken, zoomen we in op de mensen die nu werkzaam zijn (waaraan deze stelling is voorgelegd) (tabel 3.14-rechts). Tussen beide bestaat inderdaad een relatie: Werkenden die aangeven dat thuiswerken een goed alternatief is, vinden het fysiek kunnen bereiken van de werklocatie duidelijk minder relevant. Verder zijn de verklarende variabelen hier vergelijkbaar met de situatie voor alle respondenten. Wel valt op dat onder werkende mensen in het onderzoek degenen in een huishouden met kinderen onder de 18 jaar het fysiek kunnen bereiken van werk minder relevant vinden dan werkenden in andere huishoudtypes.

Tabel 3.14 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van werk

Relevantie bereiken werk	Werk	
	Bèta alle respondenten	Bèta werkenden: incl digitale stelling
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0	0,003
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,059***	0,1***
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,351***	-0,061**
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	0,01	0,027
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,027	0,08**
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,047**	0,085**
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)		-0,209***
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,058***	0,054**
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,079***	-0,094***
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,022	-0,075**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,006	-0,05**
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,447***	

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen respondenten die het kunnen bereiken van werk relevant vinden naar de frequentie waarmee ze het werk bezoeken. Meer dan 90% van hen bezoekt minstens 1x per week een werklocatie. 4% van hen bezoekt vrijwel nooit een werklocatie.

Tabel 3.15 Bezoekfrequentie werklocatie onder mensen in het onderzoek die het bereiken van deze bestemming relevant vinden

Frequentie bezoek	Werk	
	N	%
(Bijna) nooit	86	4%
1-5 dagen per jaar	17	1%
6-11 dagen per jaar	9	0%
1-3 dagen per maand	64	3%
1-3 dagen per week	885	41%
Meer dan 3 dagen per week	1107	51%
<i>Totaal</i>	<i>2168¹</i>	<i>100</i>

¹Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.3.2 Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van werk relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van deze bestemming. Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze het type bestemming zouden *moeten kunnen* bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.16 presenteert de frequenties.

De meeste mensen in het onderzoek die het relevant vinden om een werklocatie te kunnen bereiken, vinden dat het werk met de auto of met de fiets bereikbaar zou moeten kunnen zijn (resp. 64% en 42%). Het ov staat op een derde plek (34%).

Als we dit beeld vergelijken met de huidige gebruikte vervoerwijzen voor het reizen naar een werklocatie, dan zien we hier een vergelijkbaar patroon; iets meer dan 50% maakt gebruik van de auto voor het bereiken van een werklocatie, een kleine 30% de fiets en 11% rapporteert het ov hiervoor het vaakst te gebruiken.

Tabel 3.16 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat werk bereikt moet kunnen worden (max 2)

	Werk			
	Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit	
	N	%	N	%
Auto	2181	64%	1118	54%
Ov	1136	34%	233	11%
Fiets	1431	42%	598	29%
Lopen	204	6%	64	3%
Overig	333	10%	52	3%
<i>Totaal</i>	<i>n.v.t.¹</i>	<i>n.v.t.¹</i>	<i>2065²</i>	<i>100%</i>

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar het type bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.15.

Verschillende persoonskenmerken hebben op basis van regressieanalyse een significante relatie met de door respondenten geselecteerde vervoerwijze(n) voor het kunnen bereiken van werk (zie Tabel 3.17):

- Net als bij verschillende andere typen bestemmingen blijkt ook bij het bereiken van werk de toegang tot de auto een belangrijke variabele in het verklaren van verschillen in de genoemde vervoerwijzen voor het kunnen bereiken van de werklocatie: Wanneer respondenten meer toegang hebben tot de auto vinden zij ook vaker dat werk met de auto bereikbaar zou moeten

- zijn; mensen met minder of geen toegang tot een auto vinden het kunnen bereiken van het werk per ov, fiets of lopend juist belangrijker.
- Werkende respondenten woonachtig in stedelijk gebied en meer theoretisch opgeleiden noemen vaker dat werk bereikbaar moet zijn met ov; respondenten in meer landelijk gebied en praktischer opgeleiden noemen relatief vaker de auto.
 - Oudere respondenten rapporteren vaker dat werk fietsend of lopend bereikbaar moet zijn, en noemen relatief minder vaak de auto als vervoerwijze waarmee het werk bereikbaar moet zijn dan jongere respondenten.
 - Vrouwen noemen ook relatief vaker dat werk bereikbaar moet zijn per fiets (dan mannen). Over het algemeen reizen vrouwen ook wat minder ver naar hun werk dan mannen ([CBS Statline, 2024](#)), wat de keuze voor de fiets zou kunnen verklaren.
 - Huishoudens met minstens 1 jong kind (onder 13) vinden relatief vaker dat de werklocatie bereikbaar moet zijn per auto, en rapporteren minder vaak dat werk bereikbaar moet zijn per ov. Mogelijk zijn zij vaker geneigd de reis naar werk te combineren met bijvoorbeeld het brengen of halen van kinderen, maar dit betreft speculatie.
 - Respondenten die thuiswerken als goed alternatief zien voor een fysiek bezoek aan de werklocatie, noemen relatief vaker dat werk bereikbaar zou moeten zijn met het ov. Het is bekend dat mensen met thuiswerkmogelijkheden relatief vaker met het ov naar het werk reizen (zogenaamde 'kantoormedewerkers') (bron: [Hamersma et al., 2021](#); [de Haas, 2023](#)). Deze groep noemt juist minder vaak dat het werk bereikbaar zou moeten zijn per fiets.
 - Mensen met gezondheid barrières noemen minder vaak het ov als vervoerwijze waarmee werk bereikbaar moet zijn dan degenen met minder of geen gezondheid barrières.

Tabel 3.17 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat werk tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de huisarts tenminste relevant vinden)

Werk	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,094***	0,106***	-0,01	0,044
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,058**	0,136***	-0,001	-0,029
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,081***	-0,042	0,115***	0,081***
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	-0,029	0,012	0,081***	0,039
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,008	-0,049	0,024	0,011
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,01	0,014	-0,023	0,003
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,022	0,159***	-0,084***	-0,001
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,541***	-0,182***	-0,291***	-0,136***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,021	-0,087***	-0,031	-0,006
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,045**	-0,099***	0,005	0,003
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,033	-0,025	-0,004	0,049**
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,039	-0,021	-0,042	0,048

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

3.4 Onderwijs

3.4.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.18 blijkt dat de *minderheid* van de mensen in het onderzoek het relevant vindt om onderwijsbestemmingen zelf fysiek te kunnen bereiken. Het percentage mensen dat het bereiken van de verschillende uitgevraagde typen bestemmingen relevant vindt varieert van 9% (MBO) tot 16% (Basisschool). Het feit dat onderwijsbestemmingen vooral gebruikt worden in een bepaalde levensfase, speelt

waarschijnlijk een rol in het feit dat dergelijke typen bestemmingen voor ca. 65-70% van de respondenten als helemaal niet relevant worden gezien. Zo zijn er volgens het [CBS](#) (2020) in 2019 1,3 miljoen huishoudens waar het jongste kind jonger dan 13 jaar is. Gegeven een totaal aantal huishoudens van 8,4 miljoen ([CBS, 2024a](#)) is dus in ongeveer 15% van de huishoudens jonge kinderen aanwezig. Alhoewel we dit niet 1 op 1 kunnen vergelijken, lijkt dit overeen te komen met de uitkomst dat 16% van de respondenten in ons onderzoek de basisschool als relevante locatie om te bereiken ziet. Daarnaast kan het zijn dat een deel van de respondenten met thuiswonende kinderen hier heeft geredeneerd vanuit de eigen situatie en niet vanuit de situatie van het kind⁷.

Tabel 3.18 Percentage respondenten dat het (kunnen) bereiken van onderwijsbestemmingen relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Kinderdagverblijf		Basisschool		Middelbare school		MBO		HBO/WO onderwijs	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Helemaal niet relevant	2464	73%	2307	68%	2245	67%	2308	68%	2144	64%
Niet relevant	422	13%	368	11%	391	12%	473	14%	485	14%
Matig relevant	152	5%	160	5%	241	7%	283	8%	302	9%
Relevant	212	6%	323	10%	381	11%	233	7%	319	9%
Heel relevant	124	4%	217	6%	117	4%	79	2%	126	4%
Totaal	3376¹	100%	3376¹	100%	3376¹	100%	3376¹	100%	3376¹	100%

¹De N is hier iets lager dan bij de relevantie van het bereiken van supermarkt, de huisarts en het werk, omdat enkele respondenten halverwege gestopt zijn met de vragenlijst en daarom enkel vragen over de supermarkt, huisarts en het werk hebben beantwoord (die eerder werden getoond).

De volgende respondentkenmerken blijken op basis van een regressieanalyse een significante relatie te vertonen met de relevantie van het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf (zie Tabel 3.19):

- Het hebben van jonge kinderen blijkt hier (niet onverwacht) een belangrijke verklarende variabele. Respondenten met een jong kind (<12) in het huishouden vinden het bereiken van een kinderdagverblijf duidelijk relevanter dan degenen die dat niet hebben. Nadere analyse (zie ook: bijlage 3.2) laat zien dat 33% van degenen in een huishouden met een jong kind het bereiken van een kinderdagverblijf relevant vindt (ten opzichte van 10% voor de gemiddelde respondent, zoals we net lieten zien). Huishoudens met het jongste kind in de leeftijd 13-17 jaar vinden het bereiken van een kinderdagverblijf juist relatief minder relevant dan huishoudens zonder kinderen. Dit komt mogelijk omdat deze groep ondertussen kinderen heeft die geen gebruik meer maken van een kinderdagverblijf, terwijl in de referentiegroep (de huishoudens zonder jongere kinderen) ook huishoudens kunnen zitten die (nog) geen jongere kinderen hebben maar mogelijk nog wel een kind hopen te krijgen in de toekomst (waardoor het relevant kan zijn om in de buurt van een kinderdagverblijf te wonen).
- Ouderen hechten (duidelijk) minder belang aan het bereiken van een kinderdagverblijf dan jongeren; nadere analyse laat zien dat met name de groep 20-35 jarigen de bereikbaarheid van een kinderdagverblijf relevant vindt (zie ook bijlage 3.6). Dit is een leeftijd waarin relatief veel mensen jonge kinderen hebben of mogelijk nog willen krijgen.
- Respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied vinden het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf minder relevant dan degenen in meer landelijk gebied. Misschien is dit (juist) omdat er in stedelijk gebied relatief meer opties in de directe omgeving zijn.
- Toegang tot een auto hangt ook samen met meer relevantie voor het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf. Studies wijzen er soms op dat mensen geneigd zijn een auto aan te schaffen wanneer er kinderen komen (zie bijv. [Clark, Chatterjee et al., 2014](#)). Daarnaast is te verwachten dat

⁷ Je zou kunnen veronderstellen dat het voor huishoudens met thuiswonende kinderen die naar school gaan of studeren relevant is om een onderwijslocatie te kunnen bereiken. Voor de oudere respondent zelf is het bereiken van die onderwijsinstelling echter niet zo relevant. Het kan zijn dat een deel van de respondenten de vraagstelling vanuit het eigen perspectief heeft ingevuld en hierbij niet perse rekening heeft gehouden met het belang van andere leden van het huishouden.

tweeverdieners vaker gebruik maken van een kinderdagverblijf; bekend is dat tweeverdieners vaak relatief gezien meer auto's hebben ([Zijlstra et al., 2022](#)).

- De relatie met inkomen is niet lineair; met name degenen met een 1 tot 2x modaal inkomen vinden het bereiken van een kinderdagverblijf relevant.

Met betrekking tot het bereiken van een basisschool zien we (o.b.v. een regressieanalyse) een grotendeels vergelijkbaar patroon (zie Tabel 3.19):

- Ook hier is de relevantie voor het kunnen bereiken van een basisschool -net als bij het kinderdagverblijf- duidelijk hoger onder respondenten in huishoudens met een jong kind (<12) en juist minder groot wanneer het jongste kind in het huishouden de basisschoolleeftijd is gepasseerd (12-17 jaar) (in vergelijking met andere huishoudens). Uit nadere analyse blijkt dat ongeveer 80% van de respondenten in een huishouden met een kind onder de 13 het kunnen bereiken van een basisschool relevant vindt (zie ook: bijlage 3.2).
- Daarnaast blijkt (net als bij het kinderdagverblijf) de relevantie van het kunnen bereiken van een basisschool hoger onder jongere respondenten. Nadere analyse laat zien dat de relevantie relatief het hoogste ligt onder de groep 20-50 jarigen (globaal de leeftijdscategorie waarin men schoolgaande kinderen heeft) (zie ook bijlage 3.6).
- Ook blijkt (net als bij het kunnen bereiken van het kinderdagverblijf) dat het kunnen bereiken van een basisschool relevanter wordt gevonden door mensen in meer landelijk gebied, en door respondenten met toegang tot een auto.

Wat betreft het bereiken van de middelbare school blijkt uit de regressieanalyse het volgende (zie Tabel 3.19):

- Jongere respondenten vinden het (niet geheel onverwacht) significant belangrijker de middelbare school te kunnen bereiken dan oudere respondenten. Nadere analyse laat zien dat met name de groep respondenten tussen de 16 en 20 jaar en de groep respondenten tussen de 35 en 50 jaar het fysiek kunnen bereiken van de middelbare school relatief relevant vindt (zie ook: bijlage 3.6). De eerstgenoemde leeftijdsgroep betreft veelal respondenten die een dergelijke school op dit moment bezoeken; de tweede leeftijdsgroep betreft waarschijnlijk relatief vaak ouders van kinderen in de middelbare school leeftijd.
- Ook hier blijkt toegang tot een auto significant samen te hangen met een relatief hogere relevantie voor het kunnen bereiken van een middelbare school, en zien we dat zowel huishoudens met een jong kind (<12) in het huishouden als huishoudens met een kind in de middelbare school leeftijd (12-17 jaar) relatief vaker dan andere huishoudens een hogere relevantie toekennen aan het kunnen bereiken van een middelbare school.
- Daarnaast valt op dat degenen met een hoger inkomen het kunnen bereiken van een middelbare school relevanter vinden.

De relevantie voor het bereiken van een MBO-locatie blijkt (volgens de regressieanalyse) samen te hangen met de volgende kenmerken (zie Tabel 3.19):

- Respondenten die in meer stedelijk gebied wonen vinden het kunnen bereiken van een MBO-locatie minder relevant dan degenen in meer landelijk gebied. Dit kan samenhangen met het feit dat er in stedelijk gebied meer MBO-locaties voorhanden zijn; we zagen dit patroon namelijk ook al bij de basisschool en het kinderdagverblijf.
- De relevantie voor het kunnen bereiken van een MBO is hoger onder jongere respondenten. Hier blijkt het met name de jongste groep (16- 20) die een relatief hoge relevantie rapporteert; deze groep zit naar waarschijnlijkheid deels op het MBO, of verwacht mogelijk op termijn een overstap te maken naar het MBO (of HBO/WO) onderwijs.
- Ook valt (net als bij het kunnen bereiken van de middelbare school) op dat huishoudens met kinderen in de schoolgaande leeftijd het bereiken van het MBO relevanter vinden dan andere huishoudgroepen. Ook rapporteren mensen met meer toegang tot een auto significant vaker het kunnen

bereiken van een MBO-locatie relevant te vinden, dan mensen met minder of zonder toegang tot een auto.

Wat betreft het bereiken van het HBO/WO onderwijs blijkt tot slot uit de regressieanalyse (zie Tabel 3.19):

- Ook het kunnen bereiken van een HBO/WO wordt door de jongste groep respondenten het meest relevant gevonden. Met name de respondenten van 16 tot 20 jaar kennen hier relevantie aan toe, zo blijkt ook uit nadere analyse (bijlage 3.3); dit is een leeftijdscategorie waarin veel respondenten starten met een studie op het HBO of WO.
- Mannen blijken het goed kunnen bereiken van HBO/WO onderwijs over het algemeen relevanter te vinden dan vrouwen. Ook hogere inkomens en degenen met minstens 1 kind van 15 of jonger in het huishouden rapporteren een significant hogere relevantie voor het kunnen bereiken van een HBO/WO dan lagere inkomens en degenen zonder jongere kinderen in het huishouden.
- Werkzame respondenten vinden het kunnen bereiken van HBO/WO onderwijs daarnaast minder relevant dan degenen zonder werk. Mogelijk kan dit komen omdat degenen in de steekproef die (vrijwel) volledig studeren op een HBO/WO en het daarom relevant vinden deze te kunnen bereiken vaker geen baan hebben. Ook kan meespelen dat studenten die het HBO/WO onderwijs volgen relatief vaker (dan bijv. degenen die een MBO studie gaan doen) op zichzelf gaan wonen (mede gezien de wat oudere leeftijd). Zij maken daarmee geen onderdeel meer uit van een huishouden met werkzame ouders waarvoor het vanuit het perspectief van het kind gedacht relevant is om in de buurt van HBO/WO onderwijs te wonen.
- Wat betreft toegang tot een auto vinden we geen lineair effect met de relevantie van het kunnen bereiken van een HBO/WO. Wel blijkt dat respondenten die het gebruik van een auto binnen het huishouden moeten afstemmen met anderen het kunnen bereiken van een HBO/WO locatie relevanter vinden dan degenen zonder toegang tot een auto (zie ook bijlage 3.6). Mogelijk is dit inderdaad een jongere groep respondenten die wel een rijbewijs heeft (en dus 18+ is) maar nog geen eigen auto heeft.

Tabel 3.19 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van onderwijsbestemmingen

Relevantie bereiken onderwijs bestemmingen	Kinderdag-verblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO onderwijs
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,044**	-0,034**	-0,023	-0,065***	-0,013
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,028	0,016	-0,015	-0,072***	-0,041**
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,156***	-0,095***	-0,079***	-0,147***	-0,303***
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,019	0,018	0,005	-0,021	-0,063***
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹					
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,043**	-0,001	0,019	-0,003	-0,01
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,01	0,014	0,039**	0,011	0,056**
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,056***	0,027	0,019	-0,007	0,013
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,059***	0,062***	0,034**	0,046**	0,021
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,015	0,02	0,02	0,042	0,011
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)					
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,272***	0,606***	0,477***	0,251**	0,131***
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,085***	-0,028**	0,198***	0,18**	0,136***
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,019	0,015	0,004	-0,03	-0,091***

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen respondenten die het kunnen bereiken van één of meerdere onderwijsbestemmingen relevant vinden naar de frequentie waarmee ze deze onderwijsbestemmingen bezoeken (als student, als ouder of als personeel).

Mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf of basisschool relevant vinden, bezoeken deze vervolgens ook relatief vaak; iets meer dan 50% bezoekt deze locaties dan minstens 1x per week (zie Tabel 3.20). Voor middelbare school, MBO en HBO/WO onderwijs is dat beeld duidelijk anders. Meer dan de helft van de mensen in het onderzoek die het bereiken hiervan relevant vindt, bezoekt deze locaties op dit moment (bijna) nooit. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om mensen die verwachten deze locaties in de toekomst wel te gaan gebruiken. Ook kan het zijn dat de relevantie hier is ingegeven door het feit dat een kind in het huishouden gebruik maakt van de middelbare school, het MBO of het HBO/WO onderwijs, maar dat de respondent zelf hier vrijwel nooit hoeft te zijn (het kind hoeft immers, anders als bij het kinderdagverblijf of de basisschool, in veel gevallen niet meer gebracht te worden).

Tabel 3.20 Bezoekfrequentie recreatieve bestemmingen onder respondenten die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

Frequentie bezoek	Kinderdagverblijf		Basisschool		Middelbare school		MBO		HBO/WO onderwijs	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
(Bijna) nooit	121	36%	164	30%	256	51%	216	69%	226	51%
1-5 dagen per jaar	14	4%	22	4%	89	18%	21	7%	35	8%
6-11 dagen per jaar	7	2%	22	4%	44	9%	9	3%	14	3%
1-3 dagen per maand	24	7%	37	7%	28	6%	16	5%	21	5%
1-3 dagen per week	150	45%	114	21%	31	6%	32	10%	69	16%
Meer dan 3 dagen per week	22	7%	182	34%	51	10%	18	6%	78	18%
Totaal	336¹	100%	541¹	100%	498¹	100%	313¹	100%	444¹	100%

¹Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.4.2

Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van onderwijsbestemmingen relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van deze bestemming. Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze het type bestemming zouden *moeten kunnen* bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.21 presenteert de frequenties.

De meeste mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf relevant vinden, rapporteren dat deze tenminste met een auto of met een fiets bereikbaar zou moeten zijn. Ook als we naar de huidige praktijk kijken zijn dit momenteel de meest gebruikte vervoerwijzen (resp. 46% gebruikt nu de auto en 30% gebruikt nu meestal de fiets). Er lijkt dus een voorkeur te zijn om jongere kinderen met een auto of een fiets te kunnen brengen naar een kinderdagverblijf.

Voor het bereiken van een basisschool is dit beeld iets anders; veruit de meeste mensen in het onderzoek rapporteren dat deze bereikbaar moet zijn per fiets, gevolgd door lopen. De auto heeft hier een minder prominente rol. Ook hier komt het beeld vrij goed overeen met de huidige gebruikte vervoerwijzen; het grootste aandeel mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van de basisschool relevant vindt gebruikt nu meestal de fiets om naar de basisschool te gaan (44%); lopen komt op plek 2 (30%), gevolgd door de auto (25%).

De middelbare school zou volgens de meeste mensen in het onderzoek die het bereiken hiervan relevant vinden, tenminste met een fiets bereikbaar moeten zijn. Deze vervoerwijze staat prominent op 1 (85% geeft dit aan), op afstand gevolgd door het ov (33%). Wat betreft de huidige gebruikte vervoerwijzen is het beeld

anders; fiets en auto komen hier duidelijk naar voren en ov en lopen komen onder de bevraagde respondenten amper voor. Dat het aandeel auto in de huidige situatie hier vrij hoog ligt is opvallend; een mogelijke verklaring kan volgen uit het feit dat onze steekproef (16+) vooral respondenten betreft die niet zelf middelbaar onderwijs volgen maar wellicht een kind hebben dat naar de middelbare school gaat. Zij hebben de voorkeursvervoerwijze wellicht ingevuld vanuit het perspectief van het kind, maar de huidige vervoerwijze vanuit hun eigen situatie. Wanneer de respondent als ouder de middelbare school bezoekt zal dit vooral zijn om het kind te brengen of om bijvoorbeeld incidenteel een voor ouders georganiseerde bijeenkomst te bezoeken. In deze gevallen zal dit mogelijk met de auto gebeuren.

Bij MBO zien we ov en fiets het sterkst naar voren komen als modaliteit waarmee de locatie volgens mensen in het onderzoek bereikbaar zou moeten kunnen zijn (58% noemt ov en 51% noemt fiets); de auto wordt duidelijk minder vaak genoemd (30%). Als we kijken naar de huidige situatie is het beeld ook hier (net als bij de middelbare school) anders: auto en fiets blijken de meest gebruikte vervoerwijzen. Ook hier kan spelen dat een deel van de respondenten bij de meest gebruikte vervoerwijze is uitgegaan van de eigen situatie als ouder van een kind dat op het MBO zit (die af en toe een MBO-locatie van het kind bezoekt), terwijl ze bij de voorkeursmodaliteit (met welke vervoerwijze moet een MBO bereikbaar zijn) hebben geredeneerd vanuit het kind. Wanneer we inzoomen op de jongere respondenten (onder de 21 jaar) zien we dat het aandeel dat de auto gebruikt onder deze groep inderdaad lager is. Het kan daarnaast ook zijn dat een deel van degenen die nu per auto reist een voorkeur zou hebben voor het ov maar de bereikbaarheid hiervan nu niet voldoende vindt.

Wat betreft het HBO/WO onderwijs komt het ov duidelijk als voorkeursmodaliteit naar voren (71% noemt dit als vervoerwijze waarmee het HBO/WO bereikbaar moet zijn). De auto en fiets volgen op een gedeelde 2^e en 3^e plek (resp. 39% en 38% noemt dit). Dat de auto ook relatief hoog scoort kan te maken hebben met het feit dat het hier voor een deel van de respondenten ook kan gaan om post-onderwijs op latere leeftijd en met het feit dat HBO/WO studenten vaak al een rijbewijs hebben. Het voorkeursbeeld komt grotendeels overeen met de huidige gebruikte vervoerwijzen: ov wordt duidelijk het vaakste gebruikt voor het bereiken van een locatie voor HBO/WO onderwijs (49%), gevolgd door fiets (25%) en auto (19%).

Tabel 3.21 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat een onderwijsbestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

		Auto	Ov	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
Kinderdagverblijf	Voorkeursmodaliteit	<i>N</i> 153	10	158	95	9	<i>n.v.t.</i>
		% 57%	4%	59%	35%	3%	<i>n.v.t.</i> ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	<i>N</i> 93	1	60	45	3	202 ²
		% 46%	0%	30%	22%	2%	100%
Basisschool	Voorkeursmodaliteit	<i>N</i> 118	1	280	203	5	<i>n.v.t.</i>
		% 32%	0%	76%	55%	1%	<i>n.v.t.</i> ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	<i>N</i> 88	2	155	106	2	353 ²
		% 25%	1%	44%	30%	0%	100%
Middelbare school	Voorkeursmodaliteit	<i>N</i> 35	60	155	16	5	<i>n.v.t.</i>
		% 19%	33%	85%	9%	3%	<i>n.v.t.</i> ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	<i>N</i> 67	6	71	6	2	152 ²
		% 44%	4%	47%	4%	1%	100%
MBO	Voorkeursmodaliteit	<i>N</i> 31	59	51	4	11	<i>n.v.t.</i>
		% 30%	58%	51%	4%	10%	<i>n.v.t.</i> ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	<i>N</i> 36	19	27	2	18	101 ²
		% 35%	19%	27%	2%	18%	100%
HBO/WO onderwijs	Voorkeursmodaliteit	<i>N</i> 113	206	110	15	17	<i>n.v.t.</i>
		% 39%	71%	38%	5%	6%	<i>n.v.t.</i> ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	<i>N</i> 34	89	46	10	3	182 ²
		% 19%	49%	25%	6%	2%	100%

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar het type bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.20.

Enkele persoonskenmerken hebben op basis van regressieanalyse een significante relatie met de door respondenten geselecteerde vervoerwijze(n) voor het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf (zie Tabel 3.22):

- Voor het kinderdagverblijf blijkt toegang tot een auto de meest onderscheidende variabele. Mensen met toegang tot een auto geven relatief vaker aan dat het kinderdagverblijf bereikbaar zou moeten zijn per auto, en rapporteren relatief minder vaak dat dit per ov en lopend bereikbaar moet zijn. Daarnaast geven mensen in meer stedelijk gebied en meer theoretisch opgeleiden relatief vaker aan dat dit lopend bereikbaar zou moeten zijn. Verder zien we hier weinig groepsverschillen.

Tabel 3.22 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de kinderdagverblijf tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van het kinderdagverblijf tenminste relevant vinden)

Kinderdagverblijf	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,059	-0,026	0,046	0,152**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,066	0,066	0,101	0,163**
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,097	-0,022	-0,027	0,047
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	0,009	-0,112	-0,072	-0,001
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,124	0,058	-0,142	-0,075
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,064	-0,024	-0,122	0,006
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,04	0,11	0,093	0,057
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,266***	-0,19**	-0,126	-0,153**
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,065	-0,015	-0,122	-0,013
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,015	-0,088	0,21**	0,008
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,045	-0,081	0,092	-0,015
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,001	0,071	-0,088	0,021

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook voor mensen die het kunnen bereiken van een basisschool relevant vinden vallen op basis van regressieanalyse¹ enkele significante verschillen tussen groepen op in de door hen geselecteerde vervoerwijze(n) (zie Tabel 3.23):

- Respondenten met toegang tot een auto, wonend in een huishouden met een jong kind (<12) en degenen die digitale opties een goed alternatief vinden, rapporteren vaker dan degenen met minder of geen toegang tot een auto, degenen in andere huishoudens of degenen die minder positief zijn over digitale alternatieven, dat een basisschool bereikbaar zou moeten zijn per auto. Ook jongere respondenten en degenen met een meer praktische opleiding noemen dit vaker.
- Oudere respondenten vinden daarentegen vaker dat een basisschool lopend bereikbaar moet zijn, terwijl degenen met een meer theoretische opleiding vaker noemen dat een basisschool per fiets bereikbaar moet zijn. Mensen in meer landelijk gebied die het kunnen bereiken van een basisschool relevant vinden, geven ook relatief vaker aan dat deze bereikbaar zou moeten zijn per fiets. Vrouwen rapporteren daarnaast vaker dat een school lopend bereikbaar moet zijn, dan mannen.

Tabel 3.23 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de basisschool tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de basisschool tenminste relevant vinden)

Basisschool	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,044	<i>Te kleine N</i>	-0,144**	0,105
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,176**		0,192**	0,009
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,243***		0,087	0,172**
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	-0,05		-0,042	0,128**
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				

Acceptabele bereikbaarheid

<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,051		0,052	0,046
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,114		0,02	0,037
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,119**		-0,065	0,041
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,152**		-0,016	-0,092
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,028		0,025	-0,101
<i>Huishoudtype (overig type huishouden = ref)</i>				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,135**		0,047	-0,003
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,059		0,055	0,025
Werkzaam ja (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	0,005		0,112	-0,049

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Wat betreft de vervoerwijze waarmee een middelbare school moet kunnen worden bereikt vinden we op basis van regressieanalyse¹ ook enkele verschillen tussen respondentgroepen die het bereiken van een middelbare school relevant vinden (zie ook Tabel 3.24):

- Respondenten in een huishouden met een jong kind (<12) en oudere respondenten geven significant vaker aan dat een middelbare school (voor henzelf of hun kind) bereikbaar zou moeten zijn per fiets dan degenen in andere huishoudens en jongere respondenten. Nadere analyse laat zien dat met name de jongste groep respondenten (in de leeftijd van 16-20, waarvan een groot deel nog op de middelbare school zit) iets vaker dan oudere respondenten aangeven dat een middelbare school bereikbaar zou moeten zijn per ov (zie bijlage 3.5).
- Mensen met toegang tot de auto, degenen die positief zijn over digitale alternatieven of werkzame respondenten vinden bereikbaarheid per fiets van een middelbare school (voor henzelf of hun kind) juist minder belangrijk.
- Respondenten met meer gezondheid barrières noemen significant vaker dat een middelbare school voor henzelf of hun kind per auto bereikbaar zou moeten zijn.

Tabel 3.24 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de middelbare school tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van de middelbare school tenminste relevant vinden)

Middelbare school	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,031	0,042	0,111	0,022
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,104	-0,057	0	-0,07
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,109	-0,112	0,367***	-0,069
Geslacht (<i>0=man, 1= vrouw</i>)	0,107	0,084	-0,114	-0,052
<i>Inkomen (<1x modaal = ref)¹</i>				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,085	-0,261	0,135	0,011
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,107	-0,204	0,135	0,17
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,193**	-0,07	-0,189**	-0,071
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,164	-0,08	-0,237**	0,023
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,181**	-0,021	-0,061	0,088
<i>Huishoudtype (overig type huishouden = ref)</i>				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,017	0,212	0,254**	-0,151
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,007	0,197	0,047	-0,105
Werkzaam ja (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	0,159	0,098	-0,176**	-0,29***

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Wat betreft het MBO vinden we de volgende verschillen tussen respondentgroepen (o.b.v. regressieanalyse) (zie ook Tabel 3.25):

- Respondenten in meer stedelijk gebied noemen minder vaak dan degenen in meer landelijk gebied dat een MBO-locatie per ov bereikbaar zou moeten zijn

voor henzelf of hun kind. Hier kan spelen dat in stedelijk gebied relatief vaker een MBO-locatie op fiets- of zelfs loopafstand te vinden is.

- Meer theoretisch opgeleiden die het kunnen bereiken van een MBO-locatie relevant vinden rapporteren significant vaker dat MBO-locaties per ov bereikbaar zouden moeten zijn dan meer praktisch opgeleiden.
- Ook hier vinden we weer een relatie met toegang tot een auto: wanneer een respondent meer toegang heeft tot een auto vindt hij of zij autobereikbaarheid van een MBO-locatie belangrijker.
- Bij jongere kinderen in het huishouden of wanneer de respondent werkzaam is, is de voorkeur voor autobereikbaarheid van een MBO-locatie juist lager.

Tabel 3.25 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat een MBO locatie tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van een MBO locatie tenminste relevant vinden)

MBO	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,084	-0,231**	0,169	<i>Te kleine N</i>
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,056	0,276**	-0,116	
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,116	-0,192	0,296	
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	-0,043	-0,06	0,167	
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,067	0,219	-0,012	
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,045	0,026	0,094	
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,009	0,006	0,081	
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,508***	0,021	-0,276**	
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,013	-0,157	-0,037	
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,287**	0,098	0,259**	
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,035	0,074	0,004	
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	-0,271**	0,007	0,087	

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook voor het kunnen bereiken van een HBO/WO vallen op basis van een regressieanalyse enkele respondentverschillen op in de vervoerwijze waarmee men vindt dat een HBO/WO locatie bereikt moet kunnen worden (Tabel 3.26):

- Mensen in meer stedelijk gebied vinden minder vaak dat een HBO/WO bereikbaar moet zijn per auto dan mensen in meer landelijk gebied. Mensen in meer stedelijk gebied vinden juist vaker dat een HBO/WO locatie bereikbaar moet zijn per fiets.
- Meer theoretisch opgeleiden benadrukken vaker dan meer praktisch opgeleiden dat het HBO/WO onderwijs bereikbaar moet zijn per ov; ditzelfde geldt voor respondenten die digitale mogelijkheden als een goed alternatief zien voor fysieke activiteiten.
- Ook hier zien we dat degenen met meer toegang tot een auto ook vaker vinden dat een locatie voor HBO/WO onderwijs bereikbaar moet zijn per auto. Ook werkzame respondenten geven dit vaker aan; dit betreft mogelijk ook deels respondenten die in deeltijd naast hun werk een opleiding volgen.

Tabel 3.26 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat een HBO/WO locatie tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van een HBO/WO locatie tenminste relevant vinden)

HBO/WO onderwijs	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,193***	0,08	0,232***	0,028
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,027	0,156**	-0,053	-0,129
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,178	-0,007	0,092	0,058
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	-0,044	0,049	0,065	0,003
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,021	-0,002	0,036	0,054
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,138	0,041	0,054	0,171**

Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,017	0,118**	-0,058	-0,011
Toegang auto (geen → altijd)	0,273***	-0,134**	-0,169**	-0,099
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,033	-0,232***	-0,019	0,083
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)				
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,043	-0,103	0,092	-0,102**
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,085	0,102	-0,001	-0,17
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,166**	0,082	-0,162**	0,007

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

3.5 Recreatieve bestemmingen

3.5.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.27 blijkt dat een kleine meerderheid van de mensen in de steekproef het bereiken van een natuurbestemming (zoals een bos of park) relevant vindt (52%). Het gaat hier om reizen waarbij het bezoeken van een natuurbestemming het doel is. Het alleen passeren van natuur op een reis naar een andere bestemming is hier niet meegenomen. Ca 43% vindt het kunnen bereiken van een horeca bestemming relevant; voor het bereiken van een sport of cultuurbestemming betreft dit respectievelijk 40% en 34%. Overigens vindt ca 22% het bereiken van een sportbestemming helemaal niet relevant; voor de andere recreatieve bestemmingen ligt dit percentage lager en rond de 10%.

Tabel 3.27 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van recreatieve bestemmingen relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Cultuur		Natuur		Horeca		Sport	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Helemaal niet relevant	416	12%	281	8%	310	9%	743	22%
Niet relevant	563	17%	282	8%	387	11%	486	14%
Matig relevant	1252	37%	1052	31%	1247	37%	804	24%
Relevant	975	29%	1388	41%	1205	36%	1045	31%
Heel relevant	170	5%	374	11%	227	7%	297	9%
Totaal	3376¹	100%	3376¹	100%	3376¹	100%	3376¹	100%

¹De N is hier iets lager dan bij de relevantie van het bereiken van supermarkt, de huisarts en het werk, omdat enkele respondenten halverwege gestopt zijn met de vragenlijst en daarom enkel vragen over de supermarkt, huisarts en het werk hebben beantwoord (die eerder werden getoond).

De volgende persoonskenmerken hangen (o.b.v. regressieanalyse) samen met de relevantie voor het kunnen bereiken van een recreatieve bestemming (zie Tabel 3.28):

- Voor alle uitgevraagde recreatieve bestemmingen geldt dat mensen met een meer theoretische opleiding het kunnen bereiken ervan relevanter vinden dan mensen met een meer praktische opleiding. Daarnaast wordt het bereiken van alle uitgevraagde recreatieve bestemmingen relevanter gevonden door respondenten met een hoger inkomen; mogelijk hebben zij meer tijd- of geldbudget beschikbaar om recreatieve bestemmingen te kunnen bereiken en te bezoeken. Ook werkenden rapporteren het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen relevanter te vinden dan niet werkenden. Opvallend is daarnaast ook dat voor alle recreatieve bestemmingen geldt dat vrouwen het relatief relevanter vinden om deze typen bestemmingen te kunnen bereiken dan mannen.
- Respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied vinden het kunnen bereiken van zowel cultuur als horeca bestemmingen relevanter dan mensen in meer landelijk gebied. In stedelijk gebied zijn dergelijke typen bestemmingen ook meer aanwezig; mogelijk dat mensen die het bereiken van dit soort typen bestemmingen relevant vinden ook meer geneigd zijn in stedelijk gebied te wonen. Voor natuur- en sportbestemmingen vinden we een dergelijke relatie niet.

- Ook wat betreft leeftijd zien we verschillen tussen de recreatieve bestemmingen; oudere respondenten vinden het kunnen bereiken van cultuur en natuurbestemmingen significant relevanter. Voor horeca en sportbestemmingen geldt juist dat jongere respondenten het kunnen bereiken hiervan relevanter vinden.
- Ook wat betreft de toegang tot een auto zijn er verschillen tussen de recreatieve bestemmingen zichtbaar. Mensen met minder of geen toegang tot een auto vinden het kunnen bereiken van cultuur over het algemeen relevanter; mensen met meer toegang tot een auto vinden het kunnen bereiken van natuur en sport juist relevanter.
- Respondenten in huishoudens met tenminste 1 jong kind (onder de 18) vinden het bereiken van cultuur of horeca relatief minder relevant, maar het bereiken van sport (mogelijk met oog op de kinderen) juist relevanter. Voor het kunnen bereiken van natuur is hier geen verschil.
- Gezondheid barrières blijken daarnaast negatief samen te hangen met de relevantie om horeca en sport te bereiken: mensen met relatief meer gezondheid barrières vinden het kunnen bereiken van dergelijke typen bestemmingen minder relevant dan degenen met minder of geen gezondheid barrières.

Tabel 3.28 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen

Relevantie bereiken recreatieve bestemmingen	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,094***	0	0,041***	0,003
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,134***	0,153***	0,041***	0,056**
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,058**	0,078***	-0,084***	-0,12***
Geslacht (0 = man, 1 = vrouw)	0,057***	0,064***	0,038**	0,059***
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,025	-0,012	0,026	0,002
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,069***	0,03	0,131***	0,051**
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,001	-0,001	0,038**	-0,014
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,038**	0,053**	0,014	0,037**
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,031	0,003	-0,044**	-0,06**
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,057**	0,004	-0,072***	0,14***
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,089***	-0,068***	-0,075***	-0,009
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,075***	0,069***	0,077***	0,042**

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen respondenten die het kunnen bereiken van één of meerdere van de uitgevraagde recreatieve bestemmingen relevant vinden naar de frequentie waarmee ze dit type bestemming bezoeken (als gebruiker of als personeel van een recreatieve bestemming) (zie Tabel 3.29).

Van de uitgevraagde recreatieve bestemmingen worden met name sportbestemmingen vrij frequent bezocht door mensen in het onderzoek die het bereiken hiervan relevant vinden. Ca 65% van deze mensen bezoekt minstens 1 keer per week een sportbestemming. Voor de andere recreatieve bestemmingen ligt dit duidelijk lager. 17% van de mensen in het onderzoek die het bereiken van horeca relevant vindt, bezoekt minstens 1 keer per week een horecabestemming; de meeste mensen in het onderzoek die dit relevant vinden geven aan 1 tot 3 keer per maand een horecabestemming te bezoeken. Een natuurbestemming wordt door 29% van de mensen in het onderzoek die het bereiken hiervan relevant vinden minstens 1 keer per week bezocht; de meeste mensen in het onderzoek kiezen ook hier voor 1-3 keer per maand. Ongeveer 6% van de mensen in het onderzoek die het bezoek aan een cultuurbestemming relevant vindt, bezoekt dit minstens 1x per

week. De meeste mensen in het onderzoek bezoeken minder dan 1x per maand een cultuurbestemming (minder dan 40% doet dit minstens 1x per maand).

Tabel 3.29 Bezoekfrequentie recreatieve bestemmingen onder mensen in het onderzoek die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

Frequentie bezoek	Cultuur		Natuur		Horeca		Sport	
	N	%	N	%	N	%	N	%
(Bijna) nooit	55	5%	54	3%	28	2%	141	11%
1-5 dagen per jaar	272	24%	181	10%	133	9%	76	6%
6-11 dagen per jaar	387	34%	364	21%	396	28%	75	6%
1-3 dagen per maand	355	31%	644	37%	638	45%	170	13%
1-3 dagen per week	72	6%	404	23%	215	15%	771	57%
Meer dan 3 dagen per week	2	0%	114	6%	22	2%	108	8%
Totaal	1145¹	100%	1761¹	100%	1432¹	100%	1342¹	100%

¹Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.5.2

Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van recreatieve bestemmingen relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van deze bestemming. Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze het type bestemming zouden *moeten kunnen* bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.30 presenteert de frequenties.

De auto is duidelijk de populairste modaliteit voor het kunnen bereiken van cultuur; deze wordt door relatief de meeste mensen in het onderzoek (62%) genoemd als modaliteit waarmee een cultuurvoorziening bereikbaar zou moeten zijn. Het ov en de fiets komen hier op een gezamenlijke 2^e plek (44% noemt dit). Dit beeld komt globaal overeen met de huidige gebruikte vervoerwijzen, al blijft het ov wat achter. Mogelijk dat cultuurbestemmingen die mensen willen bereiken niet altijd voldoende geschikt zijn om per ov te bereiken, maar dat zou nader onderzocht moeten worden.

Het bereiken van natuur zou volgens de meeste mensen in het onderzoek tenminste mogelijk moeten zijn per auto of fiets (resp. 57% en 56% noemt dit). Na lopen komt ov hier veel lager uit. Wat betreft de nu vaakst gebruikte modaliteit voor het bereiken van natuur zien we dat de auto domineert, gevolgd door fiets en lopen op een gedeelde 2^e plek. De inzichten suggereren dat mensen vinden dat ze natuurlocaties nog wat vaker met de fiets zouden moeten kunnen bereiken dan nu het geval is.

Mensen in het onderzoek die het bereiken van horeca relevant vinden, vinden in de meeste gevallen dat horeca per fiets bereikbaar moet zijn (door 65% genoemd), gevolgd door de auto (door 47% genoemd). Dit beeld komt globaal overeen met de huidige situatie: mensen in het onderzoek geven aan horeca voornamelijk te bezoeken per fiets (44%) of per auto (32%).

Ook voor sport worden de fiets en de auto het vaakste genoemd als vervoerwijze waarmee de locatie bereikt moet kunnen worden (resp. door 79% en door 53% genoemd). Dit zijn ook de nu vaakst gebruikte modaliteiten voor het bezoek aan een sportlocatie; 49% geeft aan hiervoor meestal de fiets te gebruiken; 40% kiest hiervoor meestal de auto.

Tabel 3.30 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat een recreatieve bestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

Cultuur	Voorkeursmodaliteit	N	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
			%	%	%	%	%	n.v.t. ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	N	451	315	316	70	14	816 ²
		%	62%	44%	44%	10%	2%	100%

Natuur	Voorkeursmodaliteit	N	535	76	525	326	16	n.v.t.
		%	57%	8%	56%	35%	2%	n.v.t. ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	N	698	30	376	403	19	1525 ²
		%	46%	2%	25%	26%	1%	100%
Horeca	Voorkeursmodaliteit	N	365	141	513	252	17	n.v.t.
		%	47%	18%	65%	32%	2%	n.v.t. ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	N	408	87	564	187	24	1270 ²
		%	32%	7%	44%	15%	2%	100
Sport	Voorkeursmodaliteit	N	462	61	688	170	22	n.v.t.
		%	53%	7%	79%	19%	3%	n.v.t. ¹
	Vaakst gebruikte modaliteit	N	450	13	545	86	27	1122 ²
		%	40%	1%	49%	8%	2%	100%

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar het type bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.29.

Een aantal persoonskenmerken hebben op basis van regressieanalyses een significante relatie met de door respondenten geselecteerde vervoerwijze(n) voor het kunnen bereiken van een cultuurbestemming (zie Tabel 3.31):

- Wederom komt (niet onverwacht) de toegang tot de auto naar voren als belangrijke verklarende variabele. Respondenten met meer toegang tot een auto die kunnen bereiken van cultuurbestemmingen relevant vinden, vinden significant vaker dat deze per auto bereikbaar moeten zijn dan degenen met minder of geen toegang tot een auto; zij vinden ov en fietsbereikbaarheid significant minder relevant.
- Respondenten in meer stedelijk gebied die het bereiken van cultuur relevant vinden, vinden vaker dat cultuur lopend bereikbaar moet zijn en minder vaak dat cultuur per auto bereikbaar moet zijn (in vergelijking met respondenten in meer landelijk gebied);
- Meer theoretisch opgeleiden vinden het significant belangrijker dan meer praktisch opgeleiden dat cultuur bereikbaar is per ov en fiets en geven minder vaak aan dat dit bereikbaar moet zijn per auto.
- Jongeren vinden significant vaker dat cultuurbestemmingen bereikbaar moeten zijn per ov dan ouderen;
- Respondenten in huishoudens met een jong kind (onder de 12) vinden daarnaast significant vaker dat cultuur met de auto bereikbaar moet zijn.

Tabel 3.31 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de (favoriete) locatie van een cultuurbestemming tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van cultuur tenminste relevant vinden)

Cultuur	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,202***	0,086	0,071	0,117**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,131**	0,144**	0,131**	0,024
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,025	-0,142**	0,03	0,036
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	0,037	-0,045	0,041	-0,056
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
Inkomen 1-2x modaal	0,051	0,004	-0,032	-0,13**
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,051	-0,017	0,084	-0,078
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,019	-0,008	-0,075	0,027
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,432***	-0,187***	-0,226***	-0,078
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,051	-0,072	-0,118**	-0,025
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
Huishouden: jongste kind onder 13	0,126**	-0,051	-0,022	-0,063
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,008	0,03	-0,029	0,004
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ²	0,025	-0,022	-0,091	0,054

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

²Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Wat betreft het kunnen bereiken van een natuurbestemming blijkt uit de regressieanalyse het volgende beeld waar het gaat om de geselecteerde vervoerwijzen (zie Tabel 3.32):

- Wederom valt de toegang tot de auto op: degenen met meer toegang tot een auto vinden significant vaker dat een natuurbestemming bereikbaar moet zijn per auto, en significant minder vaak dan degenen met minder of geen toegang tot een auto dat een natuurbestemming bereikbaar moet zijn per ov, of per fiets.
- Daarnaast vinden respondenten in meer stedelijk gebied significant vaker dat een natuurbestemming bereikbaar moet kunnen zijn per ov en minder vaak dat deze te voet bereikbaar moet zijn, dan mensen in meer landelijk gebied;
- Ook meer theoretisch opgeleiden geven significant vaker aan dat een natuurbestemming bereikbaar moet (kunnen) zijn per ov (dan meer praktisch opgeleiden);
- Oudere respondenten vinden significant vaker dat natuurbestemmingen bereikbaar moeten zijn per fiets.

Tabel 3.32 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de (favoriete) locatie van een natuurbestemming tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van natuur tenminste relevant vinden)

Natuur	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,025	0,096**	0,032	-0,085**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,065	0,127**	0,083	-0,021
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,006	-0,011	0,104**	-0,074
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	0,066	-0,048	0,024	-0,017
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
Inkomen 1-2x modaal	0,069	-0,006	0,014	-0,003
Inkomen >2x modaal	0,066	-0,011	-0,014	-0,035
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,018	0,022	0,028	-0,011
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,318***	-0,208***	-0,206***	0,047
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,042	-0,086	-0,051	0,041
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
Huishouden: <i>jongste kind onder 13</i>	0,008	-0,069	0,072	-0,029
Huishouden: <i>jongste kind 13-17</i>	-0,026	-0,042	0,045	-0,001
Werkzaam ja (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ²	0,076	0,01	-0,056	0,018

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook tussen de respondenten die het bereiken van horecabestemmingen relevant vinden, vinden we op basis van een regressieanalyse significante verschillen (zie Tabel 3.33):

- Wederom is er een sterke relatie met toegang tot een auto zichtbaar, waarbij degenen met toegang tot een auto significant vaker vinden dat een horecabestemming bereikbaar moet zijn per auto, en significant minder vaak dat deze bereikbaar moet zijn per ov of fiets dan degenen met minder of geen toegang tot een auto.
- Respondenten in meer stedelijk gebied vinden relatief minder vaak dat horecabestemmingen bereikbaar moeten zijn per auto, dan mensen in meer landelijk gebied;
- Oudere respondenten noemen significant vaker dan jongere respondenten dat een horecabestemming te voet bereikbaar moet zijn. Daarnaast blijkt de relatie tussen leeftijd en het willen kunnen bereiken van een horecabestemming per ov niet lineair: respondenten onder de 35 en respondenten boven de 65 willen een horecabestemming significant vaker per ov kunnen bereiken dan respondenten tussen de 35 en 50 jaar (zie bijlage 3.6).

Tabel 3.33 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de (favoriete) locatie van een horecabestemming tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van horeca tenminste relevant vinden)

Horeca	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,12**	0,085	-0,057	0,022
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,032	-0,027	0,09	0,088
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,084	-0,045	-0,068	0,14**
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	0,095**	-0,031	0,071	-0,03
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,075	0,01	0,004	-0,067
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,065	0,14**	0,104	-0,089
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,038	0,069	-0,12**	-0,044
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,231***	-0,147**	-0,179**	-0,02
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,044	-0,012	-0,089**	-0,034
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,042	-0,014	0,062	-0,068
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,094**	-0,105**	0,049	0,108**
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,044	0,086	-0,063	0,066

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook vinden we op basis van een regressieanalyse verschillen tussen respondenten die het relevant vinden om sport te kunnen bereiken in de vervoerwijzen waarmee sport volgens hen bereikt zou moeten worden (zie Tabel 3.34):

- Ook hier vinden we een sterke relatie met de toegang tot een auto: respondenten met meer toegang tot een auto vinden significant vaker dat sportbestemmingen per auto bereikbaar moeten zijn en significant minder vaak dat deze per fiets bereikbaar moeten zijn.
- Daarnaast vinden respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied significant vaker dat sportbestemmingen bereikbaar moeten zijn per ov en significant minder vaak dat deze per fiets of lopend bereikbaar moeten zijn in vergelijking met respondenten in meer landelijk gebied. Wel is bij de interpretatie van de inzichten voor deze modaliteit enige voorzichtigheid geboden, gezien het aantal respondenten dat heeft aangegeven dat een sportlocatie per ov bereikbaar moet zijn beperkt is. Omgekeerd vindt men het in meer landelijk gebied dus relatief belangrijker om sportlocaties per fiets of lopend te kunnen bereiken.
- Respondenten in huishoudens met een jong kind (<12) vinden significant minder vaak dat sportlocaties per ov en juist vaker dat deze per fiets bereikbaar moeten zijn.
- Ook meer theoretisch opgeleiden vallen hier op: zij vinden significant vaker dat sport bereikbaar moet zijn per ov of fiets; meer praktisch opgeleiden vinden juist significant vaker dat sport lopend bereikbaar moet zijn.

Tabel 3.34 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat de (favoriete) locatie van een sportbestemming tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van sport tenminste relevant vinden)

Sport	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,022	0,136***	-0,099**	-0,119**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,034	0,094**	0,147***	-0,12**
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,034	-0,03	0,046	0,065
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	-0,05	0,018	0,041	0,052
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,084	-0,073	-0,056	-0,002
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,08	-0,093	-0,011	0,001
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,008	0,076	-0,01	0,047
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,308***	-0,054	-0,215***	-0,071
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,054	-0,068	-0,051	-0,115**
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,021	-0,143***	0,13**	-0,052

<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,042	-0,009	-0,029	-0,045
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,092**	-0,054	0,006	-0,048

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

3.6 Ov-bestemmingen

3.6.1 Relevantie bereikbaarheid

Uit Tabel 3.35 blijkt dat een kleine minderheid van de mensen in het onderzoek het kunnen bereiken van een treinstation of bus-, tram- of metrohalte (btm-halte) relevant vindt (42% voor zowel trein als btm). Het merendeel van de mensen vindt dit dus matig of niet relevant.

Tabel 3.35 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van ov-bestemmingen relevant vindt

Relevantie bereikbaarheid	Treinstation		Bus, tram en metro halte	
	N	%	N	%
Helemaal niet relevant	499	15%	518	15%
Niet relevant	583	17%	601	18%
Matig relevant	878	26%	839	25%
Relevant	965	29%	989	29%
Heel relevant	451	13%	429	13%
<i>Totaal</i>	3376 ¹	100%	3376 ¹	100%

¹De N is hier iets lager dan bij de relevantie van het bereiken van supermarkt, de huisarts en het werk, omdat enkele respondenten halverwege gestopt zijn met de vragenlijst en daarom enkel vragen over de supermarkt, huisarts en het werk hebben beantwoord (die eerder werden getoond).

De volgende persoonskenmerken blijken op basis van een regressieanalyse een significante relatie te vertonen met de relevantie van het kunnen bereiken van een ov-bestemming (zie Tabel 3.36):

- Stedelijkheid en opleiding blijken hier belangrijke variabelen. Hoe meer stedelijk de woonlocatie, hoe relevanter respondenten het kunnen bereiken van een treinstation of btm-halte vinden. Ook meer theoretisch opgeleiden vinden het kunnen bereiken van ov-voorzieningen meer relevant (dan meer praktisch opgeleiden).
- Door respondenten in een huishouden met een kind jonger dan 18 wordt het bereiken van een treinstation of btm-halte relatief minder vaak relevant gevonden dan door andere huishoudens. We zien in het algemeen ook dat deze groep huishoudens in vergelijking met andere huishoudens minder vaak aangeeft dat typen bestemmingen bereikbaar moeten zijn per ov (zie paragraaf 3.7). Ook toegang hebben tot een auto vermindert de relevantie van het bereiken van een trein of btm-halte. Mensen met meer gezondheid barrières geven ook significant vaker aan het bereiken van een station of btm-halte minder relevant te vinden (dan degenen met minder of geen gezondheidsproblemen); mogelijk dat gezondheidsproblemen het gebruik en daarmee de relevantie van het bereiken van ov verminderen.
- Specifiek met betrekking tot een treinstation geven hogere inkomens en jongere respondenten daarnaast significant vaker dan lagere inkomens en oudere respondenten aan het kunnen bereiken ervan relevant te vinden.
- Specifiek met betrekking tot een btm-halte geven vrouwen daarnaast significant vaker dan mannen aan het kunnen bereiken ervan relevant te vinden.

Tabel 3.36 Regressieanalyse relevantie van het kunnen bereiken van ov-bestemmingen

Relevantie bereiken ov-locaties	Bus, tram, metrohalte	Treinstation
	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,184***	0,125***
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,066***	0,134***
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,022	-0,091***
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,046**	0,002
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,028	-0,009
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,001	0,048**

Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,015	-0,009
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,204***	-0,188***
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,081***	-0,118***
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,115***	-0,124***
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,048**	-0,047**
Werkzaam ja (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	-0,018	0

*** significant $p < 0,01$ ** significant $P < 0,05$

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bezoekfrequentie

We vroegen respondenten die het kunnen bereiken van één of meerdere van de uitgevraagde ov-bestemmingen relevant vinden naar de frequentie waarmee ze deze bestemming(en) bezoeken (zie Tabel 3.37). Van hen bezoekt ongeveer 25% minstens 1x per week een treinstation. 22% van de mensen in het onderzoek die het bereiken van een btm-halte relevant vindt bezoekt deze op dit moment minstens 1x per week. Meer dan de helft van de mensen in het onderzoek die het bereiken van een treinstation of btm-halte relevant vindt, komt hier momenteel minder dan 11 dagen per jaar. Het zou kunnen dat voor deze mensen de optiewaarde (zie ook [Geurs et al., 2007](#)) van deze ov-bestemmingen vooral hoog is, waarbij het ov een belangrijke vervanger is als in de toekomst de eigen auto bijvoorbeeld plotseling niet beschikbaar is.

Tabel 3.37 Bezoekfrequentie ov-bestemmingen onder mensen in het onderzoek die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

Frequentie bezoek	Treinstation		Bus, tram en metro halte	
	N	%	N	%
(Bijna) nooit	220	16%	307	22%
1-5 dagen per jaar	347	25%	292	21%
6-11 dagen per jaar	261	18%	236	17%
1-3 dagen per maand	235	17%	264	19%
1-3 dagen per week	240	17%	214	15%
Meer dan 3 dagen per week	113	8%	106	7%
Totaal	1416 ¹	100%	1418 ¹	100%

¹ Gewogen aantallen zijn afgerond. Daarom tellen de subcategorieën soms net niet op tot het totaal.

3.6.2 Voorkeurs- en gebruikte modaliteiten voor bereiken type bestemming

Respondenten die het kunnen bereiken van ov-bestemmingen relevant vinden, kregen vervolgvragen over het gebruik van vervoerwijzen voor het bereiken van deze bestemming(en). Hen werd gevraagd naar de meest gebruikte vervoerwijze (maximaal 1) wanneer zij nu het type bestemming zouden bezoeken, én naar de vervoerwijze(n) (maximaal 2) waarmee ze vinden dat ze het type bestemming zouden moeten kunnen bereiken. Voor het gemak korten we dit soms af tot 'vaakst gebruikte vervoerwijze' en 'voorkeursvervoerwijze(n)'. Omdat men maximaal 1 meest gebruikte vervoerwijze kon opgeven tellen deze percentages op tot '100%'; omdat men maximaal 2 'voorkeursvervoerwijzen' kon opgeven, tellen deze percentages niet op tot '100%'. Tabel 3.38 presenteert de frequenties.

De meeste mensen in het onderzoek die het relevant vinden om een station te kunnen bereiken, verwachten een treinstation per fiets te kunnen bereiken; bereikbaarheid per ov volgt op de 2^e plek. In dit laatste geval gaat het waarschijnlijk om een start van de reis met bus, tram of metro. De meest gebruikte modaliteit om naar het station te komen is onder mensen in het onderzoek die dit relevant vinden op dit moment ook de fiets.

De meeste mensen in het onderzoek verwachten lopend een bus, tram of metrohalte te kunnen bereiken (85% noemt dit). Op de 2^e plaats volgt hier de fiets. Dit zijn momenteel ook de meest gebruikte modaliteiten om naar de bus, tram of metrohalte te komen (74% gaat nu lopend, 16% per fiets).

Tabel 3.38 De vaakst gebruikte vervoerwijze (max 1) en de vervoerwijze waarmee men vindt dat een ov-bestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

	Treinstation				Bus, tram en metro halte			
	Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit		Voorkeursmodaliteit		Vaakst gebruikte modaliteit	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Auto	261	33%	114	13%	81	9%	36	4%
Ov	364	46%	162	19%	65	7%	46	6%
Fiets	513	65%	339	40%	405	45%	128	16%
Lopen	226	28%	218	26%	755	85%	602	74%
Overig	17	2%	15	2%	23	3%	7	1%
Totaal	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	848²	100%	<i>n.v.t.</i>	<i>n.v.t.</i> ¹	818²	100

¹Voor de voorkeursvariabele konden mensen twee vervoerswijzen kiezen, het totaal telt daarom niet op naar 100%. Bij de vaakst gebruikte modaliteit konden mensen maar 1 keuze geven, waardoor dit wel optelt tot 100%. Door afrondingsverschillen kan het soms net hoger of lager dan 100% uitkomen.

²De vaakst gebruikte modaliteit is enkel uitgevraagd aan respondenten die het bereiken van een type bestemming relevant vinden en minstens 6 keer per jaar de bestemming bezoeken. Zie ook Tabel 3.37.

We vinden op basis van regressieanalyses significante verschillen tussen respondentgroepen die het kunnen bereiken van ov-bestemmingen relevant vinden in de vervoerwijzen waarmee ze deze typen bestemmingen willen kunnen bereiken (zie Tabel 3.39):

- In meer landelijk gebied noemen relatief meer mensen dat een treinstation per auto bereikbaar moet zijn dan in meer stedelijk gebied. Wat betreft btm zien we dat mensen in meer landelijk gebied relatief vaker verwachten een btm-halte met een fiets te kunnen bereiken dan in meer stedelijk gebied. Voor andere vervoerwijzen zijn hier geen verschillen. Mogelijk speelt hier dat respondenten in stedelijk gebied er meer vanuit gaan dat er opties op loopafstand beschikbaar zijn.
- Voor zowel het bereiken van het treinstation als de btm-halte geldt dat hogere inkomens vaker vinden dat deze bereikbaar moeten zijn per auto.
- Daarnaast zijn er nog enkele groepsverschillen die alleen voor het bereiken van het treinstation gelden:
 - Meer theoretisch opgeleiden vinden minder vaak dat een treinstation per auto bereikt moet worden, en significant vaker dat een treinstation per fiets bereikt moet kunnen worden;
 - Vrouwen vinden significant vaker dat een treinstation per auto bereikt moet worden en minder vaak dat een treinstation te voet bereikt moet kunnen worden;
 - Mensen met meer toegang tot een auto vinden significant vaker dat een treinstation bereikbaar moet zijn per auto en significant minder vaak dat dit bereikbaar moet zijn per ov.
 - Oudere respondenten noemen significant minder vaak dan jongere respondenten dat een treinstation per fiets bereikbaar zou moeten zijn.
 - Degenen in een huishouden met een kind tussen de 12-17 jaar vinden minder vaak dat een treinstation bereikbaar moet zijn per auto.

Tabel 3.39 Regressieanalyse vervoerwijze waarmee men vindt dat een ov-bestemming tenminste bereikt moet kunnen worden (Selectie: respondenten die het bereiken van één of meerdere ov-bestemmingen tenminste relevant vinden)

	Bereiken treinstation				Bereiken bus, tram & metro-halte			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,246***	0,099**	0,033	0,071	-0,026	0,045	-0,109**	0,066
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,123**	-0,025	0,165***	0,051	-0,082	-0,021	-0,016	0,044
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,029	0,078	-0,12**	-0,017	-0,008	-0,01	-0,05	0,058
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	0,111**	0,023	-0,016	-0,088**	-0,053	-0,058	-0,004	0,05
Inkomen (<1x modaal = ref) ¹								
Inkomen 1-2x modaal	0,112**	-0,001	0,009	-0,005	0,109**	0,037	-0,093	-0,012
Inkomen >2x modaal	0,165***	-0,029	-0,058	-0,04	0,034	0,008	-0,035	0,081
Digitaal is goed alternatief	-0,027	0,04	0,002	-0,034	-0,009	0,009	-0,005	-0,012

Acceptabele bereikbaarheid

(helemaal oneens → helemaal eens)									
Toegang auto (geen → altijd)	0,255***	-0,127**	-0,063	-0,055	0,089	-0,051	0,001	0,015	
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,003	-0,008	-0,05	0,03	0,025	-0,031	-0,051	-0,009	
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)									
Huishouden: jongste kind onder 13	0,005	-0,075	0,046	0,026	0,028	-0,044	0,014	0,012	
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,102**	0,021	0,089	-0,017	-0,042	-0,048	0,035	-0,021	
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,003	0,061	0,004	-0,024	0,068	-0,003	-0,042	0,033	

*** significant $p < 0,01$ ** significant $P < 0,05$

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Kader 3.1 Relatie tussen relevantie, bezoekfrequentie en reistijd

Voor de meeste typen bestemmingen vroegen we enkel de mensen die het kunnen bereiken van een type bestemming relevant vinden naar de frequentie waarmee zij dit type bestemming bezoeken en de huidige en acceptabele reistijden, met uitzondering van drie typen bestemmingen. Voor de supermarkt, de huisarts en het werk vroegen we namelijk zowel mensen die het kunnen bereiken van het type bestemming relevant vinden, als degenen die het kunnen bereiken van het type bestemming minder relevant vinden naar de bezoekfrequentie en naar de huidige reistijd naar het type bestemming (mits men het type bestemming tenminste 6x per jaar bezoekt). Dit maakt het mogelijk om voor deze 3 typen bestemmingen te analyseren in hoeverre er een relatie bestaat tussen deze 3 indicatoren: maken mensen die een type bestemming relevanter vinden hier vaker gebruik van, en zijn zij ook geneigd dichterbij het type bestemming te wonen (en dus een kortere reistijd te hebben)? Uit de analyse blijkt het volgende:

- Er bestaat een duidelijk significant verband tussen de bezoekfrequentie aan de supermarkt, de huisarts en het werk enerzijds en de mate waarin mensen het bereiken van respectievelijk de supermarkt, de huisarts en het werk relevant vinden. Oftewel: mensen die de huisarts of supermarkt frequenter bezoeken, vinden het bereiken hiervan ook relevanter en vice versa. Dit verband tussen relevantie en bezoekfrequentie blijft bestaan wanneer wordt gecorrigeerd voor andere respondentkenmerken (zoals opleiding, inkomen, etc). Enkel voor respondenten die vinden dat een huisarts bereikbaar moet zijn per auto en voor respondenten die vinden dat hun werk lopend bereikbaar moet zijn, vinden we geen significante relatie tussen bezoekfrequentie en relevantie van resp. het bereiken van een huisarts en werk.
- Wanneer wordt gecorrigeerd voor bezoekfrequentie, valt het effect van inkomen op de relevantie van het kunnen bereiken van de supermarkt weg. Oftewel, de relatie tussen inkomen en de relevantie van het kunnen bereiken van een supermarkt loopt via het feit dat hogere inkomens de supermarkt minder vaak bezoeken. Waarom hogere inkomens significant minder vaak de supermarkt bezoeken betreft speculatie, maar houdt mogelijk verband met vaker boodschappen laten bezorgen of eten bestellen, of vaker buiten de deur eten. [Visser en Knoope \(2023\)](#) laten bijv. ook zien dat hogere inkomens vaker eten laten bezorgen. Ook de positieve relatie tussen toegang tot een auto en de relevantie om de supermarkt te bereiken vervalt bij toevoegen van de bezoekfrequentie; degenen met toegang tot een auto bezoeken de supermarkt dus frequenter.
- Voor werk geldt dat wanneer de bezoekfrequentie wordt toegevoegd, het effect van leeftijd op de relevantie van het bereiken van werk vervalt. Oftewel: doordat ouderen minder vaak een werklocatie bezoeken dan jongeren vinden zij het bereiken van werk minder relevant. Ook hier valt het effect van toegang tot een auto weg wanneer de bezoekfrequentie wordt toegevoegd: mensen met toegang tot een auto bezoeken vaker een werklocatie en vinden het bereiken van werk om die reden relevanter. Ook de relatie tussen het hebben van een kind in het huishouden en relevantie van het bereiken van werk verloopt via de bezoekfrequentie: mensen met een kind in het huishouden bezoeken minder vaak een werklocatie dan degenen zonder kinderen.
- Voor huisarts blijven de significante respondentkenmerken bestaan wanneer gecorrigeerd wordt voor bezoekfrequentie.
- De relatie tussen de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie van een bestemming en de mate waarin mensen het bereiken van een type bestemming relevant vinden is minder evident. Voor het bereiken van de huisarts vinden we (ook na correctie voor andere variabelen) een significant negatieve relatie tussen de reistijd te voet naar de dichtstbijzijnde huisarts en de mate waarin mensen het bereiken van de huisarts (te voet) relevant vinden. Oftewel: mensen die vinden dat een huisarts lopend bereikbaar moet zijn en een kortere loopreistijd hebben naar de dichtstbijzijnde huisarts vinden het kunnen bereiken van een huisarts ook relevanter. Voor de relevantie van het bereiken van de supermarkt, het werk en de relevantie van het bereiken van de huisarts per ov, fiets of auto vinden we geen significante relatie met de huidige reistijd.

3.7 Conclusies (verschillen tussen typen bestemmingen)

Na een analyse per type bestemming, analyseren we in deze paragraaf de relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen en de bezoekfrequentie ten opzichte van elkaar.

Relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen:

Tabel 3.40 geeft een overzicht van het aandeel mensen in het onderzoek dat het bereiken van de verschillende typen bestemmingen (helemaal) niet relevant, matig relevant en (zeer) relevant vindt.

- Er is duidelijk variatie in de mate waarin mensen in het onderzoek het bereiken van typen bestemmingen relevant vinden. Het gros van de mensen vindt het kunnen bereiken van een supermarkt of huisarts relevant (>80%). Ook het ziekenhuis wordt door veel mensen relevant gevonden (>70%). Uit recent onderzoek van [Pot et al \(2023\)](#) in Nederland blijkt ook dat mensen supermarkt en zorg het meest belangrijk vinden om te bereiken. Ook het bereiken van een werklocatie wordt door een vrij groot deel van de mensen in het onderzoek van belang gevonden (64%); hierbij is het goed te realiseren dat een deel van de respondenten niet werkzaam is (bijvoorbeeld gepensioneerd of schoolgaand).
- Het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum en (andere) recreatieve bestemmingen wordt (met uitzondering van natuur) door een minderheid van de mensen in het onderzoek als relevant bestempeld; wellicht dat deze meer als 'extra' voorzieningen worden gezien, terwijl de eerder genoemde typen bestemmingen meer een basiskarakter hebben.
- Het kunnen bereiken van onderwijslocaties is voor relatief minder mensen in het onderzoek relevant; Als we inzoomen op jongere mensen of huishoudens met kinderen, zien we onder deze doelgroepen een duidelijk hoger aandeel van mensen die het bereiken van onderwijsbestemmingen relevant vinden.

Tabel 3.40 Percentage mensen in het onderzoek dat het (kunnen) bereiken van verschillende typen bestemmingen relevant vindt (de categorieën 'helemaal niet relevant' en 'niet relevant' zijn hier samengenomen tot '(helemaal) niet relevant'. De categorieën 'relevant' en 'zeer relevant' zijn hier samengenomen tot '(zeer) relevant'

Relevantie bereiken type bestemming	N	(Helemaal) niet relevant	Matig relevant	(Zeer) relevant
Supermarkt	3400	6%	12%	83%
Grootschalig winkelcentrum	3376	26%	46%	29%
Huisarts	3400	5%	14%	81%
Ziekenhuis	3375	9%	20%	71%
Werk	3400	32%	4%	64%
Kinderdagverblijf	3376	86%	5%	10%
Basisschool	3376	79%	5%	16%
Middelbare school	3376	78%	7%	15%
MBO	3376	83%	8%	9%
HBO/WO	3376	78%	9%	13%
Cultuur	3376	29%	37%	34%
Natuur	3377	17%	32%	52%
Horeca	3376	21%	37%	42%
Sport	3375	36%	24%	40%
Btm-halte	3376	33%	25%	42%
Treinstation	3376	32%	26%	42%

Groen=>70% van de respondenten vindt dit relevant of zeer relevant om te kunnen bereiken.

Oranje=<20% van de respondenten vindt dit relevant of zeer relevant om te kunnen bereiken.

NB: De N voor supermarkt, huisarts en werk is wat hoger dan voor de andere typen bestemmingen. Dit komt doordat de vraag over relevantie voor deze 3 bestemmingen al vroeg in de vragenlijst naar voren kwam. Nadien zijn enkele respondenten gestopt met de vragenlijst.

Bezoekfrequentie

Wanneer we inzoomen op de typen bestemmingen die mensen in het onderzoek relevant vinden om te kunnen bereiken (zie ook Tabel 3.41), vallen de volgende zaken op:

- Werklocaties worden gemiddeld gezien het vaakst bezocht door deze mensen: ca 50% bezoekt de werklocatie 4 of meer dagen per week. Ook de basisschool wordt door een vrij groot deel van de mensen in het onderzoek die dit relevant vindt meer dan 4x per week bezocht (34%). Dus: een vrij klein deel vindt het kunnen bereiken van een basisschool relevant (zie ook Tabel 3.40), maar wanneer men dit relevant vindt bezoekt men de basisschool relatief vaak.
- Het kinderdagverblijf, de supermarkt en de sportlocatie wordt door de meeste mensen in het onderzoek die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden 1 tot 3 keer per week bezocht.
- Typen bestemmingen als een grootschalig winkelcentrum, natuur en horeca worden door het grootste deel van de mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken hiervan relevant vinden 1 tot 3 dagen per maand bezocht.
- Huisartsen en ziekenhuizen worden, ondanks dat een groot deel van de mensen in het onderzoek deze relevant vindt, door de meeste mensen (slechts) 1 tot 5 dagen per jaar bezocht.
- Voor onderwijsbestemmingen als middelbare scholen, MBO en HBO/WO onderwijslocaties geldt dat de meeste mensen in ons onderzoek die het kunnen bereiken van deze locaties relevant vinden, slechts zelden een bezoek brengt aan deze locaties. Een vrij groot deel van deze mensen heeft dit wellicht aangegeven vanuit het feit dat zij kinderen hebben die gebruik maken van deze typen bestemmingen. Deze kinderen reizen waarschijnlijk zelfstandig naar het type bestemming, waardoor de ouders zelf het type bestemming slechts zelden bezoeken.

Tabel 3.41 Bezoekfrequentie verschillende typen bestemmingen onder respondenten die het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden

	N	(Bijna) nooit	1 tot 5 dagen per jaar	6 tot 11 dagen per jaar	1 tot 3 dagen per maand	1 tot 3 dagen per week	4 of meer dagen per week
Supermarkt	2817	1%	2%	2%	11%	74%	12%
Grootschalig winkelcentrum	962	4%	16%	22%	34%	21%	3%
Huisarts	2759	23%	53%	17%	6%	1%	0%
Ziekenhuis	2401	32%	43%	16%	7%	2%	2%
Werk	2168	4%	1%	0%	3%	41%	51%
Kinderdagverblijf	338	36%	4%	2%	7%	45%	7%
Basisschool	541	30%	4%	4%	7%	21%	34%
Middelbare school	499	51%	18%	9%	6%	6%	10%
MBO	312	69%	7%	3%	5%	10%	6%
HBO/WO	443	51%	8%	3%	5%	16%	18%
Cultuur	1143	5%	24%	34%	31%	6%	0%
Natuur	1761	3%	10%	21%	37%	23%	7%
Horeca	1432	2%	9%	28%	45%	15%	2%
Sport	1341	11%	6%	6%	13%	57%	8%
Btm-halte	1419	22%	21%	17%	19%	15%	8%
Treinstation	1416	16%	25%	18%	17%	17%	8%

Groen=grootste categorie

NB: De vraag over bezoekfrequentie is alleen gesteld aan mensen die het kunnen bereiken van een bestemming tenminste relevant vinden. Daarom is de N hier lager dan in tabel 3.40.

Modaliteiten

Wanneer we vervolgens inzoomen op de vervoerwijzen waarmee mensen in het onderzoek voor hen *relevante* typen bestemmingen willen kunnen bereiken (zie ook Tabel 3.42), zien we het volgende beeld:

- Voor het kunnen bereiken van typen bestemmingen als werk, een ziekenhuis, een grootschalig winkelcentrum, cultuur en natuur geven de meesten aan dat deze bereikt moeten kunnen worden per auto. Dit zijn typen bestemmingen die over het algemeen (in vergelijking met andere typen bestemmingen) in Nederland ook iets verder weg gelegen zijn (zie ook de tabel in kader 4.1).
- Overigens wordt ook voor enkele andere typen bestemmingen die over het algemeen dichterbij gelegen zijn (het kinderdagverblijf, de huisarts en de supermarkt) door mensen in ons onderzoek relatief vaak de auto gesuggereerd. Mogelijk heeft dit te maken met gemak (het kunnen vervoeren van mensen of spullen), of het combineren van activiteiten (een ketenverplaatsing, zoals het kind afzetten bij het kinderdagverblijf en vervolgens doorrijden naar het werk).
- Voor het bereiken van de supermarkt, het kinderdagverblijf, een middelbare school, de huisarts, horeca, sport en het kunnen bereiken van een treinstation is de fiets de meest genoemde vervoerwijze. Voor het bereiken van een grootschalig winkelcentrum, werk, een basisschool, een MBO, cultuur en natuur en het bereiken van een btm-halte wordt de fiets ook vaak genoemd (op een 2^e plaats).
- Lopen wordt vooral vaak genoemd in relatie tot het bereiken van een basisschool en een btm-halte; een groot deel van de respondenten vindt dat een basisschool en een btm-halte lopend bereikt moeten kunnen worden. Voor de andere uitgevraagde typen bestemmingen geldt dat lopen niet in de top 2 van genoemde vervoerwijzen staat.
- Ook het ov staat bij de meeste typen bestemmingen niet in de top 2, met uitzondering van enkele typen bestemmingen. Voor het bereiken van een MBO en met name HBO/WO onderwijs wordt het ov juist het vaakst genoemd als vervoerwijze waarmee deze locaties bereikbaar zouden moeten zijn. Ook voor het bereiken van een ziekenhuis, een cultuurlocatie en een treinstation wordt het ov relatief vaak genoemd.

In de meeste gevallen is de meest gebruikte vervoerwijze gelijk aan de vervoerwijzen waarmee relatief gezien de meeste respondenten vinden dat deze typen bestemmingen bereikbaar moeten kunnen zijn. Een uitzondering hierop vormen:

- Het kinderdagverblijf (de meeste mensen in ons onderzoek gebruiken nu de auto, maar de meeste mensen vinden dat het bereikbaar zou moeten zijn per auto óf fiets).
- De basisschool (de meeste mensen in het onderzoek gebruiken nu de fiets, maar de meeste mensen vinden dat het lopend bereikbaar zou moeten zijn)
- De MBO-locatie (de meeste mensen in ons onderzoek gaan nu per auto, maar vinden dat een dergelijke locatie per ov of in mindere mate bereikbaar moet zijn). Hier kan overigens ook spelen dat ouders van kinderen die naar het MBO gaan bij de huidige gebruikte vervoerwijze hebben geredeneerd vanuit de eigen situatie wanneer men zelf naar het MBO reist, en bij de vervoerwijze waarmee het type bestemming bereikbaar moet zijn vanuit de situatie van het kind.
- De supermarkt (de meeste mensen in het onderzoek gaan nu per auto, maar vinden dat een supermarktlocatie met de fiets bereikbaar moet zijn).

Tabel 3.42 De vervoerwijze(n) waarmee (mensen die het bereiken van het type bestemming relevant vinden, vinden dat) een type bestemming bereikt moet kunnen worden (max 2)

Vervoerwijze waarmee type bestemming bereikbaar zou moeten zijn	N	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Overig
Supermarkt	2817	62%	4%	65%	38%	0%
Grootschalig winkelcentrum	441	78%	22%	45%	10%	1%
Huisarts	2740	57%	11%	66%	34%	1%
Ziekenhuis	1661	85%	44%	27%	4%	1%
Werk	2163	73%	36%	44%	5%	1%
Kinderdagverblijf	268	57%	4%	59%	35%	3%
Basisschool	371	32%	0%	45%	55%	1%
Middelbare school	181	19%	33%	85%	9%	1%
MBO	101	30%	58%	51%	4%	4%
HBO/WO	292	39%	71%	38%	5%	3%
Cultuur	721	63%	44%	44%	10%	1%
Natuur	931	57%	8%	56%	35%	1%
Horeca	785	47%	18%	65%	32%	1%
Sport	875	53%	7%	79%	19%	1%
Btm-halte	893	9%	7%	45%	85%	1%
Treinstation	792	33%	46%	65%	29%	1%

Groen=meeste respondenten noemen dat type bestemming met deze vervoerwijze bereikbaar moet zijn
Rood=meest gebruikte vervoerwijze bij bezoek aan type bestemming

NB: Vragen over vervoerwijzen hebben mensen gehad voor bestemmingen die zij tenminste relevant vinden om te kunnen bereiken. Voor supermarkt, huisarts en werk geldt dat alle mensen die dit relevant vinden vervolgvragen hebben gekregen. Voor de andere bestemmingen geldt dat mensen enkel vragen hebben gehad voor een (random) selectie van bestemmingen die voor hen tenminste relevant zijn om te kunnen bereiken. Daarom is de N voor deze bestemmingen lager dan in tabel 3.41.

Welke respondentkenmerken vallen op?

We zien duidelijke verschillen tussen respondentgroepen in de mate waarin ze het kunnen bereiken van bepaalde typen bestemmingen relevant vinden (Tabel 3.43).

- Respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied vinden het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum, cultuur, horeca & ov-bestemmingen duidelijk relevanter dan degenen in meer landelijk gebied. Zij hechten juist minder belang aan het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf, basisschool of MBO dan degenen in meer landelijk gebied.
- Meer theoretisch opgeleiden vinden het kunnen bereiken van een supermarkt, een werklocatie, verschillende recreatieve bestemmingen en ov-bestemmingen significant relevanter dan meer praktisch opgeleiden. Het kunnen bereiken van een MBO of HBO/WO vinden meer theoretisch opgeleiden juist minder relevant dan meer praktisch opgeleiden. Dit laatste kan komen doordat zij dit opleidingsniveau al hebben bereikt.
- Oudere respondenten vinden het kunnen bereiken van een supermarkt, zorg en het kunnen bereiken van natuur en cultuur relevanter dan jongere respondenten. Door jongere respondenten wordt (niet onverwacht) het kunnen bereiken van werk, onderwijs, horeca en sportbestemmingen juist relevanter gevonden.
- Vrouwen vinden het kunnen bereiken van winkels, zorg en recreatieve bestemmingen relevanter dan mannen. Voor het kunnen bereiken van HBO/WO onderwijs vinden we juist dat mannen dit relevanter vinden.
- Mensen met een hoger inkomen vinden in het algemeen het kunnen bereiken van (verschillende) typen bestemmingen relevanter dan lagere inkomens. Dit geldt voor het kunnen bereiken van een treinstation, recreatieve activiteiten en het bereiken van werk, maar ook voor het kunnen bereiken van een middelbare school en een locatie van het HBO/WO onderwijs. Het kunnen bereiken van de supermarkt vinden hogere inkomens juist minder relevant dan lagere inkomens; literatuur suggereert dat hogere inkomens vaker eten laten bezorgen en buiten de deur eten.

- Mensen met een meer positieve digitale attitude vinden het kunnen bereiken van een supermarkt en werk minder relevant. Mogelijk maakt de aanwezigheid van een digitaal alternatief voor hen het fysiek bereiken van deze typen bestemmingen minder relevant. Voor andere typen bestemmingen (zoals zorg, onderwijs, het bereiken van recreatie en ov-bestemmingen) vinden we geen direct verband tussen de mate waarin mensen open staan voor digitale alternatieven en de relevantie om deze typen bestemmingen fysiek te kunnen bereiken. We vinden dus bijv. geen directe indicaties dat het aanbieden van e-health of thuisonderwijs de relevantie voor het fysiek bereiken van zorg- en onderwijsbestemmingen verkleint.
- Mensen met meer toegang tot een auto vinden het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen duidelijk relevanter dan mensen zonder auto. Het kan zijn dat het willen kunnen bereiken van typen bestemmingen een aanleiding is tot de aanschaf van een auto. Daarnaast blijkt (niet onverwacht) dat degenen met meer toegang tot de auto het bereiken van ov-bestemmingen minder relevant vinden (degenen met minder toegang tot een auto vinden dit dus juist relevanter).
- Degenen met relatief meer gezondheid barrières vinden (niet onverwacht) het kunnen bereiken van zorg relevanter dan degenen met minder gezondheid barrières. Het kunnen bereiken van typen bestemmingen als hobby en sport en ov wordt door hen juist als minder relevant gezien.
- Het hebben van kinderen vergroot (niet onverwacht) de relevantie om onderwijsbestemmingen te (kunnen) bereiken sterk. Het hebben van tenminste 1 jong kind (onder de 13 jaar) in het huishouden vergroot de relevantie voor alle typen onderwijsbestemmingen; als het jongste kind in het huishouden tussen de 13 en 17 jaar is, vergroot dit vooral de relevantie van het (kunnen) bereiken van de middelbare school, het MBO en HBO/WO onderwijs. Mensen met tenminste een kind onder de 18 jaar in het huishouden vinden het kunnen bereiken van werk, cultuur en horeca juist significant minder relevant dan andere huishoudens. Het kan zijn dat zij door het (drukke) gezinsleven andere prioriteiten stellen. Ook vinden zij het kunnen bereiken van ov-bestemmingen minder relevant.
- Werkzame respondenten vinden het bereiken van werk en van recreatieve bestemmingen significant relevanter dan degenen die niet werkzaam zijn. Het bereiken van HBO/WO onderwijs is voor deze groep juist minder relevant.

Tabel 3.43 Significante verschillen tussen respondentgroepen in de mate waarin zij het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen relevant vinden.

Relevantie bereiken typen bestemmingen	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1=vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																

Toegang auto (geen → altijd)																			
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																			
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																			
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref)																			
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹																			

NB : Groen=significant positief effect ($p < 0,05$). Oranje=significant negatief effect ($p < 0,05$). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

De vervoerwijze waarmee mensen in ons onderzoek vinden dat ze voor hen relevante typen bestemmingen moeten kunnen laat zich ook enigszins verklaren uit respondentkenmerken (zie ook Tabel 3.44) maar wel in mindere mate als de relevantie voor het kunnen bereiken van een type bestemming:

- Mensen woonachtig in meer landelijk gebied vinden voor verschillende typen bestemmingen significant vaker dan degenen in meer stedelijk gebied dat deze bereikt moeten kunnen worden met de auto. Degenen in meer stedelijk gebied noemen juist relatief vaker dat typen bestemmingen bereikbaar moeten zijn per ov. Respondenten in meer landelijk gebied geven in vergelijking met respondenten in meer stedelijk gebied voor typen bestemmingen als de supermarkt, de huisarts, de basisschool, een sportbestemming en een btm-halte vaker aan dat deze bereikbaar moeten (kunnen) zijn per fiets dan degenen in meer stedelijk gebied. Wellicht dat degenen in meer stedelijk gebied voor het bereiken van dergelijke typen bestemmingen meer uitgaan van een bereikbaarheid te voet of per ov.
- Mensen in meer stedelijk gebied vinden daarnaast significant vaker dat een HBO/WO bestemming per fiets bereikbaar moet kunnen zijn dan degenen in meer landelijk gebied; de stedelijke locatie maakt waarschijnlijk dat het bereiken van een locatie voor HBO/WO per fiets meer tot de mogelijkheden behoort.
- Meer theoretisch opgeleiden vinden voor verschillende typen bestemmingen significant minder vaak dat deze bereikbaar moeten zijn per auto in vergelijking met meer praktisch opgeleiden; dit geldt voor het bereiken van de supermarkt, het werk, de basisschool, een cultuurbestemming en een treinstation. Meer theoretisch opgeleiden vinden juist significant vaker dat verschillende typen bestemmingen bereikbaar moeten kunnen zijn per fiets of te voet.
- Mensen met meer toegang tot een auto noemen niet geheel onverwacht voor vrijwel alle typen bestemmingen significant vaker dat deze bereikbaar moeten zijn per auto; een uitzondering is er voor het kunnen bereiken van horeca, een middelbare school en een btm-halte.
- Degenen met relatief meer gezondheid barrières vinden relatief vaker dat een supermarkt of huisarts bereikbaar moet zijn per auto. Zij rapporteren over het algemeen significant minder vaak dat typen bestemmingen bereikbaar moeten zijn per ov (werk, HBO/wo), per fiets (supermarkt, huisarts, cultuur en horeca) en te voet (sport).
- Ook naar huishoudtype vinden we wat verschillen, maar de patronen zijn minder duidelijk. Degenen met tenminste een kind jonger dan 13 in het huishouden geven voor het bereiken van huisarts, werk, basisschool en cultuur significant vaker aan dat deze bereikbaar moeten zijn per auto. Het OV heeft voor enkele typen bestemmingen voor deze groep juist minder de voorkeur (huisarts, werk en het bereiken van sport). Een middelbare school, een MBO en een sportbestemming zouden volgens deze groep significant vaker dan voor andere huishoudens per fiets bereikbaar moeten zijn; zij vinden loopbereikbaarheid van een supermarkt of huisarts juist significant minder belangrijk als andere huishoudgroepen. Voor huishoudens met een

jongste kind in de leeftijdscategorie 13-17 jaar zijn geen duidelijke patronen te zien.

- Ook wat betreft leeftijd, geslacht, inkomen, digitale attitude en werkzaamheid zijn de patronen minder sterk. Oudere respondenten vinden significant minder vaak dat het werk en de basisschool per auto bereikbaar moeten zijn dan jongere respondenten; ook vinden zij significant minder vaak dat een huisarts of cultuurbestemming bereikbaar moet zijn per ov. Ze vinden juist voor verschillende typen bestemmingen significant vaker dat deze per fiets of te voet bereikbaar moeten zijn. Vrouwen geven significant vaker aan dat horeca of een treinstation bereikbaar moeten zijn per auto dan mannen, dat een supermarkt, huisarts of werklocatie per fiets bereikbaar moet zijn en een basisschool lopend. Hogere inkomens vinden het significant belangrijker dan lagere inkomens dat een supermarkt en treinstation bereikbaar zijn per auto.

Tabel 3.44 Significante verschillen tussen respondentgroepen in de vervoerwijze(n) waarmee zij vinden dat voor hen relevante typen bestemmingen bereikt moeten kunnen worden.

Bestemming moet bereikbaar zijn per Auto	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1=vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																
Toegang auto (geen → altijd)																
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref)																
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹																

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bestemming moet bereikbaar zijn per Ov	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1=vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																
Toegang auto (geen → altijd)																
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref)																
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹																

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat vanwege te lage N. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Bestemming moet bereikbaar zijn per fiets	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																

Acceptabele bereikbaarheid

Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																	
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																	
Huishouden: jongste kind 13- 17 (overig type huishouden = ref)																	
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹																	

NB : Groen=significant positief effect ($p < 0,05$). Oranje=significant negatief effect ($p < 0,05$). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

4. Acceptabele bereikbaarheid

In dit hoofdstuk gaan we in op empirische inzichten omtrent acceptabele reistijden met verschillende vervoerwijzen naar typen bestemmingen die mensen relevant vinden om te kunnen bereiken. Ook analyseren we in hoeverre deze acceptabele reistijden verschillen op basis van groepskenmerken. We bespreken wederom de verschillende typen bestemmingen achtereenvolgens, en eindigen met een overkoepelende analyse.

4.1 Winkelbestemmingen

4.1.1 Acceptabele reistijden

Tabel 4.1 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van mensen die het kunnen bereiken van één of beide winkelbestemmingen met deze vervoerwijze(n) relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

De gemiddelde acceptabele reistijden met de auto, fiets en lopend naar de supermarkt liggen alle drie rond de 12 minuten. Oftewel: mensen die vinden dat ze een supermarkt met respectievelijk een auto, fiets of lopend moeten kunnen bereiken, vinden dat de supermarkt dan vervolgens binnen ongeveer 12 minuten bereikbaar moet zijn. Ter vergelijking: In recent onderzoek van [CROW \(2021\)](#) naar acceptabele loopafstanden wordt gesteld dat 37% van de ondervraagden - gebaseerd op de gerapporteerde afstanden- 5-10 minuten zouden willen lopen naar een supermarkt; 29% zou 10-15 minuten willen lopen. De relatief kleine groep mensen in het onderzoek die vinden dat een supermarkt per ov bereikbaar moet zijn vinden gemiddeld gezien een reistijd van 15 minuten per ov naar een supermarkt acceptabel; dit geeft een indicatie dat de acceptabele reistijd voor deze modaliteit naar de supermarkt wat hoger ligt dan voor de overige 3. We hebben mensen om een toelichting gevraagd voor hun aangegeven acceptabele reistijden naar de supermarkt. Hierbij komt vaak naar voren dan men rekening houdt met het feit dat ze met de actieve modaliteiten (fietsend en lopend) niet te lang zware boodschappen willen dragen.

De gemiddelde acceptabele reistijden naar een grootschalig winkelcentrum komen gemiddeld wat hoger uit en liggen voor de auto en fiets rond de 22 minuten, zie Tabel 4.1. De acceptabele reistijd met het ov ligt hier gemiddeld op ongeveer 30 minuten. De reistijd te voet naar een grootschalig winkelcentrum komt een stuk lager uit, rond de 15 minuten. Hierbij moet gezegd worden dat maar vrij weinig respondenten noemden dat een grootschalig winkelcentrum bereikbaar moet zijn te voet.

Voor beide typen bestemmingen valt op dat de spreiding in acceptabele reistijden vrij groot is; er is dus vrij veel variatie in wat respondenten acceptabel achten.

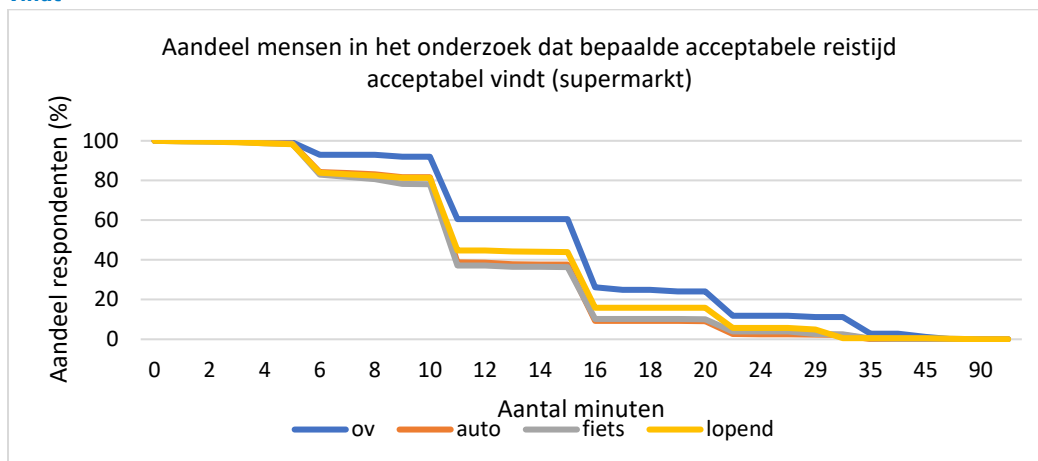
Tabel 4.1 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn.

Supermarkt					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	1742	10	15	11,79	5,69
Ov	98	10	18	15,38	7,71
Fietsen	1825	10	15	11,75	5,90
Lopen	1070	10	15	12,77	6,72
Grootschalig winkelcentrum					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	344	15	30	22,59	12,29
Ov	96	20	30	30,01	17,00

Fietsen	196	15	30	21,26	12,44
Lopen	42	10	20	15,19	8,92

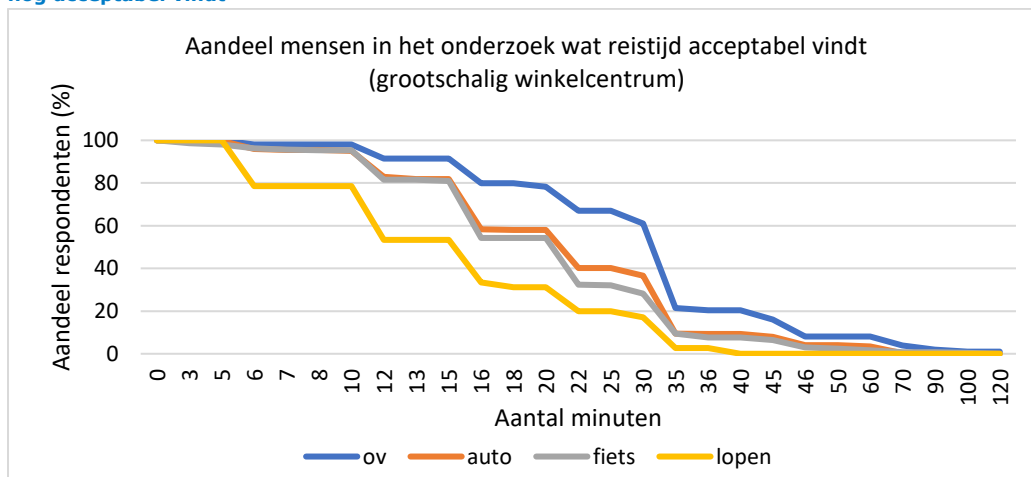
In Figuur 4.1 staat voor de verschillende vervoerwijzen naar de supermarkt weergegeven hoeveel mensen in het onderzoek een bepaalde reistijd nog acceptabel zouden vinden. We zien hier dat ca 60% een reistijd van 15 minuten per ov naar een supermarkt nog acceptabel vindt. Een zelfde reistijd van 15 minuten maar dan te voet vindt nog ca 45% acceptabel. Een reistijd van 15 minuten per fiets of auto vindt slechts een kleine 40% van de mensen nog acceptabel.

Figuur 4.1 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een supermarkt nog acceptabel vindt



In Figuur 4.2 staat voor de verschillende vervoerwijzen weergegeven hoeveel mensen in het onderzoek een bepaalde reistijd naar een grootschalig winkelcentrum nog acceptabel zouden vinden. 60% van de mensen in het onderzoek vindt een reistijd van 30 minuten naar een grootschalige winkelcentra per ov nog acceptabel. Een soortgelijke reistijd met de auto is voor slechts 40% van de mensen in het onderzoek nog acceptabel. Voor fiets en te voet ligt dit nog lager: respectievelijk 30% en 20% vindt een fietsreistijd of loopreistijd van 30 minuten naar een grootschalig winkelcentrum nog acceptabel.

Figuur 4.2 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een grootschalig winkelcentrum nog acceptabel vindt



Met behulp van regressie analyse vinden we de volgende verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar de supermarkt (zie ook Tabel 4.2-links):

- Met name de respondenten in een huishouden met een (jongste) kind tussen de 13 en 18 jaar vallen op. Wanneer zij het kunnen bereiken van een supermarkt relevant vinden, rapporteren zij relatief gezien lagere acceptabele reistijden naar de supermarkt met vrijwel alle vervoerwijzen (m.u.v. het ov) dan andere huishoudens. Nader onderzoek zou kunnen uitwijzen wat hiervoor achterliggende verklaringen zijn.
- Ook inkomen springt er bij een aantal vervoerwijzen uit. Mensen met een hoger inkomen die vinden dat de supermarkt bereikbaar zou moeten zijn met een auto hebben in het algemeen een lagere acceptabele reistijd per auto dan degenen met een lager inkomen. Degenen met een hoger inkomen rapporteren ook relatief lagere acceptabele reistijden per fiets. Er zijn geen verschillen tussen hogere en lagere inkomens wat betreft de acceptabele reistijd per ov of lopend.
- Respondenten in meer stedelijk gebied die het kunnen bereiken van de supermarkt relevant vinden, rapporteren daarnaast in het algemeen lagere acceptabele reistijden naar de supermarkt per fiets dan degenen in meer landelijk gebied. Ze rapporteren niet significant anders waar het gaat om acceptabele reistijden met andere vervoerwijzen waarmee de supermarkt bereikbaar zou moeten zijn.
- De sterkste relatie die we vinden is dat oudere respondenten een hogere acceptabele reistijd hebben per fiets naar de supermarkt dan jongere respondenten. Mogelijk heeft dit laatste te maken met een minder snelle actieradius van ouderen, waardoor zij er rekening mee houden dat zij iets langer onderweg zijn wanneer zij met een actieve vervoerwijze reizen. Voor andere vervoerwijzen zijn hier (echter) geen significante verschillen.
- Opvallend is daarnaast dat degenen met meer toegang tot een auto die het relevant vinden om een supermarkt met de auto te kunnen bereiken (ook) een lagere acceptabele reistijd per auto hebben dan degenen die minder of geen toegang hebben tot een auto maar wel vinden dat de supermarkt per auto bereikbaar moet zijn.

De acceptabele reistijden voor het bereiken van een grootschalig winkelcentrum lijken met name samen te hangen met stedelijkheid (Tabel 4.2-rechts):

- Respondenten in meer stedelijk gebied rapporteren relatief gezien lagere acceptabele reistijden naar een grootschalig winkelcentrum per auto en fiets dan degenen in meer landelijk gebied. Voor ov zijn hier geen significante verschillen zichtbaar.
- Ook valt hier weer de hogere acceptabele fietsreistijd voor oudere respondenten op, welke relatie ook relatief sterk is.
- Daarnaast hebben respondenten die meer open staan voor digitale alternatieven voor een winkelbezoek significant lagere acceptabele reistijden per auto naar een winkelcentrum. Ook deze relatie is relatief sterk.

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar de supermarkt en naar een grootschalig winkelcentrum per respondentgroep gegeven.

Tabel 4.2 Regressie analyse acceptabele reistijden winkelbestemmingen per vervoerwijze

	Acceptabele reistijd supermarkt				Acceptabele reistijd grootschalig winkelcentrum			
	Auto <i>Bèta</i>	Ov <i>Bèta</i>	Fiets <i>Bèta</i>	Lopen <i>Bèta</i>	Auto <i>Bèta</i>	Ov <i>Bèta</i>	Fiets <i>Bèta</i>	Lopen <i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,02	-0,07	-0,099***	-0,041	0,125**	-0,105	-0,188**	-0,424
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,002	0,015	-0,001	0,033	0,023	0,178	0,167**	0,115

Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,008	0,149	0,116***	-0,038	-0,051	-0,069	0,222**	0,076
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	-0,025	-0,007	-0,013	-0,024	-0,017	-0,185	0,015	-0,121
Inkomen (< 1x <i>modaal</i> = ref) ¹								
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,047	-0,056	-0,056**	0,019	0,087	0,131	0,048	0,167
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,06**	-0,211	-0,054**	0,044	-0,065	0,191	-0,077	0,086
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,004	0,051	-0,012	0,014	-	0,23***	-0,225	-0,141
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-	0,055**	-0,064	0,014	-0,011	0,03	-0,057	-0,137
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,034	0,003	-0,019	-0,035	0,09	0,223	-0,024	0,225
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)								
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,02	0,09	-0,006	-0,039	-0,052	-0,047	0,002	-0,247
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,1**	-0,099	-0,049**	-	0,087**	0,025	-0,098	0,053
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,041	0,04	0,062**	-0,035	0,19**	0,225	0,137	-0,02

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

4.1.2

Aantal supermarkten en grootschalige winkelcentra

We hebben mensen in ons onderzoek die het bereiken van één of beide winkelbestemmingen relevant vinden ook gevraagd hoeveel supermarkten en grootschalige winkelcentra ze dan willen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Zie ook Tabel 4.3.

De meeste mensen (40,4%) willen binnen hun acceptabele reistijd twee supermarkten kunnen bereiken, maar er zijn ook vrij veel mensen (33,2%) die één supermarkt genoeg vinden. Ca 25% wil 3 of meer supermarkten kunnen bereiken binnen acceptabele reistijd. We hebben mensen hier gevraagd om een eventuele toelichting op de hoeveelheid te bereiken supermarkten. Respondenten die 1 supermarkt hebben gerapporteerd, geven vaak aan dat ze één (goede) supermarkt genoeg vinden. Mensen die 2 of meer supermarkten hebben gerapporteerd, noemen vaak dat ze graag de keuze willen hebben uit een (duurdere) "kwaliteits" supermarkt en een budget supermarkt. De keuze tussen verschillende typen supermarkten wordt hier dus belangrijk gevonden, ook om hiermee minder afhankelijk te zijn van de beschikbare voorraad bij één supermarkt.

De meeste mensen in het onderzoek vinden het kunnen bereiken van één grootschalig winkelcentrum binnen de eigen acceptabele reistijd genoeg (57,7%). 20,5% wil tenminste twee grootschalige winkelcentra kunnen bereiken; een overige 20% wil 3 of meer grootschalige winkelcentra kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd.

Tabel 4.3

Aandeel mensen in het onderzoek dat respectievelijk 1, 2 of meer locaties van het type bestemming wil kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Supermarkt	33,2%	40,4%	26,4%
Grootschalig winkelcentrum	57,7%	20,5%	21,8%

Groen=grootste groep

Kader 4.1 Nabijheidsstatistieken CBS

In dit onderzoek hebben we respondenten gevraagd hun acceptabele reistijden en huidige reistijden naar verschillende typen bestemmingen te benoemen. Reistijd is daarbij voor de respondent een afgeleide van de nabijheid van een type bestemming (de daadwerkelijke afstand) en de mobiliteitsmogelijkheden om naar het type bestemming te komen.

Maar hoe nabij zijn typen bestemmingen eigenlijk in Nederland? CBS verzamelt o.a. gegevens over de nabijheid van verschillende typen bestemmingen in Nederland via de afstand over de weg. In Tabel 4.4 zie je daarvan een selectie van typen bestemmingen die ten dele overeenkomt met de selectie aan typen bestemmingen in ons onderzoek. Hieruit blijkt dat typen bestemmingen als een supermarkt, een huisarts, een basisschool, een kinderdagverblijf, een park of een sportterrein in 2021 gemiddeld gezien het meest nabij zijn voor Nederlanders. Voor het bereiken van typen bestemmingen als werk, een ziekenhuis, een treinstation, een museum of attractiepark zijn gemiddeld gezien op verdere afstand gelegen. Uiteraard bestaan er verschillen tussen regio's.

Voor recentere jaren is voor de meeste typen bestemmingen zoals hieronder weergegeven nog geen data beschikbaar. Wel publiceerde CBS recent nieuwe berekeningen voor de nabijheid van zorgvoorzieningen. In 2023 was volgens CBS de afstand tot een ziekenhuis of buitenpoli gemiddeld voor Nederlanders 4,8 km, wat gelijk is aan de situatie in 2021 (zie tabel hieronder). Daarmee is de afstand kleiner dan 15 jaar geleden (toen: gemiddeld 5,2 km). Dit komt voor een deel doordat er meer buitenpoli's zijn. Wel is het voor Nederlanders nu gemiddeld iets verder reizen voor andere vormen van zorg, zoals de huisartsenpost of de apotheek, aldus CBS (CBS, 2024).

Tabel 4.4 Nabijheidsstatistieken CBS voor een selectie van typen bestemmingen

			Nederland
			2021 (mits anders aangegeven)
Winkel bestemmingen	Grote supermarkt	km	0.9
	Warenhuis	km	2.6
Zorg	Huisarts	km	1.0
	Ziekenhuis (incl buitenpoli)	km	4,8
	Ziekenhuis (excl buitenpoli)	km	7.1
Werk	Banen binnen 10 km	aantal x1000	138.1 (2020)
	Banen binnen 20 km	aantal x1000	361.2 (2020)
	Banen binnen 50 km	aantal x1000	1498.9 (2020)
	Woon-werkafstand	km	19,4
Onderwijs	Kinderdagverblijf	km	0.7
	Basisschool	km	0.7
	Voortgezet onderwijs	km	2.5
Recreatie	Zwembad	km	3.2
	Sportterrein	km	1.0 (2017)
	Café	km	1.3
	Museum	km	4.1
	Attractie	km	5.2
	Park of plantsoen	km	0.9 (2017)
	Groen recreatieterrein	km	3.4 (2017)
	Bos	km	1.6 (2017)
Ov	Treinstation	km	5.1

Bron: [CBS Nabijheidsstatistiek](#)

4.2 Zorg

4.2.1 Acceptabele reistijden

Tabel 4.5 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van één of beide zorgbestemmingen met deze vervoerwijze(n) relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

De gemiddelde acceptabele reistijden naar een huisarts met verschillende vervoerwijzen liggen duidelijk lager dan die naar een ziekenhuis. De gemiddelde acceptabele reistijd voor het bereiken van een huisarts onder mensen die het bereiken van een huisarts relevant vinden ligt (afhankelijk van de vervoerwijze) tussen de 12 en 18 minuten. Voor een ziekenhuis is dit tussen de 21 en 32 minuten. Net als we zagen bij winkelbestemmingen, zien we ook bij zorg dat de acceptabele

reistijd met het ov iets hoger ligt dan de acceptabele reistijd via andere vervoerwijzen.

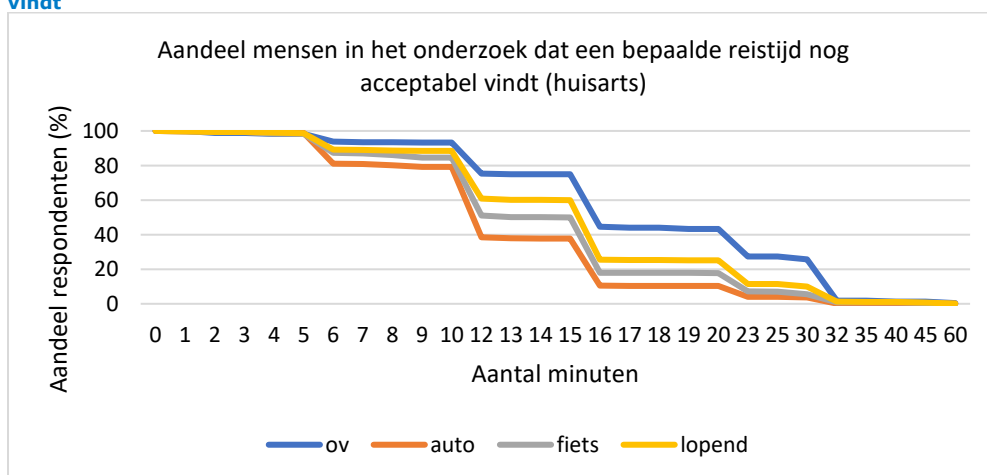
Als toelichting op hun acceptabele reistijd naar de huisarts noemen mensen dat de mate van ziekte/gezondheid een belangrijk rol speelt in de reistijd die je kunt/wilt afleggen en de vervoerwijze die je kiest. Als je ziek bent wil je de reistijd het liefst zo kort mogelijk hebben. Ook wordt gewezen op de onmogelijkheid in sommige gebieden voor het bereiken van de huisarts per ov (wanneer je dat wel zou willen bij lichamelijke beperking of ziekte). Voor het ziekenhuis hebben we respondenten niet om een toelichting gevraagd.

Tabel 4.5 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn.

Huisarts					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	1573	10	15	11,81	5,71
Ov	302	13	30	18,48	8,84
Fiets	1801	10	15	13,42	6,59
Lopen	924	10	20	14,92	7,38
Ziekenhuis					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	1417	15	30	22,08	10,75
Ov	724	20	35	31,78	14,25
Fiets	449	15	30	24,31	13,67
Lopen	61	15	30	21,74	10,84

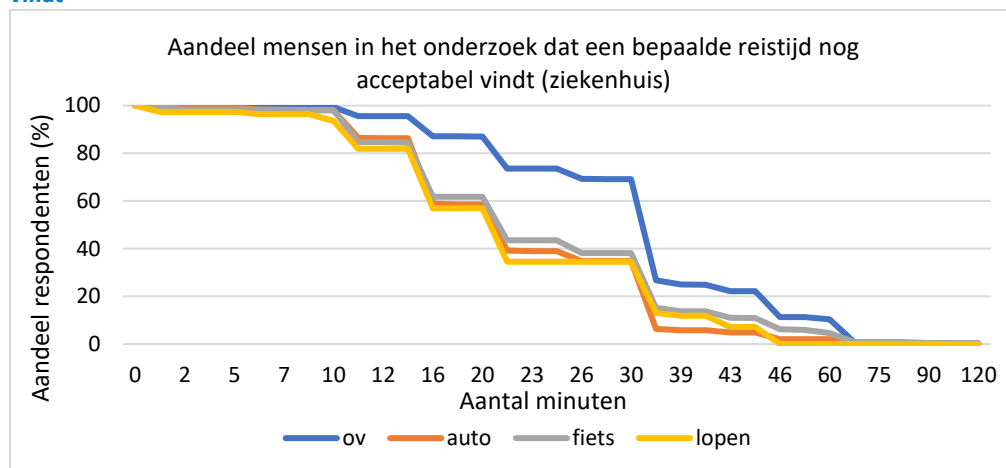
In onderstaande figuur (4.3) is te zien dat een kleine 50% van de mensen in het onderzoek die vindt dat de huisarts bereikbaar moet zijn per ov, een reistijd per ov naar de huisarts van 16 minuten nog accepteert. Per auto accepteert slechts 10% nog een reistijd van 16 minuten; voor fiets en lopen is dit respectievelijk 18 en 25% van de respondenten.

Figuur 4.3 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een huisarts nog acceptabel vindt



Voor het bereiken van het ziekenhuis geldt dat ca 70% van de mensen in het onderzoek die met het ov wil kunnen reizen een reistijd van zo'n 30 minuten met het ov naar het ziekenhuis nog acceptabel vindt (zie Figuur 4.4). Bij het reizen per auto, fiets en lopen is een dergelijke reistijd voor slechts zo'n 40% van de mensen in het onderzoek nog acceptabel.

Figuur 4.4 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een ziekenhuis nog acceptabel vindt



Met behulp van regressie analyse vinden we de volgende verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar zorgbestemmingen (zie ook Tabel 4.6):

- Enigszins opvallend rapporteren respondenten in meer stedelijk gebied die vinden dat een huisarts per auto bereikbaar moet zijn gemiddeld een hogere acceptabele reistijd per auto naar de huisarts dan mensen in meer landelijk gebied; ook rapporteren respondenten in meer stedelijk gebied hogere acceptabele ov-reistijden. Enkele mogelijke verklaringen hiervoor kunnen zijn:
 - Mensen in stedelijk gebied houden rekenschap met de tijd die het kost om te parkeren bij de huisarts. In veel gevallen zal hier geen parkeergelegenheid zijn voorzien. Dit is mogelijk in stedelijk gebied lastiger dan in landelijk gebied.
 - Doordat er meer keuze is tussen verschillende huisartsen in de omgeving is men mogelijk vaker geneigd een huisarts verderop te kiezen en accepteert men daardoor mogelijk iets meer reistijd.
 - In stedelijk gebied kan het lastiger zijn om een huisarts te vinden die nieuwe patiënten aanneemt, waardoor men mogelijk genoodzaakt is een huisarts wat verderop te kiezen.
- Waar het gaat om de acceptabele reistijd naar een ziekenhuis is wat betreft stedelijkheid juist een omgekeerd patroon zichtbaar. Respondenten in stedelijk gebied rapporteren hier significant kortere acceptabele reistijden per auto, ov en fiets dan mensen in meer landelijk gebied. Dit effect is ook relatief groot vergeleken met andere verklarende variabelen. Het feit dat mensen in meer landelijk gebied hier langere acceptabele reistijden lijken te hebben zou kunnen komen door het feit dat ziekenhuizen vaak in stedelijk gebied gevestigd zijn. Ze zijn daarom in het algemeen dichterbij voor mensen in stedelijk gebied.

Naast stedelijkheid vinden we significante relaties voor gezondheid en huishoudtype:

- Mensen met relatief meer gezondheidsbarrières lijken in het algemeen een wat kortere acceptabele reistijd te hebben per auto naar een huisarts. In grotere mate hebben zij kortere acceptabele loopreistijden naar een ziekenhuis, dan mensen met minder of geen gezondheid barrières.
- Oudere respondenten accepteren over het algemeen wat hogere reistijden per fiets of te voet naar een huisarts, of per auto of ov naar een ziekenhuis.

- Ook blijken respondenten in huishoudens met een kind tussen de 13 en 17 jaar soms significant afwijkende acceptabele reistijden te rapporteren, maar het is lastig om hier een duidelijk patroon in te herkennen.

Tabel 4.6 Regressie analyse acceptabele reistijden zorg per vervoerwijze

	Acceptabele reistijd huisarts				Acceptabele reistijd ziekenhuis			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	0,057**	0,129**	-0,002	0,006	-0,24***	-0,227***	-0,215***	-0,082
Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,05	0,151**	0	-0,001	0,054	0,065	-0,014	0,21
Leeftijd (jong → oud)	-0,04	0,021	0,076**	0,075**	0,085**	0,127**	0,066	0,156
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	0,011	-0,038	-0,025	-0,036	0,025	-0,03	-0,055	-0,199
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
Inkomen 1-2x modaal	0,005	-0,088	0,044	0,032	0,009	0,063	0,086	-0,305**
Inkomen meer dan 2x modaal	0,011	-0,024	0,003	0	0,022	0,044	0,083	0
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,007	-0,013	0,024	0,026	-0,006	0,051	0,045	0,386**
Toegang auto (geen → altijd)	-0,043	-0,093	0,002	-0,002	-0,025	-0,003	-0,02	-0,184
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,068**	0,033	-0,022	-0,023	-0,006	-0,029	-0,003	-0,317**
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)								
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,032	0,024	0,053**	0,057**	-0,064**	-0,055	0	-0,118
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,091***	0,131**	-0,043	-0,045	-0,032	0,005	0,006	-0,219
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,01	0,037	0,035	0,049	0,021	0,014	0,08	-0,003

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar de huisarts en het ziekenhuis per respondentgroep gegeven.

4.2.3 Aantal huisartsen en ziekenhuizen

We hebben mensen in ons onderzoek die het bereiken van één of beide zorgbestemmingen relevant vinden ook gevraagd hoeveel locaties van het type bestemming ze dan willen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Zie ook Tabel 4.7.

Tabel 4.7 Aandeel mensen in het onderzoek dat respectievelijk 1, 2 of meer locaties van het type bestemming verwacht te kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Huisarts	58,8%	23,0%	18,2%
Ziekenhuis	68,7%	20,2%	11,1%

Groen=grootste groep

Zowel voor de huisarts als het ziekenhuis geldt dat veruit het grootste deel van de mensen in het onderzoek 1 huisarts of 1 ziekenhuis wil kunnen bereiken binnen hun acceptabele reistijd (resp. 59% en 69%). Voor de huisarts geven respondenten die dit antwoord hebben gegeven aan dat ze immers toch maar bij één huisarts

ingeschreven kunnen staan. Een minderheid van de mensen in het onderzoek wil 2 huisartsen of ziekenhuizen binnen de acceptabele reistijd (resp. 23% en 20%). Respondenten die 2 huisartsen willen kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd benadrukken veelal het belang van de aanwezigheid van een vervanger bij een spoedgeval wanneer de eigen huisarts bijvoorbeeld op vakantie is. Een nog kleiner deel van de mensen in het onderzoek rapporteert 3 of meer huisartsen of ziekenhuizen te verwachten binnen de acceptabele reistijd (resp. 18% voor huisartsen en 11% voor ziekenhuizen).

4.3 Werk

4.3.1 Acceptabele reistijden

Tabel 4.8 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van mensen die het kunnen bereiken van werk met deze vervoerwijze relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

Voor mensen in het onderzoek die het bereiken van werk relevant vinden, hangt de acceptabele reistijd duidelijk af van de vervoerwijze waarmee men vindt dat men de locatie moet kunnen bereiken. Met het ov is men gemiddeld bereid 47 minuten af te leggen voor het bereiken van een passende baan voor een enkele reis. Met de auto is dat 36 minuten, en met de fiets en te voet respectievelijk 28 minuten en 21 minuten. De studie van [Milakis & van Wee \(2018\)](#) komt op basis van een beperktere steekproef tot een acceptabele reistijd naar werk van 42,5 minuten voor ov-gebruikers, 33,1 minuten voor autogebruikers, 31,3 minuten voor fietsers en 38,8 minuten voor lopers op basis van een steekproef in Delft. Alhoewel in deze studie een andere methode is gebruikt waarbij gemiddelde acceptabele reistijden zijn uitgesplitst naar de modaliteit die het meest wordt gebruikt, komen de gemiddeldes voor het ov, de auto en de fiets redelijk goed overeen. Alleen de acceptabele looptijd wijkt behoorlijk af, wat veroorzaakt kan worden door een iets andere steekproef. In onze studie is voor het bepalen van de acceptabele reistijd gekeken naar mensen die vinden dat werk lopend bereikbaar moet zijn en niet per se naar mensen die momenteel ook lopend naar werk toe gaan. Daarnaast kijkt onze studie naar Nederland als geheel, en niet specifiek naar Delft.

Als toelichting bij de gerapporteerde acceptabele reistijd naar werk noemen respondenten onder andere dat een beetje reistijd goed is als scheiding tussen werk en privé. Ook is de acceptabele reistijd onder andere afhankelijk van of je kan of mag werken tijdens de reis; de reistijd mag namelijk niet te veel vrije tijd kosten, zo wordt genoemd. Ook hangt het voor sommige respondenten af van de frequentie waarmee je naar je werklocatie moet komen. Als dat minder vaak is, is een langere reistijd minder erg, zo wordt genoemd. Daarnaast komt als reden langs dat mensen niet te ver willen reizen als zij een flexibele baan hebben waarbij zij af en toe snel moeten kunnen invallen of snel op een locatie moeten zijn. Daarnaast wordt de e-fiets regelmatig genoemd als alternatief waarmee men verder wil reizen per fiets naar werk dan men met een gewone fiets bereid is.

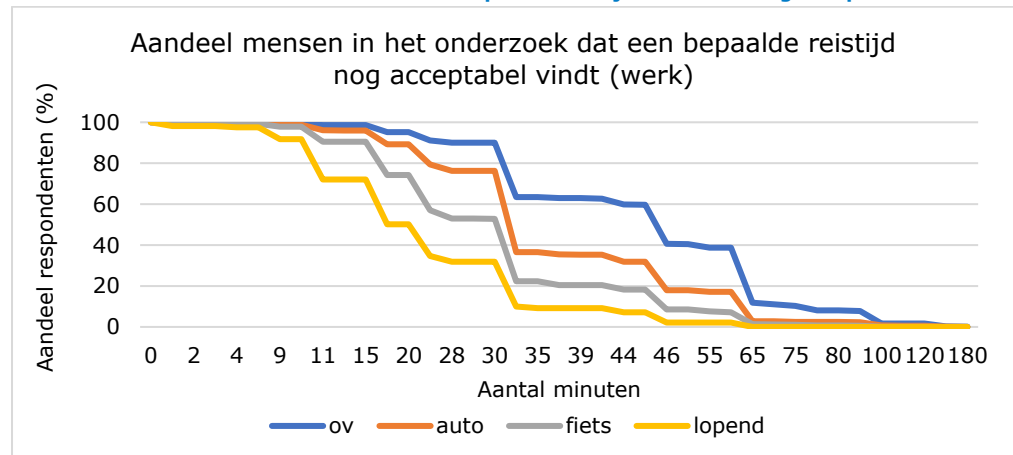
Tabel 4.8 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn.

Werk					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	1569	30	60	35,70	17,37
Ov	778	30	45	47,38	21,64
Fietsen	958	15	30	28,09	14,76
Lopen	104	10	30	20,52	12,06

In onderstaande figuur (4.5) is te zien dat ca. 60% van de mensen in het onderzoek die met het ov naar werk wil kunnen reizen, vindt dat een reistijd van ca 45 minuten per ov nog acceptabel is. Van degenen die vinden dat werk bereikbaar

moet zijn per auto, accepteert slechts 31% een reistijd van 45 minuten. Voor fiets en lopen vindt respectievelijk slechts 18% en 7% van de mensen in het onderzoek een reistijd van 45 minuten nog acceptabel.

Figuur 4.5 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar werk nog acceptabel vindt



Met behulp van regressie analyse vinden we de volgende verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar werk (zie ook Tabel 4.9):

- Opleiding blijkt hier een belangrijke onderscheidende variabele. Meer theoretisch opgeleiden hebben in het algemeen hogere acceptabele reistijden naar een passende baan met vrijwel alle vervoerwijzen (m.u.v. lopen). Dat theoretisch opgeleiden over het algemeen langere reistijden hebben voor werk blijkt ook uit andere gegevens (zie bijv. CBS Statline, 2024).
- Ook digitale attitude is een belangrijke verklarende factor. Degenen die thuiswerken een goed alternatief vinden voor werken op locatie hebben hogere acceptabele reistijden per auto én ov in vergelijking met degenen die digitale opties minder als een alternatief zien. Ook in ander onderzoek wordt gesuggereerd dat degenen die meer thuiswerken vaak wat verder van het werk wonen (zie oa Faber et al., 2023).
- Mensen die woonachtig zijn in meer stedelijk gebied hebben kortere acceptabele reistijden per fiets naar werk, maar een kortere acceptabele reistijd te voet dan degenen die het werk per fiets of te voet willen kunnen bereiken in meer landelijk gebied.
- Oudere werkenden hebben een kortere acceptabele reistijd per auto of ov dan jongere werkenden in ons onderzoek. Voor de reistijd per fiets vinden we geen lineaire relatie met leeftijd. Wel vinden we dat mensen in de leeftijd van 35 tot 65 jaar een significant hogere reistijd naar werk per fiets acceptabel vinden dan andere leeftijdsgroepen (zie ook bijlage 4.2).
- Vrouwen in ons onderzoek hebben een kortere acceptabele reistijd met de auto en per fiets dan mannen. Vrouwen hebben over het algemeen ook kortere reistijden naar werk dan mannen (zie ook CBS Statline, 2024).
- Wanneer er een jongste kind van 12-17 jaar in het huishouden aanwezig is accepteert men minder reistijd naar werk met de meeste vervoerwijzen (ten opzichte van huishoudens zonder kinderen). Mogelijk heeft dit te maken met een drukker dagschema voor deze respondenten, maar dit betreft speculatie. Voor huishoudens met tenminste 1 jong kind onder de 13 in het huishouden vinden we geen significant verschil.
- De relatie met gezondheid barrières verschilt daarnaast per vervoerwijze. Mensen die meer gezondheid barrières ervaren rapporteren een hogere acceptabele reistijd per ov, maar een lagere acceptabele reistijd per fiets of lopend naar het werk (in vergelijking met degenen met minder gezondheid barrières). Vooral het effect voor lopen is hierbij relatief sterk.

Tabel 4.9 Regressie analyse acceptabele reistijden werk per vervoerwijze

	Mensen die het bereiken van werk relevant vinden				Mensen die het bereiken van werk relevant vinden en momenteel werken			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,028	-0,035	-0,089**	0,247**	-0,043	-0,052	-0,112**	0,222**
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,218***	0,199**	0,19**	0,17	0,177***	0,14**	0,169***	0,244
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,087***	-0,065	0,022	-0,037	-0,082**	-0,079**	0,041	0,145
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	-0,13***	-0,051	-0,065**	-0,089	-0,135***	-0,049	-0,056	-0,134
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,032	0,051	-0,034	-0,19	0,035	0,057	-0,049	-0,324**
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	0,07**	0,104	-0,004	-0,051	0,051	0,092	-0,023	-0,115
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)					0,145***	0,08**	0,043	-0,189
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,039	-0,085	0,03	-0,02	-0,024	-0,059	0,06	-0,151
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,014	0,078**	-0,089**	-0,238**	-0,029	0,087**	-0,078**	-0,129
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)								
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,03	-0,041	-0,045	0,134	-0,027	-0,039	-0,054	0,2
<i>Huishouden: jongste kind 12-17</i>	-0,055**	-0,125***	-0,122**	-0,117	-0,042	-0,124**	-0,105**	-0,082
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,046	0,108**	0,052	-0,042	0,059**	0,063	-0,022	0,222

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar werk per respondentgroep gegeven.

4.3.2 Aantal te bereiken banen

We veronderstellen dat respondenten aan 1 baan voldoende hebben en dat het voor mensen zeer moeilijk is om in te schatten hoeveel banen binnen een bepaalde tijd bereikt kunnen worden. We hebben daarom geen vragen gesteld over het aantal te bereiken banen binnen de voor respondenten acceptabele reistijd.

4.4 Onderwijs

4.4.1 Acceptabele reistijden

Tabel 4.10 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van respondenten die het kunnen bereiken van één of meerdere onderwijsbestemmingen met deze vervoerwijze(n) relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

Respondenten die het bereiken van een kinderdagverblijf relevant vinden willen deze per auto, fiets of te voet binnen ca. 12 minuten kunnen bereiken. De gemiddelde acceptabele reistijd voor het bereiken van een kinderdagverblijf per ov

komt iets hoger uit (ca 16 minuten), maar betreft wel slechts een beperkt aantal respondenten.

De acceptabele reistijd naar een basisschool komt rond een zelfde gemiddelde acceptabele reistijd uit. Respondenten voor wie het relevant is een basisschool te bereiken, willen dit binnen ca 11 á 12 minuten met verschillende modaliteiten kunnen doen. Voor ov is hier de steekproef te klein om zinvolle uitspraken te doen.

Voor de middelbare school liggen acceptabele reistijden gemiddeld gezien wat hoger. Deze gaan van gemiddeld ca 17 min per auto tot gemiddeld ca. 32 minuten voor het reizen per ov.

Ook bij het bereiken van het MBO zien we dat de acceptabele reistijd per ov iets hoger ligt dan die bij het reizen met andere vervoerwijzen, namelijk rond de 41 minuten waar dit voor fiets en auto rond de 25 minuten ligt. Voor lopen is de steekproef te klein om iets te kunnen zeggen.

De gemiddelde acceptabele reistijden naar het HBO/WO onderwijs komen gemiddeld gezien het hoogste uit. Ook hier wordt per ov iets meer reistijd geaccepteerd (46 minuten) dan per auto (36 min), fiets (25 min) en lopend (16 min).

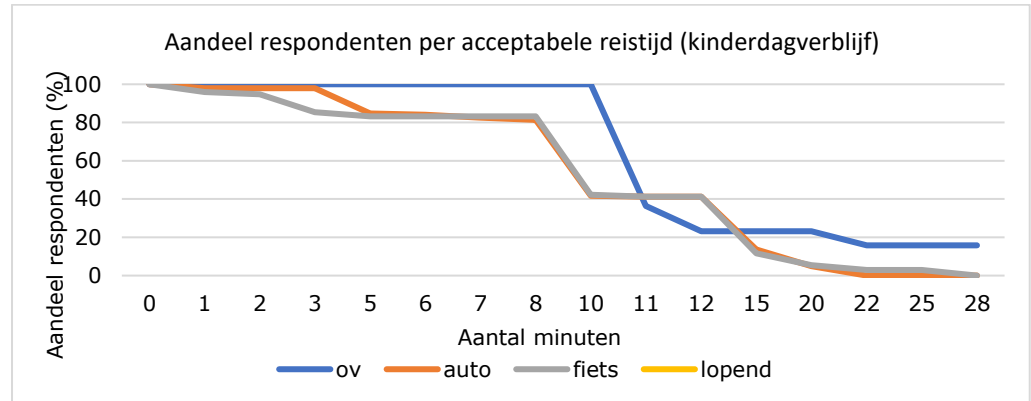
Tabel 4.10 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn.

Kinderdagverblijf					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	153	10	15	11,92	5,74
Ov	10	10	20	15,89	8,53
Fiets	158	10	15	12,33	5,92
Lopen	95	10	15	12,08	5,85
Basisonderwijs					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	118	6	15	10,95	6,13
Ov	Te kleine N				
Fiets	280	10	15	11,73	6,01
Lopen	203	10	15	12,14	6,04
Middelbare school					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	34	12	20	16,99	6,98
Ov	60	20	40	31,93	15,84
Fiets	155	15	30	26,60	12,31
Lopen	16	15	30	22,79	10,33
MBO					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	31	15	30	24,46	12,36
Ov	59	30	60	40,81	19,11
Fiets	51	15	30	25,81	12,98
Lopen	Te kleine N				
HBO/WO onderwijs					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	113	30	45	35,54	17,77
Ov	206	30	60	45,58	23,22
Fiets	110	15	30	25,24	12,92
Lopen	15	6	20	15,68	55,39

Grijs=N onder 10

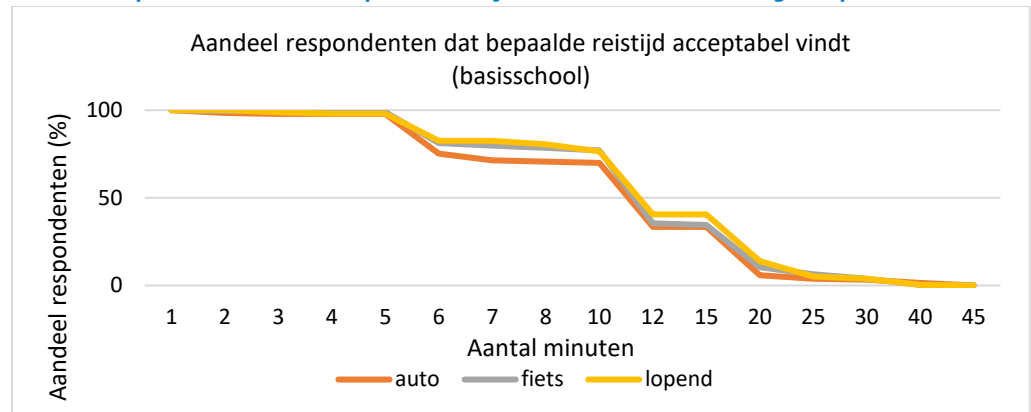
In Figuur 4.6 is te zien dat het grootste deel van respondenten die het relevant vindt een kinderdagverblijf per ov te kunnen bereiken, een reistijd van rond de 10-11 minuut per ov nog acceptabel vindt. Een minderheid vindt het acceptabel om verder te moeten reizen. Voor degenen die met de auto, de fiets of te voet willen reizen geldt dat de meeste respondenten een reistijd tussen 8 en 10 minuten nog acceptabel vinden.

Figuur 4.6 Aandeel respondenten dat een bepaalde reistijd naar een kinderdagverblijf nog acceptabel vindt



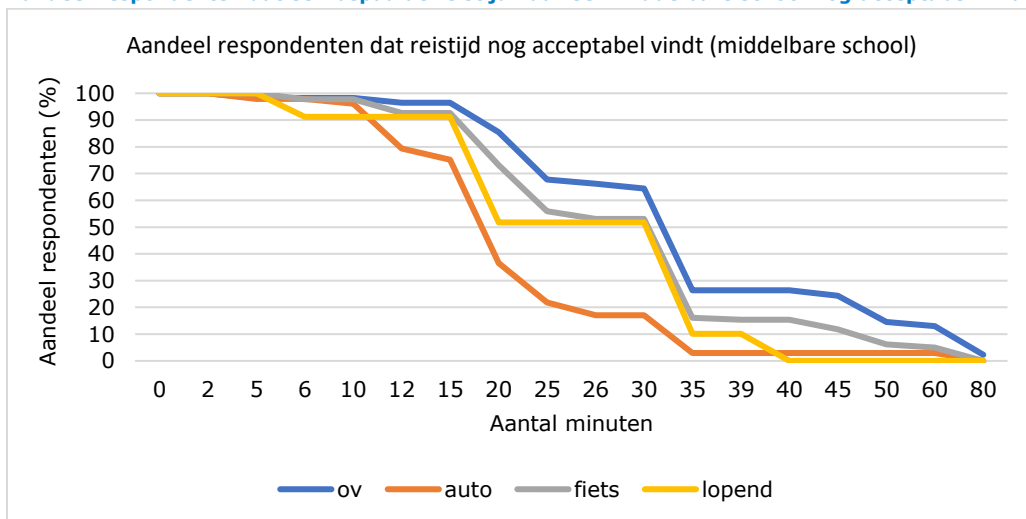
Voor de basisschool geldt dat slechts 1 respondent hier heeft aangegeven met het ov te willen kunnen reizen. De acceptabele reistijd met het ov wordt daarom niet in onderstaande figuur (4.7) weergegeven. Voor zowel auto, fiets als te voet geldt dat het grootste deel van de respondenten een reistijd tussen de 10 en 11 minuten naar een basisschool nog acceptabel vindt (zie onderstaande figuur).

Figuur 4.7 Aandeel respondenten dat een bepaalde reistijd naar een basisschool nog acceptabel vindt



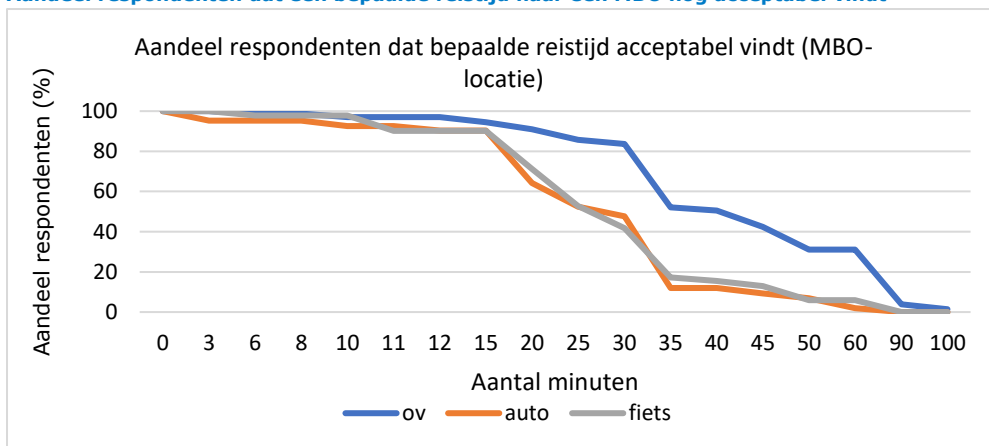
Voor de middelbare school geldt (Figuur 4.8) dat ca 60% van de respondenten die per ov naar de middelbare school wil kunnen reizen, een reistijd rond de 30 minuten per ov nog acceptabel vindt. Voor de actieve vervoerwijzen fiets en lopen vindt ca 50% een reistijd van 30 minuten naar de middelbare school nog acceptabel. Degenen die met de auto willen kunnen reizen vinden een reistijd van 30 minuten naar een middelbare school in de meeste gevallen te lang: ca 20% accepteert dit nog.

Figuur 4.8 Aandeel respondenten dat een bepaalde reistijd naar een middelbare school nog acceptabel vindt

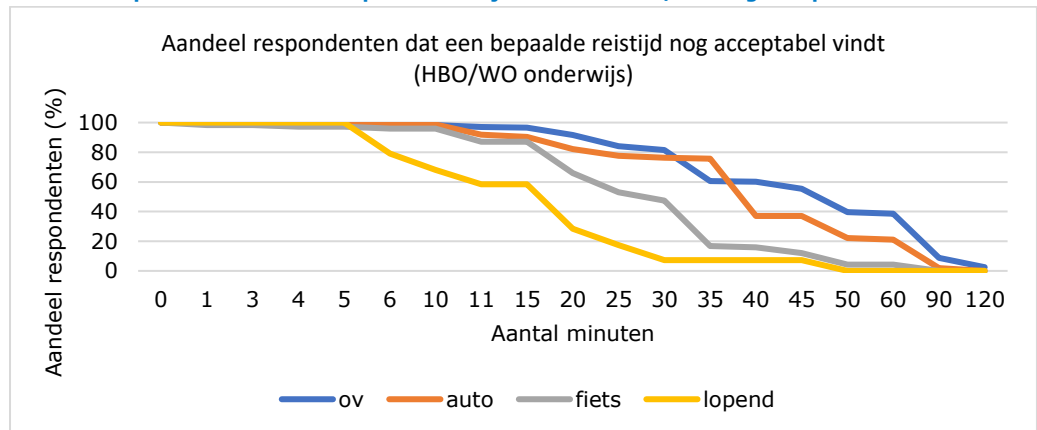


Het merendeel van de respondenten die het bereiken van een MBO-locatie relevant vindt en daar met het ov heen wil kunnen reizen, vindt een reistijd van ca. 35 minuten per ov nog acceptabel (Figuur 4.9). Voor auto en fiets geldt dat respectievelijk slechts 20% en 17% van de respondenten een dergelijke reistijd nog acceptabel vindt. Lopen is niet opgenomen in de figuur, omdat er te weinig respondenten waren die deze vervoerwijze voor het kunnen bereiken van een MBO-locatie hadden geselecteerd.

Figuur 4.9 Aandeel respondenten dat een bepaalde reistijd naar een MBO nog acceptabel vindt



Naar HBO/WO onderwijs vindt een meerderheid van de respondenten (55%) een reistijd van 45 minuten per ov nog acceptabel (Figuur 4.10). Voor auto accepteert nog ca 40% een dergelijke reistijd. Per fiets of te voet vindt respectievelijk 12% en 7% van de respondenten een reistijd van 45 minuten nog acceptabel. Per auto vindt een meerderheid een reistijd van rond de 37 minuten nog acceptabel; per fiets is dit ongeveer 25 minuten en lopend 15 minuten. Het aantal respondenten dat heeft aangegeven dat HBO/WO onderwijs te voet bereikbaar moet zijn is echter vrij beperkt (15 respondenten).

Figuur 4.10 Aandeel respondenten dat een bepaalde reistijd naar een HBO/WO nog acceptabel vindt

Met behulp van regressie analyse hebben we verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar verschillende onderwijsbestemmingen onderzocht (zie ook Tabel 4.11). Dit betreft wederom een analyse van respondenten die het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden met door hen geselecteerde vervoerwijzen. Er zijn geen hele duidelijke patronen zichtbaar.

- Respondenten in meer stedelijk gebied hebben een wat hogere acceptabele reistijd per fiets naar het kinderdagverblijf dan degenen in meer landelijk gebied. Mogelijk ervaren respondenten in meer stedelijk gebied meer concurrentie waar het gaat om het vinden van een kinderdagverblijf en moeten zij daardoor wat verder reizen, maar dit betreft speculatie. Respondenten in meer stedelijk gebied hebben juist een lagere acceptabele reistijd per fiets en ov naar een middelbare school en accepteren minder reistijd per ov naar een MBO dan degenen in meer landelijk gebied. Deze effecten zijn ook sterker dan het positieve effect voor kinderdagverblijf. Mogelijk hebben deze negatieve relaties te maken met het feit dat er in stedelijk gebied meer middelbare scholen en MBO-locaties voorhanden zijn. Voor HBO/WO onderwijs zien we zelfs dat respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied voor alle verschillende vervoerwijzen lagere acceptabele reistijden rapporteren dan mensen in landelijk gebied. We vinden geen lineair verband tussen stedelijkheid en de acceptabele reistijd naar de basisschool. Wel vinden we dat mensen die in een matig stedelijk gebied wonen een wat lagere reistijd per fiets naar de basisschool acceptabel vinden dan degenen in minder stedelijk of hoger stedelijk gebied.
- Meer theoretisch opgeleiden lijken over het geheel genomen iets hogere acceptabele reistijden te hebben naar onderwijsbestemmingen dan meer praktisch opgeleiden, al geldt dit niet voor alle vervoerwijzen. Mensen met een meer theoretische opleiding hebben wat hogere acceptabele reistijden te voet naar een kinderdagverblijf; verder zijn hier geen verschillen qua vervoerwijzen. Ook hebben ze wat hogere acceptabele reistijden per fiets naar een middelbare school en naar het HBO/WO onderwijs. We vinden geen verschillen in de acceptabele reistijd naar basisscholen of MBO-locaties naar opleidingsniveau.
- Vrouwelijke respondenten hebben in het algemeen iets kortere acceptabele reistijden per fiets naar de basisschool of de middelbare school dan mannelijke respondenten; verder zijn er geen verschillen naar geslacht zichtbaar.
- Respondenten met meer toegang tot een auto lijken een iets hogere acceptabele reistijd te voet naar de basisschool en per fiets naar het HBO/WO onderwijs te hebben dan degenen met minder of geen toegang tot een auto.

- Voor leeftijd vinden we geen lineair effect met de acceptabele reistijd voor het kunnen bereiken van de basisschool. Wel vinden we dat degenen tussen 50 en 65 jaar een hogere acceptabele reistijd per auto naar de basisschool hebben dan andere leeftijdsgroepen (zie bijlage 4.2).
- Voor andere onderzochte kenmerken zoals inkomen zijn geen duidelijke patronen zichtbaar.

Tabel 4.11 Regressie analyse acceptabele reistijden werk per vervoerwijze

	Kinderdagverblijf				Basisschool				Middelbare school			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	0,09	NA	0,174**	0,016	0,056	NA	-0,014	0,053	0,169	-0,348**	-0,267**	NA
Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,133		0,048	0,247**	0,103		-0,06	0,065	0,799	0,12	0,189**	
Leeftijd (jong → oud)	-0,15		-0,039	0,122	0,14		-0,002	-0,01	0,951	0,168	0,032	
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	-0,045		-0,088	0,066	0,033		-0,158**	-0,032	0,221	0,282	-0,171**	
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹												
Inkomen 1-2x modaal	-0,239**		-0,203**	0,051	-0,275		-0,111	-0,081	0,432	0,049	-0,14	
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,1		-0,045	0,065	-0,282		-0,08	-0,027	0,925	-0,005	-0,092	
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,071		0,051	0,249**	-0,056		-0,007	-0,035	0,483	0,166	0,027	
Toegang auto (geen → altijd)	-0,073		-0,032	-0,173	0,069		0,09	0,153**	0,553	-0,163	-0,188	
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,013		-0,176	0,123	0		0,164**	0,038	0,755	-0,153	-0,027	
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)												
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,136		0,046	0,141	-0,076		0,138**	-0,003	0,362	0,297	0,249	
Huishouden: jongste kind 12-17	-0,197**		-0,16	0,038	0,092		-0,089	-0,093	0,246	0,043	0,095	
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,006		0,028	0,137	0		0,004	0,066	0,981	-0,004	0,171	

	MBO				HBO/WO onderwijs			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	-0,159	-0,381**	-0,207	NA	-0,277**	-0,25***	-0,187**	NA
Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,325	0,065	0,289		0,138	-0,036	0,299**	
Leeftijd (jong → oud)	-0,11	0,023	-0,261		-0,094	-0,136	-0,129	
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	-0,35	0,024	-0,047		0,05	-0,039	0,064	
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
Inkomen 1-2x modaal	-0,041	-0,159	0,171		-0,114	-0,08	0,103	
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,132	0,038	-0,065		0,156	-0,115	-0,123	

Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,357	-0,05	0,088		0,452***	-0,001	-0,059	
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,32	-0,31	0,338		0,08	0,017	0,345**	
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,249	0,096	-0,114		-0,156	-0,173**	-0,212**	
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)								
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,267	-0,175	0,252		-0,178	-0,11	0,241**	
Huishouden: jongste kind 12-17	0,222	-0,081	0,013		-0,087	-0,137	0,257**	
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,071	-0,028	-0,237		-0,088	0,051	-0,193	

*** significant $p < 0,01$ ** significant $P < 0,05$

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant
NA=Te weinig respondenten waardoor geen model is geschat.

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar de onderwijsbestemmingen per respondentgroep gegeven.

4.4.2 Aantal onderwijslocaties

We hebben mensen in ons onderzoek die het bereiken van één of meerdere onderwijsbestemmingen relevant vinden ook gevraagd hoeveel locaties van deze bestemming ze dan willen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Zie ook Tabel 4.12.

Tabel 4.12 Aandeel respondenten dat respectievelijk 1, 2 of meer locaties van het type bestemming verwacht te kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Kinderdagverblijf	51,8%	21,3%	26,9%
Basisschool	43,1%	27,7%	29,2%
Middelbare school	32,0%	31,7%	36,3%
MBO	41,7%	27,7%	30,6%
HBO/WO onderwijs	47,9%	21,5%	30,6%

Groen=grootste groep

De meeste respondenten willen binnen de door hen opgegeven acceptabele reistijd 1 onderwijslocatie kunnen bereiken. Bij kinderdagverblijven verwacht ca 52% 1 kinderdagverblijf; bij basisscholen betreft dit ca 43%; bij middelbare scholen 32%; bij MBO-locaties 42% en bij HBO/WO onderwijs 48%. Bij middelbare scholen is het aandeel respondenten dat graag 2 locaties binnen de acceptabele reistijd wil kunnen bereiken vergelijkbaar met het aandeel dat er 1 wil kunnen bereiken. Wel betekent dit tegelijkertijd dat de grootste groep respondenten (ca 50% bij de meeste typen en bij middelbare school zelfs ca 70%) heeft aangegeven er 2 of meer te willen kunnen bereiken.

4.5 Recreatieve bestemmingen

4.5.1 Acceptabele reistijden

Tabel 4.13 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van de uitgevraagde recreatieve bestemmingen met deze vervoerwijze(n) relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier

gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

Gemiddelde acceptabele reistijden voor het bereiken van sportbestemmingen liggen tussen de 15 en 21 minuten reistijd, afhankelijk van de vervoerwijze. Acceptabele reistijden per ov liggen gemiddeld gezien het hoogste (21 minuten). Figuur 4.11 laat zien dat de meerderheid van de mensen in het onderzoek die met het ov willen kunnen reizen een reistijd van ca 20 minuten per ov nog acceptabel vindt. Met de auto, fiets of lopend vindt de meerderheid 15 minuten reizen nog acceptabel.

Voor het bereiken van een horecabestemming hebben mensen in het onderzoek over het algemeen wat meer reistijd over: ze accepteren daarvoor gemiddeld tussen de 17-18 minuten per fiets of lopend, 21 minuten per auto en 26 minuten reistijd per ov. Voor het bereiken van horeca geeft een meerderheid van de mensen in het onderzoek die met het ov wil kunnen reizen aan een reistijd van 25 minuten nog acceptabel te vinden (Figuur 4.12). Per auto vindt een meerderheid maximaal 18 minuten reizen naar horeca acceptabel. Per fiets en te voet vindt ca 70% van de mensen in het onderzoek een reistijd van 15 minuten nog acceptabel; bij 18 minuten is dat nog 40% van de mensen.

De gemiddelde acceptabele reistijden naar natuurbestemmingen kennen duidelijk meer spreiding tussen de vervoerwijzen; opvallend is hier dat mensen in het onderzoek die vinden dat natuurbestemmingen lopend bereikt moeten kunnen worden, gemiddeld gezien (slechts) 16 minuten reistijd accepteren. Met de fiets betreft dit ca 23 minuten, per auto 30 min en per ov 36 minuten. Een meerderheid van de mensen in het onderzoek vindt een reistijd van rond de 32 minuten met het ov naar natuur nog acceptabel (Figuur 4.13); voor de auto is dit ongeveer 24 minuten reizen. Per fiets vindt een meerderheid een reistijd van ca. 20 minuten nog acceptabel; te voet vindt 60% van de mensen in het onderzoek die vindt dat natuur te voet bereikbaar moet zijn maximaal 12 minuten lopen naar natuur nog acceptabel.

Ook voor cultuur is er de nodige variatie aanwezig in de reistijden die mensen acceptabel vinden voor verschillende vervoerwijzen; dit varieert van 20 minuten te voet, tot gemiddeld 51 minuten wanneer men reist met het OV. Figuur 4.14 laat zien dat ondanks het gemiddelde van 51 minuten, het merendeel van de mensen in het onderzoek (ca 60%) een reistijd van ca 50 minuten per ov naar een cultuurlocatie eigenlijk niet meer acceptabel vindt. Een reistijd van 35 minuten per ov wordt door de meerderheid (55% van de mensen in het onderzoek die vindt dat je met het ov moet kunnen reizen) nog acceptabel gevonden. Per auto accepteert de meerderheid nog een reistijd van ongeveer 32 minuten; een reistijd van 50 minuten wordt hier nog door slechts 20% van de mensen geaccepteerd. De reistijd naar een cultuurbestemming die de meerderheid per fiets nog acceptabel vindt, ligt rond de 22 minuten. Te voet vindt een meerderheid van de mensen in het onderzoek een reistijd van 15 minuten nog acceptabel.

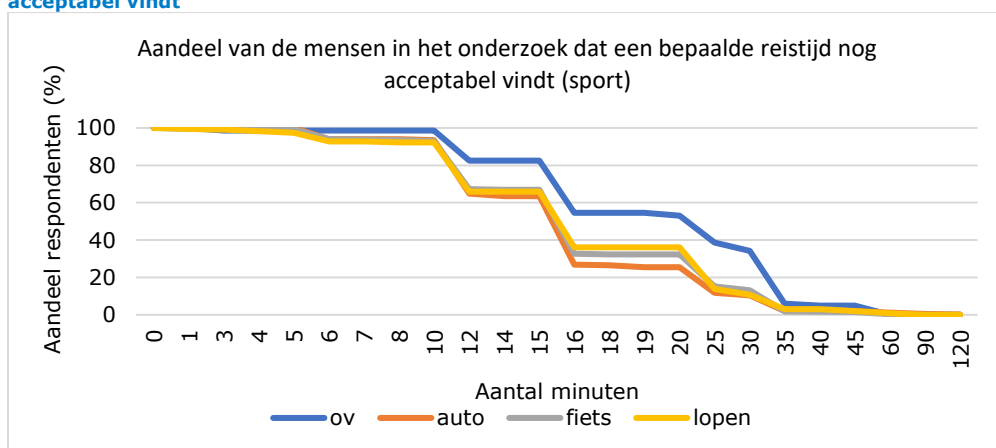
Tabel 4.13 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn

Sport					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	462	10	20	15,97	9,72
Ov	61	15	30	21,15	9,55
Fietsen	688	10	20	16,33	7,96
Lopen	168	10	20	16,42	8,62
Horeca					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	365	15	30	21,60	14,10
Ov	141	15	30	26,40	15,47

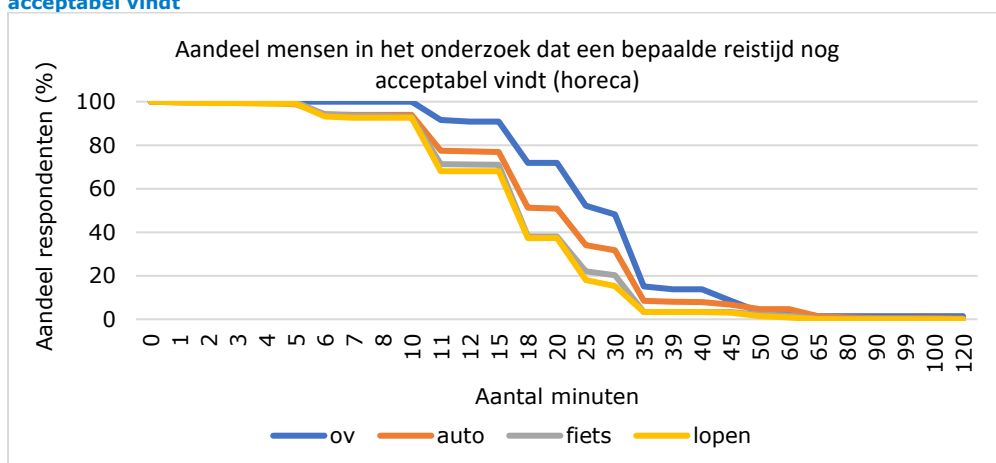
Acceptabele bereikbaarheid

Fietsen	513	10	20	18,13	10,56
Lopend	251	10	20	17,19	9,24
Natuur					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	532	15	30	29,58	21,47
Ov	74	25	45	35,94	21,15
Fietsen	524	15	30	22,77	14,53
Lopen	326	10	20	16,21	11,36
Cultuur					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	449	20	45	38,29	27,18
Ov	314	30	60	50,91	33,58
Fietsen	316	15	30	24,75	15,29
Lopen	70	10	20	20,84	12,07

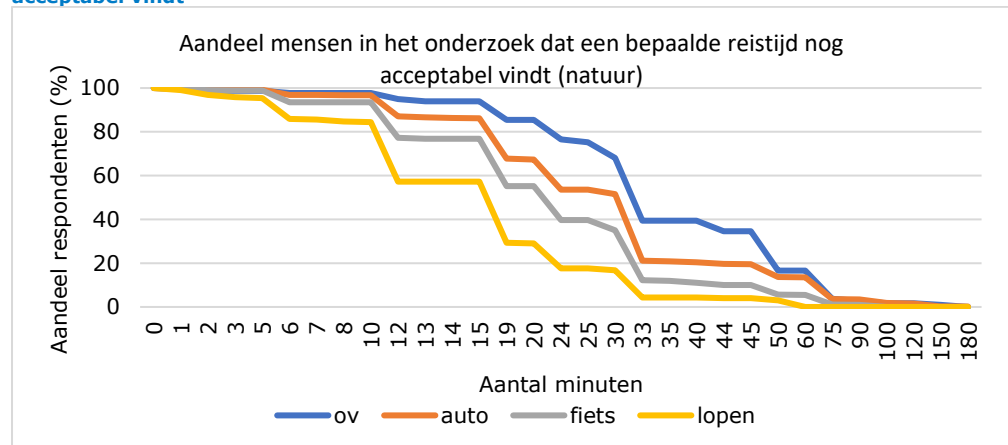
Figuur 4.11 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een sportbestemming nog acceptabel vindt



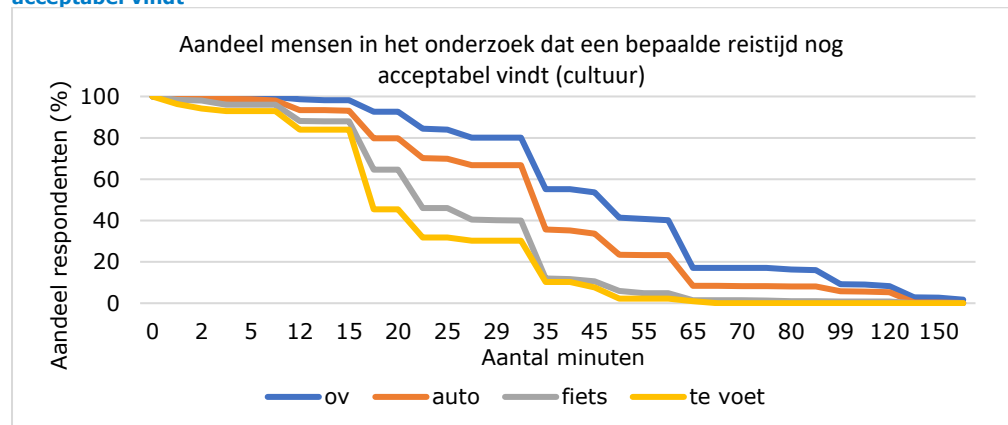
Figuur 4.12 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een horecabestemming nog acceptabel vindt



Figuur 4.13 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een natuurbestemming nog acceptabel vindt



Figuur 4.14 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een cultuurbestemming nog acceptabel vindt



Met behulp van regressie analyse hebben we verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar verschillende recreatieve bestemmingen onderzocht (zie ook Tabel 4.14). Dit betreft wederom een analyse van respondenten die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden met door hen geselecteerde vervoerwijzen. Er zijn geen hele duidelijke patronen zichtbaar:

- Degenen woonachtig in meer stedelijk gebied die vinden dat horeca en cultuurlocaties lopend bereikbaar moeten zijn, hebben over het algemeen langere acceptabele loopreistijden dan degenen in meer landelijk gebied die dat vinden. Ook hebben degenen in meer stedelijk gebied langere acceptabele reistijden per fiets naar een sportlocatie dan degenen in meer landelijk gebied. Waar het gaat om het bereiken van een cultuurbestemming per ov hebben respondenten in meer stedelijk gebied juist significant kortere acceptabele reistijden.
- Ook zijn wat verschillen zichtbaar naar type opleiding. Meer theoretisch opgeleiden hebben gemiddelde lagere acceptabele reistijden per fiets naar horeca, maar juist relatief hogere reistijden per fiets of te voet naar cultuurlocaties in vergelijking met meer praktisch opgeleiden.
- Oudere mensen in ons onderzoek blijken voor enkele typen bestemmingen en vervoerwijzen hogere acceptabele reistijden te hebben dan jongere respondenten; zij hebben een wat hogere acceptabele reistijd naar horeca of natuur per fiets, en hogere acceptabele reistijden per ov naar cultuur.
- Opvallend is daarnaast dat hogere inkomens in het algemeen hogere acceptabele reistijden hebben naar horecabestemmingen dan lagere inkomens met verschillende vervoerwijzen.

- Degenen die relatief meer gezondheid barrières ervaren, hebben wat lagere acceptabele reistijden per fiets naar horeca en per auto naar cultuur dan degenen zonder gezondheid barrières.

Tabel 4.14 Regressie analyse acceptabele reistijden werk per vervoerwijze

	Sport				Horeca			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	-0,032	-0,007	0,102**	0,125	0,012	-0,106	0,021	0,153**
Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,032	0,114	0,045	0,073	0,013	-0,041	-0,14**	0,09
Leeftijd (jong → oud)	0,057	0,002	-0,04	-0,074	0,104	0,062	0,178***	0,039
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	-0,098**	0,032	-0,016	-0,109	-0,045	-0,113	0,014	-0,15
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
Inkomen 1-2x modaal	-0,057	0,223	0,05	0,041	0,078	-0,042	0,043	0,146**
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,081	0,117	0,087	0,038	0,158**	0,125	0,113**	0,211**
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	-0,02	0,004	-0,033	-0,039	0,045	0,044	-0,025	-0,041
Toegang auto (geen → altijd)	0,003	-0,234	0,037	-0,091	-0,004	0,052	-0,083	-0,113
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,036	-0,161	-0,022	-0,169	-0,052	-0,164	-0,099**	-0,125
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)								
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,024	-0,121	-0,053	-0,046	-0,107	0,016	-0,011	0,039
Huishouden: jongste kind 12-17	0,002	-0,141	-0,037	-0,066	-0,034	-0,065	-0,106**	-0,032
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,047	-0,03	0,014	-0,036	0,018	-0,112	0,003	-0,096

	Cultuur				Natuur			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	-0,032	-0,164**	-0,112	0,386**	0,004	0,134	0,005	0,06
Opleiding (praktisch → theoretisch)	-0,012	0,035	0,19**	0,277**	-0,032	0,223	0,032	0,039
Leeftijd (jong → oud)	0,106	0,195**	0,093	0,165	0,137	0,131	0,201***	0,139
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	-0,047	-0,049	-0,041	0,067	-0,053	-0,035	-0,006	-0,029
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
Inkomen 1-2x modaal	0,057	0,175**	0,096	-0,117	0,119	-0,049	0,051	0,015
Inkomen meer dan 2x modaal	0,069	0,072	0,075	-0,225	0,108	-0,05	-0,049	0,062
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,007	-0,042	0,018	-0,088	-0,071	-0,196	-0,033	-0,034
Toegang auto (geen → altijd)	-0,033	-0,052	-0,02	-0,059	-0,009	0,205	-0,017	0,006
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,139**	-0,092	-0,042	-0,238	-0,002	0,225	-0,058	-0,018
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)								
Huishouden: jongste kind onder 13	0,008	-0,103	0,123**	-0,051	-0,027	-0,061	-0,025	0,048
Huishouden: jongste kind 12-17	-0,024	-0,064	-0,02	0,118	-0,075	0,125	-0,019	-0,049
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,053	0,03	-0,108	-0,075	0,004	0,092	0,023	0,037

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar de recreatieve bestemmingen per respondentgroep gegeven.

4.5.2 *Aantal te bereiken recreatielocaties*

We hebben mensen in ons onderzoek die het bereiken van één of meerdere recreatieve bestemmingen relevant vinden ook gevraagd hoeveel locaties ze dan willen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Zie ook Tabel 4.15.

Ongeveer 48% van de mensen die het relevant vindt om sportbestemmingen te bereiken wil binnen de acceptabele reistijd 1 sportlocatie kunnen bereiken; ca 25% gaat uit van 2 sportlocaties. Voor natuurbestemmingen zien we een soortgelijk patroon: 42% verwacht 1 natuurlocatie te bereiken en 24% 2 natuurlocaties.

Tabel 4.15 Aandeel mensen in het onderzoek dat respectievelijk 1, 2 of meer locaties van het type bestemming verwacht te kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Cultuur	23,7%	21,1%	55,2%
Natuur	42,0%	24,3%	33,7%
Horeca	14,5%	15,6%	69,9%
Sport	47,5%	24,5%	28%

Groen=grootste groep

Voor cultuur en horeca zien we een wat ander beeld. Voor cultuurbestemmingen wil de grootste groep mensen (>50%) minstens 3 locaties binnen acceptabele reistijd kunnen bereiken. Het aandeel mensen dat 1 locatie van een type bestemming wil aantreffen is ongeveer even groot als de groep die uitgaat van 2 locaties van het type bestemming, respectievelijk 24% en 21%. Voor horeca zien we een soortgelijk beeld: een ruime meerderheid (ca 70% van de mensen) verwacht 3 of meer horecalocaties binnen acceptabele reistijd aan te treffen. Men verwacht hier dus duidelijk meer variatie.

4.6 **Ov-bestemmingen**

4.6.1 *Acceptabele reistijden*

Tabel 4.16 geeft een overzicht van de gemiddelde acceptabele reistijden van mensen die het kunnen bereiken van ov-bestemmingen met deze vervoerwijze relevant vinden. Respondenten konden hierbij maximaal 2 vervoerwijzen kiezen waarmee zij vinden dat het type bestemming voor hen bereikbaar moet kunnen zijn. Acceptabele reistijd is hier gedefinieerd als de reistijd waarbinnen men vindt dat men een locatie van een type bestemming moet kunnen bereiken met een bepaalde vervoerwijze.

Per ov zijn de mensen in het onderzoek bereid om gemiddeld ca. 21 minuten te reizen naar een treinstation. Mensen die vinden dat een treinstation per auto, fiets of lopend bereikbaar moet zijn, accepteren gemiddeld rond de 15-19 minuten aan reistijd naar een station (resp. 15 min voor auto, 18 min voor fiets en 19 min lopend). Uit Figuur 4.15 blijkt dat een meerderheid van de mensen in het onderzoek (53%) een reistijd per ov van maximaal 20 minuten naar een treinstation nog acceptabel vindt. Bij auto, fiets en lopen ligt het kantelpunt rond de 15-16 minuten; 15 minuten reizen vindt het merendeel van de mensen in het onderzoek nog acceptabel, maar 16 minuten reizen vindt een minderheid (40% bij auto en ca 25% bij fiets en lopen) nog acceptabel.

Het bereiken van een btm-halte moet volgens respondenten sneller kunnen dan het bereiken van een treinstation. Hier vinden mensen in het onderzoek (ongeacht de vervoerwijze) een reistijd van maximaal 9 minuten gemiddeld nog acceptabel. Voor

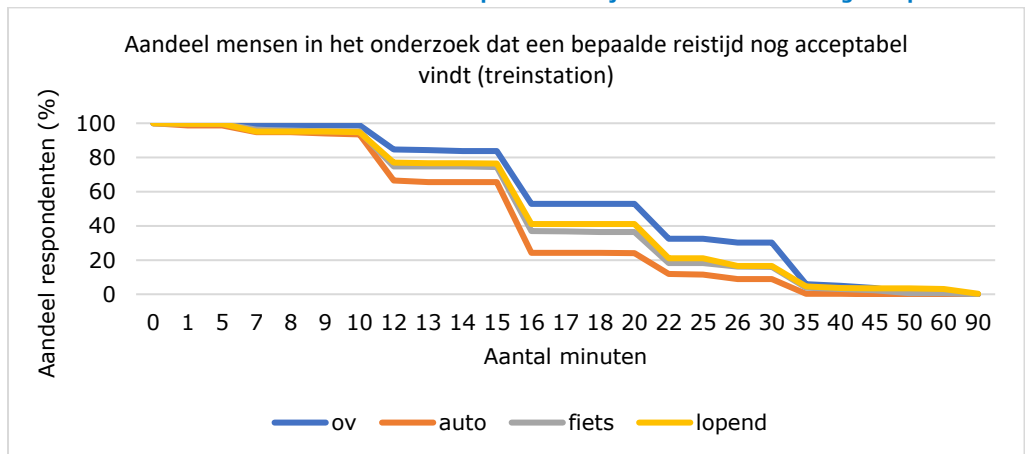
het bereiken van een btm-halte geldt (zo blijkt uit Figuur 4.16) dat de meerderheid van de mensen in het onderzoek (ca 60%) een reistijd van ca 10 minuten te voet nog acceptabel vindt; voor ov, fiets en auto is dit beeld vergelijkbaar.

Tabel 4.16 Gemiddelde acceptabele reistijden per vervoerwijze. Het gemiddelde is gebaseerd op respondenten die het kunnen bereiken van deze bestemming(en) relevant vinden en vinden dat het type bestemming met deze specifieke vervoerwijze bereikbaar moet zijn.

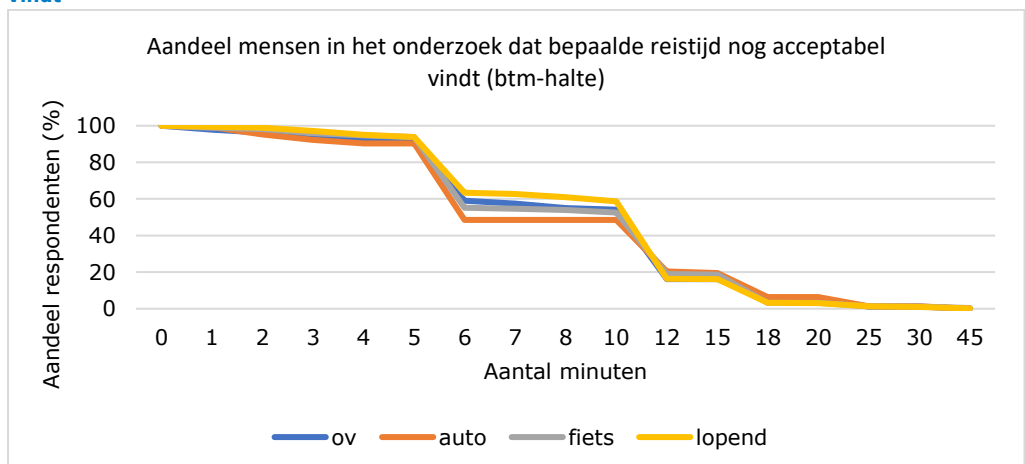
Treinstation					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	260	10	15	15,21	6,42
Ov	364	15	30	20,75	9,32
Fietsen	513	10	20	17,58	9,52
Lopen	226	15	20	18,65	10,80
Btm-halte					
Acceptabele reistijd	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	Std. Dev.
Auto	81	5	10	8,56	5,44
Ov	65	5	10	8,71	5,00
Fiets	405	5	10	8,79	5,16
Lopen	755	5	10	9,01	4,77

Geel=meeste respondenten vinden dat je met deze vervoerwijzen moet kunnen reizen

Figuur 4.15 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een station nog acceptabel vindt



Figuur 4.16 Aandeel mensen in het onderzoek dat een bepaalde reistijd naar een btm-halte nog acceptabel vindt



Met behulp van regressie analyse hebben we verschillen tussen respondenten in hun gerapporteerde acceptabele reistijd naar verschillende ov-bestemmingen onderzocht (zie ook Tabel 4.17). Dit betreft wederom een analyse van respondenten die het bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden met door hen geselecteerde vervoerwijzen.

Wat betreft respondentkenmerken zien we op basis van regressieanalyse het volgende beeld:

- Respondenten woonachtig in meer stedelijk gebied die de bereikbaarheid van een station of btm-halte relevant vinden, hebben relatief kortere acceptabele reistijden per ov naar het station en kortere acceptabele reistijd per fiets of lopend naar een btm-halte dan degenen in meer landelijk gebied.
- Andere respondentkenmerken vallen enkel op voor óf station óf btm-halte.
 - Degenen die positiever zijn over digitale alternatieven hebben een kortere acceptabele reistijd per fiets naar een station; degenen uit een huishouden met een jongste kind tussen 13 en 17 jaar hebben een kortere acceptabele reistijd per auto naar een treinstation dan andere huishoudens.
 - Degenen met meer toegang tot een auto hebben een kortere acceptabele reistijd per auto naar een btm-halte (maar dit betreft slechts een kleine groep respondenten). Degenen met relatief meer gezondheid barrières hebben relatief kortere acceptabele reistijden naar een btm-halte per fiets of lopend dan degenen die hierin minder barrières ervaren. Degenen in een huishouden met een jongste kind t/m 12 jaar, hebben een kortere acceptabele reistijd per fiets, en degenen die werkzaam zijn hebben een kortere acceptabele reistijd naar een btm-halte per ov.

Tabel 4.17 Regressie analyse acceptabele reistijden ov-bestemmingen per vervoerwijze

	Treinstation				Btm-halte			
	Auto	Ov	Fiets	Lopen	Auto	Ov	Fiets	Lopen
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,023	-0,173 ***	-0,029	-0,001	-0,157	0,017	-0,111 **	-0,086 **
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,016	0,046	-0,002	0,091	0,164	0,165	-0,102	-0,028
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,131	0,097	0,012	-0,032	-0,034	-0,308	0,011	-0,014
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	0,037	-0,022	0,035	-0,06	0,211	-0,065	0,024	0,03
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹								
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,13	-0,022	-0,038	0,089	0,101	0,065	0,047	0,032
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,048	0,111	-0,037	-0,097	-0,02	0,231	-0,03	0,04
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,123	-0,102	-0,109 **	-0,027	0,156	0,047	0,033	-0,003
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,026	-0,054	0,072	-0,119	-0,485 ***	-0,051	0,04	-0,019
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,077	-0,099	-0,069	-0,091	-0,146	0,259	-0,126 **	-0,083 **
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)								
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,058	-0,019	0,002	-0,016	-0,047	-0,228	-0,112 **	-0,047
<i>Huishouden: jongste kind 12-17</i>	-0,144 **	-0,074	0,015	-0,003	-0,239	-0,151	-0,057	-0,053
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,032	-0,078	0,039	-0,11	-0,19	-0,552 ***	0,074	0,063

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

In bijlage 4.1 zijn de gemiddelde acceptabele reistijden naar de ov-bestemmingen per respondentgroep gegeven.

4.6.2 Aantal te bereiken ov-locaties

We hebben mensen in ons onderzoek die het bereiken van één of beide ov-bestemmingen relevant vinden ook gevraagd hoeveel locaties van deze typen bestemmingen ze dan willen kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Zie ook Tabel 4.18.

Tabel 4.18 Aandeel respondenten dat respectievelijk 1, 2 of meer locaties van het type bestemming verwacht te kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Btm-halte	43,4%	33,0%	23,6%
Treinstation	79,6%	12,7%	7,7%

Groen=grootste groep

De meeste mensen in het onderzoek willen binnen hun acceptabele reistijd (tenminste) 1 locatie kunnen bereiken (43%). Wel is ook de groep die 2 of meer haltes verwacht aan te treffen dus relatief groter (57%). Bij het treinstation zien we hier duidelijk meer verschil: veruit de meeste respondenten willen 1 treinstation kunnen bereiken (80%).

4.7 Conclusies (verschillen tussen typen bestemmingen)

Na de acceptabele reistijden en het aantal te bereiken locaties per groep van bestemmingen te hebben besproken, analyseren we hieronder meer overkoepelend verschillen tussen typen bestemmingen.

Acceptabele reistijden

We hebben aan mensen die het kunnen bereiken van een type bestemming relevant vinden en voor de vervoerwijze(n) waarmee ze vinden dat ze deze bestemming moeten kunnen bereiken gevraagd binnen welke reistijd ze vinden dat ze het type bestemming moeten kunnen bereiken met de specifieke modaliteit (oftewel de voor hen acceptabele reistijd). In onderstaande tabel (4.19) zijn de gemiddelde acceptabele reistijden per type bestemming en per modaliteit samengevat.

- Gemiddeld gezien valt op dat de acceptabele reistijden met verschillende vervoerwijzen lager liggen voor typen bestemmingen zoals supermarkt, basisschool, huisarts en btm-halte dan voor typen bestemmingen zoals werk en ziekenhuis. Dit beeld komt ook wel globaal overeen met de gemiddelde afstanden naar typen bestemmingen volgens de CBS nabijheidsstatistieken (zie ook kader 4.1) en de gemiddelde reistijden tot dergelijke typen bestemmingen die mensen nu rapporteren (zoals we straks in Hoofdstuk 5 zullen bespreken en te vinden zijn in Tabel 5.34). De eerstgenoemde typen bestemmingen worden ook vaak geassocieerd met het 10/15/20 minutenstad concept als typen bestemmingen die nabij moeten zijn (zie bijv. [Papadopoulus et al., 2023](#); [Silva et al., 2023](#)).
- Ook valt op dat de acceptabele reistijd per ov in het algemeen voor verschillende typen bestemmingen wat hoger ligt dan de reistijd met andere vervoerwijzen. Het is belangrijk om te beseffen dat alleen mensen die hebben aangegeven dat een type bestemming met het ov bereikt zou moeten kunnen worden vragen hebben gekregen over de acceptabele reistijd. Het zou kunnen dan mensen met een minder positieve houding tegenover het ov kortere acceptabele reistijden zouden hebben. Wel blijkt uit andere studies rond acceptabele reistijden ook vaak een hogere acceptabele reistijd per ov, al zijn deze studies veelal gericht op het bereiken van werk ([Milakis et al., 2015](#); [Milakis & van Wee., 2018](#); [Jang & Ko., 2019](#)).

- Voor de andere vervoerwijzen is geen duidelijk patroon zichtbaar; soms ligt bijvoorbeeld de acceptabele reistijd per auto wat hoger, soms is dat de reistijd per fiets of lopend.
- De verschillen tussen de acceptabele reistijd(en) per fiets en lopend zijn over het algemeen klein, enkele uitzonderingen daargelaten. Deze uitzonderingen kunnen een gevolg zijn van een beperkte groep respondenten met specifieke kenmerken die voor deze vervoerwijze gekozen heeft.

Tabel 4.19 Overzicht gemiddelde acceptabele reistijd per type bestemming per vervoerwijze, voor mensen die het bereiken van het type bestemming relevant vinden met deze vervoerwijze

	Auto		Ov		Fietsen		Lopen	
	Gemiddelde acceptabele reistijd (min)	St. dev.	Gemiddelde acceptabele reistijd (min)	St. dev.	Gemiddelde acceptabele reistijd (min)	St. dev.	Gemiddelde acceptabele reistijd (min)	St. dev.
Supermarkt	12	6	15	8	12	6	13	7
Grootschalig winkelcentrum	23	12	30	17	21	12	15	9
Huisarts	12	6	18	9	13	7	15	7
Ziekenhuis	22	11	32	14	24	14	22	11
Werk	36	17	47	22	28	15	21	12
Kinderdagverblijf	12	6	16	9	12	6	12	6
Basisschool	11	6	Te lage N	Te lage N	12	6	12	6
Middelbare school	17	7	32	16	27	12	23	10
MBO	24	12	41	19	26	13	Te lage N	Te lage N
HBO/WO	36	18	46	23	25	13	16	55
Cultuur	38	27	51	34	25	15	21	12
Natuur	30	21	36	21	23	15	16	11
Horeca	22	14	26	15	18	11	17	9
Sport	16	10	21	10	16	8	16	9
Btm-halte	9	5	9	5	9	5	9	5
Treinstation	15	6	21	9	18	10	19	11

Aantal te bereiken locaties van typen bestemmingen

Aan (een subgroep van) mensen die het kunnen bereiken van een type bestemming relevant vinden hebben we ook gevraagd hoeveel locaties van een type bestemming men wil kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. In Tabel 4.20 hebben we per type bestemming het aandeel mensen in het onderzoek weergegeven dat respectievelijk, 1, 2 of 3 of meer locaties van het type bestemming wil kunnen bereiken binnen hun acceptabele reistijd. Hieruit blijkt het volgende:

- Voor zorgbestemmingen geldt dat de grootste groep binnen hun acceptabele reistijd 1 locatie van een bepaald type bestemming kunnen bereiken. Dit geldt ook voor een grootschalig winkelcentrum (ca 58% wil 1 locatie kunnen bereiken) en een treinstation (ca 80% wil 1 locatie kunnen bereiken).
- Voor de andere typen bestemmingen is de groep die 2 of meer locaties verwacht te kunnen bereiken relatief groter. Met name waar het gaat om horeca- en cultuurbestemmingen wil een groot deel van de mensen in het onderzoek binnen de voor hun acceptabele reistijd meerdere locaties van het type bestemming aantreffen.
- Voor onderwijsfuncties wil ongeveer de helft van de respondenten die dit relevant vindt 1 locatie binnen de acceptabele reistijd kunnen bereiken; de andere helft verwacht er meer dan 1.

Tabel 4.20 Overzicht van het aantal locaties van een type bestemming wat men binnen de acceptabele reistijd wil kunnen bereiken

	1 locatie	2 locaties	3 of meer locaties
Supermarkt	33,2%	40,4%	26,4%
Grootschalig winkelcentrum	57,7%	20,5%	21,8%
Huisarts	58,8%	23,0%	18,2%
Ziekenhuis	68,7%	20,2%	11,1%
Werk	NA	NA	NA
Kinderdagverblijf	51,8%	21,3%	26,9%
Basisschool	43,1%	27,7%	29,2%
Middelbare school	32,0%	31,7%	36,3%
MBO	41,7%	27,7%	30,6%
HBO/WO	47,9%	21,5%	30,6%
Cultuur	23,7%	21,1%	55,2%
Natuur	42,0%	24,3%	33,7%
Horeca	14,5%	15,6%	69,9%
Sport	47,5%	24,5%	28,0%
Btm-halte	43,4%	33,0%	23,6%
Treinstation	79,6%	12,7%	7,7%

NA=niet uitgevraagd

Groen=grootste groep per type bestemming

Kader 4.2 Is er een relatie tussen het aantal te bereiken locaties en de acceptabele reistijd naar een type bestemming?

Het aantal bestemmingen dat men wil kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd varieert, net als de acceptabele reistijd die mensen opgeven om verschillende typen bestemmingen te kunnen bereiken. In hoeverre is er een verband tussen de hoogte van de acceptabele reistijd en het aantal locaties van het type bestemming dat men binnen deze reistijd wil kunnen bereiken? Oftewel: willen mensen die een hogere acceptabele reistijd hebben binnen die tijd meer locaties van het type bestemming bereiken dan mensen die een lagere acceptabele reistijd hebben? We verkenden dit door middel van een correlatieanalyse per type bestemming; de resultaten zijn samengevat in Tabel 4.21.

Voor sommige vervoerwijzen blijken er inderdaad significante correlaties te bestaan tussen het aantal locaties dat men wil kunnen bereiken en de acceptabele reistijd. Wanneer er een correlatie bestaat, is deze altijd positief. Oftewel: de mensen die een hogere reistijd rapporteren, rapporteren ook vaker een hoger aantal locaties van het type bestemming dat men wil kunnen bereiken.

Voor het kunnen bereiken van een btm-halte is dat voor alle vervoerwijzen het geval; voor het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum, natuur en de supermarkt is er ook voor het merendeel van de vervoerwijzen een correlatie tussen de hoogte van de acceptabele reistijd en het aantal locaties van een type bestemming dat men wil bereiken.

Voor het merendeel van de typen bestemmingen is er echter voor slechts 1 of geen vervoerwijze een significante relatie tussen de hoogte van de acceptabele reistijd en het aantal te bereiken locaties van het type bestemming te vinden.

Kortom: bovenstaande relatie is maar ten dele vast te stellen.

Tabel 4.21 Correlatie acceptabele reistijd en het aantal locaties dat men wil kunnen bereiken per vervoerwijze en per type bestemming. Vraag is voorgelegd aan mensen die het kunnen bereiken van het type bestemming met deze vervoerwijze relevant vindt

Aantal te bereiken locaties van type bestemming	Acceptabele reistijd			
	Ov	Auto	Fiets	Lopend
Supermarkt	***	***	***	
Grootschalig winkelcentrum		***	**	***
Huisarts		***		
Ziekenhuis	***			
Kinderdagverblijf		**		
Basisschool				
Middelbare school				
MBO				
HBO/WO			**	
Cultuur	***	***		
Natuur		***	***	***
Horeca	**		***	
Sport				***
Btm-halte	***	**	***	**
Treinstation				

** significant $P < 0,01$ * significant $P < 0,05$. Groen=significant positief verband; Wit=niet significant; Grijs= $N < 10$ en daarom geen analyse uitgevoerd

Welke respondentkenmerken hangen samen met acceptabele reistijden?

Voor enkele respondentkenmerken zien we patronen waar het gaat om de acceptabele reistijden die zij hebben voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen en vervoerwijzen. Hieronder bespreken we per respondentgroep de meest opvallende zaken (Zie ook Tabel 4.22).

- **Stedelijkheid:** Een meer stedelijke woonlocatie lijkt samen te hangen met lagere acceptabele reistijden voor het bereiken van typen bestemmingen. Maar er zijn ook uitzonderingen, met name voor de acceptabele loop reistijd. De acceptabele reistijd te voet is hoger voor degenen in meer stedelijk gebied waar het gaat om horeca, cultuur en werk (in vergelijking met respondenten in meer landelijk gebied). Daarnaast valt een afwijkend patroon voor het bereiken van de huisarts op: mensen in meer stedelijk gebied hebben wat hogere acceptabele reistijden naar de huisarts per auto en per ov dan mensen in meer landelijk gebied.
- **Opleiding:** Voor opleiding valt op dat meer theoretisch opgeleiden voor verschillende typen bestemmingen hogere acceptabele reistijden hebben met verschillende vervoerwijzen dan meer praktisch opgeleiden (met uitzondering van het reizen te voet). Zo hebben meer theoretisch opgeleiden iets hogere acceptabele reistijden naar werk per ov, auto en fiets. Dit komt overeen met het feit dat meer theoretisch opgeleiden over het algemeen ook verder reizen naar werk ([CBS Statline, 2024](#)). Voor de andere typen bestemmingen vinden we ook over het algemeen hogere acceptabele reistijden voor meer theoretisch opgeleiden, maar niet voor alle vervoerwijzen.
- **Leeftijd:** Oudere respondenten hebben lagere acceptabele reistijden voor het bereiken van werk per auto en ov. Voor het ziekenhuis hebben ze met auto en ov juist hogere acceptabele reistijden. Ook voor het bereiken van enkele andere typen bestemmingen hebben ouderen juist hogere acceptabele reistijden dan jongeren voor sommige vervoerwijzen.
- **Geslacht:** Vrouwen hebben voor het bereiken van enkele typen bestemmingen een kortere acceptabele reistijd dan mannen, maar dit hangt af van de vervoerwijze.
- **Digitale attitude:** Deze komt vooral significant naar voren waar het gaat om het bereiken van werk. Mensen die thuiswerken een goed alternatief vinden, hebben over het algemeen hogere acceptabele reistijden bij het reizen per ov of auto. Voor andere typen bestemmingen zien we hier geen duidelijk beeld ontstaan.
- **Gezondheid barrières:** Mensen met meer gezondheid barrières hebben voor enkele typen bestemmingen lagere acceptabele reistijden dan degenen met minder of zonder gezondheid barrières. Dit geldt bijvoorbeeld voor het lopend of fietsend kunnen bereiken van een halte voor bus, tram en metro.
- **Wat betreft inkomen, toegang tot een auto, het hebben van kinderen en het al dan niet hebben van werk zien we geen duidelijke patronen.**

Tabel 4.22 Overzicht van uitkomsten regressieanalyse van de acceptabele reistijd naar verschillende typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen

Acceptabele reistijd auto	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk (werkenden)	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta

Acceptabele bereikbaarheid

Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																			
Opleiding (praktisch → theoretisch)																			
Leeftijd (jong → oud)																			
Geslacht (0=man, 1= vrouw)																			
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																			
Inkomen meer dan 2x modaal (1x modaal = ref) ¹																			
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																			
Toegang auto (geen → altijd)																			
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																			
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref) ¹																			
Huishouden: jongste kind 13- 17 (overig type huishouden = ref) ¹																			
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja)																			

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Acceptabele reistijd ov	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk (werken)	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation	
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																	
Opleiding (praktisch → theoretisch)																	
Leeftijd (jong → oud)																	
Geslacht (0=man, 1= vrouw)																	
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																	
Inkomen meer dan 2x modaal (1x modaal = ref) ¹																	
Digitaal is goed alternatief																	

Acceptabele bereikbaarheid

(helemaal oneens → helemaal eens)																		
Toegang auto (geen → altijd)																		
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																		
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref) ¹																		
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref) ¹																		
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja)																		

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Acceptabele reistijd fiets	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk (werkenden)	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO onderwijs	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation	
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Beta	Beta	Beta	Bèta	
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																	
Opleiding (praktisch → theoretisch)																	
Leeftijd (jong → oud)																	
Geslacht (0=man, 1= vrouw)																	
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																	
Inkomen meer dan 2x modaal (1x modaal = ref) ¹																	
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																	
Toegang auto (geen → altijd)																	
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																	
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref) ¹																	
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref) ¹																	
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja)																	

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Acceptabele bereikbaarheid

Acceptabele reistijd lopen	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk (werkenden)	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1= vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal																
Inkomen meer dan 2x modaal																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																
Toegang auto (geen → altijd)																
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																
Huishouden: jongste kind onder 13																
Huishouden: jongste kind 13-17																
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja)																

NB : Groen=significant positief effect ($p < 0,05$). Oranje=significant negatief effect ($p < 0,05$). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Kader 4.3 Onderzoek naar acceptabele bereikbaarheid in landelijk gebied

In dit onderzoek besteden we aandacht aan verschillen tussen mensen in meer stedelijk en meer landelijk gebied naast andere persoonskenmerken. In hoofdstuk 6 staan we stil bij de voornaamste verschillen op basis van ons onderzoek met betrekking tot deze indicator.

Waar het specifiek gaat over verschillen tussen stad en platteland en met name ook om de perceptie van bereikbaarheid van inwoners in ruraal gebied, heeft Felix Pot de laatste jaren verschillende onderzoeken gedaan (zie ook Pot, 2023). Zo bleek daaruit onder andere dat deze bereikbaarheid niet perse veel slechter wordt ervaren dan die van inwoners in stedelijk gebied, terwijl de fysiek gemeten bereikbaarheid in landelijk gebied wel duidelijk lager is. Dat mensen ook op het platteland de bereikbaarheid vaak net zo goed ervaren komt door keuzeverzadiging in de stad en doordat plattelanders gemiddeld minder waarde hechten aan het hebben van veel lokale voorzieningen. Een belangrijke voorwaarde voor bereikbaarheid op het platteland is daarmee wel autobezit. Ook uit onze studie blijkt dat toegang tot een auto vaker samengaat met het binnen de eigen acceptabele reistijd kunnen bereiken van bestemmingen.

Met verschillen in wensen en mogelijkheden tussen stad en platteland als uitgangspunt, analyseert Pot in recent(er) onderzoek (nog te verschijnen) verschillen in acceptabele reisafstanden tussen degenen in stedelijk en ruraal gebied, gebaseerd op een vragenlijst uit 2020 (Pot en Piesch., te verschijnen). In tegenstelling tot ons onderzoek, waarin mensen expliciet werd gevraagd naar hun acceptabele reistijden, baseert Pot zijn analyse op de daadwerkelijk afgelegde afstanden. Hij onderzoekt in hoeverre stedelingen en plattelanders die verder reizen dan de nationale mediaan (als referentiepunt voor een gangbaar geachte afstand) deze bestemmingen nog als bereikbaar beschouwen met verschillende vervoerswijzen. Hieruit blijkt onder andere:

- Mensen op het platteland reizen doorgaans verder, maar er zijn verschillen tussen vervoerswijzen.
 - De afgelegde afstanden per auto en ov zijn groter in landelijk gebied in vergelijking met stedelijk gebied, terwijl de afstanden voor fiets en lopen juist kleiner zijn dan in stedelijke gebieden.
 - Deze verschillen in werkelijke afstanden komen grotendeels overeen met verschillen in acceptatie van grotere afstanden, maar er zijn ook discrepanties.
 - Hoewel de werkelijke reisafstanden met openbaar vervoer in landelijke gebieden groter zijn, hebben rurale bewoners een lagere tolerantie voor deze afstanden.
- Het aandeel van de mensen dat verder reist dan de mediaan en de bereikbaarheid nog acceptabel vindt, ligt, met name op het platteland, hoger voor de auto en fiets dan voor het ov en in mindere mate lopen.
 - Dit ligt in lijn met de bevindingen uit ons onderzoek wat laat zien dat mensen die met auto en fiets reizen vaker in staat zijn binnen de eigen acceptabele reistijd te kunnen reizen dan degenen die met ov of te voet willen reizen.

5. Huidige versus acceptabele reistijd

In het afgelopen hoofdstuk zijn acceptabele reistijden onderzocht. Om deze acceptabele reistijden meer context te geven vergelijken we ze met de huidige reistijden. Hierbij maken we onderscheid naar twee typen huidige reistijden: de huidige reistijd naar de locatie van een type bestemming die het meest bezocht wordt, en de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming. Per type bestemming analyseren we in de eerste plaats in hoeverre nabijheid van een type bestemming voor mensen van belang is in de keuze voor een locatie van een type bestemming: bezoeken zij inderdaad meestal de dichtstbijzijnde locatie, of kiezen zij om bepaalde redenen voor een andere locatie van het type bestemming? Vervolgens zoomen we nader in op de verhouding tussen de acceptabele en huidige reistijden. Hiervoor hanteren we de volgende methodiek. We vergelijken eerst de gemiddeldes en standaard deviaties van de huidige reistijden en acceptabele reistijden met de vervoerwijzen waarvan respondenten vinden dat ze naar het type bestemming moeten kunnen reizen. Vervolgens worden respondenten ingedeeld in 3 groepen voor elke vervoerwijze:

- *Groep 1 bevat mensen in een situatie die niet 'voldoet'. Hierbij definiëren wij een situatie die niet 'voldoet' als een situatie waarin de acceptabele reistijd lager is dan de huidige reistijd naar zowel de meest bezochte als de dichtstbijzijnde locatie. Hierbij moet dus langer worden gereisd naar een type bestemming dan acceptabel wordt gevonden.*
- *Groep 2 bevat mensen in een situatie die deels 'voldoet'. Deels 'voldoen' wordt hier gezien als de situatie waarin de dichtstbijzijnde locatie binnen de acceptabele reistijd bereikt kan worden, maar de meest bezochte locatie niet.*
- *Groep 3 bevat mensen die in een situatie zitten die 'voldoet'. Zij kunnen zowel de dichtstbijzijnde als de meest bezochte locatie van een type bestemming binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd bereiken.*
- *Er bestaat een kleine groep mensen die hebben aangegeven dat de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie langer is dan die naar de meest bezochte locatie. Aangezien dit in principe niet kan, hebben deze mensen de vraag misschien verkeerd begrepen. Deze groep wordt niet meegenomen in het berekenen van de gemiddelde huidige reistijden.*

De grootte van de verschillende groepen zal per modaliteit en per type bestemming worden gepresenteerd. Vervolgens kijken we naar het effect van verschillende groepskenmerken op het hebben van één van de drie beschreven situaties. Hiervoor aggregeren we over de groepsindeling per modaliteit heen om tot één variabele per type bestemming te komen die een indicatie geeft voor de mate waarin men huidige reistijden heeft die binnen de acceptabele reistijd vallen. Hierbij krijgen respondenten die vragen over één vervoerwijze hebben gekregen de waarden voor deze vervoerwijze; respondenten die vragen over twee vervoerwijzen hebben ingevuld krijgen het gemiddelde over deze twee variabelen toegewezen. Wederom bespreken we in dit hoofdstuk achtereenvolgens verschillende typen bestemmingen en eindigen we met een overkoepelend overzicht.

5.1 Winkelbestemmingen

In deze sectie gaan we verder in op de bestemmingsgroep 'winkelen', waarin we het bereiken van de supermarkt en een grootschalig winkelcentrum onderscheiden.

5.1.1

Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?

Als eerste analyseren we in hoeverre men de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoekt. Hierbij kijken we in hoeverre mensen geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als zij een supermarkt of een grootschalig winkelcentrum bezoeken, en wat andere redenen zijn om een specifieke supermarkt of grootschalig winkelcentrum te bezoeken. De analyse is gericht op de mensen die

het kunnen bereiken van het type bestemming relevant vinden en deze minstens zes keer per jaar bezoeken. Dit geeft het volgende beeld, zie ook Tabel 5.1:

- Meer dan 60% van de mensen in het onderzoek die het bereiken van de supermarkt relevant vinden bezoekt meestal de voor hen dichtstbijzijnde supermarkt.
- Voor een grootschalig winkelcentrum geldt dat meer dan 80% meestal het dichtstbijzijnde grootschalig winkelcentrum bezoekt.

Tabel 5.1 Verdeling mensen in het onderzoek over bezoek dichtstbijzijnde locatie wel of niet

	Supermarkt		Grootschalig winkelcentrum	
	N	%	N	%
Bezoekt dichtstbijzijnde wel het meest	1764	64%	298	83%
Bezoekt dichtstbijzijnde niet het meest	984	36%	59	17%

We hebben geanalyseerd of er verschillen zijn tussen de respondentgroepen in de keuze om al dan niet voor de dichtstbijzijnde winkelbestemming te kiezen. Uit een regressieanalyse (Tabel 5.2) blijkt:

- Mensen die meer open staan voor digitaal boodschappen doen, kiezen vaker voor de dichtstbijzijnde supermarkt wanneer zij hier fysiek heen reizen. Ook meer theoretisch opgeleiden en mensen met meer toegang tot de auto kiezen minder vaak voor de dichtstbijzijnde supermarkt. Respondenten in huishoudens met minstens 1 jong kind bezoeken juist relatief vaker de dichtstbijzijnde supermarkt.
- Ook voor het bezoeken van een grootschalig winkelcentrum geldt dat respondenten met een kind in het huishouden relatief vaker kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie, terwijl mensen met toegang tot een auto juist vaker kiezen voor een andere locatie. Daarnaast kiezen ouderen hier vaker voor de locatie die het dichtstbij gelegen is dan jongeren.

Tabel 5.2 Regressieanalyse bezoek niet dichtstbijzijnde supermarkt of grootschalig winkelcentrum

	Bezoekt niet dichtstbijzijnde supermarkt	Bezoekt niet dichtstbijzijnde grootschalig winkelcentrum
	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,008	-0,071
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,057**	-0,013
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,039	-0,139**
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	0	0,014
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
Inkomen 1-2x modaal	0,032	0,016
Inkomen meer dan 2x modaal	0,013	-0,032
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,074***	0,037
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,062**	0,16**
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,003	0,076
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,052**	-0,147**
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,018	-0,115**
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,005	-0,11

*** significant p<0,01 **significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

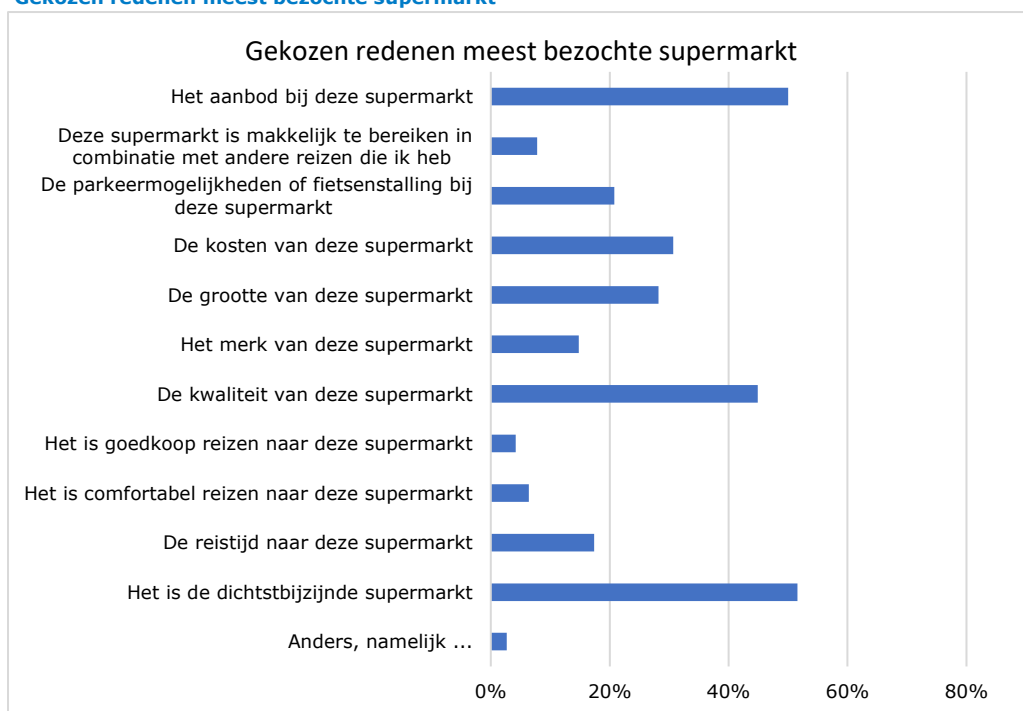
Ook hebben we dezelfde groep mensen gevraagd uit een lijst de voor hen belangrijkste redenen te selecteren in de keuze voor de locatie van de supermarkt of het groot winkelcentrum. Mensen konden maximaal vier redenen noemen. Zie Figuren 5.1 en 5.2 voor de resultaten.

- Het feit dat een supermarkt dichtbij is, blijkt de belangrijkste reden om voor een bepaalde supermarktlocatie te kiezen: 52% geeft dit als reden op. Het

aanbod van de supermarkt en de kwaliteit van de supermarkt blijken daarnaast belangrijke redenen te zijn in de keuze (resp. 50% en 45% van de respondenten die het bereiken van een supermarkt relevant vinden noemt deze keuze).

- In het bezoeken van een grootschalig winkelcentrum speelt naast het kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie ook het soort winkels wat wordt aangeboden een relatief grote rol in de keuze (66% versus 64% noemt dit). De parkeermogelijkheden worden ook relatief vaak genoemd als reden in de keuze, maar duidelijk minder vaak dan bovengenoemde redenen (35%).

Figuur 5.1 Gekozen redenen meest bezochte supermarkt



Figuur 5.2 Gekozen redenen meest bezochte grootschalig winkelcentrum



5.1.2 Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

De voorgaande paragraaf liet zien dat naast nabijheid ook andere factoren van belang zijn in de keuze voor de te bezoeken winkelbestemming. Daarom maken we in het vervolg onderscheid tussen de reistijd naar de *meest bezochte* locatie en naar de *dichtstbijzijnde* locatie van de bestemming. De beschrijvende statistieken van de acceptabele reistijd, huidige reistijd naar de meest bezochte locatie en huidige reistijd naar dichtstbijzijnde locatie voor de supermarkt en grootschalig winkelcentrum staan gepresenteerd in Tabel 5.3.

- Voor de supermarkt is te zien dat voor alle modaliteiten de gemiddelde acceptabele reistijd hoger is dan de gemiddelde huidige reistijden. Daarbij is het verschil tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden het grootst voor de auto en het kleinst voor het ov.
- Ook voor een grootschalig winkelcentrum zijn de gemiddelde acceptabele reistijden voor alle modaliteiten hoger dan de gemiddelde huidige reistijden. Hierbij zijn de verschillen tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden voor de onderzochte modaliteiten relatief vergelijkbaar.

Tabel 5.3 Acceptabele reistijden en huidige reistijden naar supermarkt en grootschalig winkelcentrum

Supermarkt		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	1742	10	15	11,79	5,69
	Huidige reistijd bezocht	1615	4	10	6,94	5,43
	Huidige reistijd dichtstbij	1617	2	5	4,90	4,33
Ov	Acceptabele reistijd	98	10	18	15,38	7,71
	Huidige reistijd bezocht	65	4	15	14,14	17,17
	Huidige reistijd dichtstbij	62	2	10	9,20	15,18
Fiets	Acceptabele reistijd	1825	10	15	11,75	5,90
	Huidige reistijd bezocht	1687	4	10	7,76	7,02
	Huidige reistijd dichtstbij	1697	3	7	5,61	4,52
Lopen	Acceptabele reistijd	1070	10	15	12,77	6,72
	Huidige reistijd bezocht	1005	5	15	11,70	13,31
	Huidige reistijd dichtstbij	1015	5	10	8,25	6,59
Grootschalig winkelcentrum						
Auto	Acceptabele reistijd	344	15	30	22,59	12,29
	Huidige reistijd bezocht	245	6	20	14,59	12,01
	Huidige reistijd dichtstbij	247	5	15	13,33	10,88
Ov	Acceptabele reistijd	96	20	30	30,01	17,00
	Huidige reistijd bezocht	52	14	30	22,84	13,85
	Huidige reistijd dichtstbij	55	10	30	20,80	12,50
Fiets	Acceptabele reistijd	196	15	30	21,26	12,44
	Huidige reistijd bezocht	152	6	17	14,96	13,95
	Huidige reistijd dichtstbij	152	5	15	14,09	12,28
Lopen	Acceptabele reistijd	42	10	20	15,19	8,92
	Huidige reistijd bezocht	38	5	15	11,74	8,96
	Huidige reistijd dichtstbij	38	5	15	11,39	8,39

5.1.3 Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

Alhoewel de gemiddelde huidige reistijden binnen de gemiddelde acceptabele reistijden liggen voor alle modaliteiten, hoeft dit niet te gelden voor elke individuele respondent. Daarom zijn de respondenten in groepen ingedeeld zoals beschreven aan het begin van dit hoofdstuk. In Tabel 5.4 zien we het aantal mensen in het onderzoek per modaliteit dat qua reistijd naar een supermarkt en een grootschalig winkelcentrum in een situatie die 'voldoet', deels 'voldoet', of niet 'voldoet' zit.

- Voor verreweg de meest mensen in het onderzoek geldt dat ze huidige reistijden hebben die binnen de acceptabele reistijd vallen. Daarbij is te zien is dat degenen die met het ov of lopend naar de supermarkt willen kunnen reizen relatief iets vaker een hogere huidige reistijd hebben dan ze zelf acceptabel vinden wat betreft het bereiken van de supermarkt dan degenen die per auto of fiets willen kunnen reizen. Overigens geldt ook dat maar weinig mensen vinden dat een supermarkt bereikt moet kunnen worden met het ov, of momenteel het ov gebruiken voor het reizen naar de supermarkt.

Relatief veel mensen vinden echter wel dat ze lopend naar de supermarkt zouden moeten kunnen gaan of gaan momenteel lopend naar de supermarkt.

- De steekproef voor een grootschalig winkelcentrum is kleiner dan voor de supermarkt, maar de resultaten geven wel een indicatie dat ook hier het aandeel mensen met een huidige reistijd die hoger is dan acceptabel wordt gevonden het hoogst is bij het ov en lopen. Voor alle vier de modaliteiten geldt echter wel dat minstens 80 procent van de mensen in het onderzoek zowel het dichtstbijzijnde als het meest bezochte grootschalige winkelcentrum binnen een voor hen acceptabele reistijd kunnen bereiken.

Tabel 5.4 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden voor supermarkt en grootschalig winkelcentrum

Supermarkt		Frequentie	Percentage
Auto	Voldoet niet	43	2,6%
	Voldoet deels	59	3,6%
	Voldoet	1511	92,1%
	Onmogelijk	28	1,7%
Ov	Voldoet niet	8	12,3%
	Voldoet deels	6	10,0%
	Voldoet	46	73,4%
	Onmogelijk	3	4,3%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	112	6,7%
	Voldoet	1521	91,4%
	Onmogelijk	30	1,8%
Lopen	Voldoet niet	86	8,4%
	Voldoet deels	87	8,6%
	Voldoet	835	82,1%
	Onmogelijk	8	0,8%
Grootschalig winkelcentrum			
Auto	Voldoet niet	14	5,4%
	Voldoet deels	5	2,1%
	Voldoet	227	89,4%
	Onmogelijk	8	3,1%
Ov	Voldoet niet	6	11,7%
	Voldoet deels	2	4,3%
	Voldoet	44	80,6%
	Onmogelijk	2	3,4%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	2	1,4%
	Voldoet	138	95,1%
	Onmogelijk	5	3,5%
Lopen	Voldoet niet	6	15,8%
	Voldoet deels	1	1,3%
	Voldoet	31	80,7%
	Onmogelijk	1	2,1%

Grijs = onmogelijke groep

Het valt op in Tabel 5.4 dat, met name voor de supermarkt, een aantal mensen in een situatie zitten die maar deels 'voldoet'. Hierbij kan de dichtstbijzijnde supermarkt binnen de acceptabele reistijd worden bereikt, maar de meest bezochte supermarkt niet. In het volgende kader wordt kort verder gegaan op mogelijke verklaringen voor het hebben van deze situatie.

Kader 5.1 Verdieping rond groep die een situatie heeft die deels 'voldoet'.

Een aantal mensen zitten in een situatie waarbij de huidige reistijd deels 'voldoet'. Dit betekent dat ze met de vervoerwijze van toepassing de dichtstbijzijnde supermarkt binnen acceptabele tijd zouden kunnen bereiken, maar niet de supermarkt die ze het meest bezoeken. Dit terwijl ze wel vinden dat de supermarkt met de betreffende modaliteit bereikt zou moeten kunnen worden. Op het eerste gezicht kan dit twee redenen hebben. Ten eerste kan het zo zijn dat iemand momenteel een andere vervoerwijze (dan de gewenste vervoerwijze) gebruikt waarmee de bezochte supermarkt wel binnen de acceptabele reistijd ligt. Ten tweede kan het zo zijn dat iemand een specifieke reden heeft waarom naar de bezochte supermarkt wordt gegaan i.p.v. de dichtstbijzijnde, zoals de prijs bij de supermarkten of een combinatie met andere activiteiten.

Eerst onderzoeken we de eerste reden door te kijken hoeveel mensen met een situatie die deels 'voldoet' de betreffende vervoerswijze ook daadwerkelijk gebruiken.

- In Tabel 5.5 is te zien dat de respondenten met een situatie die deels 'voldoet' die fiets, lopen en ov als voorkeursvervoerswijze (zie Hoofdstuk 3.1.2) hebben opgegeven, deze vervoerswijze op dit moment niet veel gebruiken. Daarentegen is bij voorkeursvervoerswijze auto te zien dat de meeste mensen met een situatie die deels 'voldoet' de auto al wel gebruiken. Waar bij de andere modaliteiten vaak een snellere modaliteit zou kunnen worden gekozen wanneer de reistijd niet 'voldoet', kan dit in de auto in de meeste gevallen niet, iets wat hier ook naar voren komt.

Tabel 5.5 Verdieping situatie die deels 'voldoet'

		Frequentie	Percentage
Auto 'voldoet' deels	Gebruikt auto niet	13	20,1%
	Gebruikt auto wel	46	79,9%
Ov 'voldoet' deels	Gebruikt ov niet	Te kleine N	
	Gebruikt ov wel	Te kleine N	
Fiets 'voldoet' deels	Gebruikt fiets niet	89	79,5%
	Gebruikt fiets wel	23	20,5%
Lopen 'voldoet' deels	Loopt niet	76	86,5%
	Loopt wel	12	13,5%

Daarnaast kan gekeken worden naar de redenen achter de keuze van mensen voor hun meest bezochte supermarkt.

- Hierbij is te zien dat relatief veel mensen met een situatie die deels 'voldoet' t.o.v. de groep met een situatie die 'voldoet' aangeven dat redenen voor hun bezoek aan hun meest bezochte supermarkt zijn:
 - De grootte van de supermarkt
 - De kosten van de supermarkt
 - Het aanbod bij de supermarkt

Voor de een deel van de mensen met een situatie die deels 'voldoet' lijkt dus te gelden dat in de praktijk een snellere modaliteit wordt gekozen dan degene waarmee een reistijd wordt behaald die deels 'voldoet'. Daarnaast zijn de hiervoor genoemde redenen ook belangrijk in de overweging van mensen om toch over hun acceptabele reistijd heen te gaan om naar een specifieke supermarkt te gaan.

5.1.4 Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden winkelen

In deze sectie zoomen we verder in op de factoren die invloed kunnen hebben op in hoeverre de huidige reistijd binnen de acceptabele reistijd valt. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.6.

- In Tabel 5.6 is te zien dat het ervaren van gezondheid barrières bij het reizen een significante negatieve relatie heeft met de mate waarin de huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd vallen. Dit effect is wel relatief klein. Gegeven de gezondheid barrières die mensen hebben wanneer ze reizen lijkt het hier zo te zijn dat hun huidige reistijd wat langer is terwijl de reistijd die ze als acceptabel zien wat korter is vergeleken met mensen die geen gezondheid barrières ervaren.
- Voor een grootschalig winkelcentrum geldt dat er een significante positieve relatie bestaat tussen de mate van stedelijkheid van een woongebied en de mate waarin de huidige reistijden naar een grootschalig winkelcentrum binnen de eigen acceptabele reistijd vallen. Een nadere analyse (zie bijlage 5.2) laat hierbij zien dat de reistijd voornamelijk beter 'voldoet' in het meest stedelijke gebied t.o.v. meer landelijke gebieden. Aangezien meer stedelijke

gebieden vaak een hogere dichtheid van winkels hebben ([CBS Statline](#)) is dit niet verrassend.

Tabel 5.6 Regressie 'voldoen' reistijd groepen supermarkt en grootschalig winkelcentrum

	'Voldoen' reistijd supermarkt	'Voldoen' reistijd grootschalig winkelcentrum
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,013	0,244***
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,002	-0,009
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,019	-0,046
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,002	-0,077
Inkomen (< 1x <i>modaal</i> = <i>ref</i>) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,029	-0,033
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,007	-0,085
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,014	0,006
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,026	0,094
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,059***	-0,035
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = <i>ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,034	0,097
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,008	0,019
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,023	-0,093

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.2 Zorg

In deze sectie gaan we verder in op de uitgevraagde bestemmingen in de groep 'zorg', waarin we het bereiken van de huisarts en een ziekenhuis onderscheiden.

5.2.1

Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?

Als eerste analyseren we in hoeverre men de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoekt. Hierbij kijken we in hoeverre mensen geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als zij een huisarts of een ziekenhuis bezoeken, en wat andere redenen zijn om een specifieke huisarts of ziekenhuis te bezoeken. De groep die hierbij onderzocht is bestaat dus uit mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van de typen bestemmingen relevant vinden en tenminste zes keer per jaar bezoeken. Dit geeft het volgende beeld:

- Iets meer dan 60% van de mensen in het onderzoek bezoekt meestal de voor hem of haar dichtstbijzijnde huisarts. Voor ziekenhuizen ligt dit percentage nog wat hoger.
- Ongeveer 75% van de mensen in het onderzoek die het bereiken van een ziekenhuis relevant vindt, bezoekt meestal het voor hem of haar dichtstbijzijnde ziekenhuis.

Tabel 5.7 Verdeling mensen in het onderzoek over bezoek dichtstbijzijnde locatie wel of niet

	Huisarts		Ziekenhuis	
	<i>N</i>	<i>%</i>	<i>N</i>	<i>%</i>
Bezoekt dichtstbijzijnde wel het meest	422	64%	320	74%
Bezoekt dichtstbijzijnde niet het meest	172	26%	112	26%
Weet niet	61	9%	NA	NA

De volgende kenmerken hangen (op basis van een regressieanalyse, Tabel 5.8) samen met de kans om al dan niet voor de dichtstbijzijnde locatie te kiezen:

- Respondenten die woonachtig zijn in stedelijk gebied kiezen minder vaak voor de dichtstbijzijnde huisarts dan mensen in landelijk gebied. Dit is mogelijk verklaarbaar door het feit dat er in stedelijk gebied vaak meerdere huisartsen in nabijheid van de respondent aanwezig zijn en er dus vaak meer keuzemogelijkheden zijn. Ook meer theoretisch opgeleiden zouden

minder vaak kiezen voor de dichtstbijzijnde huisarts; mogelijk stellen zij meer eisen aan een huisarts, maar dit betreft speculatie. Ook degenen met een kind in het huishouden tussen 13 en 17 jaar kiezen minder vaak voor het bezoeken van de dichtstbijzijnde huisarts.

- Voor de keuze voor het dichtstbijzijnde ziekenhuis vinden we geen duidelijk respondentprofiel.

Tabel 5.8 Regressieanalyse bezoekt niet dichtstbijzijnde huisarts of ziekenhuis

	Bezoekt <u>niet</u> de dichtstbijzijnde huisarts	Bezoekt <u>niet</u> het dichtstbijzijnde ziekenhuis
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,158***	0,055
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,12**	0,037
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,047	-0,076
Geslacht (0 = man, 1 = vrouw)	0,007	0,007
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,029	0,007
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,035	-0,01
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,008	0,037
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,053	0,005
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,019	0,027
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,016	-0,091
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,087**	0,069
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,071	-0,028

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook hebben we mensen gevraagd uit een lijst de voor hen belangrijkste redenen te selecteren in de keuze voor de locatie van de huisarts of het ziekenhuis. Mensen konden maximaal vier redenen noemen. De resultaten zijn te vinden in Figuur 5.3 en Figuur 5.4.

- De kwaliteit van de huisarts wordt het vaakst genoemd als reden voor het bezoek aan de huidige huisarts (ca 47% noemt dit). Daarnaast speelt de nabijheid van de huisarts bij veel respondenten een rol in de keuze van de huisarts (43% noemt dit). Ook geven relatief veel respondenten aan voor hun huidige huisarts te kiezen omdat ze hier gewoonweg hun hele leven al heen gaan (ca 38% noemt dit). Onder de keuzeoptie "Anders, namelijk ..." wordt hiernaast vaak aangegeven dat vanwege de patiëntenstop bij veel huisartsen de keuze voor een huisarts simpelweg bepaald wordt doordat een huisarts de enige is die nog patiënten aanneemt.
- Bij de keuze voor het ziekenhuis is de nabijheid van het ziekenhuis duidelijk de belangrijkste reden voor de keuze voor een bepaald ziekenhuis (ca 60% noemt dit). In veel gevallen zal een patiënt door een huisarts naar het meest nabije ziekenhuis worden verwezen, uitzonderingen daargelaten bij specialistische ingrepen. Hier zit wellicht minder keuzevrijheid dan bij de huisarts. Het aanbod van bepaalde zorg wordt daarom ook relatief vaak als reden genoemd (44% noemt dit). De kwaliteit van het ziekenhuis volgt hier op de 3^e plek (genoemd door 40%).

Figuur 5.3 Gekozen redenen meest bezochte huisarts



Figuur 5.4 Gekozen redenen meest bezochte ziekenhuis



5.2.2

Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

De beschrijvende statistieken van de acceptabele reistijd, huidige reistijd naar de meest bezochte locatie en huidige reistijd naar dichtstbijzijnde locatie voor de huisarts en het ziekenhuis staan gepresenteerd in Tabel 5.9. Deze resultaten zijn gebaseerd op een analyse onder mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden, en in het geval van huidige reistijden ook tenminste zes keer per jaar bezoeken. De vervoerswijze is hierbij wederom de eerder gedefinieerde voorkeursvervoerswijze (Zie Hoofdstuk 3.2.2).

- Voor de huisarts is te zien dat de gemiddelde acceptabele reistijden voor drie modaliteiten groter zijn dan de huidige reistijden naar de huisarts. Alleen bij het ov geldt dat de huidige reistijd naar de meest bezochte

huisarts hoger is dan de acceptabele reistijd. Voor deze huidige reistijd geldt echter wel dat deze een hoge standaard deviatie heeft vergeleken met de acceptabele reistijd en er dus een hogere mate van spreiding bestaat rond de huidige reistijden naar de bezochte huisarts. Hierbij zou het bijvoorbeeld kunnen dat een aantal mensen verhuisd zijn maar nog ingeschreven staan bij de huisarts in de oude woonlocatie, waardoor de huidige reistijd relatief lang is.

- Voor het ziekenhuis geldt dat de gemiddelde huidige reistijden voor de mensen die vinden dat een ziekenhuis met de fiets bereikt moet kunnen worden binnen de gemiddelde acceptabele reistijden liggen. Voor de auto is echter te zien dat de gemiddelde huidige reistijd naar het *meest bezochte* ziekenhuis net boven de acceptabele reistijd ligt. Daarbij komt dat voor zowel voor het ov als voor lopen zowel de gemiddelde huidige reistijd naar de meest bezochte als de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie boven de acceptabele reistijd liggen. Ook hier geldt echter wederom dat de standaarddeviaties hoog zijn voor deze relatief hoge gemiddelde huidige reistijden.

Tabel 5.9 Acceptabele en huidige reistijden naar huisarts en ziekenhuis

Huisarts		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	1573	10	15	11,81	5,71
	Huidige reistijd bezocht	1504	5	10	7,77	5,20
	Huidige reistijd dichtstbij	311	3	8	6,14	4,48
Ov	Acceptabele reistijd	302	13	30	18,48	8,84
	Huidige reistijd bezocht	203	10	30	19,97	17,60
	Huidige reistijd dichtstbij	26	0 ¹	15	11,42	15,82
Fiets	Acceptabele reistijd	1801	10	15	13,42	6,59
	Huidige reistijd bezocht	1731	5	10	9,42	7,63
	Huidige reistijd dichtstbij	368	3	10	7,26	6,40
Lopen	Acceptabele reistijd	924	10	20	14,92	7,38
	Huidige reistijd bezocht	884	5	15	13,01	11,69
	Huidige reistijd dichtstbij	199	5	12	10,40	8,69
Ziekenhuis						
Auto	Acceptabele reistijd	1417	15	30	22,08	10,74
	Huidige reistijd bezocht	346	15	25	22,36	16,76
	Huidige reistijd dichtstbij	347	10	20	17,11	9,74
Ov	Acceptabele reistijd	724	20	35	31,78	14,25
	Huidige reistijd bezocht	159	20	50	40,50	31,02
	Huidige reistijd dichtstbij	153	20	45	32,52	22,68
Fiets	Acceptabele reistijd	449	15	30	24,31	13,67
	Huidige reistijd bezocht	93	10	30	21,31	14,57
	Huidige reistijd dichtstbij	98	10	25	17,59	10,55
Lopen	Acceptabele reistijd	61	15	30	21,74	10,84
	Huidige reistijd bezocht	16	10	40	27,78	21,21
	Huidige reistijd dichtstbij	16	10	40	27,78	21,21

Oranje = Gemiddelde huidige reistijd is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd met de betreffende modaliteit voor het betreffende type bestemming

¹ Een 25% percentielwaarde van '0' is wat vreemd. Toch is het wellicht verklaarbaar; een deel van de mensen woont mogelijk dichtbij de dichtstbijzijnde huisarts en heeft mogelijk een applicatie als google maps gebruikt om de reistijden naar dichtstbijzijnde locaties op te zoeken. Op een reistijd van bijv. 8 minuten lopen is de kans aanwezig dat wordt aangegeven dat een ov-reis niet relevant is, waarop een respondent '0' kan hebben gerapporteerd.

5.2.3

Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

Ook voor de huisarts en het ziekenhuis kan onderzocht worden welk deel van de mensen in het onderzoek zich in een situatie bevindt die 'voldoet', deels 'voldoet' of niet 'voldoet' omtrent de reistijden naar deze typen bestemmingen. Het principe achter deze indeling staat omschreven aan het begin van dit hoofdstuk. De resultaten staat weergegeven in Tabel 5.10.

- Voor beide typen bestemmingen geldt dat door de relatief kleine steekproef bij een uitsplitsing naar vervoerwijzen vrij kleine groepen ontstaan. Echter zijn een aantal opvallende verschillen te zien. Voor de huisarts bevinden zich voor alle modaliteiten relatief veel respondenten in een situatie waarin beiden huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd vallen, van ov (ongeveer 77% in een situatie die 'voldoet') tot de auto (ongeveer 89% in een situatie die 'voldoet'). Voor het ziekenhuis zijn echter grotere

verschillen tussen de modaliteiten te vinden. Zo geldt voor de fiets dat meer dan 90% van de respondenten die vragen hierover hebben beantwoord zich in een situatie bevinden waarbij beide huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd vallen, terwijl voor het ov slechts voor zo'n 56% geldt dat beide huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd vallen.

Tabel 5.10 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden voor huisarts en ziekenhuis

Huisarts		Frequentie	Percentage
Auto	Voldoet niet	14	4,6%
	Voldoet deels	19	6,1%
	Voldoet	278	88,7%
	Onmogelijk	2	0,6%
Ov	Voldoet niet	3	11,3%
	Voldoet deels	3	11,3%
	Voldoet	21	77,4%
	Onmogelijk	0	0,0%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	38	10,8%
	Voldoet	311	87,6%
	Onmogelijk	5	1,5%
Lopen	Voldoet niet	21	10,8%
	Voldoet deels	12	6,1%
	Voldoet	163	82,8%
	Onmogelijk	1	0,3%
Ziekenhuis			
Auto	Voldoet niet	46	13,2%
	Voldoet deels	36	10,3%
	Voldoet	267	75,8%
	Onmogelijk	2	0,7%
Ov	Voldoet niet	42	27,0%
	Voldoet deels	19	12,3%
	Voldoet	90	56,9%
	Onmogelijk	6	3,8%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	5	6,6%
	Voldoet	75	92,1%
	Onmogelijk	1	1,3%
Lopen	Voldoet niet	6	37,6%
	Voldoet deels	0	0,0%
	Voldoet	10	62,4%
	Onmogelijk	0	0,0%

Grijs=onmogelijke groep (mensen die hebben gerapporteerd dat de huidige reistijd naar hun meest bezochte locatie lager is dan de huidige reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie van de bestemming)

5.2.4 Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden

In deze sectie zoomen we verder in op de factoren die invloed kunnen hebben op de mate waarin de huidige reistijden 'voldoen' over de vier modaliteiten heen. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.11.

- Het is te zien dat voor beide typen bestemmingen het hebben van gezondheid barrières een significante relatie heeft met het hebben van huidige reistijden die binnen de eigen acceptabele reistijd vallen. Hierbij ervaren mensen die gezondheid barrières hebben minder vaak huidige reistijden die binnen de voor hen acceptabele reistijd naar de huisarts en het ziekenhuis ligt. Daarnaast geven de resultaten een indicatie dat de hoogste inkomensgroep vaker huidige reistijden heeft die binnen de zelf genoemde acceptabele reistijd vallen dan de laagste inkomensgroep.

Tabel 5.11 Regressie 'voldoen' reistijd groepen huisarts en ziekenhuis

	'Voldoen' reistijd huisarts	'Voldoen' reistijd ziekenhuis
--	-----------------------------	-------------------------------

	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,005	0,064
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,021	0,042
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,013	0,007
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	0,010	0,029
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,018	0,064
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	0,092*	0,102*
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,005	-0,036
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,049	-0,085
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,152***	-0,110**
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,055	0,025
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,035	-0,016
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	-0,078	-0,038

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.3 Werk

In deze sectie gaan we verder in op het type bestemming werk.

5.3.1 Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?

Bij werk is niet uitgevraagd of mensen de dichtstbijzijnde baan bezoeken, omdat mensen over het algemeen geen keuze maken voor verschillende werklocaties maar over het algemeen één baan hebben tegelijkertijd. In het vervolg wordt daarom voor deze bestemming verder alleen naar de huidige reistijd naar de meest bezochte werklocatie gekeken.

5.3.2 Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

In Tabel 5.12 staan de beschrijvende statistieken weergegeven van de acceptabele reistijden en de huidige reistijden naar het huidige werk van werkzame respondenten. Hierbij zijn acceptabele reistijden uitgevraagd aan mensen die het kunnen bereiken van werk relevant vinden en de bijbehorende voervoerwijzen van belang vinden voor het bereiken van werk. Huidige reistijden zijn bepaald op basis van mensen die momenteel daadwerkelijk naar werk reizen, waarbij de vervoerwijzen wederom de voorkeursvervoerwijzen (Hoofdstuk 3.3.2) zijn.

- De gemiddelde huidige reistijden naar werk verschillen tussen modaliteiten en liggen tussen de 22 minuten voor lopen en 55 minuten met het OV. Dit komt redelijk overeen met cijfers van het [CBS \(2024b\)](#) waaruit blijkt dat werknemers gemiddeld (over modaliteiten heen) 32 minuten onderweg zijn naar werk. Hiernaast komen deze uitkomsten ook overeen met de range van huidige reistijden voor gebruikers van verschillende modaliteiten in Delft, 21 tot 56 minuten, zoals te vinden in [Milakis en van Wee \(2018\)](#).
- De gemiddelde huidige reistijd met de auto naar werk ligt onder de gemiddelde acceptabele reistijd met de auto voor mensen die vinden dat werk bereikt moet kunnen worden met de auto. Voor de overige drie modaliteiten geldt echter dat de gemiddelde huidige reistijden hoger zijn dan wat gemiddeld acceptabel wordt gevonden.

Tabel 5.12 Acceptabele en huidige reistijden naar werk

Werk		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	1569	30	45	35,70	17,37
	Huidige reistijd baan	996	15	35	27,99	22,13
Ov	Acceptabele reistijd	778	30	60	47,38	21,64
	Huidige reistijd baan	479	30	70	54,85	37,12
Fiets	Acceptabele reistijd	958	15	30	28,09	14,76
	Huidige reistijd baan	575	10	30	28,18	36,15
Lopen	Acceptabele reistijd	104	10	30	20,52	12,06
	Huidige reistijd baan	47	10	30	21,86	14,35

Oranje = Gemiddelde huidige reistijd is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd met de betreffende modaliteit

5.3.3 Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

Voor de groepering naar de mate waarin de huidige reistijd binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd zit hanteren we dezelfde soort methode als omschreven in de introductie van dit hoofdstuk. Gegeven de afwijkende opzet van de dataverzameling voor het type bestemming werk geldt echter dat hier alleen een situatie die niet 'voldoet', met een huidige reistijd die hoger is dan de acceptabele reistijd, en een situatie die 'voldoet', met een huidige reistijd die binnen de acceptabele reistijd ligt, worden onderscheiden.

- In Tabel 5.13 is te zien dat voor de auto en de fiets geldt dat relatief veel mensen hun baan kunnen bereiken in een voor hen acceptabele reistijd. Voor het ov is de groep in een waarbij de huidige reistijd hoger is dan de acceptabele reistijd echter groter; zo'n 56% van de mensen die vinden dat werk met het ov bereikt zou moeten kunnen worden kan binnen een voor hen acceptabele ov reistijd hun baan bereiken met het ov. Ook lopen blijft achter vergeleken met de auto en de fiets: ca 68% kan hier hun baan binnen een voor hen acceptabele reistijd bereiken.

Tabel 5.13 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele en huidige reistijd voor werk

Werk		Frequentie	Percentage
Auto	Voldoet niet	120	14,1%
	Voldoet	733	85,9%
Ov	Voldoet niet	172	44,0%
	Voldoet	219	56,0%
Fiets	Voldoet niet	75	15,5%
	Voldoet	408	84,5%
Lopen	Voldoet niet	12	32,2%
	Voldoet	26	67,8%

Kader 5.2 De invloed van acceptabele reistijden vs. huidige reistijden bij de groepen in situaties die voor hen niet 'voldoen'

In dit onderzoek onderscheiden we per type bestemming een groep die zich in een situatie die niet 'voldoet' bevindt waarbij beide huidige reistijden (naar de dichtstbijzijnde en meest bezochte locatie van een type bestemming) hoger zijn dan de acceptabele reistijd op persoonsniveau. De vraag die hierbij gesteld kan worden is of deze mensen een gemiddeld lagere acceptabele reistijd hebben of juist een hogere huidige reistijd dan de mensen in een situatie die voor hen wel 'voldoet'. Om dit te verkennen zijn voor de drie typen bestemmingen met de meeste respondenten (supermarkt, huisarts en werk) de gemiddelde acceptabele en huidige reistijden met de auto vergeleken tussen de groep in een situatie die niet 'voldoet' en de groep in een situatie die 'voldoet'. De auto is hierbij gekozen omdat deze voor alle drie de typen bestemmingen tenminste 10 mensen heeft in een situatie die niet 'voldoet'. De resultaten van deze verkennende analyse zijn te vinden in Tabel 5.15.

Tabel 5.14 Vergelijking acceptabele en huidige reistijden o.b.v. 'voldoen' van reistijd

	Gemiddelde situatie die niet 'voldoet'	Gemiddelde situatie die 'voldoet'
Supermarkt, auto		
Acceptabele reistijd	7,5 (N = 43)	12,0 (N = 1511)
Huidige reistijd bezocht	16,5 (N = 43)	6,3 (N = 1511)
Huidige reistijd dichtstbij	13,9 (N = 43)	3,7 (N = 1511)
Huisarts, auto		
Acceptabele reistijd	7,8 (N = 14)	11,6 (N = 278)
Huidige reistijd bezocht	13,2 (N = 14)	7,2 (N = 278)
Huidige reistijd dichtstbij	13,0 (N = 14)	5,8 (N = 278)
Werk, auto		
Acceptabele reistijd	34,4 (N = 120)	38,3 (N = 733)
Huidige reistijd bezocht	56,5 (N = 120)	21,3 (N = 733)

Tabel 5.14 laat zien dat voor beide mogelijke redenties iets is te zeggen. Ten eerste kan gezien worden dat de gemiddelde acceptabele reistijden bij de groep in een situatie die niet 'voldoet' lager liggen dan bij de groep in een situatie die wel 'voldoet'. Blijkbaar zijn er tenminste een aantal mensen in deze groep die een relatief lage reistijd acceptabel vinden. Ten tweede geldt echter ook dat de gemiddelde huidige reistijden (een stuk) hoger liggen bij de groep in een situatie die niet 'voldoet' dan bij de groep in een situatie die wel 'voldoet'. Er zijn daarmee dus waarschijnlijk een aantal respondenten die een lagere reistijd acceptabel vinden en daarmee bij de groep in een situatie die niet 'voldoet' worden ingedeeld. Echter laat deze verkennende analyse ook zien dat de huidige reistijden bij de mensen in een situatie die niet 'voldoet' hoger zijn, en daarmee dus boven de persoonlijke acceptabele niveaus uitkomen.

5.3.4

Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden

In deze sectie zoomen we verder in op de factoren die invloed kunnen hebben op het hebben van een huidige reistijd naar werk die binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd valt. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.15.

- Er zijn twee opvallende significante relaties te vinden.
 - Ten eerste geldt dat mensen in het onderzoek die in hogere mate thuiswerken een goed alternatief vinden voor op locatie werken minder vaak een huidige reistijd naar werk hebben die binnen hun acceptabele reistijd ligt. Dit effect zou kunnen worden veroorzaakt doordat deze mensen een baan accepteren die ze eigenlijk te ver weg vinden omdat ze de mogelijkheid hebben om thuis te werken (zie e.g. [Faber et al., 2023](#)).
 - Ten tweede bestaat er een (wat minder sterke) significante positieve relatie tussen huishoudens met tenminste één kind onder de 13 en het hebben van een huidige reistijd die binnen de acceptabele reistijd valt. Hier is niet gelijk een eenduidige verklaring voor te bedenken. Het zou kunnen dat in deze variabele een ander effect gemeten wordt, bijvoorbeeld dat mensen in dit type gezinnen in beter bereikbare woonwijken wonen. Ook zou het kunnen dat mensen met jongere kinderen bewust rekening houden met het hebben van een kortere reistijd bij het kiezen van een baan in het kader van hun werk-privé balans. Zo zijn er verschillende studies die ingaan op de kortere woon-werkreis van vrouwen, mede vanwege het combineren van taken ([Gil Solá, 2016](#); [Sandow, 2008](#); [van Ham en Hooimeijer, 2009](#)).

Tabel 5.15 Regressie 'voldoen' reistijd groepen werk

	'Voldoen' reistijd werkenden
	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,009
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,016
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,014
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	-0,006
Inkomen (< 1x <i>modaal</i> = ref) ¹	
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,050
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,016
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,151***
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,040
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,014
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)	
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,064**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,016
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	0,022

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.4 Onderwijs

In deze sectie gaan we in op een aantal onderwijsbestemmingen, waarin we het bereiken van een kinderdagverblijf, een basisschool, een middelbare school, MBO en HBO/WO onderwijs onderscheiden.

5.4.1 *Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?*

Als eerste analyseren we in hoeverre men de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoekt. Hierbij kijken we in hoeverre mensen in het onderzoek geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als zij verschillende typen onderwijslocaties bezoeken, en wat andere redenen zijn om een specifieke onderwijslocatie te bezoeken. De groep die hierbij onderzocht wordt bestaat uit mensen die het kunnen bereiken van de betreffende onderwijsbestemmingen relevant vinden en deze minstens zes keer per jaar bezoeken. Dit geeft het volgende beeld, zie ook Tabel 5.16:

- Tussen de 50 en 60% van de respondenten die het kunnen bereiken van een onderwijslocatie relevant vindt, geeft aan dat meestal de voor hen dichtstbijzijnde onderwijslocatie door henzelf of hun kind wordt bezocht. Het andere deel kiest voor een bepaalde redenen een andere locatie.

Tabel 5.16 Verdeling mensen in het onderzoek over bezocht dichtstbijzijnde locatie wel of niet

	Kinderdag- verblijf		Basisschool		Middelbare school		MBO		HBO/WO onderwijs	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bezoekt dichtstbijzijnde wel het meest	84	51%	161	63%	33	51%	22	60%	76	60%
Bezoekt dichtstbijzijnde niet het meest	81	49%	94	37%	31	49%	15	40%	50	40%

Voor een aantal onderwijsbestemmingen kunnen we op basis van een regressieanalyse (Tabel 5.17) zien dat bepaalde respondentgroepen vaker (of minder vaak) de dichtstbijzijnde bestemming bezoeken.

- Voor het al dan niet kiezen voor het dichtstbijzijnde kinderdagverblijf vinden we geen relatie met de in deze studie onderzochte respondentkenmerken.
- Wat betreft de basisschool valt op dat degenen met een hoger inkomen vaker kiezen voor de dichtstbijzijnde basisschool. Misschien hebben zij meer mogelijkheden om een woning vlakbij de gewenste school te bemachtigen, maar dit betreft speculatie.
- Niet werkzamen geven vaker aan dat zij of hun kind meestal de dichtstbijzijnde middelbare school bezoeken. Verder vinden we hier geen verschillen tussen respondentgroepen.
- Voor het al dan niet kiezen voor de dichtstbijzijnde MBO-locatie vinden we geen relatie met de geanalyseerde respondentkenmerken.
- Oudere respondenten geven vaker aan dat zij of hun kind de voor hen dichtstbijzijnde locatie voor HBO/WO onderwijs bezoeken. Degenen in een huishouden met minstens 1 jong kind geven juist minder vaak aan dat zij of hun kind meestal de dichtstbijzijnde locatie voor HBO/WO onderwijs bezoekt. Beide effecten vallen echter weg als we enkel inzoomen op jongere respondenten (tussen de 18 en 30) die het bereiken van deze bestemming relevant vinden (en mogelijk op dit moment een opleiding volgen) (zie bijlage 5.1). Ook degenen met meer toegang tot een auto en werkzame respondenten geven significant vaker aan dat zij of hun kinderen minder vaak de dichtstbijzijnde locatie voor HBO/WO onderwijs bezoeken. Deze effecten blijven ook bestaan als we inzoomen op de jongere groep respondenten.

Tabel 5.17 Regressieanalyse bezocht niet dichtstbijzijnde onderwijsbestemming

	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	Bezoekt niet dichtstbijzijnde basisschool	Bezoekt niet dichtstbijzijnde middelbare school	Bezoekt niet dichtstbijzijnde MBO	Bezoekt niet dichtstbijzijnde
--	-------------------------------	---	---	-----------------------------------	-------------------------------

Acceptabele bereikbaarheid

	kinderdag- verblijf				HBO/WO onderwijs
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Beta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,088	0,11	0,07	-0,023	-0,007
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,01	-0,014	0,31	0,114	0,118
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,241	-0,024	-0,124	-0,25	-0,378**
Geslacht (0= <i>man</i> , 1= <i>vrouw</i>)	-0,093	-0,029	0,048	-0,151	-0,124
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹					
<i>Inkomen: 1-2x modaal</i>	-0,151	-0,193**	-0,056	-0,085	-0,119
<i>Inkomen: meer dan 2x modaal</i>	-0,068	-0,172**	-0,121	0,193	0,072
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,079	0,005	-0,023	0,01	-0,037
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,03	0,06	-0,135	-0,266	0,212**
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,101	0,126	0,094	0,004	-0,137
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)					
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,026	-0,05	-0,145	-0,018	0,214**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>		0,07	-0,265	-0,316	0,119
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	-0,137	-0,04	0,296**	0,38	0,188**

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

We vroegen respondenten ook naar redenen voor de keuze voor de meest bezochte onderwijslocatie. Hierbij konden maximaal vier redenen worden gekozen. De resultaten zijn te vinden in Figures 5.5 tot en met 5.9.

- De locatiekeuze voor een kinderdagverblijf lijkt voor de meeste respondenten die het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf relevant vinden voornamelijk bepaald te worden door de kwaliteit van de locatie. De nabijheid van de locatie is ook in enige mate relevant, maar wordt wel duidelijk minder vaak als reden opgegeven.
- Ook wat betreft de keuze voor de locatie van de basisschool is kwaliteit de meest genoemde reden; het onderwijsconcept volgt hier op de tweede plaats, gevolgd door de nabijheid van de school. Bij de locatiekeuze voor de middelbare school zien we hetzelfde beeld.
- Bij de keuze voor MBO of HBO/WO onderwijs zijn de opleidingen die op een bepaalde locatie worden aangeboden van doorslaggevend belang in de locatiekeuze.

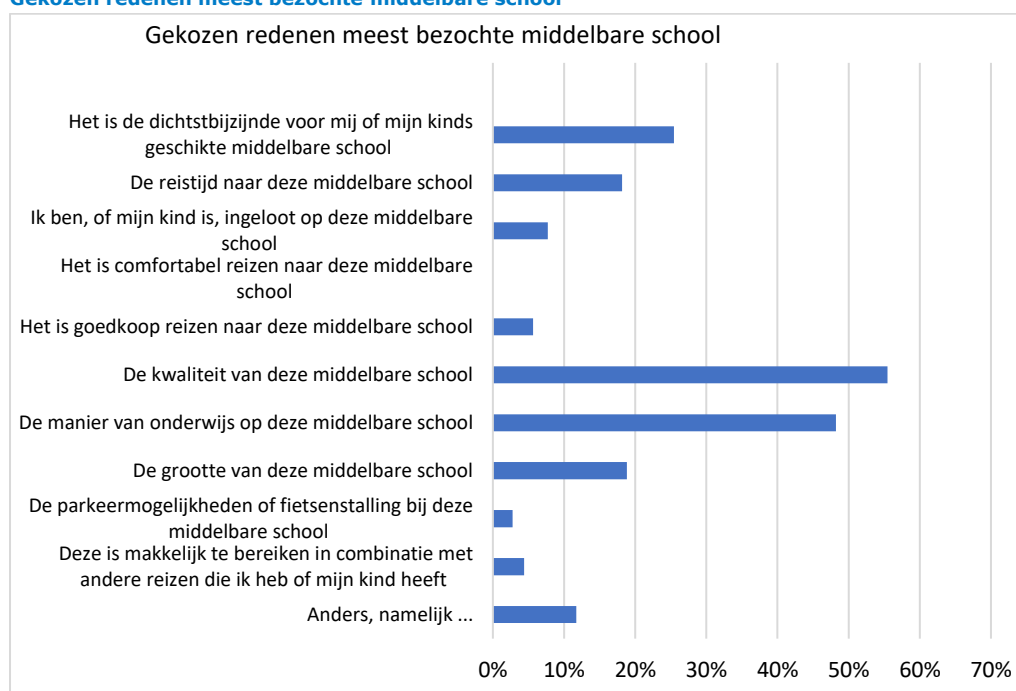
Figuur 5.5 Gekozen redenen meest bezochte kinderdagverblijf



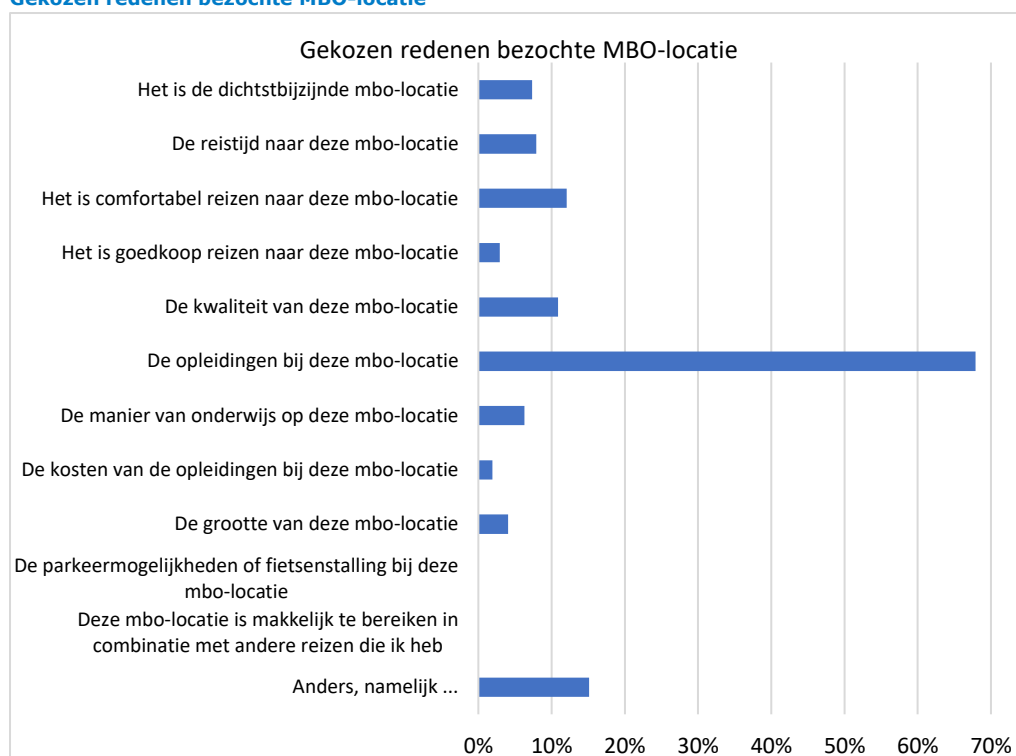
Figuur 5.6 Gekozen redenen meest bezochte basisschool

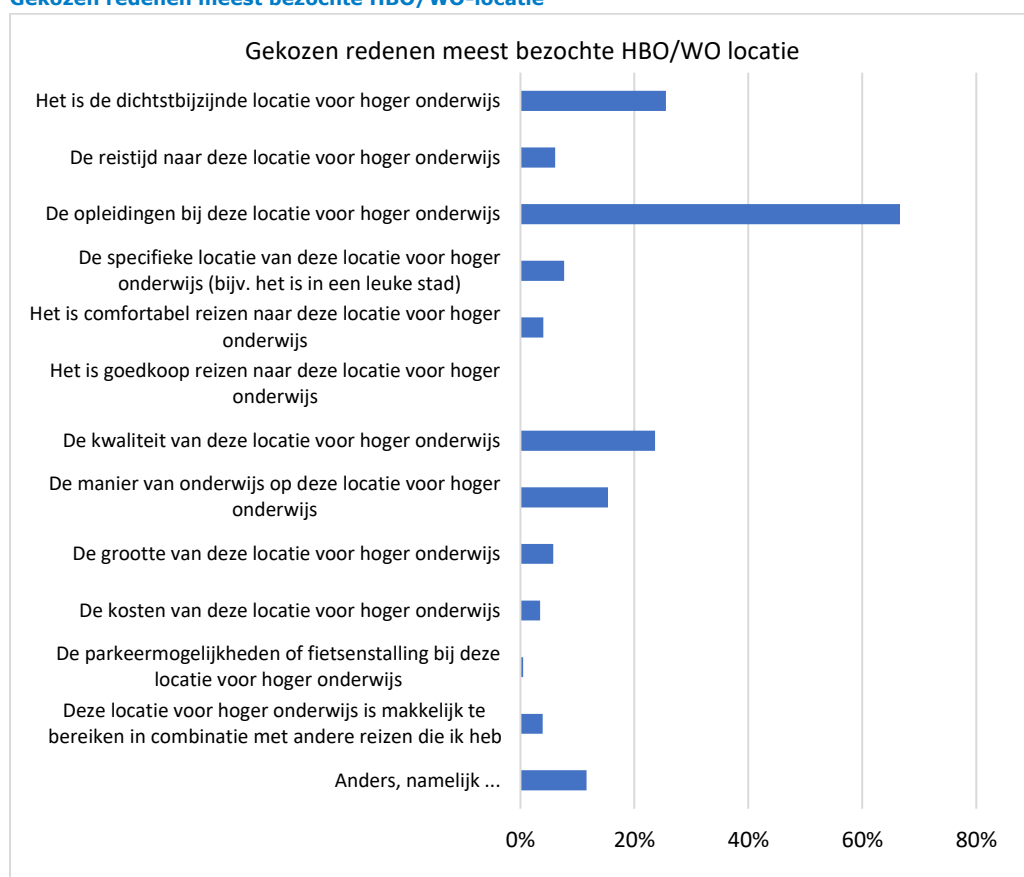


Figuur 5.7 Gekozen redenen meest bezochte middelbare school



Figuur 5.8 Gekozen redenen bezochte MBO-locatie



Figuur 5.9 Gekozen redenen meest bezochte HBO/WO-locatie

5.4.2

Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

De beschrijvende statistieken van de acceptabele reistijd, huidige reistijd naar de meest bezochte locatie en huidige reistijd naar dichtstbijzijnde locatie van de verschillende typen onderwijs en kinderopvang staan weergegeven in Tabel 5.19. De groepen die hier geanalyseerd zijn hebben aangegeven het bereiken van het betreffende type bestemming met de betreffende vervoerwijze relevant te vinden. Daarnaast geldt voor de huidige reistijden naar de meest bezochte dat deze alleen zijn beantwoord door mensen die het type bestemming minstens zes keer per jaar bezoeken, terwijl de reistijd naar de dichtstbijzijnde zowel een groep mensen betreft die het type bestemming wel bezoekt als een groep mensen die het type bestemming niet bezoekt. Over het algemeen moet er bij deze typen bestemmingen rekening mee worden gehouden dat door deze manier van selecteren de steekproeven relatief klein zijn en daarom dus ook niet altijd even representatief voor de bevolking.

- In Tabel 5.18 valt op dat voor de kinderopvang en de basisschool, sterk lokale typen bestemmingen, de huidige reistijd bijna overal binnen de acceptabele reistijd ligt.
- Voor de middelbare school, MBO onderwijs en HBO/WO onderwijs geldt vaker dat huidige reistijden naar de meeste bezochte locatie boven de acceptabele reistijden uitkomen, zeker voor de auto en het OV. Wel ligt de acceptabele reistijd vrijwel altijd boven de reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie.

Tabel 5.18 Acceptabele reistijden en huidige reistijden naar onderwijsbestemmingen

Kinderopvang		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	153	10	15	11,92	5,74
	Huidige reistijd bezocht	90	3	10	7,85	6,94
	Huidige reistijd dichtstbij	91	2	5	4,28	3,90
Ov	Acceptabele reistijd	10	10	20	15,89	8,53
	Huidige reistijd bezocht	Te kleine N				
	Huidige reistijd dichtstbij	Te kleine N				
Fiets	Acceptabele reistijd	158	10	15	12,33	5,92
	Huidige reistijd bezocht	94	5	10	9,44	9,80
	Huidige reistijd dichtstbij	96	2	5	4,78	4,12
Lopen	Acceptabele reistijd	95	10	15	12,08	5,85
	Huidige reistijd bezocht	54	5	15	10,03	6,87
	Huidige reistijd dichtstbij	55	5	10	7,93	4,98
Basisschool						
Auto	Acceptabele reistijd	118	6	15	10,95	6,13
	Huidige reistijd bezocht	74	4	10	8,03	6,23
	Huidige reistijd dichtstbij	71	2	5	4,28	2,84
Ov	Acceptabele reistijd	Te kleine N				
	Huidige reistijd bezocht	Te kleine N				
	Huidige reistijd dichtstbij	Te kleine N				
Fiets	Acceptabele reistijd	280	10	15	11,73	6,01
	Huidige reistijd bezocht	197	3	10	7,03	6,86
	Huidige reistijd dichtstbij	198	2	5	4,62	3,66
Lopen	Acceptabele reistijd	203	10	15	12,14	6,04
	Huidige reistijd bezocht	137	5	10	8,40	7,35
	Huidige reistijd dichtstbij	140	3	10	6,50	4,60
Middelbare school						
Auto	Acceptabele reistijd	34	12	20	16,99	6,98
	Huidige reistijd bezocht	16	12	25	18,19	7,69
	Huidige reistijd dichtstbij	14	10	15	13,56	6,68
Ov	Acceptabele reistijd	60	20	40	31,93	15,84
	Huidige reistijd bezocht	19	20	45	37,77	22,71
	Huidige reistijd dichtstbij	19	15	30	26,53	23,75
Fiets	Acceptabele reistijd	155	15	30	26,60	12,31
	Huidige reistijd bezocht	47	14	30	26,12	21,06
	Huidige reistijd dichtstbij	45	6	20	16,59	13,75
Lopen	Acceptabele reistijd	16	15	30	22,79	10,33
	Huidige reistijd bezocht	Te kleine N				
	Huidige reistijd dichtstbij	Te kleine N				
MBO-onderwijs						
Auto	Acceptabele reistijd	31	15	30	24,46	12,36
	Huidige reistijd bezocht	14	15	40	27,81	16,62
	Huidige reistijd dichtstbij	14	10	30	19,74	14,19
Ov	Acceptabele reistijd	59	30	60	40,81	19,11
	Huidige reistijd bezocht	20	30	60	50,19	33,18
	Huidige reistijd dichtstbij	17	10	45	41,38	38,77
Fiets	Acceptabele reistijd	51	15	30	25,81	12,98
	Huidige reistijd bezocht	10	10	25	20,13	12,96
	Huidige reistijd dichtstbij	11	10	25	19,62	12,34
Lopen	Acceptabele reistijd	Te kleine N				
	Huidige reistijd bezocht	Te kleine N				
	Huidige reistijd dichtstbij	Te kleine N				
HBO/WO onderwijs						
Auto	Acceptabele reistijd	113	30	45	35,54	17,77
	Huidige reistijd bezocht	41	30	55	40,08	19,29
	Huidige reistijd dichtstbij	38	20	30	27,16	11,85
Ov	Acceptabele reistijd	206	30	60	45,58	23,22
	Huidige reistijd bezocht	89	30	60	52,88	34,74
	Huidige reistijd dichtstbij	76	20	45	39,11	32,91
Fiets	Acceptabele reistijd	110	15	30	25,24	12,92
	Huidige reistijd bezocht	35	10	30	27,51	30,98
	Huidige reistijd dichtstbij	33	10	20	20,92	22,57
Lopen	Acceptabele reistijd	13	6	20	15,68	11,51
	Huidige reistijd bezocht	Te kleine N				
	Huidige reistijd dichtstbij	Te kleine N				

Oranje = Gemiddelde huidige reistijd is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd met de betreffende modaliteit voor de betreffende type bestemming

5.4.3

Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

De respondenten die vragen hebben beantwoord over de verschillende onderwijsbestemmingen en deze ook met enige mate van regelmaat bezoeken zijn wederom ingedeeld in groepen op basis van de verhouding tussen de eigen huidige reistijden en acceptabele reistijd zoals omschreven in de introductie van dit hoofdstuk. In Tabel 5.19 zien we het aantal mensen per modaliteit dat voor die modaliteit per onderwijsbestemming in een situatie die 'voldoet', deels 'voldoet', of niet 'voldoet' zit.

- De groepen worden voor deze typen bestemmingen erg klein en daarom is het moeilijker om hier omtrent geconcludeerd te worden. Er kunnen echter wel indicaties worden gevonden dat mensen die met het ov willen kunnen reizen vaker huidige reistijden hebben die niet binnen de acceptabele reistijd vallen dan degenen die de voorkeur geven aan andere modaliteiten. Verder is te zien dat voor het HBO/WO onderwijs relatief minder mensen in het onderzoek huidige reistijden hebben die binnen de acceptabele reistijden vallen voor de auto vergeleken met de andere onderwijsbestemmingen.

Tabel 5.19 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden naar onderwijsbestemmingen

Kinderdagverblijf		Frequentie	Percentage
Auto	Voldoet niet	2	2,5%
	Voldoet deels	7	7,2%
	Voldoet	80	87,1%
	Onmogelijk	3	3,2%
Ov	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	7	7,2%
	Voldoet	85	91,3%
	Onmogelijk	1	1,5%
Lopen	Voldoet niet	4	6,9%
	Voldoet deels	4	7,3%
	Voldoet	47	85,8%
	Onmogelijk	0	0,0%
Basisschool			
Auto	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	7	10,0%
	Voldoet	63	89,0%
	Onmogelijk	1	1,0%
Ov	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	9	4,5%
	Voldoet	184	95,5%
	Onmogelijk	0	0,0%
Lopen	Voldoet niet	6	4,0%
	Voldoet deels	7	5,4%
	Voldoet	124	90,6%
	Onmogelijk	0	0,0%
Middelbare school			
Auto	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	2	16,8%
	Voldoet	11	83,2%
	Onmogelijk	0	0,0%
Ov	Voldoet niet	4	22,9%
	Voldoet deels	3	16,4%
	Voldoet	11	60,6%
	Onmogelijk	0	0,0%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	5	10,9%
	Voldoet	38	89,1%
	Onmogelijk	0	0,0%
Lopen	Voldoet niet	Te kleine N	

	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
MBO onderwijs			
Auto	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	2	16,2%
	Voldoet	12	83,8%
	Onmogelijk	0	0,0%
Ov	Voldoet niet	3	14,9%
	Voldoet deels	2	11,5%
	Voldoet	12	65,7%
	Onmogelijk	1	7,9%
Fiets	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
Lopen	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
HBO/WO onderwijs			
Auto	Voldoet niet	4	9,6%
	Voldoet deels	4	10,2%
	Voldoet	31	73,6%
	Onmogelijk	3	6,5%
Ov	Voldoet niet	19	23,6%
	Voldoet deels	5	6,6%
	Voldoet	51	62,3%
	Onmogelijk	6	7,5%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	2	6,0%
	Voldoet	28	94,0%
	Onmogelijk	0	0,0%
Lopen	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	

5.4.4

Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden onderwijsbestemmingen

In deze sectie zoomen we verder in op de factoren die invloed kunnen hebben op het hebben van huidige reistijden naar onderwijsbestemmingen die binnen de acceptabele reistijd liggen. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.20.

- Ten eerste valt op dat er voor MBO en HBO/WO onderwijs geen enkele variabele is meegenomen die significant invloed lijkt te hebben op het hebben van huidige reistijden die binnen de acceptabele reistijd vallen.
- Ten tweede is te zien dat het hebben van een hoger huishoudinkomen de kans om huidige reistijden te hebben die binnen de persoonlijke acceptabele reistijd vallen naar basisscholen positief beïnvloedt. Tevens geldt dat huishoudens met jonge kinderen vaker een huidige reistijd hebben die binnen de acceptabele reistijd valt voor de basisschool. Dit effect zou kunnen komen doordat deze gezinnen in wijken gaan wonen die dicht in de buurt zijn van basisscholen wanneer ze kinderen krijgen.

Tabel 5.20 Regressie 'voldoen' reistijd groepen onderwijsbestemmingen

	'Voldoen' reistijd kinderdagverblijf	'Voldoen' reistijd basisschool	'Voldoen' reistijd middelbare school	'Voldoen' reistijd MBO	'Voldoen' reistijd HBO/WO onderwijs
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	0,042	-0,082	0,088	-0,084	0,137

Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,003	-0,083	0,015	-0,075	0,033
Leeftijd (jong → oud)	0,151	0,090	0,597***	-0,169	0,072
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	0,142	-0,014	-0,128	-0,215	0,138
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹					
Inkomen 1-2x modaal	0,031	0,325***	0,285	0,800	0,131
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,102	0,296***	0,290	0,332	0,118
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,024	0,064	-0,158	-0,230	-0,032
Toegang auto (geen → altijd)	0,234**	-0,007	-0,637***	0,304	0,057
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,077	-0,036	0,250	-0,187	-0,094
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)					
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,029	0,166**	-0,277	0,196	-0,149
Huishouden: jongste kind 13-17		0,038	-0,204	0,060	-0,103
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,181	0,032	-0,060	-0,532	-0,118

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.5 Recreative bestemmingen

In deze sectie gaan we verder in op de recreatieve bestemmingen: sport, horeca, cultuur en natuur.

5.5.1 Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?

Als eerste analyseren we in hoeverre men de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoekt. Hierbij kijken we in hoeverre mensen in het onderzoek geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als zij de verschillende recreatieve bestemmingen bezoeken, en wat andere redenen zijn om een specifieke locatie van een recreatieve bestemming te bezoeken. De groepen mensen die hierbij zijn geanalyseerd bestaan uit mensen die het kunnen bereiken van het betreffende type bestemming relevant vinden en tenminste zes keer per jaar bezoeken. In de resultaten (Tabel 5.21) zijn duidelijke variaties te vinden tussen de recreatieve bestemmingen wat betreft het al dan niet bezoeken van dichtstbijzijnde locaties van deze typen bestemmingen:

- De meeste ondervraagde respondenten die aangeven één natuurlocatie te hebben die ze vaker bezoeken dan andere locaties, geven aan dat deze "favoriete" locatie ook de voor hen dichtstbijzijnde natuurlocatie is (75%).
- Wat betreft cultuur is de meest bezochte locatie voor 62% van de respondenten met een favoriete locatie de dichtstbijzijnde cultuurlocatie.
- Voor horeca blijkt die favoriete locatie in de meeste gevallen *niet* de dichtstbijzijnde horecalocatie te zijn (35% bezoekt de dichtstbijzijnde locatie).
- Voor 53% van de respondenten die het kunnen bereiken van een sportlocatie relevant vinden, wordt de dichtstbijzijnde sportlocatie het vaakst bezocht.

Tabel 5.21 Verdeling mensen in het onderzoek over bezoek dichtstbijzijnde locatie wel of niet

	Cultuur		Natuur		Horeca		Sport	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Bezoekt dichtstbijzijnde wel het meest	109	62%	273	75%	83	35%	400	53%
Bezoekt dichtstbijzijnde niet het meest	68	38%	92	25%	155	65%	353	47%

We hebben geanalyseerd of er verschillen zijn tussen respondentgroepen in de keuze om al dan niet voor de dichtstbijzijnde recreatieve bestemming te kiezen (Tabel 5.22). Wie zien hierbij voor de meeste recreatieve bestemmingen geen duidelijk profiel van groepen die vaker voor de dichtstbijzijnde locatie kiezen, met uitzondering van sportbestemmingen:

- Het al dan niet kiezen voor de dichtstbijzijnde natuurbestemming hangt niet samen met relevante geanalyseerde respondentkenmerken.
- Wat betreft cultuurbestemmingen én horecabestemmingen zien we dat degenen in een huishouden met een jong kind van 13-17 jaar vaker dan andere huishoudtypes voor de dichtstbijzijnde locatie kiezen. Een verklaring hiervoor is niet duidelijk.
- Wat betreft de keuze voor de sportlocatie kiezen meer theoretisch opgeleiden en hogere inkomens minder vaak voor de dichtstbijzijnde locatie dan meer praktisch opgeleiden en lagere inkomens; ouderen en huishoudens met een kind onder de 18 in het huishouden kiezen juist vaker voor de dichtstbijzijnde locatie.

Tabel 5.22 Regressieanalyse bezoekt niet dichtstbijzijnde recreatieve locatie

	Bezoekt niet de dichtstbijzijnde natuurlocatie	Bezoekt niet de dichtstbijzijnde cultuurlocatie	Bezoekt niet de dichtstbijzijnde horecalocatie	Bezoekt niet de dichtstbijzijnde sportlocatie
	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>	<i>Bèta</i>
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,048	0,017	0,071	0,026
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,108	0,16	0,121	0,129***
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,087	-0,105	-0,082	-0,159***
Geslacht (<i>0=man, 1= vrouw</i>)	-0,003	-0,006	0,013	-0,01
Inkomen (<i>< 1x modaal = ref</i>) ¹				
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,036	0,122	0,143	0,039
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	-0,117	-0,065	0,082	0,093**
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0,051	-0,02	-0,042	0,042
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,026	0,027	0,036	0,075
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,006	0,041	0,019	0,031
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)				
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,054	-0,083	-0,069	-0,111**
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,06	-0,18**	-0,154**	-0,14**
Werkzaam (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	-0,099	-0,092	0,018	-0,063

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

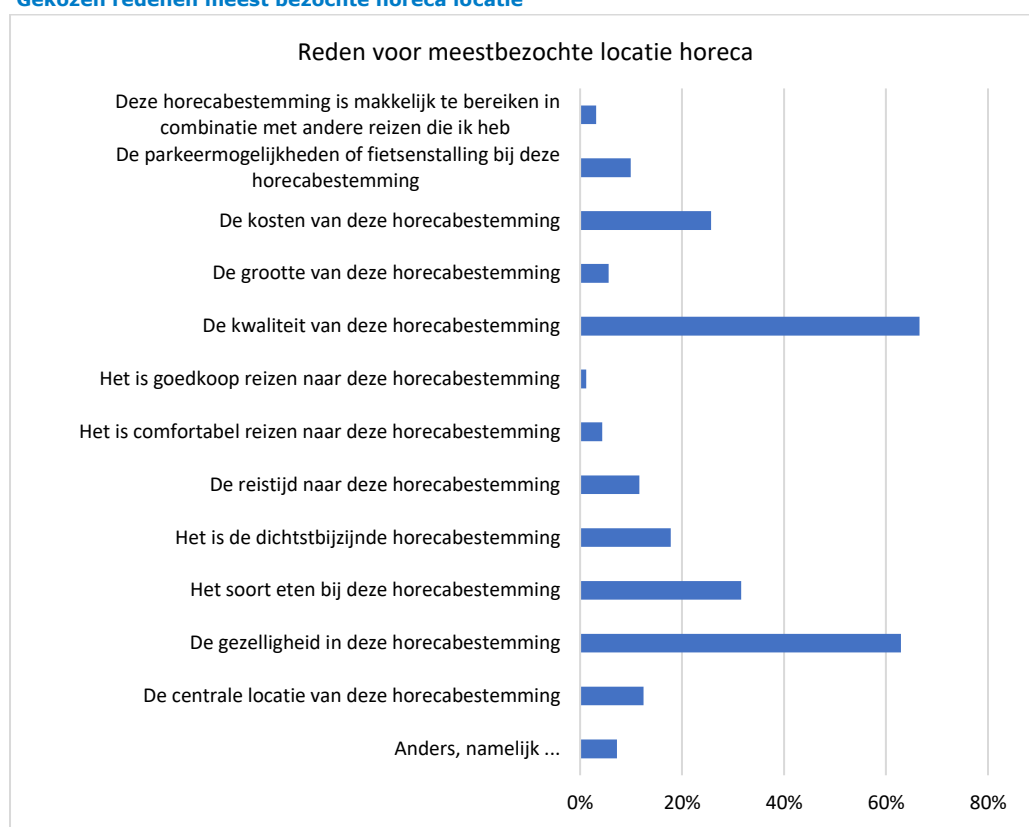
¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Ook hebben we mensen in het onderzoek gevraagd uit een lijst de voor hen belangrijkste redenen te selecteren in de keuze voor de (favoriete) locatie van de recreatieve bestemmingen. Mensen konden maximaal vier redenen noemen. In Figuren 5.10 tot en met 5.13 staan de redenen weergegeven voor het bezoeken van een specifieke locatie van een bepaald type bestemming.

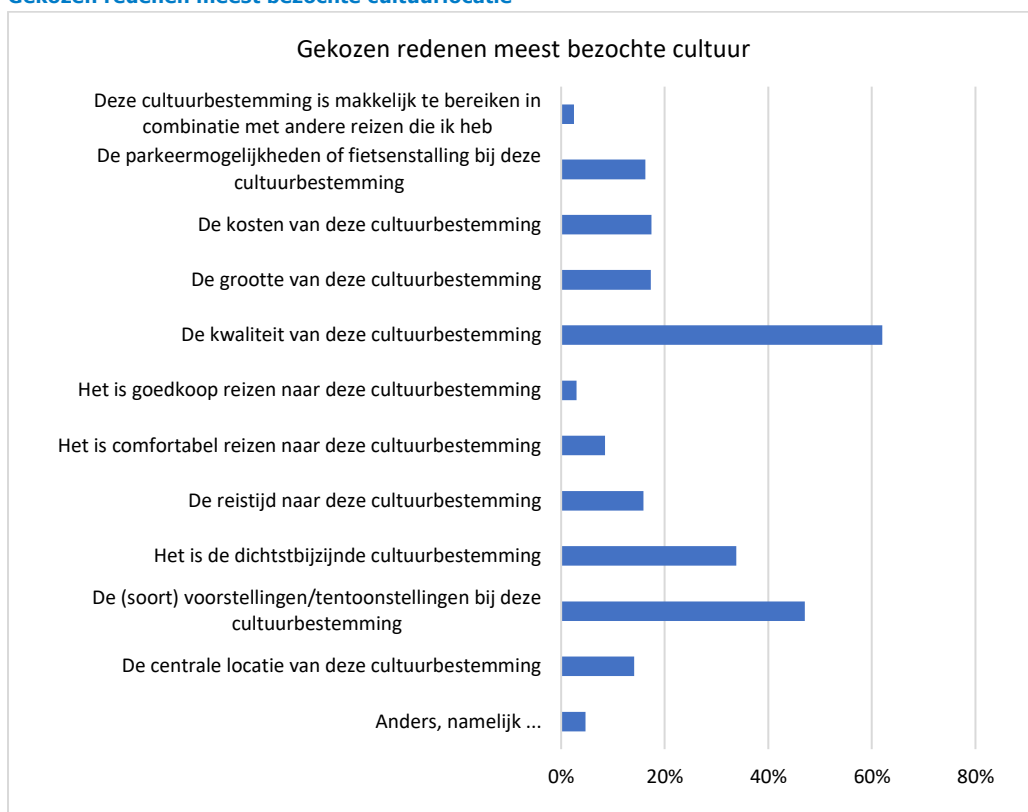
- Respondenten die aangeven een horeca locatie te hebben die ze vaker bezoeken dan andere horecalocaties (34% van de respondenten), kiezen deze locatie veelal vanwege de kwaliteit en de gezelligheid van deze locatie (67% noemt dit). Of de locatie makkelijk bereikbaar is, is daarbij van ondergeschikt belang.

- Bij cultuur zien we een soortgelijk beeld (34% heeft een locatie die hij/zij vaker bezoekt dan andere cultuurlocaties); de kwaliteit en de soort voorstellingen die worden aangeboden is duidelijk belangrijker dan de vraag of deze locatie nabijgelegen is.
- Bij natuur (46% heeft een meest bezochte natuurlocatie) zien we wel een groter belang van de nabijheid; de meeste respondenten noemen dit als reden om een bepaalde natuurlocatie vaker te bezoeken dan andere, gevolgd door de kwaliteit en de grootte van de natuurlocatie.
- Bij het kiezen van de sportlocatie speelt het type sport wat wordt aangeboden een belangrijke rol. De meeste mensen kiezen voor een locatie omdat dit de sport of sportclub is waar ze graag bij willen; daarnaast speelt ook kwaliteit een rol. Nabijheid van de locatie komt hier op de derde plaats.

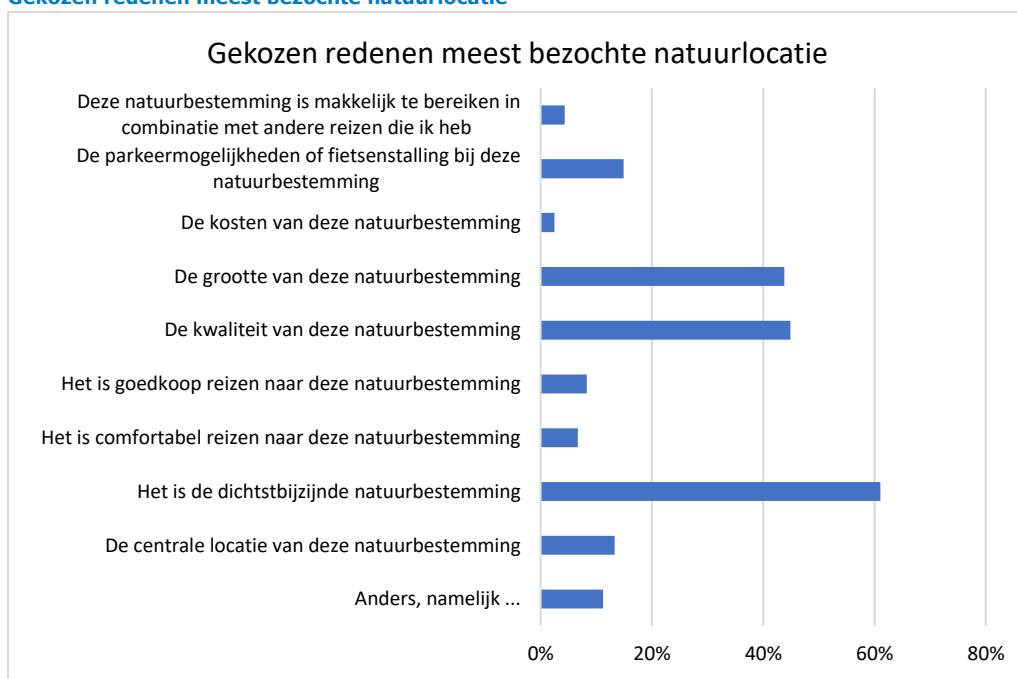
Figuur 5.10 Gekozen redenen meest bezochte horeca locatie



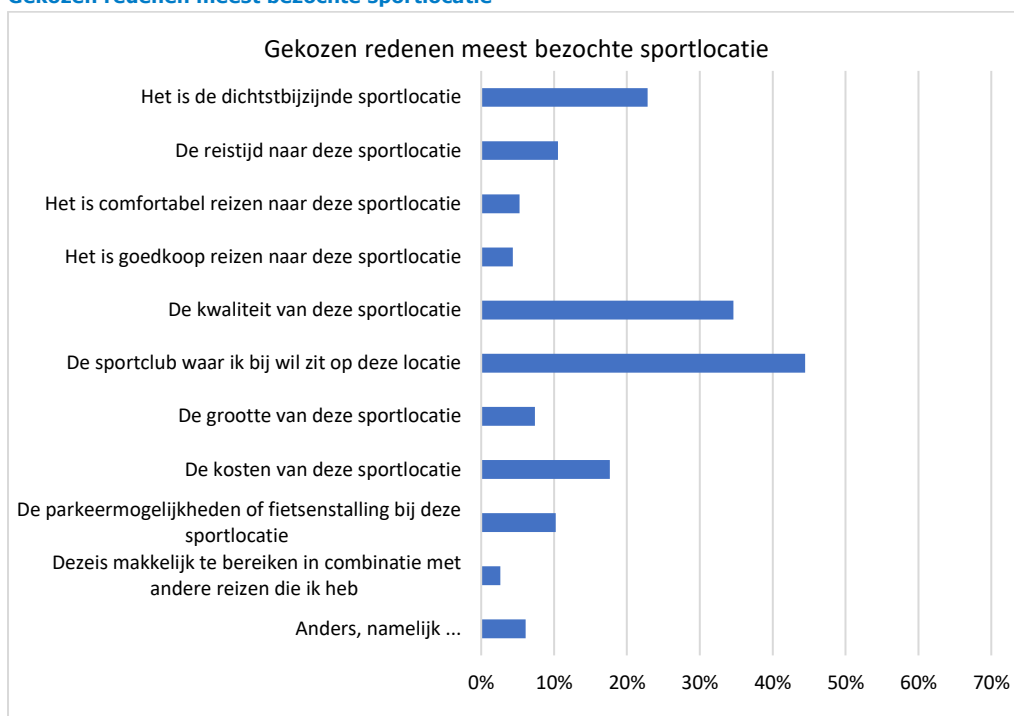
Figuur 5.11 Gekozen redenen meest bezochte cultuurlocatie



Figuur 5.12 Gekozen redenen meest bezochte natuurlocatie



Figuur 5.13 Gekozen redenen meest bezochte sportlocatie



5.5.2 Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

In onderstaande tabel staan de beschrijvende statistieken van de acceptabele reistijd en de huidige reistijden naar de dichtstbijzijnde en meest bezochte bestemming weergegeven. Deze analyses zijn gedaan voor mensen die de het bereiken van de betreffende typen bestemmingen relevant vinden en vinden dat deze bereikt moeten kunnen worden met de betreffende vervoerwijze.

- In Tabel 5.23 valt op dat de meeste gemiddelde huidige reistijden binnen de gemiddelde acceptabele reistijden vallen. Uitzonderingen zijn de reistijden met het ov en lopend naar de meest bezochte sportlocaties, de reistijd lopend naar de meest bezochte cultuurlocatie en de reistijd met het ov naar de meest bezochte (in de vragenlijst uitgevraagd als de favoriete) natuurlocatie. Voor dit laatste onderdeel geldt wel dat relatief weinig mensen vinden dat een natuurlocatie met het ov bereikbaar moet zijn en de steekproef hier dus ook relatief klein is.
- De door respondenten aangegeven gemiddelde reistijden naar de dichtstbijzijnde locaties liggen voor alle typen bestemmingen binnen de gemiddelde acceptabele reistijden. Dit geldt zoals besproken niet voor alle gemiddelde huidige reistijden naar de meest bezochte locaties. Gegeven de diversiteit binnen deze typen bestemmingen (er zijn bijvoorbeeld veel verschillende sporten en natuurgebieden) is het niet verrassend dat mensen soms toch verder reizen om de locatie die voor hen passend is te bezoeken.

Tabel 5.23 Acceptabele reistijden en huidige reistijden naar recreatieve bestemmingen

Sport		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	462	10	20	15,97	9,72
	Huidige reistijd bezocht	371	5	15	10,42	6,54
	Huidige reistijd dichtstbij	351	3	10	6,80	4,54
Ov	Acceptabele reistijd	61	15	30	21,15	9,55
	Huidige reistijd bezocht	35	15	35	27,23	20,68
	Huidige reistijd dichtstbij	31	5	20	15,32	14,25
Fiets	Acceptabele reistijd	688	10	20	16,33	7,96
	Huidige reistijd bezocht	543	5	15	13,93	13,56
	Huidige reistijd dichtstbij	523	5	10	8,34	6,41

Acceptabele bereikbaarheid

Lopen	Acceptabele reistijd	168	10	20	16,42	8,62
	Huidige reistijd bezocht	131	5	20	17,66	20,06
	Huidige reistijd dichtstbij	123	5	15	10,80	7,67
Horeca						
Auto	Acceptabele reistijd	365	15	30	21,60	14,10
	Huidige reistijd bezocht	79	5	15	11,35	8,24
	Huidige reistijd dichtstbij	76	3	8	6,35	5,35
Ov	Acceptabele reistijd	141	15	30	26,40	15,47
	Huidige reistijd bezocht	27	10	30	21,72	11,62
	Huidige reistijd dichtstbij	22	3	15	12,14	12,59
Fiets	Acceptabele reistijd	513	10	20	18,13	10,56
	Huidige reistijd bezocht	147	5	15	11,61	9,33
	Huidige reistijd dichtstbij	143	3	10	6,12	4,51
Lopen	Acceptabele reistijd	251	10	20	17,19	9,24
	Huidige reistijd bezocht	81	5	20	15,79	14,81
	Huidige reistijd dichtstbij	81	3	10	9,03	7,72
Cultuur						
Auto	Acceptabele reistijd	449	20	45	38,29	27,18
	Huidige reistijd bezocht	95	12	25	21,20	18,31
	Huidige reistijd dichtstbij	92	10	20	14,84	10,09
Ov	Acceptabele reistijd	314	30	60	50,91	33,58
	Huidige reistijd bezocht	47	15	45	36,70	31,56
	Huidige reistijd dichtstbij	41	15	45	31,10	28,65
Fiets	Acceptabele reistijd	316	15	30	24,75	15,29
	Huidige reistijd bezocht	72	10	20	16,73	12,89
	Huidige reistijd dichtstbij	73	5	15	13,35	9,25
Lopen	Acceptabele reistijd	70	15	30	20,84	12,07
	Huidige reistijd bezocht	32	10	25	25,68	34,29
	Huidige reistijd dichtstbij	32	10	15	15,22	11,08
Natuur						
Auto	Acceptabele reistijd	532	15	30	29,58	21,47
	Huidige reistijd bezocht	163	5	24	20,36	27,71
	Huidige reistijd dichtstbij	162	5	15	9,83	7,78
Ov	Acceptabele reistijd	74	25	45	35,94	21,15
	Huidige reistijd bezocht	12	25	40	45,87	36,14
	Huidige reistijd dichtstbij	Te lage N				
Fiets	Acceptabele reistijd	524	15	30	22,77	14,52
	Huidige reistijd bezocht	190	5	20	17,52	24,90
	Huidige reistijd dichtstbij	191	5	15	11,66	11,21
Lopen	Acceptabele reistijd	326	10	20	16,21	11,36
	Huidige reistijd bezocht	158	4	15	10,29	10,12
	Huidige reistijd dichtstbij	158	4	15	9,62	8,66

Oranje = Gemiddelde huidige reistijd is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd met de betreffende modaliteit voor het betreffende type bestemming

5.5.3

Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

Voor de recreatieve bestemmingen zijn respondenten die vragen hebben gekregen over deze typen bestemmingen, deze relevant vinden en ze met enige regelmaat bezoeken ingedeeld in 'groepen op basis van de verhouding tussen hun huidige reistijden en hun acceptabele reistijd (zie voor een uitleg rond deze indeling de introductie van dit hoofdstuk). De resultaten staan weergegeven in Tabel 5.24.

- Relatief veel mensen in het onderzoek hebben voor de verschillende recreatieve bestemmingen huidige reistijden die vallen binnen de voor hen acceptabele reistijd. Minstens 80% heeft bij bijna alle typen bestemmingen en modaliteiten een huidige reistijd die binnen de acceptabele reistijd valt. De uitzonderingen hierop zijn te vinden voor de modaliteit ov bij de typen bestemmingen sport (47% heeft tenminste één huidige reistijd die niet binnen de acceptabele reistijd valt) en horeca (74% met huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd).

Tabel 5.24 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijden voor de recreatieve bestemmingen

Sport		Frequentie	Percentage
Auto	Voldoet niet	5	1,4%
	Voldoet deels	17	4,8%
	Voldoet	331	92,7%
	Onmogelijk	4	1,1%
Ov	Voldoet niet	10	30,8%
	Voldoet deels	6	17,5%
	Voldoet	15	46,8%

Acceptabele bereikbaarheid

	Onmogelijk	2	4,9%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	49	9,7%
	Voldoet	452	88,5%
	Onmogelijk	9	1,8%
Lopen	Voldoet niet	14	11,3%
	Voldoet deels	13	10,0%
	Voldoet	97	77,1%
	Onmogelijk	2	1,6%
Horeca			
Auto	Voldoet niet	2	2,2%
	Voldoet deels	11	13,4%
	Voldoet	64	79,7%
	Onmogelijk	4	4,7%
Ov	Voldoet niet	2	7,1%
	Voldoet deels	3	14,7%
	Voldoet	16	73,7%
	Onmogelijk	1	4,5%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	14	9,8%
	Voldoet	129	88,8%
	Onmogelijk	2	1,4%
Lopen	Voldoet niet	3	3,2%
	Voldoet deels	9	11,1%
	Voldoet	69	81,7%
	Onmogelijk	3	4,0%
Cultuur			
Auto	Voldoet niet	3	3,4%
	Voldoet deels	7	7,6%
	Voldoet	81	89,1%
	Onmogelijk	0	0,0%
Ov	Voldoet niet	3	6,5%
	Voldoet deels	2	3,8%
	Voldoet	37	89,7%
	Onmogelijk	0	0,0%
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	2	3,7%
	Voldoet	63	94,9%
	Onmogelijk	1	1,4%
Lopen	Voldoet niet	1	2,4%
	Voldoet deels	4	10,5%
	Voldoet	28	83,6%
	Onmogelijk	1	3,5%
Natuur			
Auto	Voldoet niet	4	2,7%
	Voldoet deels	21	13,0%
	Voldoet	134	82,3%
	Onmogelijk	3	2,1%
Ov	Voldoet niet	Te kleine N	
	Voldoet deels	Te kleine N	
	Voldoet	Te kleine N	
	Onmogelijk	Te kleine N	
Fiets	Voldoet niet	0	0,0%
	Voldoet deels	15	8,9%
	Voldoet	158	91,1%
	Onmogelijk	0	0,0%
Lopen	Voldoet niet	7	4,7%
	Voldoet deels	2	1,0%
	Voldoet	148	94,3%
	Onmogelijk	0	0,0%

5.5.4

Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden

We kijken verder naar de factoren die voor de recreatieve bestemmingen invloed hebben op het hebben van huidige reistijden die binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd liggen. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.25.

- Hoe meer stedelijk mensen wonen, hoe groter de kans dat mensen in het onderzoek een cultuurlocatie kunnen bereiken binnen een voor hen acceptabele reistijd. Een uitgebreidere analyse (zie bijlage 5.2) laat zien dat dit voornamelijk geldt voor het meest stedelijke gebied t.o.v. meer landelijke gebieden. Dit is niet verrassend aangezien er vaak meer cultuurlocaties zijn in hoog stedelijke gebieden. Daarnaast heeft toegang tot een auto een positieve relatie met het hebben van huidige reistijden naar cultuurlocaties die binnen de acceptabele reistijd vallen.
- De aanwezigheid van kinderen in een huishouden heeft een positieve relatie met het 'voldoen' van de reistijd naar sport en bij oudere kinderen een negatieve relatie met het 'voldoen' van de reistijd naar cultuur. Dit kan te maken hebben met het type woonlocaties van deze gezinstypes, maar dit is verder niet geverifieerd en zou nader onderzocht kunnen worden.
- Verder wordt het hebben van huidige reistijden die binnen de eigen acceptabele reistijd naar natuur vallen negatief beïnvloed door het ervaren van gezondheid barrières tijdens het reizen.

Tabel 5.25 Regressie 'voldoen' reistijd groepen recreatieve bestemmingen

	'Voldoen' reistijd sport	'Voldoen' reistijd horeca	'Voldoen' reistijd cultuur	'Voldoen' reistijd natuur
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,013	0,081	0,205***	-0,033
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,008	0,057	-0,013	-0,006
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,065	-0,121	-0,056	0,060
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	-0,066	0,096	-0,053	-0,009
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹				
Inkomen 1-2x modaal	-0,026	0,050	0,099	-0,018
Inkomen meer dan 2x modaal	-0,078	0,165*	0,053	0,002
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,035	-0,164**	-0,041	-0,015
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,016	0,045	0,252***	-0,087
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,000	-0,024	0,095	-0,155***
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)				
Huishouden: jongste kind onder 13	0,148***	-0,062	-0,124	0,076
Huishouden: jongste kind 13-17	0,122***	-0,012	-0,323***	0,043
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,036	-0,176**	-0,049	0,020

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.6 Ov-bestemmingen

In deze sectie gaan we verder in op twee ov-bestemmingen, een treinstation en een bus-, tram- of metro- (btm-)halte.

5.6.1 Reizen naar dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie?

Als eerste analyseren we in hoeverre men de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoekt. Hierbij kijken we in hoeverre mensen in het onderzoek geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als zij een treinstation of een btm-halte bezoeken, en wat andere redenen zijn om een specifiek treinstation of btm-halte te bezoeken. We doen deze analyse o.b.v. de groep mensen die het bereiken van de betreffende typen bestemmingen relevant vinden en de vervoerwijzen waarmee ze vinden dat dat type bestemming bereikt moet kunnen worden. Daarnaast reizen deze mensen minstens zes keer per jaar naar het type bestemming. Voor zowel het treinstation als bus-, tram- en metrohalte geldt dat

mensen geneigd zijn in veruit de meest gevallen de voor hen dichtstbijzijnde (opstap)locatie te kiezen (87% kiest hiervoor, zie Tabel 5.26).

Tabel 5.26 Verdeling mensen in het onderzoek over bezoek dichtstbijzijnde locatie wel of niet

	Treinstation		Bus, tram en metro halte	
	N	%	N	%
Bezoekt dichtstbijzijnde wel het meest	416	87%	449	87%
Bezoekt dichtstbijzijnde niet het meest	63	13%	66	13%

We hebben geanalyseerd of er verschillen zijn tussen respondentgroepen in de keuze om al dan niet voor de dichtstbijzijnde ov-bestemming te kiezen. We vinden daarbij geen duidelijke verschillen tussen respondentgroepen in de keuze om al dan niet het dichtstbijzijnde treinstation te bezoeken. Wel vinden we een aantal respondentkenmerken die samenhangen met het al dan niet kiezen voor de dichtstbijzijnde btm-halte (Tabel 5.27):

- Het valt op dat oudere respondenten en degenen met een kind in de leeftijd van 13-17 vaker voor de dichtstbijzijnde btm-halte kiezen dan jongeren of degenen zonder deze kinderen in het huishouden. Ditzelfde geldt voor degenen die open staan voor digitale alternatieven.
- Degenen met gezondheid barrières kiezen juist relatief minder vaak voor de dichtstbijzijnde halte. Dit betreft speculatie, maar zou te maken kunnen hebben met de toegankelijkheid van locaties.

Tabel 5.27 Regressieanalyses bezoek niet dichtstbijzijnde treinstation of btm-halte

	Bezoekt niet het dichtstbijzijnde treinstation	Bezoekt niet de dichtstbijzijnde btm-halte
	Bèta	Bèta
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,091	-0,047
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,017	0,058
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	0,043	-0,176**
Geslacht (0 = <i>man</i> , 1 = <i>vrouw</i>)	0,042	0,072
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
Inkomen 1-2x modaal	-0,083	0,002
Inkomen meer dan 2x modaal	0,037	0,013
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	0	-0,134**
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	-0,083	-0,014
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	0,004	0,096**
Huishoudtype (<i>overig type huishouden</i> = ref)		
Huishouden: jongste kind onder 13	0,011	-0,047
Huishouden: jongste kind 13-17	0,027	-0,109**
Werkzaam (0 = <i>nee</i> , 1 = <i>ja</i>) ¹	-0,008	0,016

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

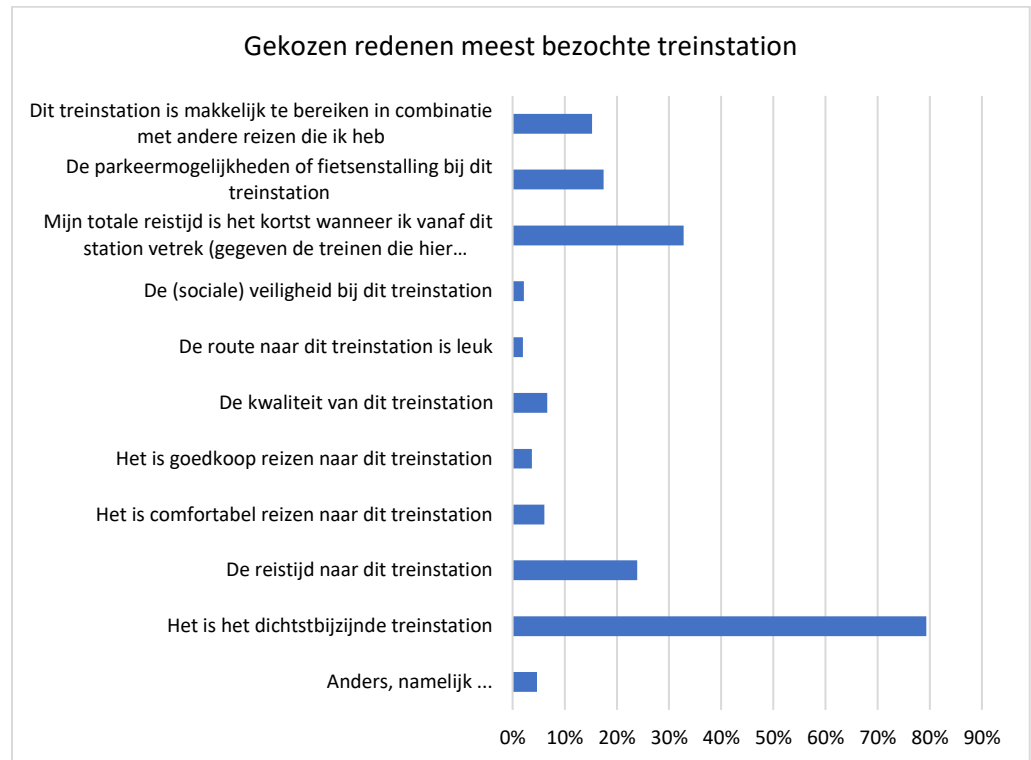
Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

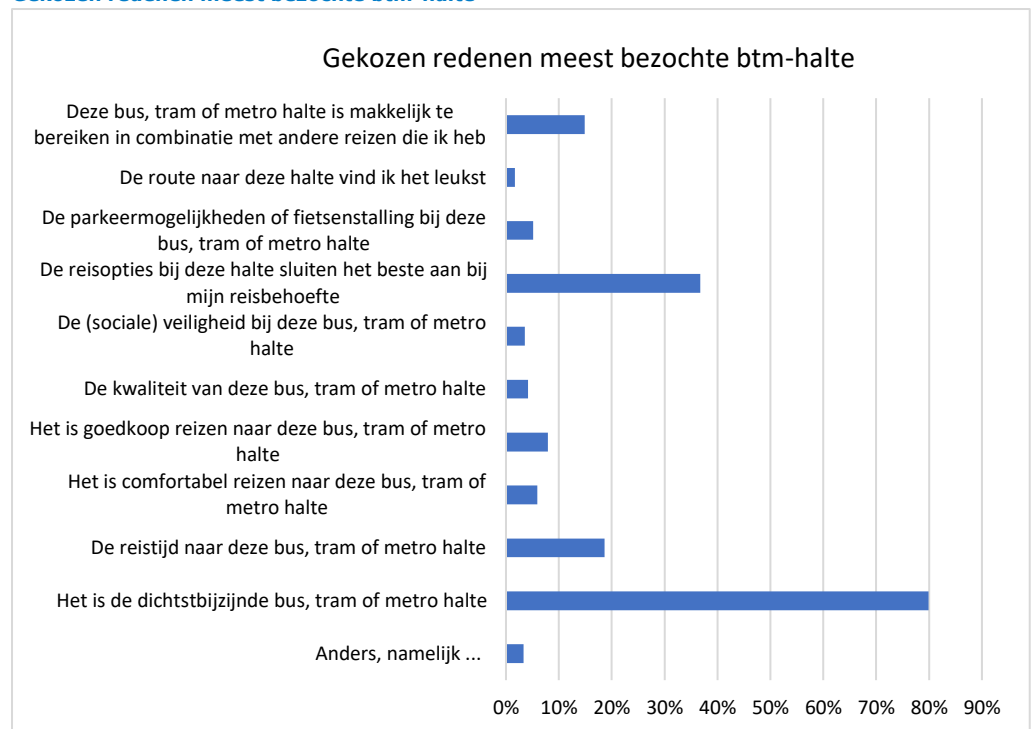
We vroegen respondenten ook naar redenen voor de keuze voor de meest bezochte ov-locatie. Mensen konden hierbij maximaal vier redenen noemen. De resultaten zijn te vinden in Figuren 5.15 en 5.16.

- De locatiekeuze voor zowel een treinstation als een btm-halte lijkt voor de meeste mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden gekozen te worden op basis van nabijheid. Hiernaast is de totale reistijd voor beide typen bestemmingen een belangrijke variabele in een locatiekeuze

Figuur 5.14 Gekozen redenen meest bezochte treinstation



Figuur 5.15 Gekozen redenen meest bezochte btm-halte



5.6.2

Gemiddelde huidige en acceptabele reistijden

In Tabel 5.28 staan de beschrijvende statistieken van de acceptabele en huidige reistijden naar ov-bestemmingen weergegeven. De mensen die zijn meegenomen in deze analyse vinden het kunnen bereiken van de betreffende typen bestemmingen

relevant en vinden dat ze het type bestemming met de betreffende vervoerwijze zouden moeten kunnen bereiken.

- Over het algemeen liggen bij beide ov-bestemmingen de gemiddelde huidige reistijden onder de gemiddelde acceptabele reistijden voor de mensen die het kunnen bereiken van deze typen bestemmingen relevant vinden. De enige uitzondering is de huidige reistijd naar de meest bezochte btm-halte welke net boven de gemiddelde acceptabele reistijd ligt. Verder is te zien dat het verschil tussen de acceptabele reistijd en de huidige reistijd voor beide typen bestemmingen wat groter is bij de auto en de fiets dan bij het ov en lopen.

Tabel 5.28 Acceptabele reistijden en huidige reistijden naar treinstation en btm-halte

Treinstation		N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gemiddeld	St. Dev.
Auto	Acceptabele reistijd	261	10	15	15,21	7,66
	Huidige reistijd bezocht	132	5	15	10,92	8,65
	Huidige reistijd dichtstbij	132	5	15	9,96	7,65
Ov	Acceptabele reistijd	364	15	30	20,75	9,32
	Huidige reistijd bezocht	202	10	25	18,49	19,14
	Huidige reistijd dichtstbij	192	10	20	17,04	13,65
Fiets	Acceptabele reistijd	513	10	20	17,58	9,52
	Huidige reistijd bezocht	321	6	15	12,71	9,55
	Huidige reistijd dichtstbij	322	5	15	12,21	9,28
Lopen	Acceptabele reistijd	226	15	20	18,65	10,80
	Huidige reistijd bezocht	128	9	20	16,45	11,95
	Huidige reistijd dichtstbij	128	5	15	15,08	9,28
Btm-halte						
Auto	Acceptabele reistijd	81	5	10	8,56	5,44
	Huidige reistijd bezocht	38	2	7	6,34	5,32
	Huidige reistijd dichtstbij	38	2	5	5,60	4,38
Ov	Acceptabele reistijd	65	5	10	8,71	4,99
	Huidige reistijd bezocht	34	4	15	8,85	6,99
	Huidige reistijd dichtstbij	33	3	13	8,09	6,65
Fiets	Acceptabele reistijd	405	5	10	8,79	5,16
	Huidige reistijd bezocht	240	2	5	5,04	4,78
	Huidige reistijd dichtstbij	240	1	5	4,30	4,23
Lopen	Acceptabele reistijd	755	5	10	9,01	4,77
	Huidige reistijd bezocht	410	4	10	7,12	5,57
	Huidige reistijd dichtstbij	410	3	8	6,40	4,86

Oranje = Gemiddelde huidige reistijd is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd met de betreffende modaliteit voor de betreffende type bestemming

5.6.3

Groepering naar verhouding acceptabele en huidige reistijden

Alhoewel de gemiddelde huidige reistijden in de meeste gevallen onder de gemiddelde acceptabele reistijden liggen, zijn er ook mensen die een langere huidige reistijd hebben dan ze acceptabel vinden. Om dit verder te onderzoeken zijn respondenten ingedeeld in groepen op basis van de verhouding tussen hun huidige reistijden en hun acceptabele reistijd zoals omschreven in de introductie van dit hoofdstuk. De uitkomsten staan gepresenteerd in Tabel 5.29.

- Voor het treinstation geldt dat veel mensen in het onderzoek vinden deze met de fiets bereikt moet kunnen worden en dat ook bijna iedereen van deze groep het station momenteel binnen de voor hen acceptabele reistijd kan bereiken.
- Voor de btm-halte geldt dat bij alle modaliteiten minimaal 80 procent de dichtstbijzijnde en meest bezochte halte kan bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd. Hierbij is wederom het relatieve aantal mensen in het onderzoek dat in een groep zit met reistijden die 'voldoen' het hoogst is voor de fiets (95%).
- Bij de interpretatie van deze resultaten moet er rekening mee gehouden worden dat de groep mensen die vragen hebben gekregen over deze typen bestemmingen relatief vaak uit stedelijk gebied komen en relatief hoog opgeleid zijn, zoals ook kan worden gevonden in Hoofdstuk 3. De groep met huidige reistijden boven een zelf gedefinieerde acceptabele reistijd zou mogelijk groter zijn wanneer meer mensen uit landelijk gebied de vragen

over deze bestemming hadden gekregen (zie bijvoorbeeld [Bastiaanssen & Bredijk, 2022](#)).

Tabel 5.29 Verdeling na indeling o.b.v. de verhouding tussen de acceptabele reistijd en huidige reistijden voor treinstation en btm-halte

Treinstation		Frequentie	Percentage
Auto	Voltoet niet	13	10,1%
	Voltoet deels	3	2,2%
	Voltoet	115	87,8%
	Onmogelijk	0	0,0%
Ov	Voltoet niet	28	14,8%
	Voltoet deels	11	5,8%
	Voltoet	151	79,4%
	Onmogelijk	0	0%
Fiets	Voltoet niet	0	0,0%
	Voltoet deels	1	0,4%
	Voltoet	299	99,6%
	Onmogelijk	0	0%
Lopen	Voltoet niet	19	15,1%
	Voltoet deels	3	2,1%
	Voltoet	106	82,9%
	Onmogelijk	0	0,0%
Btm-halte			
Auto	Voltoet niet	2	4,0%
	Voltoet deels	2	4,3%
	Voltoet	34	91,7%
	Onmogelijk	0	0%
Ov	Voltoet niet	5	14,5%
	Voltoet deels	0	0,0%
	Voltoet	30	85,5%
	Onmogelijk	0	0%
Fiets	Voltoet niet	0	0,0%
	Voltoet deels	10	4,2%
	Voltoet	219	95,0%
	Onmogelijk	2	0,7%
Lopen	Voltoet niet	41	10,0%
	Voltoet deels	15	3,7%
	Voltoet	354	86,3%
	Onmogelijk	0	0%

5.6.4 Verdieping groepering acceptabele versus huidige reistijden

In deze sectie zoomen we verder in op de factoren die invloed kunnen hebben op het hebben van huidige reistijden die binnen de zelf aangegeven acceptabele reistijd vallen. Hiervoor zijn de drie variabelen per modaliteit geaggregeerd naar één variabele die een indicatie geeft voor de mate waarin mensen huidige reistijden hebben die binnen een voor hen acceptabele reistijd vallen. Deze nieuwe variabele is gebruikt als de afhankelijke variabele in een regressieanalyse, waarvan de resultaten staan gepresenteerd in Tabel 5.30.

- Het hebben van huidige reistijden die binnen de acceptabele reistijd naar een station vallen heeft een positieve relatie met stedelijkheid en met toegang tot een auto. Daarnaast is er relatief vaker een situatie die niet 'voldoet' voor vrouwen ten opzichte van mannen, voor mensen met gezondheid barrières en voor mensen die online alternatieven beter vinden.
- Het hebben van huidige reistijden die binnen de acceptabele reistijd naar een btm-halte vallen wordt door minder factoren significant beïnvloed dan in het geval van een treinstation. Het hebben van een hoog inkomen heeft een positief effect ten opzichte van een laag inkomen, en er bestaat een negatieve relatie met het hebben van gezondheid barrières.

Tabel 5.30 Regressie 'voldoen' reistijd groepen treinstation en btm-halte

	'Voldoen' reistijd treinstation Bèta	'Voldoen' reistijd btm-halte Bèta
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)	0,170***	0,036
Opleiding (praktisch → theoretisch)	0,041	0,026
Leeftijd (jong → oud)	-0,093	0,011
Geslacht (0=man, 1= vrouw)	-0,100**	-0,063

Acceptabele bereikbaarheid

Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,058	0,018
<i>Inkomen meer dan 2x modaal</i>	0,013	0,106**
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	-0,100**	0,008
Toegang auto (geen → altijd)	0,114**	0,046
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,113**	-0,093*
Huishoudtype (overig type huishouden = ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,035	0,013
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,043	-0,026
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	-0,018	-0,079

*** significant p<0,01 ** significant P<0,05

Oranje=significant negatief verband; Groen=significant positief verband; Wit=niet significant

¹ Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Kader 5.3

De invloed van het hebben van een hoger dan acceptabele huidige reistijd op de perceptie van bereikbaarheid

In dit hoofdstuk hebben we mensen ingedeeld in groepen op basis van de verhouding tussen hun acceptabele en huidige reistijd. De acceptabele reistijd als concept en de manier van uitvragen is hierbij relatief nieuw. De vraag kan daarbij gesteld worden of het hebben van een huidige reistijd die hoger is dan op persoonsniveau acceptabel wordt gevonden ook daadwerkelijk een effect heeft op de perceptie van bereikbaarheid. Oftewel, vinden mensen het ook moeilijker om hun leven te leiden zoals ze willen gebruik makende van het huidige transportsysteem wanneer ze verder moeten reizen naar verschillende typen bestemmingen dan ze zelf acceptabel vinden? Of is de zelf aangegeven acceptabele reistijd een wens, maar maakt het niet veel uit wanneer deze overschreden wordt?

Om dit te verkennen voeren we twee lineaire regressieanalyses uit voor de typen bestemmingen supermarkt en werk. Deze twee typen bestemmingen zijn hierbij gekozen omdat ze een grote steekproef hebben en ook een groep hebben waarbij de gerapporteerde huidige reistijden hoger zijn dan op persoonsniveau acceptabel, die groot genoeg is voor deze analyse. Van de 'basisbestemmingen' (welke aan iedereen zijn uitgevraagd) is hier huisarts dus niet meegenomen, omdat voor deze bestemming slechts 12 mensen huidige reistijden rapporteren die boven de voor hen acceptabele reistijd liggen. De perceptie van bereikbaarheid is gemeten met behulp van vier stellingen welke onderdeel zijn van de Perceived Accessibility Scale ontwikkeld door [Lättman et al. \(2016\)](#). De regressies zijn los gerund voor beide typen bestemmingen, en bij beide regressies zijn dezelfde controlerende variabelen gebruikt als eerder in dit rapport. Dit leidt tot de resultaten in Tabel 5.31. De resultaten van de volledige regressieanalyse zijn de vinden in bijlage 5.2.

Tabel 5.31 Regressieanalyse perceptie van bereikbaarheid

Type bestemming	Reistijd	Perceptie van bereikbaarheid
		Bèta
Supermarkt	Alle gerapporteerde huidige reistijden hoger dan acceptabel	Ref
	Alle gerapporteerde huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd	0,08***
Werk	Alle gerapporteerde huidige reistijden hoger dan acceptabel	Ref
	Alle gerapporteerde huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd	0,11***

De analyse gepresenteerd in Tabel 5.31 laat zien dat voor zowel supermarkt als werk een significante positieve relatie bestaat tussen het hebben van huidige reistijden die binnen de persoonlijke acceptabele reistijd liggen en de perceptie van bereikbaarheid. Dit betekent dus dat mensen die momenteel een hogere reistijd hebben dan hun acceptabele reistijd een wat minder goede perceptie van hun bereikbaarheid hebben. Deze analyse geeft daarbij dus inderdaad aanwijzingen dat de acceptabele reistijd die door mensen gerapporteerd wordt een grens is waarna de perceptie van bereikbaarheid daalt.

5.7

Conclusie

In dit hoofdstuk is de acceptabele reistijd in context gezet door deze te vergelijken met de huidige reistijden naar de dichtstbijzijnde en meest bezochte locaties van typen bestemmingen. Hieronder bespreken we overkoepelend de verschillen tussen typen bestemmingen. In dit overzicht is het belangrijk om te realiseren dat de resultaten gebaseerd zijn op een steekproef mensen die de betreffende type bestemming relevant vinden om te kunnen bereiken, en die vinden dat deze bestemming met de betreffende modaliteit bereikt zou moeten kunnen worden. Daarnaast geldt voor de huidige reistijd naar de meest bezochte locatie van een type bestemming dat deze alleen gebaseerd is op mensen die ook daadwerkelijk met enige regelmaat naar het type bestemming reizen.

Dichtstbijzijnde locatie?

Om het verschil tussen de twee typen huidige reistijden duidelijker te maken is eerst per type bestemming ingegaan op de keuzes van mensen voor de dichtstbijzijnde of meest bezochte locatie en de groepskenmerken en redenen die hier invloed op hebben. In Tabel 5.32 is het volgende te zien:

- Voor de meeste typen bestemmingen gaat de meerderheid van de mensen in het onderzoek naar de dichtstbijzijnde locatie. Met name waar het gaat om een groot winkelcentrum, een ziekenhuis, een natuurlocatie of ov-voorzieningen bezoeken relatief de meeste mensen in het onderzoek de dichtstbijzijnde locatie het vaakste (>70%). Voor onderwijsbestemmingen, de supermarkt, cultuur en sport bezoekt een kleine meerderheid (ca. 50-60%) meestal de dichtstbijzijnde locatie. Een uitzondering is horeca, waar een minderheid van de mensen in het onderzoek meestal de dichtstbijzijnde locatie bezoekt.
- De reden "het is de dichtstbijzijnde locatie" is over de typen bestemmingen heen de meest genoemde reden bij het kiezen voor een locatie van een type bestemming, maar op de voet gevolgd door redenen als kwaliteit en aanbod van de specifieke locatie. Voor sommige typen bestemmingen zijn dit ook de belangrijkste redenen. Ook horeca valt op. Voor deze bestemming geven mensen in het onderzoek aan dat redenen zoals de kwaliteit van de horeca locatie en de gezelligheid belangrijker redenen zijn dan dat het de dichtstbijzijnde locatie is.

Tabel 5.32 Overzichtstabel verdeling bezoekt dichtstbijzijnde locatie per type bestemming

	N	Gaat naar dichtstbijzijnde
Supermarkt	2748	64%
Grootschalig winkelcentrum	357	83%
Huisarts	594	64%
Ziekenhuis	432	74%
Kinderdagverblijf	165	51%
Basisschool	255	63%
Middelbare school	64	51%
MBO	37	60%
HBO/WO	126	60%
Cultuur	177	62%
Natuur	365	75%
Horeca	238	35%
Sport	753	53%
Btm-halte	515	87%
Treinstation	479	87%

Groen=meer dan 70% kiest voor dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming
Oranje=minder dan 40% kiest voor dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming

We zien ook verschillen tussen respondentgroepen in het al dan niet kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie als vaakst bezochte locatie van een type bestemming (Tabel 5.33).

- Met name het al dan niet hebben van kinderen, leeftijd en in mindere mate opleiding en toegang tot een auto vallen hier op.
 - Degenen met jongere kinderen kiezen er bij verschillende typen bestemmingen vaker voor de dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming het vaakst te bezoeken dan andere huishoudens (dit geldt onder andere voor winkelbestemmingen en voor de meeste recreatieve bestemmingen).
 - Ook ouderen kiezen voor verschillende typen bestemmingen vaker voor het bezoeken van de dichtstbijzijnde locatie (dit geldt voor een grootschalig winkelcentrum, maar ook voor een HBO/WO locatie, sport en een BTM-halte).

- Ditzelfde geldt in mindere mate voor mensen met een meer praktische opleiding; zij bezoeken significant vaker dan meer theoretisch opgeleiden de dichtstbijzijnde locatie voor supermarkt, sport en de huisarts.
- Voor degenen met minder of zonder toegang tot een auto geldt dat zij vaker dan degenen met meer toegang tot een auto de dichtstbijzijnde locatie van een winkelbestemming of HBO/WO bezoeken.
- Voor andere respondentkenmerken valt op dat zij slechts voor één of twee type(n) bestemming(en) een significant verklarende factor zijn.

Tabel 5.33 Significante verschillen tussen respondentgroepen in het al dan niet kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming

Kiest niet voor dichtstbijzijnde locatie van bestemming	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	BTM-halte	Treinstation	
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Beta	
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1=vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal = ref) ¹																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																
Toegang auto (geen → altijd)																
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref)																
Werkzaam ja (0 = nee, 1 = ja) ¹																

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

Verhouding acceptabele en huidige reistijden

Vervolgens is gekeken hoe de gemiddelde acceptabele reistijd zich verhoudt tot de gemiddelde huidige reistijden per modaliteit. In Tabel 5.35 is een overzicht te zien van de huidige en acceptabele reistijden per modaliteit per type bestemming. In Tabel 5.34 is daarnaast een overzicht gemaakt waarin snel kan worden gezien voor welke modaliteiten bij welke typen bestemmingen de gemiddelde huidige reistijd

boven de gemiddelde acceptabele reistijd uitkomt. Hierin wordt onderscheid gemaakt naar een situatie waarin:

1. beide gemiddelde reistijden (die naar de dichtstbijzijnde én naar de meest bezochte locatie van een type bestemming) hoger zijn dan de gemiddelde acceptabele reistijd (oranje);
2. alleen de gemiddelde huidige reistijd naar de meest bezochte locatie hoger is dan de gemiddelde acceptabele reistijd (geel) of;
3. beide gemiddelde huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd liggen (groen).

Uit de tabel is het volgende af te leiden:

- In de meeste gevallen liggen de gemiddelde acceptabele reistijden *boven* de huidige reistijden naar bestemmingen, maar er zijn uitzonderingen;
- Voor het ov geldt ten opzichte van de andere meegenomen modaliteiten het vaakst dat (tenminste) de gemiddelde reistijd naar de *meest bezochte* locatie van een type bestemming hoger is dan de gemiddelde acceptabele reistijd;
- Bestemmingen die over het algemeen op kortere afstand gelegen zijn zoals de supermarkt, de basisschool of horeca, hebben relatief vaak een gemiddelde huidige reistijd die *binnen* de acceptabele reistijd valt;
- De bestemmingen MBO, HBO/WO, ziekenhuis en werk laten (met name voor ov) relatief vaker een situatie zien waarbij de gemiddelde acceptabele reistijden lager zijn dan de huidige gemiddelde gerealiseerde reistijden.

Tabel 5.34 Overzichtstabel acceptabele en huidige reistijden per type bestemming en modaliteit

	Auto			OV			Fiets			Lopend		
	Acceptabele reistijd	Huidig reistijd meest bezochte locatie	Huidig reistijd dichtstbijzijnde locatie	Acceptabele reistijd	Huidig reistijd meest bezochte locatie	Huidig reistijd dichtstbijzijnde locatie	Acceptabele reistijd	Huidig reistijd meest bezochte locatie	Huidig reistijd dichtstbijzijnde locatie	Acceptabele reistijd	Huidig reistijd meest bezochte locatie	Huidig reistijd dichtstbijzijnde locatie
Supermarkt	11,8	6,9	4,9	15,4	14,1	9,2	11,8	7,8	5,6	12,8	11,7	8,3
Grootchalig winkelcentrum	22,6	14,6	13,3	30,0	22,8	20,8	21,3	15,0	14,1	15,2	11,7	11,4
Huisarts	11,8	7,8	6,1	18,5	20,0	11,4	13,5	9,4	7,3	14,9	13,0	10,4
Ziekenhuis	22,1	22,4	17,1	31,8	40,5	32,5	24,3	21,3	17,6	21,7	te lage N	te lage N
Werk	35,7	28,0	NA	47,4	54,9	NA	28,1	28,2	NA	20,5	21,9	NA
Kinderdagverblijf	11,9	7,9	4,3	te lage N	te lage N	te lage N	12,3	9,4	4,8	12,1	10,0	7,9
Basisschool	11,0	8,0	4,3	te lage N	te lage N	te lage N	11,7	7,0	4,6	12,1	8,4	6,5
Middelbare school	18,3	te lage N	te lage N	31,9	te lage N	te lage N	26,6	26,1	16,6	22,8	te lage N	te lage N
MBO	24,5	27,8	19,7	40,8	50,2	41,4	25,8	20,1	19,6	te lage N	te lage N	te lage N
HBO/WO	35,5	40,1	27,2	45,6	52,9	39,1	25,2	27,5	20,9	15,7	te lage N	te lage N
Cultuur	38,3	21,2	14,8	50,9	36,7	31,1	24,8	16,7	13,4	20,8	25,7	15,2
Natuur	29,6	20,4	9,8	35,9	te lage N	te lage N	22,8	17,5	11,7	16,2	10,3	9,6
Horeca	21,6	11,4	6,4	26,4	21,7	12,1	18,1	11,6	6,1	17,5	15,8	9,0
Sport	16,0	10,4	6,8	22,6	27,2	15,3	16,3	13,9	8,3	17,6	17,7	10,8
Btm-halte	8,6	6,3	5,6	8,7	8,9	8,1	8,8	5,0	4,3	9,0	7,1	6,4
Treinstation	15,2	10,9	10,0	20,7	18,5	17,0	17,6	12,7	12,2	18,7	16,5	15,1

Tabel 5.35 Overzichtstabel verhouding gemiddelde acceptabele reistijd en gemiddelde huidige reistijden per type bestemming en per modaliteit

Acceptabele reistijd vs. Huidige reistijd	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Auto															
OV																
Fiets																
Lopen																

Groen = beide gemiddelde huidige reistijden liggen binnen de gemiddelde acceptabele reistijd; Geel: de gemiddelde huidige reistijd naar de meest bezochte locatie ligt hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd; Oranje: beide gemiddelde reistijden (die naar de dichtstbijzijnde én naar de meest bezochte locatie) liggen hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd

Vervolgens is ook gekeken hoeveel mensen in het onderzoek zich in een van de volgende situaties bevinden:

1. 'Voldoet': Zowel de huidige reistijd naar de dichtstbijzijnde als naar de meest bezochte locatie liggen binnen de acceptabele reistijd;
2. 'Voldoet' deels: De huidige reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie ligt binnen de acceptabele reistijd, maar de huidige reistijd naar de meest bezochte locatie niet;
3. 'Voldoet' niet: beide huidige reistijden liggen hoger dan de acceptabele reistijd.

In Tabel 5.36 staat een overzicht van het percentage mensen in het onderzoek dat zich in elke van deze situaties per type bestemming en per modaliteit bevindt. Hieruit blijkt:

- In lijn met het beeld van de tabel hiervoor hebben relatief gezien de minste mensen in het onderzoek huidige reistijden binnen de acceptabele reistijd met het ov. Hiernaast valt op dat bij de fiets juist de meeste mensen in het onderzoek die vinden dat ze een locatie met een fiets moeten kunnen bereiken dat ook kunnen binnen een voor hen acceptabele reistijd kunnen doen.
- Ook zijn er verschillen tussen typen bestemmingen te zien. Zo kunnen bijvoorbeeld relatief meer mensen in het onderzoek die het kunnen bereiken van de betreffende typen bestemmingen relevant vinden een supermarkt, cultuurinstelling, natuurlocatie of btm-halte bereiken binnen voor hen acceptabele reistijd dan een ziekenhuis of werklocatie. Dit komt in enige mate overeen met het beeld uit het Mobiliteitsbeeld 2023 op basis van het ODIN ([KiM, 2023](#)) waaruit blijkt dat meer mensen aangeven een ziekenhuis locatie niet te kunnen bereiken wanneer ze dat willen dan locaties zoals de supermarkt. Voor werk blijkt uit het Mobiliteitsbeeld 2023 echter dat mensen juist relatief weinig problemen ondervinden met het kunnen bereiken van de werklocatie. Gegeven de verschillen in de analyse is dit echter niet heel verbazingwekkend: een niet huidige reistijd die niet acceptabel wordt gevonden resulteert immers niet direct in het niet kunnen bereiken van een locatie.

Tabel 5.36 Overzichtstabel verdeling 'voldoen' reistijd per type bestemming en modaliteit

	Auto			Ov			Fiets			Lopend		
	Voldoet	Voldoet deels	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet deels	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet deels	Voldoet niet	Voldoet	Voldoet deels	Voldoet niet
Supermarkt	92,1%	3,6%	2,6%	73,4%	10,0%	12,3%	91,4%	6,7%	0%	82,1%	8,6%	8,4%
Grootschalig winkelcentrum	89,4%	2,1%	5,4%	80,6%	4,3%	11,7%	95,1%	1,4%	0%	80,7%	1,3%	15,8%
Huisarts	88,7%	6,1%	4,6%	77,4%	11,3%	11,3%	87,6%	10,8%	0%	82,8%	6,1%	10,8%
Ziekenhuis	75,8%	10,3%	13,2%	56,9%	12,3%	27%	92,1%	6,6%	0%	62,4%	0%	37,6%

Acceptabele bereikbaarheid

Werk	85,9%	NA	14,1%	56,0%	NA	44,0%	84,5%	NA	15,5%	67,8%	NA	32,2%
Kinderdag- verblijf	87,1%	7,2%	2,5%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	91,3%	7,2%	0%	85,8%	7,3%	6,9%
Basisschool	89,0%	10,0%	0%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	95,5%	4,5%	0%	90,6%	5,4%	4,0%
Middelbare school	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	60,6%	16,4%	22,9%	89,1%	10,9%	0%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N
MBO-locatie	83,8%	16,2%	0%	65,7%	11,5%	14,9%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N
HBO/WO onderwijs	73,6%	10,2%	9,6%	62,3%	6,6%	23,6%	94,0%	6,0%	0%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N
Cultuur	89,1%	7,6%	3,4%	89,7%	3,8%	6,5%	94,9%	3,7%	0%	83,6%	10,5%	2,4%
Natuur	82,3%	13,0%	2,7%	Te kleine N	Te kleine N	Te kleine N	91,1%	8,9%	0%	94,3%	1,0%	4,7%
Horeca	79,7%	13,4%	2,2%	73,7%	14,7%	7,1%	88,8%	9,8%	0%	81,7%	11,1%	3,2%
Sport	92,7%	4,8%	1,4%	46,8%	17,5%	30,8%	88,5%	9,7%	0%	77,1%	10,0%	11,3%
Btm-halte	91,7%	4,3%	4,0%	85,5%	0%	14,5%	95,0%	4,2%	0%	86,3%	3,7%	10,0%
Treinstation	87,8%	2,2%	10,1%	79,4%	5,8%	14,8%	99,6%	0,4%	0%	82,9%	2,1%	15,1%

Groen=>10% in een situatie die niet 'voldoet'

Kader 5.4 Samenhang acceptabele versus huidige reistijd naar de meest bezochte locatie

Mensen die hogere **acceptabele** reistijden rapporteren, rapporteren soms ook hogere **huidige** reistijden naar de door hen meest bezochte locatie van het type bestemming, maar deze correlatie is zeker niet voor alle vervoerwijzen aanwezig. Onderstaande tabel (5.39) geeft de gevallen waarin een significante correlatie werd gevonden.

In enkele gevallen wordt er zelfs een significant negatieve correlatie gevonden tussen de reistijd die men acceptabel vindt, en de huidige reistijd met dezelfde vervoerwijze. Wel is het zo dat de meeste gevonden significante relaties een positief verband laten zien. Overall kan gesteld worden dat er in de meeste situaties geen significante correlatie bestaat tussen de gerapporteerde huidige reistijd en de gerapporteerde acceptabele reistijd.

Tabel 5.37 Acceptabele reistijd versus huidige reistijd naar meest bezochte locatie van bestemming

Acceptabele versus huidige reistijd naar meest bezochte locatie van type bestemming	Auto	Ov	Fiets	Lopen
Supermarkt			***	**
Grootschalig winkelcentrum		**	**	NA
Huisarts	***		***	NA
Ziekenhuis				NA
Werk	**	***		
Kinderdagverblijf	**			
Basisschool	**	.	**	
Middelbare school	**			NA
MBO		**		NA
HBO/WO	**			
Cultuur				
Natuur		**		
Horeca				**
Sport				
Btm-halte				
Treinstation				

***= $P<0,01$; **= $P<0,05$. Groen=positief effect, Oranje =negatief effect. NA: niet gegeven in verband met te kleine N.

Hiernaast is mensen in het onderzoek een waarde toegewezen op basis van de verhouding tussen de huidige reistijden en de acceptabele reistijden. Met behulp van deze variabele is onderzocht welke groepskenmerken significante invloed hebben op het hebben van huidige reistijden die binnen de persoonlijke acceptabele reistijden vallen. In Tabel 5.38 is hiervan een overzicht over alle typen bestemmingen te vinden.

- Kenmerken die vaker resulteren in het hebben van huidige reistijden die binnen de acceptabele reistijd vallen zijn stedelijkheid, het hebben van een jong kind in het huishouden en een inkomen van meer dan 2 keer modaal.
- Hiernaast valt op dat het ervaren van gezondheid barrières tijdens het reizen en het meer open staan voor digitale mogelijkheden bij veel typen bestemmingen een negatieve relatie laat zien met het 'voldoen' van de reistijd. Het is hierbij de vraag wat betreft de digitale stelling welke kant de causaliteit op gaat. Aan de ene kant kan het zo zijn dat mensen die meer open staan voor digitale mogelijkheden daarom ook lagere reistijden acceptabel vinden omdat er een digitaal alternatief is. Het kan echter ook zo zijn mensen meer open staan voor digitale mogelijkheden omdat hun huidige reistijd langer is.

Tabel 5.38 Overzichtstabel regressies verhouding huidige reistijden en acceptabele reistijden

"Voldoen" reistijd	Supermarkt	Grootschalig winkelcentr	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdag-verblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Btm-halte	Treinstation
	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a	Bèt a
Stedelijkheid (laag → zeer stedelijk)																
Opleiding (praktisch → theoretisch)																
Leeftijd (jong → oud)																
Geslacht (0=man, 1=vrouw)																
Inkomen 1-2x modaal (< 1x modaal = ref) ¹																
Inkomen meer dan 2x modaal (< 1x modaal = ref) ¹																
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)																
Toegang auto (geen → altijd)																
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)																
Huishouden: jongste kind onder 13 (overig type huishouden = ref)																
Huishouden: jongste kind 13-17 (overig type huishouden = ref)																
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹																

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. ¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel)

Kader 5.5 Acceptabele vs huidige kosten

Naast het vergelijken van de acceptabele reistijden met de huidige reistijden hebben we ook verkend welke kosten mensen nu maken én welke ze acceptabel vinden voor het bereiken van verschillende voor hen relevante typen bestemmingen¹. Er bestaat een hogere mate van onzekerheid in deze analyse ten opzichte van de analyse rond reistijden. Het is namelijk moeilijk voor mensen om in te schatten welke kosten ze momenteel maken met bijvoorbeeld de auto omdat deze kosten bestaan uit meerder (minder zichtbare) kosten. Dit stuk betreft daarmee dus een eerste verkenning, waarbij we de focus leggen op de patronen, spreiding en verschillen tussen acceptabele en huidige kosten. In Tabel 5.7 staan de beschrijvende statistieken voor de acceptabele en huidige kosten weergegeven. Hieruit blijkt onder andere:

- Acceptabele kosten liggen lager voor lokale(re) typen bestemmingen zoals basisschool, huisarts, btm-halte en supermarkt dan voor meer regionale typen bestemmingen. Dit is vergelijkbaar met de acceptabele reistijden, die voor dergelijke typen bestemmingen ook lager liggen. Voor deze typen bestemmingen vinden veel mensen tussen de 0 en 5 euro voor een retourreis acceptabel. Voor typen bestemmingen als het bereiken van een cultuur- of natuurbestemming vinden veel mensen 0 – 10 euro acceptabel.
- In alle gevallen liggen de acceptabele kosten gemiddeld gezien *boven* de kosten die men in de huidige situatie aangeeft te maken. Wanneer we een analyse op persoonsniveau doen is te zien dat er een range van 1% tot 13% van de mensen in dit onderzoek (afhankelijk van het type bestemming) is die aangeeft hogere huidige kosten te hebben dat ze acceptabel vinden. Ook hierbij zien we hetzelfde patroon als bij de reistijden waarbij voor meer regionale typen bestemmingen zoals werk en ziekenhuis geldt dat meer mensen hogere kosten hebben dan ze zelf acceptabel vinden dan bij meer lokale typen bestemmingen zoals de supermarkt of horeca. Zie voor deze analyse op persoonsniveau bijlage 5.3.
- Gezien de verkennende status van deze inzichten, moeten de gegevens met voorzichtigheid worden beschouwd. Zo kan het zijn dat mensen de vraag soms verkeerd hebben begrepen, of kan het zijn dat mensen (ondanks de indicaties wat wel en niet mee te nemen in het inschatten van de kosten) daarin toch verschillende keuzes hebben gemaakt. De gemiddelde gegevens laten dan ook een vrij grote spreiding zien.

Tabel 5.39 Acceptabele en huidige kosten

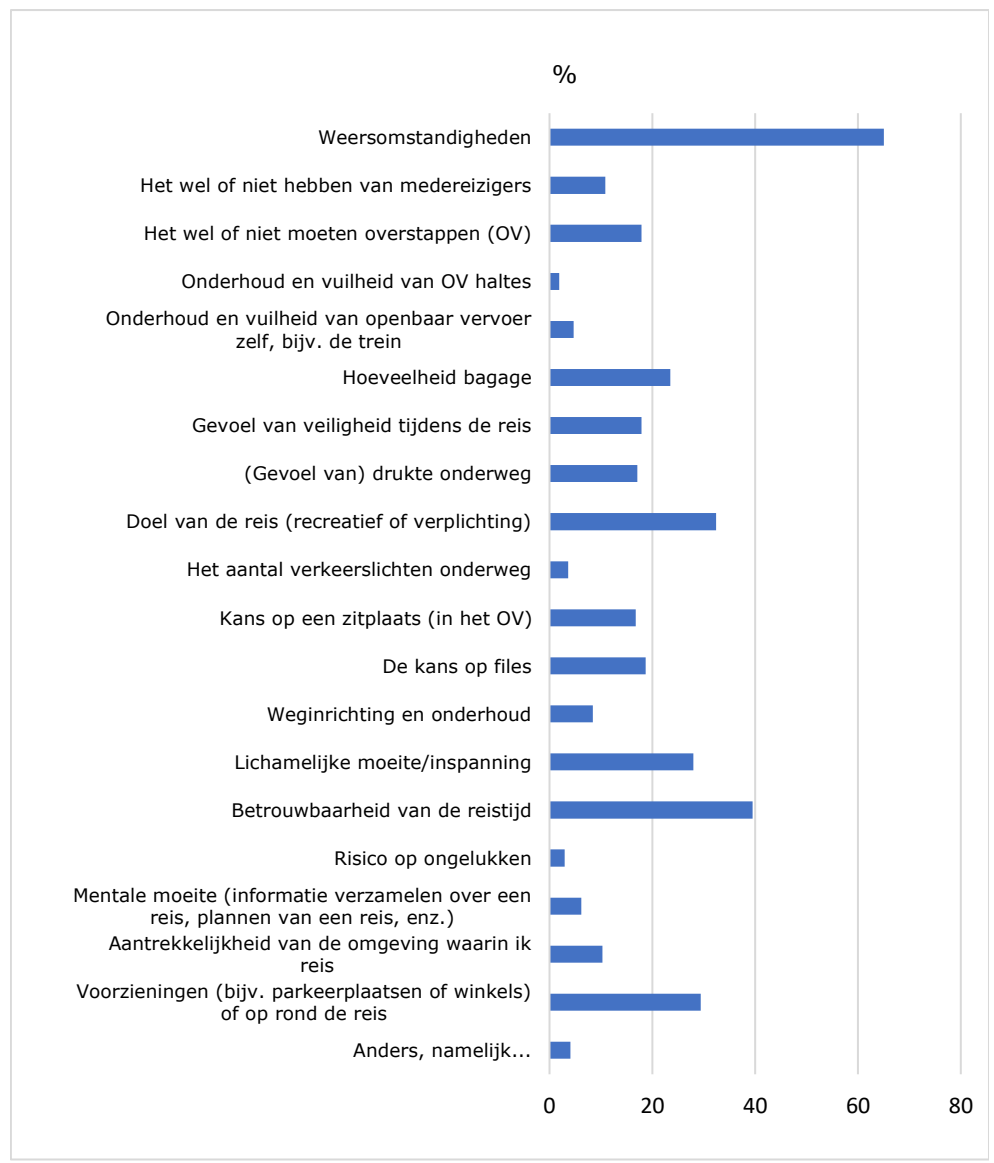
	Acceptabel					Huidig					Delta acceptabel - huidig
	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gem.	Std. dev.	N	25 ^{ste} percentiel	75 ^{ste} percentiel	Gem.	Std. dev.	
Supermarkt	2806	0	3	2,7	8,2	2739	0	1	0,8	2,4	1,7
Grootschalig winkelcentrum	441	2	5	5,3	7,1	357	0	4	2,5	4,5	2,8
Huisarts	2739	0	5	3,4	9,5	655	0	0,3	0,8	2,6	2,4
Ziekenhuis	1659	3	8	6,7	13,3	430	0	6	5,7	9,0	0,7
Werk	2162	2	10	7,4	14,7	2059	0	4	3,6	10,2	3,6
Kinderdagverbl ijf	268	0	4	3,4	5,8	165	0	1	1,5	3,7	1,9
Basisschool	371	0	2	2,2	4,9	255	0	0	0,6	2,3	1,6
Middelbare school	181	0	5	4,4	8,7	64	0	2	1,4	2,9	3,0
MBO	101	0	10	6,1	9,7	37	0	2	1,8	3,3	4,3
HBO/WO onderwijs	291	0	10	7,9	14,4	124	0	6	4,3	8,6	3,6
Natuur	931	0	7	5,8	9,0	561	0	0	1,5	6,2	4,3
Cultuur	721	4	10	9,8	11,5	294	0	1	2,0	4,7	7,8
Horeca	784	0	5	4,9	6,9	488	0	0	0,6	2,2	4,3
Sport	874	0	4	3,0	4,3	752	0	1	1,0	2,1	2,0
Btm-halte	892	0	2	1,3	2,8	515	0	0	0,2	1,0	1,1
Treinstation	792	0	5	3,3	4,6	479	0	1	1,1	2,9	2,2

Kader 5.6 Moeite als derde component van bereikbaarheid

Naast reistijd en kosten, kan ook moeite of comfort invloed hebben op de bereikbaarheid. We vroegen respondenten welke aspecten nog meer van invloed zijn op het reisgemak. Weersomstandigheden, betrouwbaarheid van de reistijd en de aanwezigheid van voorzieningen worden hierbij het vaakst genoemd als relevante factoren, naast reistijd en reiskosten (zie Figuur 5.17). Met behulp van een aantal regressieanalyses kunnen we hiernaast ook zien welke redenen belangrijker zijn voor bepaalde groepen. Een aantal opvallende resultaten hierbij zijn als volgt.

- Voorzieningen zoals parkeerplaatsen of winkels zijn belangrijker voor ouderen en degenen met beschikking over een auto;
- Betrouwbaarheid van de reistijd is belangrijker voor meer theoretisch opgeleide en mensen met een hoger inkomen;
- Lichamelijke moeite is belangrijker voor mensen met een meer theoretische opleiding maar minder belangrijk voor mensen met een hoger inkomen;
- Gevoel van veiligheid tijdens de reis is belangrijker voor mensen van hogere leeftijd en voor vrouwen
- Weersomstandigheden zijn belangrijker voor mensen met een hogere leeftijd.

Figuur 5.17 Aandeel respondenten dat dit aspect van moeite relevant vindt in het reisgemak



6. Samenhang tussen de relevantie, acceptabele en huidige reistijden naar typen bestemmingen

Na een empirisch beeld te hebben geschetst van de relevantie van het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen, de volgens (potentiële) reizigers acceptabele niveaus van reistijden, de verhouding tussen acceptabele en huidige reistijden en de verschillen hierin tussen respondentgroepen, kijken we in dit hoofdstuk naar onderlinge verbanden tussen deze uitkomsten. Dit doen we achtereenvolgens voor typen bestemmingen, voor vervoerwijzen en voor respondentgroepen.

6.1 Typen bestemmingen

We bespreken hieronder per groep bestemmingen de uitkomsten op de verschillende onderzochte indicatoren in samenhang:

Winkelen: Uit de analyse bleek dat veel respondenten (>80%) het kunnen bereiken van met name de supermarkt relevant vinden; het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum is voor de meeste mensen minder relevant (<30%). De meeste mensen in ons onderzoek vinden dat winkelbestemmingen (tenminste) per auto of fiets bereikbaar moeten zijn. Met name voor het kunnen bereiken van een supermarkt hebben mensen relatief gezien (t.o.v. andere typen bestemmingen) korte acceptabele reistijden (rond de 12-15 minuten, afhankelijk van vervoerwijze); een groot deel van de mensen in het onderzoek wil dan minstens 2 supermarktlocaties kunnen bereiken. Voor het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum liggen de acceptabele reistijden wat hoger (15-30 minuten reistijd afhankelijk van de vervoerwijze) en neemt een relatief grote groep respondenten genoegen met het kunnen bereiken van 1 grootschalig winkelcentrum binnen de acceptabele reistijd. Voor beide winkelbestemmingen valt daarnaast op dat (ten opzichte van andere typen bestemmingen) een relatief groot deel van de respondenten meestal de dichtstbijzijnde locatie bezoekt. Daarnaast blijken veruit de meeste mensen in de huidige situatie winkelbestemmingen binnen een voor hen acceptabele reistijd te kunnen bereiken.

Zorg: Hiervoor geldt dat het grootste deel van de mensen in het onderzoek beide uitgevraagde zorgbestemmingen (huisarts en zorg) relevant vindt om te kunnen bereiken. De huisarts willen de meesten tenminste per auto of fiets kunnen bereiken, voor het ziekenhuis is dit de auto of het ov. Men heeft met name de huisarts graag in de directe nabijheid: de gemiddelde acceptabele reistijden liggen hier dan ook vrij laag ten opzichte van andere typen bestemmingen (12 tot 18 minuten variërend over vervoerwijzen), voor het bereiken van een ziekenhuis vindt men gemiddeld iets meer reistijd acceptabel (ca 20 tot 30 minuten). Een relatief grote groep mensen in het onderzoek vindt het kunnen bereiken van 1 huisarts of ziekenhuis binnen de acceptabele reistijd in principe voldoende. Ook bezoeken de meeste mensen de voor hen meest dichtbij zijnde locatie van een huisarts of ziekenhuis. Opvallend is dat een relatief grote groep respondenten het ziekenhuis momenteel niet binnen acceptabele reistijd kan bereiken. Voor de huisarts is deze groep veel kleiner.

Werk: Het bereiken van werk vindt de meerderheid van de mensen in het onderzoek relevant om te kunnen bereiken. Bij voorkeur bereikt men deze bestemming per auto of fiets. Acceptabele reistijden zijn hier relatief hoog ten opzichte van andere onderzochte typen bestemmingen, van ca 20 minuten lopend tot ca 50 min per ov. Gezien we er even vanuit gaan dat de meeste mensen 1 werklocatie hebben, is hier niet gevraagd naar het aantal (werk)locaties wat mensen willen kunnen bereiken en of zij dan de dichtstbijzijnde locatie bezoeken. Wel valt in vergelijking met andere typen bestemmingen op dat voor het bereiken van werk relatief veel respondenten niet binnen hun acceptabele reistijd de werklocatie

kunnen bereiken; dit geldt overigens met name voor degenen die per ov of te voet willen kunnen reizen.

Onderwijs: Het kunnen bereiken van onderwijsbestemmingen wordt door mensen in het onderzoek voor zichzelf relatief minder relevant gevonden in vergelijking met andere onderzochte groepen bestemmingen. Deze relevantie ligt wel duidelijk hoger als we specifiek inzoomen op bepaalde doelgroepen van deze bestemmingen, zoals respondenten met kinderen. Wanneer men dit relevant vindt, wil het grootste deel van de mensen naar MBO en HBO/WO onderwijs tenminste met het ov kunnen reizen. Naar het kinderdagverblijf, de basisschool en de middelbare school speelt de fiets duidelijk een belangrijke rol. Acceptabele reistijden voor "lagere" onderwijsbestemmingen (kinderdagverblijf, basisschool) liggen gemiddeld rond de 10-15 min, voor de andere "hogere" typen onderwijs ligt dit rond de 25-45 min. Ongeveer de helft van de respondenten die het bereiken van de onderwijsbestemming relevant vindt wil binnen de eigen acceptabele reistijd 1 locatie van het type bestemming kunnen bereiken; de andere helft wil 2 of meer van de verschillende onderwijsbestemmingen kunnen bereiken. Een kleine meerderheid van de respondenten bezoekt de dichtstbijzijnde locatie van de onderwijsbestemming het vaakst. De anderen bezoeken meestal niet de dichtstbijzijnde, maar een andere onderwijslocatie. Gemiddeld ligt de huidige reistijd van mensen in het onderzoek naar de *meest bezochte* locatie voor MBO en HBO/WO locaties boven de gemiddelde acceptabele reistijd; voor "lagere" onderwijsbestemmingen is dit niet het geval. Onder degenen die met het ov willen kunnen reizen naar een MBO of HBO/WO locatie kan momenteel een relatief grote groep mensen de locatie *niet* binnen acceptabele reistijd bereiken.

Recreatie: Voor ongeveer de helft van de respondenten geldt dat zij het relevant vinden om deze typen bestemmingen te kunnen bereiken. Voor deze typen bestemmingen willen de meeste respondenten per auto of fiets kunnen reizen. Acceptabele reistijden voor het bereiken van natuur, horeca en cultuurbestemmingen liggen tussen de 30 a 50 min. Voor sport ligt dit rond de 20 minuten. Voor met name cultuur en horeca is variatie gewenst en wil men meerdere locaties binnen acceptabele reistijd kunnen bereiken. Voor natuur en cultuur geldt dat een grote groep mensen 1 locatie binnen de eigen acceptabele reistijd wil kunnen bereiken, maar desondanks de meerderheid heeft aangegeven 2 of meer locaties van het type bestemming te willen kunnen bereiken. Voor natuur bezoekt het grootste deel van de mensen in ons onderzoek meestal de dichtstbijzijnde locatie, bij de andere uitgevraagde recreatieve bestemmingen doet ongeveer de helft dat niet. Meestal zijn mensen in ons onderzoek in staat binnen acceptabele reistijd naar de recreatieve bestemmingen te reizen; bij het bereiken van sport per ov of lopend is de groep die dat niet kan relatief gezien wat groter.

Ov: Voor ongeveer de helft van de respondenten blijkt het relevant om ov-bestemmingen (btm-halte of treinstation) te kunnen bereiken; hierbij wil het grootste aandeel de fiets kunnen gebruiken of lopend er naartoe kunnen reizen. De acceptabele reistijd naar een btm-halte ligt met verschillende vervoerwijzen rond de 10 minuten; voor het bereiken van een treinstation ligt dit rond de 15-20 min. Het gros van de reizigers die het bereiken van een treinstation relevant vindt wil 1 treinstation binnen de acceptabele reistijd kunnen bereiken. Voor btm-haltes geldt dat een kleine minderheid van de respondenten er 1 willen kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd; de rest wil er graag 2 of meer kunnen bereiken. Meestal wordt zowel in het geval van het treinstation als de btm-halte de dichtstbijzijnde locatie bezocht. Ook zijn de meeste mensen uit het onderzoek op dit moment in staat binnen een voor hun acceptabele reistijd een ov-bestemming te kunnen bereiken.

Onderstaande tabel vat de relatie tussen typen bestemmingen en de onderzochte indicatoren samen.

Tabel 6.1 Typen bestemmingen in relatie tot onderzochte indicatoren

Relevantie bereiken bestemming	Voorkeurs-vervoermwijze	Acceptabele reistijden	Keuze voor dichtstbijzijnde	Acceptabel vs huidig
Hoger voor supermarkt (>80%), zorg (>70%), werk (>60%) Onderwijs minder relevant om te bereiken (10-20%)	Groot deel wil dit per auto kunnen bereiken: Grootschalig winkelcentrum, ziekenhuis, werk, cultuur en natuur Groot deel wil dit per ov kunnen bereiken: MBO, HBO/WO onderwijs Groot deel wil dit per fiets kunnen bereiken: kinderdagverblijf, middelbaar onderwijs, horeca, sport, natuur, trein Groot deel wil dit lopend kunnen bereiken: basisschool, btm-halte	Lager voor: supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf, basisschool, btm-halte Hoger voor: ziekenhuis, werk, MBO, HBO/WO onderwijs, horeca, natuur, cultuur	Duidelijke meerderheid (>65%) kiest voor dichtstbijzijnde: grootschalig winkelcentrum, ziekenhuis, huisarts, natuur, station, btm-halte Minder dan 60% kiest voor dichtstbijzijnde: kinderdagverblijf, middelbare school, horeca, sport	Relatief groot aandeel wat niet binnen acceptabele reistijd kan reizen: zorg, werk, hogere onderwijsbestemmingen

6.2 Vervoerwijzen

Wanneer we de verschillende onderzochte indicatoren in samenhang bekijken zien we patronen waar het gaat om de rol van verschillende vervoerwijzen, met name wat betreft het ov.

Ov: Het ov speelt over het algemeen een relatief kleine rol waar het gaat om de vervoerwijzen die mensen in het onderzoek willen kunnen gebruiken voor het bereiken van (voor hen relevante) typen bestemmingen. Een uitzondering vormen het MBO en HBO/WO onderwijs, de meeste respondenten willen deze bestemmingen met het ov kunnen bereiken. Ondanks de relatief kleine rol, valt wel op dat bijna de helft van de mensen in het onderzoek het kunnen bereiken van een btm-halte of treinstation *relevant* vindt. Mogelijk vinden mensen het ov belangrijk als een achtervang op het moment dat de auto wegvalt. Respondenten die vinden dat typen bestemmingen met ov bereikbaar moeten zijn, rapporteren over het algemeen hogere acceptabele reistijden naar verschillende typen bestemmingen, in vergelijking met andere vervoerwijzen. Deze mensen hebben in het algemeen ook vaker een huidige reistijd die hoger is dan wat ze zelf acceptabel vinden. Wel moet gezegd worden dat desondanks de meeste respondenten die willen kunnen reizen met het ov hun acceptabele reistijden kunnen realiseren.

Auto en fiets: Waar het ov juist slechts enkele malen wordt genoemd als vervoerwijze waarmee typen bestemmingen bereikbaar moeten zijn, worden de auto en fiets juist het vaakst genoemd. De acceptabele reistijden per auto zijn over het algemeen vergelijkbaar met die per fiets; soms iets hoger, soms iets lager. Voor deze beide vervoerwijzen zijn mensen ook relatief vaker (dan bij ov en fiets) in staat om binnen hun acceptabele reistijd de verschillende typen bestemmingen te kunnen bereiken.

Lopen: Reizen te voet wordt enkel bij het bereiken van de basisschool en de btm-halte door een groot deel van de respondenten genoemd als vervoerwijze waarmee de bestemmingen bereikbaar moeten zijn. Acceptabele reistijden te voet zijn over het algemeen vergelijkbaar met die per fiets, soms iets lager en incidenteel iets hoger (variërend over de typen bestemmingen). Wel zijn mensen die lopend naar typen bestemmingen willen kunnen reizen in vergelijking met degenen die per auto

of fiets willen kunnen reizen iets minder goed in staat om binnen hun acceptabele reistijd locaties te kunnen bereiken.

6.3 Persoonskenmerken

Met name wat betreft de relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen en de vervoerwijzen waarmee deze typen bestemmingen bereikt zouden moeten worden, vallen verschillen tussen de geanalyseerde respondentkenmerken op. In mindere mate is dat daarnaast het geval voor acceptabele reistijden (en kosten), de keuze voor al dan niet de dichtstbijzijnde vervoerwijze en de mate waarin mensen een type bestemming binnen de (eigen) acceptabele reistijd kunnen bereiken. Vooral wat betreft stedelijkheid, opleiding, toegang tot een auto, leeftijd en de mate waarin mensen gezondheid barrières ervaren bij het reizen worden verschillen gevonden. Hieronder bespreken we per respondentgroep in de analyse enkele opvallende inzichten.

Stedelijkheid: Het valt op in Tabel 6.2 dat stedelingen relatief vaker een hogere relevantie uitspreken voor het kunnen bereiken van meer recreatieve bestemmingen als een grootschalig winkelcentrum, cultuur en horeca, en het kunnen bereiken van ov-bestemmingen in vergelijking met degenen in meer landelijk gebied. Omgekeerd hechten ze juist wat minder belang aan het kunnen bereiken van een kinderdagverblijf, basisschool of MBO dan degenen in meer landelijk gebied. Wanneer ze verschillende typen bestemmingen bezoeken, vinden ze duidelijk vaker dat deze bereikbaar moeten zijn per ov of lopend; degenen in landelijk gebied vinden het belang van de auto in het bereiken van verschillende typen bestemmingen juist meer van belang. Voor de fiets is het beeld minder eenduidig. Op de andere indicatoren zijn ook verschillen te vinden, maar deze zijn iets minder duidelijk. Wanneer de stedeling op pad gaat om verschillende typen bestemmingen te bereiken, accepteert hij/zij over het algemeen lagere reistijden naar verschillende typen bestemmingen. Een uitzondering vormt de acceptabele reistijd te voet, waarvoor in enkele gevallen (bereiken van werk, cultuur en natuur) juist hogere reistijden worden geaccepteerd. Stedelingen kiezen (op een enkele type bestemming na) niet vaker of minder vaak voor de dichtstbijzijnde locatie dan degenen in landelijk gebied; wel zijn stedelingen voor een drietal typen bestemmingen (grootschalig winkelcentrum, cultuur en een treinstation) relatief beter in staat om het type bestemming binnen hun acceptabele reistijd te kunnen bereiken.

Tabel 6.2 Overzichtstabel regressieresultaten stedelijkheid

Stedelijkheid (laag→hoog)	Relevantie bereik	Voork eur auto	Voork eur ov	Voork eur fiets	Voork eur lopen	Accepta bele reistijd auto	Accepta bele reistijd ov	Accepta bele reistijd fiets	Accepta bele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstb ijzijnde	'Vold oen' reistij d
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Opleiding: Tussen praktisch en meer theoretisch opgeleiden zien we met name verschillen waar het gaat om de relevantie van het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen: theoretisch opgeleiden vinden het kunnen bereiken van een grootschalig winkelcentrum, ziekenhuis, MBO en hoger onderwijs locatie minder relevant en het bereiken van werk, ov-bestemmingen cultuur, natuur en sportbestemmingen relevanter dan meer praktisch opgeleiden. Qua vervoerwijze vinden theoretisch opgeleiden het bereiken van verschillende typen bestemmingen per ov of fiets meer van belang; ze geven juist wat minder voorkeur aan het reizen per auto. Theoretisch opgeleiden hebben daarnaast in het algemeen wat hogere acceptabele reistijden naar verschillende typen bestemmingen dan praktisch opgeleiden; met name de acceptabele reistijd per fiets valt hier op die vaak hoger ligt. Ook kiezen theoretisch opgeleiden voor enkele typen bestemmingen (supermarkt, huisarts en sportbestemmingen) er wat minder vaak voor de dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming te bezoeken. We zien geen verschillen tussen theoretisch en meer praktisch opgeleiden in de mate waarin zij in staat zijn om binnen hun acceptabele reistijd naar typen bestemmingen te reizen. In Tabel 6.3 is een overzicht te vinden met de beschreven significante relaties.

Tabel 6.3 Overzichtstabel regressieresultaten opleiding

Opleiding (praktisch→theoretisch)	Relevantie bereiken	Voork eur auto	Voork eur ov	Voork eur fiets	Voork eur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Vold oen' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
Hoger onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect ($p < 0,05$). Oranje=significant negatief effect ($p < 0,05$). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Auto toegang: Wat betreft de toegang tot de auto schetsen zich wederom duidelijke patronen af, zoals ook te zien in Tabel 6.4. Mensen met toegang tot een auto hechten over het algemeen meer belang aan het fysiek kunnen bereiken van typen bestemmingen dan mensen met minder toegang tot een auto. Wel hechten zij minder belang aan het kunnen bereiken van ov of cultuurbestemmingen. Niet onverwacht vinden zij autobereikbaarheid relatief vaker van belang voor het bereiken van de meeste typen bestemmingen, terwijl zij voor veel typen bestemmingen juist relatief minder belang hechten aan bereikbaarheid per ov, fiets en in mindere mate lopen. Ondanks de verschillen qua relevantie en vervoerwijzen, zijn er amper verschillen te benoemen in de acceptabele reistijd naar verschillende typen bestemmingen voor degenen met en zonder toegang tot een auto. Wel valt op dat degenen met toegang tot een auto voor enkele typen bestemmingen (winkelbestemmingen en hoger onderwijs) vaker kiezen om niet de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming te bezoeken. Ook valt op dat zij wat vaker dan degenen zonder auto in staat zijn binnen hun acceptabele reistijd een type bestemming te kunnen bereiken.

Tabel 6.4 Overzichtstabel regressieresultaten auto toegang

Auto toegang (geen→altijd)	Relevantie bereiken	Voorkeur auto	Voorkeur ov	Voorkeur fiets	Voorkeur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoen' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Leeftijd: Wat betreft leeftijd zijn verschillen iets minder duidelijk dan voor stedelijkheid, opleidingstype en auto toegang, zie Tabel 6.5. Oudere respondenten hechten wat meer belang aan het kunnen bereiken van de supermarkt, zorg en cultuur en natuur, dan jongere respondenten. Voor jongere respondenten is juist het kunnen bereiken van werk, onderwijsbestemmingen, horeca, sport en een treinstation relevanter. Wat betreft vervoerwijzen zien we voor enkele typen bestemmingen dat door ouderen minder belang wordt gehecht aan het bereiken ervan per ov of auto. Ze hechten voor enkele typen bestemmingen juist wat meer belang aan het bereiken ervan per fiets of te voet. Wanneer ze op pad gaan, zijn de acceptabele reistijden van ouderen voor het bereiken van enkele typen bestemmingen, met name de winkelbestemmingen, recreatieve bestemmingen (excl. sport) en het ziekenhuis, hoger dan voor jongeren (en voor het bereiken van werk per auto of ov juist lager). Ouderen kiezen daarnaast voor een viertal typen bestemmingen relatief wat vaker dan jongeren voor de dichtstbijzijnde locatie (sport, btm-halte, grootschalig winkelcentrum en hoger onderwijs). Ze kunnen daarnaast wat vaker dan jongere respondenten een middelbare school binnen acceptabele reistijd bereiken.

Tabel 6.5 Overzichtstabel regressieresultaten leeftijd

Leeftijd (laag→hoog)	Relevantie bereiken	Voorkeur auto	Voorkeur ov	Voorkeur fiets	Voorkeur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoen' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											

Acceptabele bereikbaarheid

Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Gezondheid: Wat betreft mensen die gezondheid barrières ervaren (Tabel 6.6) bij het reizen valt op dat zij meer waarde hechten aan het kunnen bereiken van zorg, en juist wat minder waarde aan het kunnen bereiken van meer recreatieve bestemmingen zoals horeca en sport. Ook hechten ze minder waarde aan het bereiken van ov-bestemmingen. Voor enkele typen bestemmingen geven zij vaker aan belang te hechten aan een goede autobereikbaarheid dan degenen met minder barrières (supermarkt, huisarts en het bereiken van een middelbare school). Aan andere vervoerwijzen hechten zij voor enkele typen bestemmingen juist minder belang. Daarnaast valt op dat zij voor enkele typen bestemmingen lagere acceptabele reistijden hebben dan degenen met minder barrières, en dat dit met name het geval is voor de reistijd per fiets. We zien hier weinig verschil wat betreft de keuze om al dan niet de dichtstbijzijnde locatie te bezoeken. Wel valt voor deze groep sterk op dat zij voor verschillende typen bestemmingen significant minder in staat zijn deze binnen de acceptabele reistijd te bereiken.

Tabel 6.6 Overzichtstabel regressieresultaten gezondheid barrières bij reizen

	Relevantie bereiken	Voorkeur auto	Voorkeur ov	Voorkeur fiets	Voorkeur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoen' reistijd
Gezondheid barrières- (laag→hoog)											
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Geslacht: Ook wat betreft geslacht vallen enkele patronen op, zoals te zien in Tabel 6.7. Vrouwen hechten wat meer belang dan mannen aan het bereiken van winkel- en zorgbestemmingen, en aan verschillende recreatieve bestemmingen. Ook valt bij hen voor enkele typen bestemmingen relatief vaker een voorkeur voor fiets of auto op. Vrouwen hebben voor enkele typen bestemmingen een kortere acceptabele reistijd dan mannen. We zien geen verschillen naar geslacht in de keuze om al dan niet de dichtstbijzijnde locatie van het type bestemming te bezoeken. Qua het 'voldoen' van de reistijd valt daarnaast op dat vrouwen wat minder vaak dan mannen binnen acceptabele reistijd een treinstation kunnen bereiken; verder zijn (ook) hier weinig verschillen.

Tabel 6.7 Overzichtstabel regressieresultaten geslacht

Geslacht (0=man, 1= vrouw)	Relevantie bereiken	Voorkur auto	Voorkur ov	Voorkur fiets	Voorkur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoen' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Inkomen: Voor inkomen (Tabel 6.8) valt op dat mensen met hogere inkomens over het algemeen meer belang hechten aan het kunnen bereiken van werk, HBO/WO onderwijsbestemmingen, verschillende recreatieve bestemmingen én een treinstation dan degenen met een lager inkomen. Lagere inkomensgroepen hechten juist meer belang aan het bereiken van een supermarkt (mogelijk eten en bestellen zij minder buiten de deur). Wanneer zij reizen, hechten hogere inkomensgroepen voor het bereiken van enkele typen bestemmingen meer belang aan goede autobereikbaarheid. Wat betreft acceptabele reistijden zijn er geen duidelijke verschillen zichtbaar naar inkomen, al hebben mensen met hogere inkomens wel een wat kortere acceptabele reistijd per auto of fiets naar een supermarkt en juist wat meer reistijd naar horeca. Zij kiezen wat vaker voor de dichtstbijzijnde basisschool dan lagere inkomens, en juist minder vaak voor de dichtstbijzijnde sportlocatie. Opvallende verschillen zien we daarnaast naar het 'voldoen' van de reistijd: mensen met hogere inkomens zijn voor 6 van de 16 typen bestemmingen beter in staat om binnen hun acceptabele reistijd naar de typen bestemmingen te reizen dan mensen met lagere inkomens.

Tabel 6.8 Overzichtstabel regressieresultaten inkomen

Inkomen (laag→hoog)	Relevantie bereiken	Voorkur auto	Voorkur ov	Voorkur fiets	Voorkur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoen' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											

Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Digitale attitude: Wat betreft een digitale attitude vallen ook enkele zaken op in Tabel 6.10. Mensen die digitale alternatieven een goede vervanging vinden voor fysieke opties, vinden het bereiken van werk en een supermarkt minder relevant. Ook hechten zij voor enkele typen bestemmingen wat meer belang aan het kunnen bereiken ervan per auto of ov en wat minder belang aan het bereiken ervan per fiets. Er zijn geen hele duidelijke verschillen in acceptabele reistijden tussen mensen met een meer en minder digitale attitude; zij hebben wat hogere acceptabele reistijden per ov of fiets naar het werk, maar juist weer wat kortere acceptabele reistijden per auto naar een grootschalig winkelcentrum. Wanneer ze naar de supermarkt of btm-halte gaan, bezoeken zij wat vaker dan degenen met een minder digitale attitude de dichtstbijzijnde. Daarnaast valt op dat zij voor verschillende typen bestemmingen minder goed in staat zijn binnen hun acceptabele reistijd locaties te bereiken, in vergelijking met degenen die minder open staan voor digitale alternatieven. Dit duidt erop dat zij mogelijk vaker op een meer afgelegen/landelijke locatie wonen.

Tabel 6.10 Overzichtstabel regressieresultaten digitale attitude

Digitale stelling	Relevantie bereiken	Voorkeur auto	Voorkeur ov	Voorkeur fiets	Voorkeur lopen	Acceptabele reistijd auto	Acceptabele reistijd ov	Acceptabele reistijd fiets	Acceptabele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstbijzijnde	'Voldoende' reistijd
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect (p<0,05). Oranje=significant negatief effect (p<0,05). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

Werkzaamheid: We vinden ook enkele verschillen tussen degenen met en zonder baan, al zijn deze beperkt, zie Tabel 6.11. Degenen met baan hechten relatief meer waarde aan het bereiken van recreatieve bestemmingen, en juist minder waarde aan het kunnen bereiken van een ziekenhuis of hoger onderwijs. Voor een enkele type bestemming hebben ze relatief vaker een voorkeur voor de auto en hechten ze minder belang aan bereikbaarheid per fiets en te voet, maar meestal zijn er geen verschillen. Ook zijn voor enkele typen bestemmingen de acceptabele reistijden hoger voor werkenden, maar ook hier is in de meeste gevallen geen verschil. Ook wat betreft de keuze voor al dan niet de dichtstbijzijnde bestemming of de

verhouding tussen de acceptabele reistijd en de feitelijke reistijd zien we weinig verschil tussen degenen met en zonder baan.

Tabel 6.11 Overzichtstabel regressieresultaten werkzaamheid

Werkzaam		Voork eur auto	Voork eur ov	Voork eur fiets	Voork eur lopen	Accepta bele reistijd auto	Accept tabel e reistij d ov	Accepta bele reistijd fiets	Accepta bele reistijd lopen	Bezoekt niet dichtstb ijzijnde	'Vold oen' reistij d
Supermarkt											
Grootschalig winkelcentrum											
Huisarts											
Ziekenhuis											
Werk											
Kinderdagverblijf											
Basisschool											
Middelbare school											
MBO											
HBO/WO onderwijs											
Cultuur											
Natuur											
Horeca											
Sport											
Btm-halte											
Treinstation											

NB : Groen=significant positief effect ($p < 0,05$). Oranje=significant negatief effect ($p < 0,05$). Wit=geen significant effect gevonden. Grijs=geen model geschat, te lage N.

7. Conclusie

In dit onderzoek is verkend wat mensen relevante typen bestemmingen vinden om te kunnen bereiken en welke vervoerwijzen ze daarvoor geschikt vinden, wat ze acceptabele reistijden vinden om naar relevante typen bestemmingen te reizen, en hoe deze zich verhouden tot hun huidige reistijden. Dit hebben we onderzocht met behulp van een vragenlijst onder een representatieve steekproef van 3400 respondenten van 16 jaar en ouder uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Hier beantwoorden we de onderzoeksvragen die centraal staan in dit rapport, en bespreken we de implicaties en beperkingen van ons onderzoek.

7.1 Conclusies per onderzoeksvraag

Hieronder bespreken we de belangrijkste inzichten per onderzoeksvraag. De laatste onderzoeksvraag naar verschillen tussen groepen respondenten, verdelen we daarbij over de andere onderzoeksvragen.

Hoe kan een acceptabele reistijd (kosten en moeite) naar verschillende typen bestemmingen geoperationaliseerd worden?

Om acceptabele bereikbaarheid meetbaar te maken, was het nodig eerst te komen tot een operationalisatie hiervan.

- Acceptabele reistijd, laat staan acceptabele bereikbaarheid, is een lastig te meten begrip. Het gaat volgens de literatuur om een situatie waarin het totale nut wordt gemaximaliseerd en waarna het nut behaald uit een reis zou afnemen. Reizen langer dan deze acceptabele reistijd zou kunnen zorgen voor meer stress en het doen van andere activiteiten in de weg staan. In de literatuur wordt voor het meten van acceptabele reistijd soms onderscheid gemaakt tussen vervoerwijzen, en soms enkel achteraf gekeken in hoeverre mensen die meestal met een bepaalde vervoerwijze reizen een ander niveau van reistijd nog acceptabel vinden. In deze studie kozen we voor de eerste aanpak, om daarmee een direct verband te leggen tussen de vervoerwijze waarmee men reist en de reistijd die men acceptabel vindt. Dit hebben we in deze studie vertaald in de vraag: *Binnen welke reistijd vindt u dat u bestemming x zou moeten kunnen bereiken met vervoerwijze y? Ga hierbij uit van de deur-tot-deur reistijd.*
- Voor acceptabele kosten en moeite is geen concrete literatuur beschikbaar om hiervoor een geschikte operationalisatie voor te stellen. Daarom betreft deze uitwerking in onze studie slechts een eerste verkenning, waarbij we in afstemming met enkele interne en externe experts gekozen hebben voor de volgende vraagstelling wat betreft kosten: *Welke kosten vindt u maximaal acceptabel voor een retourreis naar bestemming x?* Voor het operationaliseren van comfort/moeite hebben we gekozen voor een algemene vraag die typen bestemmingen overstijgt: *Naast reistijd en reiskosten kunnen andere factoren het reisgemak bepalen naar een bestemming. Welke factoren zijn voor u nog meer belangrijk in uw reisgemak?*

In hoeverre vinden (potentiële en huidige) reizigers het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen relevant?

Voordat we ingaan op acceptabele reistijden, is eerst onderzocht in welke mate mensen het bereiken van verschillende typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen relevant vinden. Uit ons onderzoek blijkt dat de relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen varieert tussen typen bestemmingen en respondenten.

- Het meest relevant vinden mensen het kunnen bereiken van een supermarkt en een huisarts (>80% vindt dat relevant), gevolgd door het bereiken van een ziekenhuis (>70% vindt dit relevant). Ook het kunnen bereiken van werk wordt door een groot deel van de mensen in het onderzoek als relevant gezien (ca 65%).
- Het aandeel respondenten dat het relevant vindt om onderwijsbestemmingen te kunnen bereiken ligt duidelijk lager (ca 10-15% afhankelijk van de onderwijsbestemming). Dit komt waarschijnlijk doordat de doelgroep voor dergelijke typen bestemmingen (in de eerste plaats gezinnen met kinderen, jonge stellen met een kinderwens of jongere alleenstaanden in de studentenleeftijd) maar een beperkt deel van de totale huishoudens vormt. Wanneer we namelijk bijvoorbeeld inzoomen op gezinnen met minstens 1 kind onder de 12, blijkt dat van hen meer dan 70% het bereiken van een basisschool relevant vindt.
- Ook het kunnen bereiken van meer recreatieve bestemmingen vindt men gemiddeld gezien minder relevant (ca 28-50% vindt dit relevant, met op volgorde van minst naar meeste relevantie een grootschalig winkelcentrum, cultuur, sport, horeca en natuur); mogelijk worden deze typen bestemmingen meer als 'luxe' gezien en minder als eerste levensbehoefte.
- Huishoudens met kinderen en degenen met toegang tot een auto hechten veel meer waarde aan het bereiken van onderwijsbestemmingen. Vrouwen, ouderen, degenen met toegang tot een auto en degenen met gezondheid barrières hechten meer waarde aan het kunnen bereiken van zorg en aan het kunnen bereiken van winkelbestemmingen. Stedelingen, vrouwen, theoretisch opgeleiden, hogere inkomens en werkzamen hechten meer waarde aan het bereiken van recreatieve bestemmingen. Stedelingen hechten in het algemeen ook meer waarde aan het bereiken van ov-bestemmingen dan degenen in meer landelijk gebied.

Ook de vervoerwijze waarmee men vindt dat typen bestemmingen vervolgens bereikt moeten kunnen worden verschilt per type bestemming.

- De meeste respondenten vinden dat MBO en hoger onderwijs bereikt moeten kunnen worden per ov of per fiets. Voor de meeste andere typen bestemmingen op een meer regionaal niveau (een grootschalig winkelcentrum, werk, ziekenhuis, cultuur en natuurbestemmingen) vinden de meeste respondenten bereikbaarheid per auto het meest relevant.
- Voor meer lokale typen bestemmingen als het bereiken van een supermarkt, een huisarts, een kinderdagverblijf, een station, horeca en sport geldt dat de meeste respondenten fietsbereikbaarheid van belang vinden. Voor het bereiken van de basisschool en BTM-halte vinden de meeste respondenten dat deze lopend bereikbaar moeten zijn.
- We vinden een duidelijke relatie tussen de toegang van een respondent tot de auto en het belang dat gehecht wordt aan een goede autobereikbaarheid van verschillende typen bestemmingen. Andersom vinden mensen met minder toegang tot een auto juist OV- en fietsbereikbaarheid belangrijker. Ook mensen woonachtig in landelijk gebied geven voor de meeste typen bestemmingen, wanneer zij het relevant vinden deze te bezoeken, relatief vaker een voorkeur aan voor de auto en relatief minder vaak een voorkeur aan voor het ov in vergelijking met mensen uit stedelijk gebied. Meer theoretisch opgeleiden hechten voor een aantal uitgevraagde typen bestemmingen duidelijk minder belang aan autobereikbaarheid en meer aan ov-bereikbaarheid dan meer praktisch opgeleiden.

Wat zijn acceptabele reistijden naar verschillende vervoerwijzen (en welke kosten en moeite aspecten horen daarbij), en hoeveel locaties van typen bestemmingen willen mensen binnen de acceptabele reistijd kunnen bereiken?

Vervolgens is ingezoomd op de acceptabele reistijden naar voor de respondent relevante typen bestemmingen met voor hen relevante vervoerwijzen. Ook wat betreft acceptabele reistijden vallen verschillen op, zowel tussen typen bestemmingen als tussen vervoerwijzen.

- Respondenten hebben voor typen bestemmingen als supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf en een BTM-halte een acceptabele reistijd variërend van 9 tot 18 minuten afhankelijk van type bestemming en vervoerwijze. Dergelijke typen bestemmingen bevinden zich over het algemeen ook op kortere afstand en worden ook vaak geassocieerd met het zogenaamde 10-15 minutenstad concept. De inzichten suggereren dus dat de keuze voor een richtlijn van 10 a 15 minuten reistijd naar dergelijke typen bestemmingen globaal overeenkomt met hetgeen respondenten gemiddeld gezien ook acceptabel vinden (zie bijv. [Papadopoulos et al., 2023](#); [Silva et al., 2023](#)).
- Voor andere typen bestemmingen liggen acceptabele reistijden gemiddeld hoger tot acceptabele reistijden van ca 50 minuten per ov voor typen bestemmingen als cultuur, werk en hoger onderwijs.
- In het algemeen hebben mensen die vinden dat ze een type bestemming met de betreffende modaliteit moeten kunnen bereiken hogere acceptabele reistijden voor het reizen met ov naar verschillende typen bestemmingen dan voor het reizen met auto, fiets of te voet.
- Acceptabele reistijden verschillen met name naar stedelijkheid en opleidingsniveau, en in mindere mate naar leeftijd en de mate waarin men gezondheid barrières ervaart bij het reizen met één of meerdere vervoerwijzen. Over het algemeen lijkt stedelijkheid samen te hangen met lagere acceptabele reistijden, en een meer theoretische opleiding juist met hogere acceptabele reistijden. Ouderen hebben voor het bereiken van verschillende typen bestemmingen gemiddeld hogere acceptabele reistijden per fiets; degenen met relatief meer gezondheid barrières die vinden dat een type bestemming per fiets bereikbaar moet zijn hebben in verschillende gevallen juist kortere acceptabele reistijden per fiets.
- Voor zorgbestemmingen geldt dat de grootste groep mensen in het onderzoek één locatie van deze typen bestemmingen wil kunnen bereiken binnen de acceptabele reistijd. Voor onderwijs wil (afhankelijk van het specifieke type) 30-50% van de mensen in het onderzoek 1 locatie binnen een acceptabele reistijd kunnen bereiken; de anderen willen graag 2 of meer locaties kunnen bereiken. De grootste groep mensen in het onderzoek wil 2 supermarkten binnen een voor hen acceptabele reistijd kunnen bereiken. Voor cultuur en horeca geldt dat de grootste groep mensen in het onderzoek drie of meer locaties van deze typen bestemmingen wil kunnen bereiken.
- De variatie in acceptabele kosten voor het bereiken van typen bestemmingen zoals door mensen in het onderzoek gerapporteerd laat een soortgelijk beeld zien; mensen vinden voor het bereiken van bestemmingen zoals werk, cultuur of een ziekenhuis hogere kosten acceptabeler dan voor bestemmingen zoals de supermarkt of een btm-halte. Meer informatie over de prijsontwikkeling en betaalbaarheid van mobiliteit zijn te vinden in een andere recente studie van het KiM ([Krabbenborg & Durand, 2024](#)).
- Naast reistijd en reiskosten geven relatief veel mensen aan dat weersomstandigheden, de betrouwbaarheid van de reistijd en de aanwezigheid van voorzieningen (bijvoorbeeld parkeerplaatsen) tijdens de reis van invloed zijn op hun reisgemak.

Hoe verhoudt de acceptabele reistijd zich tot huidige reistijden?

In de laatste onderzoeksvraag vergeleken we de acceptabele situatie met de huidige situatie, om een beeld te krijgen van de mate waarin mensen op dit moment een voor hen acceptabele situatie realiseren. In de meeste gevallen blijken mensen in

staat binnen hun acceptabele reistijd typen bestemmingen te bereiken, maar er zijn uitzonderingen.

- De meeste mensen in het onderzoek geven aan voor verschillende typen bestemmingen meestal de dichtstbijzijnde locatie te bezoeken. Wel varieert dit: voor een grootschalig winkelcentrum, een ziekenhuis, natuur en ov-bestemmingen kiezen mensen relatief vaker voor de dichtstbijzijnde locatie (>70%). Voor met name horeca (<35%), maar ook voor sport (53%), kinderdagverblijf (51%) en een middelbare school (51%) ligt dit percentage duidelijk lager. Belangrijke redenen waarom respondenten niet voor de dichtstbijzijnde locatie kiezen zijn onder andere het aanbod op de specifieke locatie en de kwaliteit van het type bestemming.
- In veruit de meeste gevallen ligt de acceptabele reistijd naar een type bestemming gemiddeld gezien boven de reistijden die mensen in het onderzoek hebben als ze de *dichtstbijzijnde locatie* zouden bezoeken. De gemiddelde acceptabele reistijd ligt in de meeste gevallen ook boven de gemiddelde reistijd naar de *meest bezochte locaties*, maar hier zijn meer uitzonderingen, met name voor het reizen per ov en in mindere mate voor het lopend reizen. De typen bestemmingen waarbij de huidige reistijden vaker boven de acceptabele reistijden uitkomen zijn ziekenhuis, werk en onderwijsbestemmingen. De verkennende analyse naar acceptabele kosten laat zien dat gemiddelde gerapporteerde huidige kosten voor alle typen bestemmingen boven de gemiddeld gerapporteerde acceptabele kosten uitkomen.
- Wanneer we op respondentniveau de acceptabele reistijden vergelijken met de huidige reistijden, blijken de meeste mensen in het onderzoek voor het bereiken van typen bestemmingen met verschillende vervoerwijzen een huidige reistijd naar de meest bezochte locatie van het type bestemming hebben die binnen de acceptabele reistijd ligt (waarbij de huidige reistijd dus 'voldoet'). Dit varieert van 47% (van de respondenten die vindt dat sport met het ov bereikt moet kunnen worden in een situatie die 'voldoet'), tot bijna 100% in een situatie die 'voldoet' (voor bijvoorbeeld het bereiken van een station per fiets binnen de acceptabele reistijd). Het is hierbij opvallend dat het aandeel mensen dat een huidige reistijd heeft die hoger is dan de acceptabele reistijd vaak hoger is voor het bereiken van typen bestemmingen met het ov of lopend (dan per auto of fiets). Vooral voor het type bestemming werk is dit verschil voor ov duidelijk te zien. Hierbij kan ca 85% van de mensen in het onderzoek die vindt dat werk per auto bereikbaar moet zijn het werk ook binnen acceptabele reistijd per auto bereiken, terwijl slechts ca 55% van de mensen in het onderzoek die vinden dat ze werk met het ov zouden moeten kunnen bereiken dat per ov realiseert.
- Verder valt op dat hogere inkomens voor verschillende typen bestemmingen vaker een huidige reistijd hebben die binnen de eigen acceptabele reistijd ligt. Degenen met relatief meer gezondheid barrières voor het reizen met verschillende vervoerwijzen en degenen die positief staan ten opzichte van digitale alternatieven hebben juist relatief vaak een huidige reistijd die hoger is dan de acceptabele reistijd. In dat laatste geval kan het digitale alternatief mogelijk een aantrekkelijk alternatief zijn voor de situatie die qua reistijd niet 'voldoet'.

7.2 Beleidsimplicaties

Belangrijke aanleiding voor deze studie was de toenemende aandacht in beleid voor het verbeteren van bereikbaarheid in plaats van het faciliteren van mobiliteit. Bereikbaarheid komt tot stand in een interactie tussen nabijheid (de hoeveelheid bestemmingen en de ruimtelijke spreiding hiervan) en mobiliteit (de beschikbaarheid van mobiliteitsvoorzieningen en de eigen mogelijkheden). Een belangrijke vraag hierbij is welke typen bestemmingen daarbij bijzondere aandacht

moeten krijgen en welke niveaus van bereikbaarheid dan acceptabel zijn, hoe het begrip bereikbaarheid zo goed mogelijk in indicatoren geoperationaliseerd kan worden en wat eventueel kwetsbare groepen zijn wat betreft bereikbaarheid. In deze studie hebben we hier handvatten voor gezocht, vanuit het perspectief van de (huidige en potentiële) Nederlandse reiziger. Hieronder bespreken we een aantal mogelijke beleidsimplicaties op basis van de inzichten.

- De inzichten uit de studie hebben relevantie voor het traject richting een Mobiliteitsvisie voor 2050 ([IenW, 2023](#)), waarbij het ontwikkelen van bereikbaarheidsdoelen een belangrijk onderdeel is. Één van de ontwikkelrichtingen hierin is een sufficientaristisch perspectief waarbij wordt gedacht over het stellen van een basisniveau van bereikbaarheid naar verschillende typen bestemmingen. De inzichten uit onze studie geven daarvoor handvatten:
 - Zo toont de studie variatie in de mate waarin mensen het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen relevant vinden; dergelijke informatie kan als hulpmiddel worden gebruikt in het verder doordenken voor welke typen bestemmingen het opstellen van bereikbaarheidsdoelen meer en minder prioriteit heeft. Zo blijkt dat winkelbestemmingen, zorg en in iets mindere mate het bereiken van werk voor het grootste deel van de Nederlanders relevante typen bestemmingen zijn om te kunnen bereiken, terwijl het kunnen bereiken van onderwijs-, recreatieve- en ov-bestemmingen met name voor specifiekere doelgroepen relevantie heeft.
 - Daarnaast bieden de gemiddelde acceptabele reistijden en het aantal binnen deze tijd te bereiken locaties zoals gerapporteerd in deze studie informatie voor het verder doordenken van basisniveaus van bereikbaarheid; daarbij suggereren de inzichten om niet alleen aandacht te hebben voor verschillen tussen typen bestemmingen, maar ook voor verschillen tussen vervoerwijzen en respondentgroepen.
 - Zo blijkt uit de analyse dat respondenten voor het bereiken van een supermarkt, huisarts, basisschool of btm-halte een reistijd van rond de 9 a 18 minuten gemiddeld acceptabel vinden. Voor bestemmingen als een ziekenhuis, werklocatie of MBO- en HBO/WO-locatie zijn reistijden van 30 tot 50 minuten acceptabel. De meeste mensen verwachten binnen die tijd 1 locatie van een bestemming te kunnen bereiken, maar hier is wel wat variatie tussen typen bestemmingen.
 - Ook blijkt uit de studie dat mensen over het algemeen hogere acceptabele reistijden hebben voor het kunnen bereiken van typen bestemmingen per ov in vergelijking met andere vervoerwijzen. Van hieruit zou de vraag gesteld kunnen worden of het beleidsmatig altijd streven moet zijn om dezelfde mate van bereikbaarheid te bieden per ov als met andere vervoerwijzen. Tegelijkertijd zien we ook dat het aandeel mensen dat op dit moment de acceptabele reistijd niet kan realiseren ook relatief hoger ligt voor mensen die met het ov willen kunnen reizen. Ook kan het zijn (zie ook de reflectie hieronder) dat mensen hun acceptatie hebben aangepast aan de bestaande situatie. Het is van belang deze aspecten mee te wegen in beleidskeuzes rond ov-bereikbaarheid.
 - Acceptabele reistijden variëren ook duidelijk naar respondentgroepen. Zo zijn acceptabele reistijden naar verschillende typen bestemmingen in meer landelijk gebied over het algemeen wat hoger dan in meer stedelijk gebied. Of dit ook moet leiden tot doelgroep specifiek beleid is uiteraard een beleidsmatige keuze.
 - Een aandachtspunt in de discussie over het komen tot eventuele basisniveaus van bereikbaarheid is daarnaast de vraag in hoeverre het inderdaad nodig is dat iedereen een bepaald type bestemming nabij heeft. Oftewel: maken mensen wel gebruik van de dichtstbijzijnde

locatie van het type bestemming? Uit deze studie komt naar voren dat de meeste respondenten inderdaad geneigd zijn te kiezen voor de dichtstbijzijnde locatie, al bestaat hier duidelijk variatie tussen typen bestemmingen. Bij een ziekenhuis, grootwinkel centrum, natuurgebied of een ov-bestemming kiezen de meeste mensen in ons onderzoek bijvoorbeeld voor de dichtstbijzijnde locatie, maar bij onderwijsbestemmingen kiest bijna de helft van de respondenten niet voor de dichtstbijzijnde onderwijslocatie. Kwaliteitsaspecten blijken vaak belangrijker in de keuze dan directe nabijheid. Mochten richtlijnen of normen voor bereikbaarheid overwogen worden, dan is het belangrijk met dit aspect rekening te houden.

- De studie laat daarnaast zien dat op basis van de eigen acceptabele reistijd en gerapporteerde reistijden het grootste deel van de Nederlanders momenteel in staat is verschillende typen bestemmingen te kunnen bereiken. Wel blijken er ook groepen die op basis van de verhouding tussen hun huidige en acceptabele reistijd wat achterblijven.
 - o Wat betreft typen bestemmingen is het aandeel respondenten dat momenteel een reistijd *boven* de acceptabele reistijd heeft met name wat groter voor het bereiken van werk, een ziekenhuis, enkele hogere onderwijsbestemmingen en het bereiken van sport.
 - o Daarnaast hebben mensen die willen kunnen reizen met ov en in mindere mate te voet in de een wat grotere kans dat de acceptabele reistijd in de huidige situatie niet wordt gerealiseerd.
 - o Verder blijkt dat met name degenen met relatief meer gezondheid barrières, degenen met lagere inkomens en degenen met minder of zonder toegang tot een auto minder in staat zijn hun acceptabele reistijd op dit moment te kunnen realiseren. Overigens vinden we ook dat degenen die digitale opties als een goed alternatief zien op dit moment vaker een reistijd boven de acceptabele reistijd hebben. Mogelijk kan het digitale alternatief in deze situaties deels de fysieke situatie compenseren.
- De inzichten geven ook enkele handvatten waar het gaat om het door ontwikkelen van bereikbaarheidsindicatoren, bijvoorbeeld in het kader van de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) die door het Ministerie wordt opgesteld:
 - Zo blijkt uit de studie dat acceptabele reistijden op basis van het perspectief van respondenten vaak hoger liggen dan nu gerealiseerde reistijden. In huidige bereikbaarheidsindicatoren zoals die voor de IMA worden gebruikt, worden huidige gerealiseerde reistijden vaak als proxy gebruikt voor wat mensen acceptabel vinden. Uit deze studie blijkt dat deze werkwijze veelal tot een onderschatting leidt van de acceptabele reistijden. Wel blijken er enkele uitzonderingen, zoals bij het bereiken van een ziekenhuis per ov; hier liggen de acceptabele reistijden gemiddeld lager dan de huidige reistijden. Daarnaast geeft de studie inzicht in de verschillen in acceptabele reistijden tussen respondentengroepen. Bezien kan worden of deze aspecten in de operationalisatie van de bereikbaarheidsindicator kunnen worden meegenomen, bijvoorbeeld door andere reistijdgrenzen en reistijdvervalcurves te hanteren, al dan niet voor verschillende groepen.
 - De meeste bestaande bereikbaarheidsindicatoren gaan voornamelijk uit van reistijd, en laten het operationaliseren van kosten en moeite nog achterwege. In deze studie hebben we ook verkend welke kosten mensen voor het reizen naar de verschillende typen bestemmingen nog acceptabel vinden en welke comfortaspecten verder een rol spelen. De niveaus van acceptabele kosten en relevante comfortfactoren die volgen uit deze studie zouden kunnen gebruikt worden bij verdere doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator bijvoorbeeld in het kader van de IMA.

7.3 Reflectie op de bevindingen

In deze studie hebben we het begrip acceptabele bereikbaarheid nader verkend en geanalyseerd, met een nadruk op acceptabele reistijden naar verschillende typen bestemmingen. De inzichten geven veel informatie over wat in de beleving van reizigers relevante typen bestemmingen zijn om te kunnen bereiken en wat qua reistijden al dan niet acceptabel is in het reizen van en naar deze verschillende typen bestemmingen. In deze paragraaf reflecteren we nader op de interpretatie en toepassing van deze inzichten.

- De nadruk lag in dit onderzoek op wat respondenten voor zichzelf relevant en acceptabel vinden in het bereiken van typen bestemmingen. Dit eigen perspectief is een belangrijke basis voor het gedrag, de keuzes en ervaringen van mensen (zie bijv. ook [Pot et al., 2021](#); [Van Wee, 2022](#), en Figuur 2.3). Zo blijkt bijvoorbeeld dat mensen in meer stedelijk gebied over het algemeen kortere acceptabele reistijden naar typen bestemmingen hebben dan degenen in meer landelijk gebied. Ook zien we dat mensen in de meeste gevallen in staat zijn binnen een voor hen acceptabele reistijden een type bestemming te kunnen bereiken.
- Tegelijkertijd hoeft het perspectief van mensen over hun eigen situatie niet altijd gelijk te zijn aan wat maatschappelijk gezien het meest gewenst is. Zo blijkt uit onze vragenlijst dat 'slechts' 10-20% het kunnen bereiken van een type onderwijsbestemming relevant vindt *voor zichzelf of hun kind*. Betekent dit dan ook dat de nabijheid van onderwijslocaties minder prioriteit hoeft te krijgen in bepaalde wijken waar bijvoorbeeld minder gezinnen met kinderen wonen? Of is dit wel gewenst vanuit een meer maatschappelijk perspectief? Recent is door het Ministerie van IenW een participatieve waarde evaluatie (PWE) uitgevoerd waarin mensen juist wordt gevraagd vanuit een burger of "maatschappelijk" perspectief de relevantie van het bereiken van verschillende typen bestemmingen te beoordelen ([Rijksoverheid, 2024](#)). In de toepassing van de inzichten is het belangrijk om zowel het persoonlijke perspectief en het maatschappelijke perspectief te beschouwen. In ieder geval kan nagedacht worden over de kenmerken van gebieden (en bijvoorbeeld het aandeel jonge gezinnen, de belangrijkste doelgroep) waar typen bestemmingen gerealiseerd worden.
- Een hieraan gerelateerd aspect om in het interpreteren van de resultaten rekening mee te houden, is het fenomeen zelfselectie. Oftewel, mensen zijn geneigd te gaan wonen in een omgeving die aansluit bij hun (reis) voorkeuren. Dit lieten we ook reeds zien in het conceptuele model als kader voor dit onderzoek (Figuur 2.3). Bijvoorbeeld, mensen die graag met de trein reizen, zijn geneigd om dichterbij een treinstation te wonen. Dit kan betekenen dat wanneer je een treinstation realiseert in een omgeving waar nog geen station is gelegen, dat niet perse gelijk tot een soortgelijke mate van gebruik hoeft te leiden. Immers: de mensen in die andere omgeving hebben mogelijk minder affiniteit met deze bestemming (al zijn er uit literatuur ook indicaties dat het realiseren van een nieuw type bestemming in de omgeving het gebruik ervan ook kan vergroten, zie bijv. [Van de Coevering; 2021](#)). Zo zijn er ook mensen die bewust wat meer de rust opzoeken en in perifeer gebied gaan wonen waar minder (locaties van) typen bestemmingen zijn. Gegeven dat mensen geneigd zijn te gaan wonen in een omgeving die aansluit bij hun voorkeuren, kan de vraag gesteld worden of het inderdaad effectief is voor elke locatie in Nederland een bepaald minimumniveau aan bereikbaarheid naar bestemmingen te garanderen (een van de mogelijke beleidsrichtingen in de Mobiliteitsvisie 2050 van IenW). [Van Wee \(2022\)](#) refereert hier ook aan in een conceptuele studie over bereikbaarheid en equity. Wel is hier een aandachtspunt dat (bijvoorbeeld in een markt met hoge huizenprijzen) niet iedereen in staat is om alle woonvoorkeuren te realiseren. De mate van vrijwilligheid van de

huidige woonsituatie is dus van belang om mee te wegen (zie ook [Van Wee \(2022\)](#)). Dit houdt ook verband met de zogenoemde 'optiewaarde', het feit dat je opties beschikbaar hebt ook al maak je er geen gebruik van.

- Ook blijkt uit de studie dat mensen over het algemeen een hogere acceptabele reistijd lijken te hebben per ov naar voor hen relevante typen bestemmingen. Het feit dat je tijdens het reizen met het ov (mits er een zitplaats is) andere dingen kan doen, kan een reden zijn om voor het ov inderdaad uit te gaan van iets langere reistijden. Enkele andere studies komen tot een soortgelijke bevinding in de context van werk (zie bijv. [Milakis et al., 2015](#); [Milakis & Van Wee, 2018](#)). Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat het acceptabel is om bij het faciliteren van het ov uit te gaan van een iets langere reistijd dan bij andere vervoerwijzen. Aan de andere kant kan het ook zijn dat mensen hun voorkeuren hebben aangepast aan de bestaande situatie waarin de reistijden per ov over het algemeen langer zijn (zie ook Figuur 2.3, waarin we het aanpassen aan de situatie reeds beschreven). Zo laat de studie van [Milakis & Van Wee \(2018\)](#) bijvoorbeeld zien dat respondenten in Berkeley (VS) hogere reistijden naar werk accepteren dan degenen in Delft, wat deels verklaard kan worden door het feit dat mensen in de VS gewend zijn aan het moeten afleggen van langere afstanden gegeven de ruimtelijke spreiding. Met deze aspecten in het achterhoofd is het dus de vraag of een verschil tussen de vervoerwijzen inderdaad maatschappelijk acceptabel is, en tenminste van belang met beide aspecten rekening te houden dan wel de redenen achter de hogere acceptabele reistijd bij het reizen met ov nader te onderzoeken.
- Hieraan gerelateerd kunnen kenmerken van onze huidige maatschappij tot uiting komen in de reistijden die mensen acceptabel vinden en de vervoerwijzen die zij willen kunnen bereiken. Zo blijken mensen in veel gevallen bestemmingen met de auto of per fiets te willen kunnen bereiken. Met name de auto is in onze huidige maatschappij een dominante vervoerwijze; veruit de meeste afstand en ritten worden met de auto afgelegd. Ook zijn we gewend aan een ruimtelijke ordeningsbeleid waarin in principe is ingezet op typen bestemmingen zoals een huisarts nabij. Dergelijke keuzes kunnen van invloed zijn op hetgeen wat mensen nu als acceptabel beschouwen. In een andere ruimtelijke context of een ander land kan dit dus anders uitwerken. Hierbij kan ook de vraag gesteld worden of hetgeen dat reizigers vanuit de huidige maatschappelijke context wenselijk achten en verwachten, ook hetgeen is wat je toekomstgericht beleidsmatig wenselijk acht.

7.4 Beperkingen en aandachtspunten voor (vervolg)onderzoek

De gemaakte keuzes in de operationalisatie van het begrip acceptabele bereikbaarheid en uitgevoerde analyses hebben enkele beperkingen die mogelijk voor vervolgonderzoek relevant en interessant zijn.

- Een belangrijk aspect van deze studie was het meetbaar maken van acceptabele reistijden, én een verkenning te doen van acceptabele kosten en andere relevante comfortfactoren. In deze studie is deze operationalisatie zoveel mogelijk gebaseerd op literatuur, maar deze was vooralsnog beperkt en er was nog geen ideale methode bepaald. De huidige methode voor acceptabele reistijden lijkt goed werkbaar, maar in de uitkomsten van respondenten is wel een hoge spreiding zichtbaar. Dit kan duiden op variatie in niveaus van wat men acceptabel vindt, maar ook op verschillende interpretaties van de vraagstelling. Met name ook de inzichten rond acceptabele kosten moeten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat hier nog weinig vergelijkingsmateriaal voorhanden is. Het is daarom ook belangrijk de inzichten uit deze studie te vergelijken met inzichten uit andere (mogelijke toekomstige) studies, waar mogelijk.

- In het verlengde hiervan is in deze studie gekozen om acceptabele reistijden per type bestemming én per vervoerwijze uit te vragen. Hierdoor is het mogelijk om vervoerwijzen met elkaar te vergelijken, en de studie laat hier inderdaad relevante verschillen zien. Een kanttekening hierbij is wel dat het niet mogelijk is om een 'gemiddelde' acceptabele reistijd naar een type bestemming te benoemen ongeacht de vervoerwijze. Wel is het mogelijk een range te noemen per type bestemming over de verschillende vervoerwijzen heen.
- Mede vanwege bovenstaande keuzes bleek het uit praktische overwegingen niet mogelijk om alle respondenten voor alle typen bestemmingen en vervoerwijzen te bevragen naar wat zij acceptabel vinden. Dat zou hebben geleid tot een eentonige en te lange vragenlijst. Gezien we wel behoefte hadden om respondenten over verschillende typen bestemmingen en vervoerwijzen te bevragen, hebben we gekozen voor een aanpak waarbij mensen enkele typen bestemmingen toegewezen hebben gekregen op basis van wat zij relevant vinden. Deze aanpak leek ons te rechtvaardigen, gezien dit ook de mensen zijn die het nut ontleen aan een type bestemming. Om soortgelijke redenen hebben mensen alleen vragen gekregen over acceptabele en huidige reistijden voor (maximaal 2) vervoerwijzen waarmee ze vinden dat deze bestemming bereikt moet kunnen worden. Deze pragmatische aanpak maakt dat we breed een beeld hebben kunnen schetsen, maar vraagt wel om wat nuance in het interpreteren van de resultaten. Wel bleek uit een verdiepende analyse van enkele basisbestemmingen die wel aan alle respondenten zijn voorgelegd dat er geen duidelijk verschil bestaat in de acceptabele reistijden van mensen die typen bestemmingen meer en minder relevant vinden. Daarnaast is een consequentie van bovenstaande aanpak dat voor sommige typen bestemmingen (die voor een kleinere groep relevant bleken, zoals onderwijsbestemmingen) de respons wat beperkt is, helemaal wanneer ook nog naar vervoerwijze wordt uitgesplitst. Dit vraagt ook om enige voorzichtigheid in het interpreteren van de uitkomsten bij sommige typen bestemmingen. Met name voor onderwijsbestemmingen is het wellicht goed om het fenomeen nogmaals te onderzoeken onder een grotere steekproef.
- In dit onderzoek hebben we met behulp van beschrijvende analyses en regressieanalyses het thema acceptabele bereikbaarheid breed verkend door te kijken naar verschillen tussen een 16-tal typen bestemmingen en een 4-tal vervoerwijzen, en geanalyseerd in hoeverre er verschillen zijn tussen bevolkingsgroepen. Uiteraard zijn er op basis van deze data en mogelijk ook aanvullende (of nog te verzamelen) databronnen mogelijkheden om de inzichten rond acceptabele bereikbaarheid nader te verdiepen. Hieronder doen we hiertoe een aantal suggesties.
 - In dit onderzoek lag de nadruk op het perspectief van de reiziger en wat hij of zij relevant of acceptabel vindt voor zichzelf, wat vaak de basis vormt voor het gedrag en de ervaringen. Een ander perspectief kan zijn te vragen wat mensen belangrijk vinden voor de gehele maatschappij, dus ook voor anderen. In een recente participatieve waarde evaluatie (PWE) heeft IenW Nederlanders reeds enkele vragen rond dit thema vanuit deze maatschappelijke bril voorgelegd ([Rijksoverheid, 2024](#)). Het kan interessant zijn een dergelijk perspectief met de inzichten vanuit het reizigersperspectief te vergelijken.
 - Daarnaast lag de nadruk in deze studie zoals reeds gesteld op acceptabele reistijden, mede gezien er naar ons weten nog geen literatuur beschikbaar is waarin acceptabele kosten en comfortaspecten worden geoperationaliseerd. We hebben hier een eerste poging toe gedaan, maar vervolgonderzoek op deze terreinen is zeker waardevol.
 - Een belangrijk type bestemming dat we in dit onderzoek buiten beschouwing hebben gelaten is bijvoorbeeld het bezoek aan familie en vrienden. Dit was in de context van dit onderzoek een bewuste keuze,

omdat het bezoek aan familie en vrienden lastig te beïnvloeden is door de overheid via bijvoorbeeld ruimtelijke ordeningsbeleid. Immers: mensen kiezen zelf waar ze gaan wonen en waar ze hun vrienden kiezen. Tegelijkertijd is het hebben van sociaal contact voor mensen wel cruciaal, zo bleek bijvoorbeeld in COVID-tijd. Het in algemene zin borgen van de bereikbaarheid van andere buurten en regio's, of 'de bereikbaarheid van andere mensen' zou hiertoe een mogelijke invulling kunnen zijn, maar vervolgonderzoek naar het belang van familie en vrienden nabij en de operationalisatie daarvan kan van meerwaarde zijn.

- Verder hebben we mensen in deze studie bevroegd naar de mate waarin het voor hen relevant is om bepaalde typen bestemmingen te kunnen bereiken, maar hebben we hierin geen specifiek onderscheid gemaakt naar de reden waarom dit voor hen relevant is. Bijvoorbeeld in het geval van het bereiken van een ziekenhuis omdat zijzelf als (potentiële) patiënt dit type bestemming bezoeken, omdat hun kind of bijvoorbeeld een ouder er patiënt is en zij meegaan naar consult of op bezoek willen gaan, of omdat zij personeel zijn van een ziekenhuis. Vervolgonderzoek zou dit nader kunnen onderscheiden.
- Gerelateerd brachten we in deze studie inzicht in acceptabele reistijden en verschillen hierin tussen respondentgroepen (en kosten en comfortaspecten), maar gingen we (op enkele open antwoorden na) niet echt in op de beweegredenen van mensen tot wat zij acceptabel vinden. Waarom accepteren mensen bijvoorbeeld gemiddeld hogere acceptabele reistijden voor ov dan voor andere vervoerwijzen? Meer kwalitatief vervolgonderzoek zou hiervoor van meerwaarde zijn.
- Om zicht te krijgen in hoeverre mensen op dit moment in een situatie zitten die 'voldoet' qua reistijd, hebben we in dit onderzoek de acceptabele reistijden die mensen rapporteerden vergeleken met de huidige reistijden. Aanvullend hebben we mensen gevraagd of ze tevreden zijn met de mate waarin zij in algemene zin in staat zijn plekken te bereiken (zie ook kader 5.3) en onderzocht hoe dit verband houdt met de mate waarin zij zich nu in een situatie bevinden die 'voldoet' qua reistijd. Andere manieren om zicht te krijgen op de mate waarin mensen nu in een situatie zitten die 'voldoet', zijn bijvoorbeeld te vragen in hoeverre mensen momenteel tevreden zijn met het bereiken van verschillende typen bestemmingen, of meer 'feitelijk' te bestuderen hoeveel mensen geografisch gezien op dit moment niet in staat zijn binnen bepaalde tijdsgrenzen naar typen bestemmingen te reizen. Daarnaast laat eerder onderzoek van bijv. [Pot \(2023\)](#) maar ook van het KiM al zien dat de 'feitelijke' situatie niet altijd overeenkomt met de gepercipieerde situatie. Het is zinvol om de inzichten uit ons onderzoek naar voor reizigers' acceptabele bereikbaarheid in relatie tot deze andere perspectieven te bezien en wellicht nader te verdiepen.
- Verder lag de nadruk in deze studie op de huidige situatie; we hebben niet expliciet bestudeerd wat het effect is van veranderingen in de omgeving. Gezien mensen geneigd zijn te gaan wonen in een omgeving van hun voorkeur, is het voor te stellen dat de verhouding tussen de acceptabele en de huidige reistijd verandert op het moment dat bepaalde gewenste typen bestemmingen uit de woonomgeving wegtrekken en mensen daarvoor verder zouden moeten reizen. Mogelijk is het wegtrekken van een type bestemming ook erger als de eerstvolgende locatie van het type bestemming veel verder weg is gelegen, dan wanneer er in de nabije omgeving nog verschillende andere alternatieven beschikbaar zijn. Het kan interessant zijn nader te onderzoeken hoe dit werkt.
- Ook zou het interessant zijn nader te verkennen hoe mensen aspecten als 'kwaliteit' en 'nabijheid' van een type bestemming afwegen. Uit deze studie blijkt dat voor mensen niet alleen de nabijheid van een type

bestemming meespeelt in de keuze welke locatie te bezoeken, maar ook aspecten als de kwaliteit en het aanbod van een specifieke locatie zijn relevant in deze keuze zo lieten we zien.

- We hebben in dit onderzoek na consultatie van de literatuur en experts een selectie gemaakt van relevante respondentkenmerken waarvoor we mogelijke verschillen in de relevantie van het bereiken van typen bestemmingen, de acceptabele reistijd en de relatie met huidige reistijden hebben onderzocht. We hebben hier vanwege de veelheid aan typen bestemmingen en indicatoren die in dit onderzoek worden gezien systematisch gekozen voor een vaste set aan respondentkenmerken die we voor alle typen bestemmingen, vervoerwijzen en indicatoren hebben bestudeerd. Op het niveau van specifieke bestemmingsgroepen of vervoerwijzen zijn er echter mogelijk ook nog andere interessante verklarende kenmerken denkbaar, zoals attitudevariabelen (de houding ten opzichte van het ov bijvoorbeeld). Vervolgonderzoek wat meer focust op een specifieke bestemmingsgroep of een specifieke indicator kan mogelijk specifiekere kijken welke verklarende kenmerken voor deze specifieke typen bestemmingen of indicator relevant zijn.
- Tot slot hebben we ons dit onderzoek 'beperkt' tot beschrijvende analyses en regressieanalyses om inzicht te krijgen in verschillen tussen groepen reizigers. Een andere interessante invalshoek zou kunnen zijn om via clusteranalyse groepen van mensen te vormen die het bereiken van bepaalde typen bestemmingen meer of minder relevant vinden met bepaalde vervoerwijzen, bijvoorbeeld met behulp van een Latente Klassen Analyse.

Referenties

- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2022). *Toegang voor iedereen?*. Rapport | PBL. <https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/pbl-2022-toegang-voor-iedereen-4932.pdf>
- Cao, W., Huang, Q., Zhang, N., Liang, H., Xian, B., Gan, X., Xu, D. R., & Lai, Y. (2022). Mapping the travel modes and acceptable travel time to primary healthcare institutions: A case study in Inner Mongolia Autonomous Region, China. *Journal Of Transport Geography*, *102*, 103381. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103381>
- CBS Statline. (2024). *Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, motieven en regio's*. <https://opendata.cbs.nl/statline/-/CBS/nl/dataset/84713NED/table?ts=1721286309687>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2020, april 1). *Huishoudens met kinderen*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2020/14/huishoudens-met-kinderen>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2023). *Onderweg in Nederland (ODIN) 2022 - onderzoeksbeschrijving*. Centraal Bureau Voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2023/onderweg-in-nederland--odin---2022-onderzoeksbeschrijving>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2024a). *Huishoudens nu*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/woonsituatie/huishoudens-nu#:~:text=Hoeveel%20gezinnen%20met%20kinderen%20zijn,wonen%20een%20of%20meer%20kinderen.>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2024b, 16 april). *Thuiswerkers wonen kwartier verder van werk*. *Centraal Bureau Voor de Statistiek*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/16/thuiswerkers-wonen-kwartier-verder-van-werk>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (z.d.). *Nabijheidsstatistieken per wijk/buurt*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/wijk-en-buurtstatistieken/nabijheidsstatistieken-per-wijk-buurt>
- Christiaanse, S. (2024). *The loss of rural facilities: a mixed methods study on perceptions of place-change*. [Thesis fully internal (DIV), University of Groningen]. University of Groningen. <https://doi.org/10.33612/diss.867732259>
- Clark, B., Chatterjee, K., Melia, S., Knies, G., & Laurie, H. (2014). Examining the relationship between life transitions and travel behaviour change: New insights from the UK household longitudinal study. *46th Universities' Transport Studies Group Conference*. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/822110>
- Coevering, P. van de, Maat, K. & Wee, B. van (2018). Residential self-selection, reverse causality and residential dissonance: A latent class transition model of interactions between the built environment, travel attitudes and travel behavior. *Transportation Research A* *118*, 466-479.
- Coevering, P. van de (2021). *The Interplay between Land Use, Travel Behaviour and Attitudes: a Quest for Causality*. Delft, Dissertation TU Delft.
- CROW. (2021). *Inzicht in acceptabele loopafstanden*. Rapport | CROW. <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/CROW-publicatie-Inzicht-in-acceptabele-loopafstand>
- de Haas, M. (2023). *Waar is de OV-reiziger gebleven?*. Rapport | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/10/10/waar-is-de-ov-reiziger-gebleven>
- Dijst, M., Vidakovic, V. (2000). Travel time ratio: the key factor of spatial reach. *Transportation* *27*, 179-199. <https://doi.org/10.1023/A:1005293330869>

- Faber, R. M., Hamersma, M., Brimaire, J., Kroesen, M., & Molin, E. J. (2023). The relations between working from home and travel behaviour: a panel analysis. *Transportation*. <https://doi.org/10.1007/s11116-023-10401-4>
- Geurs, K. T., & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal Of Transport Geography*, *12*(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Geurs, K., Haaijer, R., & Van Wee, B. (2006). Option Value of Public Transport: Methodology for Measurement and Case Study for Regional Rail Links in the Netherlands. *Transport Reviews*, *26*(5), 613–643. <https://doi.org/10.1080/01441640600655763>
- Grotenhuis, J., Wiegman, B. W., & Rietveld, P. (2007). The desired quality of integrated multimodal travel information in public transport: Customer needs for time and effort savings. *Transport Policy*, *14*(1), 27–38. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2006.07.001>
- Hamersma, M., de Haas, M., Faber, R., & Krabbenborg, L. (2021). *Thuiswerken, thuisonderwijs en mobiliteit: inzichten MPN meting april 2021*. Rapport | Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2021/06/16/thuiswerken-thuisonderwijs-en-mobiliteit-inzichten-mpn-meting-april-2021>
- Hamersma, M., Moorman, S., 't Hoen, A., & Arendsen, K. (2023). *Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid*. Rapport | Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/03/17/op-weg-naar-bereikbaarheidsdoelen-in-mobiliteitsbeleid>
- He, M., Zhao, S., & He, M. (2016). Tolerance threshold of commuting time: Evidence from Kunming, China. *Journal Of Transport Geography*, *57*, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.09.007>
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N. T., & OldeKalter, M. (2015). The Netherlands Mobility Panel: An Innovative Design Approach for Web-based Longitudinal Travel Data Collection. *Transportation Research Procedia*, *11*, 311–329. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.12.02>
- Humagain, P., & Singleton, P. A. (2020). Investigating travel time satisfaction and actual versus ideal commute times: A path analysis approach. *Journal Of Transport & Health*, *16*, 100829. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100829>
- Hupkes, G. (1982). The law of constant travel time and trip-rates. *Futures*, *14*(1), 38–46. [https://doi.org/10.1016/0016-3287\(82\)90070-2](https://doi.org/10.1016/0016-3287(82)90070-2)
- Ibukun, O., & Alam, B. (2024). Travel-Limiting Disabilities in the United States: Why Accessibility Matters? *Journal Of Transportation Technologies*, *14*(03), 336–357. <https://doi.org/10.4236/jtts.2024.143020>
- Jang, J., & Ko, J. (2019). Factors associated with commuter satisfaction across travel time ranges. *Transportation Research. Part F, Traffic Psychology And Behaviour*, *66*, 393–405. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.09.019>
- Kang, A. S., Jayaraman, K., Soh, K., & Wong, W. P. (2019). Convenience, flexible service, and commute impedance as the predictors of drivers' intention to switch and behavioral readiness to use public transport. *Transportation Research. Part F, Traffic Psychology And Behaviour*, *62*, 505–519. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.005>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2023). *Mobiliteitsbeeld 2023*. Rapport. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/11/14/mobiliteitsbeeld-2023>
- Knoope, M. & Visser, J. (2022). *Online winkelen en COVID-19: de effecten op mobiliteit en transport*. Rapport | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/03/24/online-winkelen-en-covid-19-de-effecten-op-mobiliteit-en-transport>
- Lättman, K., Olsson, L., & Friman, M. (2016). Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport. *Journal of Transport Geography* *54*, 257–263. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.015>
- McGrail, M.R., Humphreys, J.S. & Ward, B. (2015). Accessing doctors at times of need—measuring the distance tolerance of rural residents for health-related

- travel. *BMC Health Serv Res* 15, 212. <https://doi.org/10.1186/s12913-015-0880-6>
- Milakis, D., Cervero, R., Van Wee, B., & Maat, K. (2015). Do people consider an acceptable travel time? Evidence from Berkeley, CA. *Journal Of Transport Geography*, 44, 76–86. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.03.008>
- Milakis, D., & Van Wee, B. (2018). "For me it is always like half an hour": Exploring the acceptable travel time concept in the US and European contexts. *Transport Policy*, 64, 113–122. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.02.001>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). (2021). *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht*. Rapport | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/29/bijlage-2-ima-2021-hoofdrapport-deel-1>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). (2023). *Mobiliteitsvisie 2050 hoofdlijnennotitie*. Rapport | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/17/bijlage-hoofdlijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050>
- Novaco, R. W., & Gonzalez, O. I. (2009). Commuting and well-being. In *Cambridge University Press eBooks* (pp. 174–205). <https://doi.org/10.1017/cbo9780511635373.008>
- Papadopoulos, E., Sdoukopoulos, A., & Politis, I. (2023). Measuring compliance with the 15-minute city concept: State-of-the-art, major components and further requirements. *Sustainable Cities And Society*, 99, 104875. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104875>
- Pot, F. J., Van Wee, B., & Tillema, T. (2021). Perceived accessibility: What it is and why it differs from calculated accessibility measures based on spatial data. *Journal Of Transport Geography*, 94, 103090. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103090>
- Pot, F. J., Koster, S., & Tillema, T. (2023). Perceived accessibility in Dutch rural areas: Bridging the gap with accessibility based on spatial data. *Transport Policy*, 138, 170–184. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.04.014>
- Rahul, T., & Verma, A. (2014). A study of acceptable trip distances using walking and cycling in Bangalore. *Journal Of Transport Geography*, 38, 106–113. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.05.011>
- Redmond, L. S., & Mokhtarian, P. L. (2001). *The Positive Utility of the Commute: Modeling Ideal Commute Time and Relative Desired Commute Amount*. The University of California Transportation Center. <https://escholarship.org/uc/item/4mc291p2>
- Silva, C., Büttner, B., Seisenberger, S., & Rauli, A. (2023). Proximity-centred accessibility—A conceptual debate involving experts and planning practitioners. *Journal Of Urban Mobility*, 4, 100060. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100060>
- van Tellingen, H., Kleinheerenbrink, A., Verstappen, A., Gerritse, B., Niks, I., & de Soet, J. (2017). *De essentiële invloed van vrouwen op retail*. <https://retailtrends.nl/item/48536/de-essentielle-invloed-van-vrouwen-op-retail>
- Van Wee, B. (2022). Accessibility and equity: A conceptual framework and research agenda. *Journal of Transport Geography*, 104, 103421. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103421>
- Willberg, E., Fink, C., & Toivonen, T. (2023). The 15-minute city for all? – Measuring individual and temporal variations in walking accessibility. *Journal Of Transport Geography*, 106, 103521. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103521>
- Young, W. & Morris, J. Evaluation by individuals of their travel time to work. *Transportation Research Record*, 794. <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1981/794/794-007.pdf>
- Zijlstra, T., Bakker, S., & Witte, J. (2022). *Het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Rapport | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Het wijdverbreide autobezit in Nederland | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)

Bijlage

Hoofdstuk 2

2.1 Longlist van typen bestemmingen

Onderstaande tabel geeft een longlist van typen bestemmingen die in bestaande documentatie aan bod komen waar het gaat om relevante te bereiken bestemmingen.

Winkelen	
Supermarkt	Oa Minder winkels in 2023 (cbs.nl) , Christiaanse, 2024 . CROW publicatie acceptabele loopafstanden; PBL Toegang voor iedereen
Kledingwinkel/schoenenwinkel	Oa Minder winkels in 2023 (cbs.nl)
Drogist	Oa Minder winkels in 2023 (cbs.nl)
Warenhuis	Oa Nabijheidsstatistieken CBS
Centrum-/winkelgebied	Oa CROW publicatie acceptabele loopafstanden
Zorg	
Ziekenhuis	Oa van Wee & de Jong, 2023; PBL Toegang voor iedereen ; CROW publicatie acceptabele loopafstanden
Huisarts	Oa van Wee & de Jong, 2023; PBL Toegang voor iedereen
Apotheek	Oa van Wee & de Jong, 2023; CROW publicatie acceptabele loopafstanden
Spoedeisende hulp	Oa de bestaande spreidingsnorm van het Integraal Zorgakkoord (IZA)
Verzorgingshuis/verpleeghuis	Oa Welke branches vallen onder de sector zorg en welzijn? (cbs.nl)
Geestelijke gezondheidszorg	Oa Welke branches vallen onder de sector zorg en welzijn? (cbs.nl)
Fysiotherapie	
Mantelzorg	Oa CROW-vragenlijst: Onderzoek: Brede Welvaart en Mobiliteit (office.com)
Werk	
Baan (eventueel onderscheid naar baan als zelfstandige; baan in loondienst; baan met/zonder thuiswerkmogelijkheid)	Oa Humagain & Singleton, 2021; Jang & Ko, 2019; PBL Toegang voor iedereen
Baan op passend niveau/sector	Uitgebreide lijst met soorten werk: Werkgelegenheidsstructuur (cbs.nl)
Onderwijs	
Kinderdagverblijf	Oa Nabijheidsstatistieken CBS
Buitenschoolse opvang	Oa Nabijheidsstatistieken CBS
Basisonderwijs (regulier & speciaal)	Oa Het Nederlandse onderwijssysteem Het Onderwijsloket
Voortgezet onderwijs (regulier & speciaal)	Oa Het Nederlandse onderwijssysteem Het Onderwijsloket
Beroepsonderwijs (MBO)	Oa Het Nederlandse onderwijssysteem Het Onderwijsloket
Hoger onderwijs (HBO, WO)	Oa Het Nederlandse onderwijssysteem Het Onderwijsloket
Recreatieve bestemmingen	
Sport/hobby	Oa Nabijheidsstatistieken CBS ; Christiaanse, 2024 .
Groen	Oa Nabijheidsstatistieken CBS ; visie Amsterdam/Utrecht, rond 15 minuten stadsconcept
Horeca/café	Oa Nabijheidsstatistieken CBS ; Christiaanse, 2024 .
Familie en vrienden	
Buurthuis	Oa Christiaanse, 2024 .
Kerk	Oa Christiaanse, 2024 .
Mobiliteitsbestemmingen	
OV-halte (met regelmatig een ov-voorziening)	Oa visie Amsterdam/Utrecht, rond 15 minuten stadsconcept
Station	Oa visie Amsterdam/Utrecht, rond 15 minuten stadsconcept
Btm-halte	Oa visie Amsterdam/Utrecht, rond 15 minuten stadsconcept
Parkeerplaats	Oa CROW publicatie acceptabele loopafstanden
Overig	
Geldautomaat	Oa Christiaanse, 2024 .

2.2 *Aandeel respondenten met meest bezochte horeca, cultuur en natuurlocatie*

Cultuur			Natuur			Horeca		
	N	%		N	%		N	%
Heeft geen favoriete (meest bezochte) locatie	427	53,9	Heeft geen favoriete (meest bezochte) locatie	427	53,9	Heeft geen favoriete (meest bezochte) locatie	461	66
Heeft een favoriete (meest bezochte) locatie	365	46,1	Heeft een favoriete (meest bezochte) locatie	365	46,1	Heeft een favoriete (meest bezochte) locatie	238	34
Omschrijving favoriete bestemming			Omschrijving favoriete bestemming			Omschrijving favoriete bestemming		
Een museum	28	16,1	Een bos	227	62,2	Een café	108	45,6
Een bioscoop	69	38,8	Een park	72	19,8	Een restaurant	111	46,6
Een theater	64	36,2	Een speeltuin	1	0,4	Een snackbar	5	2,2
Een concertlocatie	15	8,5	Een strand	19	5,2			
Anders, namelijk	1	0,5	Anders, namelijk	45	12,4	Anders, namelijk	14	5,7

Hoofdstuk 3

3.1 *Verdiepende analyse: Relevantie kunnen bereiken werk in relatie tot leeftijd*

	15-17 jaar	18-19 jaar	20-24 jaar	25-29 jaar	30-34 jaar	35-39 jaar	40-44 jaar	45-49 jaar	50-54 jaar	55-59 jaar	60-64 jaar	65-69 jaar	70-74 jaar	75-79 jaar	80 jaar eo	Totaal
Niet relevant	21,4%	9,9%	10,5%	6,2%	7,3%	8,6%	12,9%	15,1%	17,0%	20,5%	36,5%	75,1%	84,8%	88,5%	90,1%	32,4%
Matig relevant	5,1%	12,1%	4,3%	2,7%	2,7%	6,6%	5,8%	2,8%	2,7%	2,7%	2,2%	5,2%	3,0%	4,6%	3,1%	3,9%
Relevant	73,5%	78,0%	85,2%	91,1%	90,0%	84,8%	81,3%	82,1%	80,3%	76,7%	61,3%	19,7%	12,1%	6,9%	6,8%	63,7%

3.2 *Verdiepende analyse: Relevantie kunnen bereiken van kinderdagverblijf, basisonderwijs en middelbare school naar huishoudtype*

	Kinderdagverblijf			Basisschool			Middelbare school		
	HH met kind <12	HH met kind 13 tm 17	Totaal	HH met kind <12	HH met kind 13 tm 17	Totaal	HH met kind <12	HH met kind 13 tm 17	Totaal
Niet relevant	55,6%	92,5%	85,5%	18,7%	87,6%	79,2%	24,3%	57,5%	78,1%
Matig relevant	10,5%	5,2%	4,5%	8,0%	12,1%	4,7%	20,6%	12,1%	7,1%
Relevant	33,9%	2,3%	9,9%	73,3%	5,8%	16,0%	55,1%	30,3%	14,8%

3.3 *Verdiepende analyse: Relevantie kunnen bereiken van HBO/WO naar leeftijdsgroep*

	15-17 jaar	18-19 jaar	20-24 jaar	25-29 jaar	30-34 jaar	35-39 jaar	40-44 jaar	45-49 jaar	50-54 jaar	55-59 jaar	60-64 jaar	65-69 jaar	70-74 jaar	75-79 jaar	80 jaar eo	Totaal
Niet relevant	48,5%	32,2%	56,3%	76,2%	68,6%	65,7%	63,8%	71,9%	79,3%	89,0%	92,3%	96,0%	96,1%	96,5%	98,4%	77,9%
Matig relevant	8,2%	6,7%	7,8%	9,8%	18,4%	16,9%	18,3%	11,2%	9,9%	7,6%	4,8%	2,8%	3,1%	1,2%	0,5%	8,9%
Relevant	43,3%	61,1%	35,9%	14,1%	12,9%	17,4%	17,9%	16,9%	10,9%	3,4%	2,9%	1,2%	0,9%	2,4%	1,1%	13,2%

3.4 *Kader: Verklarende analyses relatie relevantie, bezoekfrequentie en reistijd*

Supermarkt	Relevantie	Relevantie +frequentie	Relevantie +frequentie +reistijd per ov	Relevantie +frequentie+ reistijd per auto	Relevantie +frequentie +reistijd per fiets	Relevantie +frequentie +reistijd te voet
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid	0,022	-0,012	-0,095	0,031	0,01	-0,028
Opleiding	0,1***	0,068***	0,213	0,03	-0,001	-0,025
Leeftijd	0,09***	0,044**	-0,305	0,026	0,02	0,022

Acceptabele bereikbaarheid

Geslacht (0=man, 1=vrouw)	0,119***	0,075***	-0,096	0,069**	0,086**	0,082
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal=ref)	-0,036	-0,021	0,095	-0,011	-0,015	0,072
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal=ref)	-0,065**	-0,031	0,001	-0,003	-0,031	0,047
Digitale stelling	-0,118***	-0,048**	-0,082	-0,102**	-0,033	-0,053
Toegang auto	0,039**	0,018	-0,33	0,009	0,062**	0,044
Gezondheid barrières	-0,036	0,006	0,24	0,019	0,023	0,043
Huishouden: jongste kind onder 12 geen jongere kinderen=ref)	0,019	0,014	0,039	0,026	0,013	0,02
Huishouden: jongste kind 12-15 geen jongere kinderen=ref)	-0,069***	-0,063***	-0,645**	-0,117***	-0,129***	-0,036
Werkzaam ja	0,009	-0,017	0,002	0,041	0,017	0,054
Bezoekfrequenties		0,377***	0,575***	0,405***	0,437***	0,481***
Reistijd per ov			0,057			
Reistijd per auto				0,016		
Reistijd per fiets					-0,017	
Reistijd te voet						0,039

Werk	Relevantie	Relevantie +frequentie	Relevantie +frequentie +reistijd per ov	Relevantie +frequentie+ reistijd per auto	Relevantie +frequentie+ reistijd per fiets	Relevantie +frequentie +reistijd te voet
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid	0,003	0,006	-0,099**	-0,001	-0,066	-0,274
Opleiding	0,1***	0,103***	0,155**	0,037	0,122**	0,273
Leeftijd	-0,061**	-0,022	-0,102**	0,004	-0,002	-0,167
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	0,027	0,059**	0,036	0,09**	0,071	-0,227
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal=ref)	0,08**	0,068**	0,088	0,097**	0,129**	0,078
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal=ref)	0,085**	0,089***	0,021	0,1**	0,055	-0,339
Digitale stelling	-0,209***	-0,093***	-0,095	-0,084**	0,029	-0,046
Toegang auto	0,054**	0,03	-0,019	-0,024	-0,018	0,358
Gezondheid barrières	-0,094***	-0,047**	-0,023	-0,047	-0,004	-0,057
Huishouden: jongste kind onder 12 geen jongere kinderen=ref)	-0,075**	-0,042	-0,04	-0,044	-0,06	-0,464
Huishouden: jongste kind 12-15 geen jongere kinderen=ref)	-0,05**	-0,04	-0,075	-0,071**	-0,057	-0,115
Werkzaam ja	0,001	-0,035	-0,044	0,063	-0,075	-0,274
Bezoekfrequenties		0,335***	0,129**	0,15**	0,169***	0,064
Reistijd per ov			0,023			
Reistijd per auto				0,03		
Reistijd per fiets					0,078	
Reistijd te voet						0,228

Huisarts	Relevantie	Relevantie +frequentie	Relevantie +frequentie+reistijd per ov	Relevantie +frequentie+reistijd per auto	Relevantie +frequentie+reistijd per fiets	Relevantie +frequentie+reistijd te voet
	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta	Bèta
Stedelijkheid	-0,028	-0,029	0,036	-0,061	-0,054	-0,022
Opleiding	0,004	0,005	0,066	-0,041	0,008	0,052
Leeftijd	0,171***	0,167***	0,117	0,203***	0,19***	0,158***
Geslacht (0=man, 1=vrouw)	0,12***	0,106***	0,101	0,114***	0,085***	0,123***
Inkomen 1-2x modaal (<1x modaal=ref)	0,004	0,011	0,112	0,037	0,039	-0,026
Inkomen meer dan 2x modaal (<1x modaal=ref)	-0,011	-0,002	-0,102	-0,035	0,011	0,017
Digitale stelling	-0,018	-0,021	0,039	-0,055	-0,013	0
Toegang auto	0,077***	0,068***	-0,053	0,073**	0,047	0,021
Gezondheid barrières	0,048	0,007	0,026	0,054	0	-0,011
Huishouden: jongste kind onder 12 (geen jongere kinderen=ref)	-0,013	-0,025	-0,077	-0,015	-0,028	-0,022
Huishouden: jongste kind 12-15 geen jongere kinderen=ref)	-0,051**	-0,046**	0,02	-0,026	-0,046	-0,098**
Werkzaam ja	-0,027	-0,018	-0,003	-0,007	-0,025	-0,026
Bezoekfrequentie		0,166	0,043	0,128***	0,216***	0,161***
Reistijd per ov			0,013			
Reistijd per auto				-0,006		
Reistijd per fiets					-0,013	
Reistijd te voet						-0,072**

3.5 *Verdiepende analyse: Middelbare school moet met ov bereikbaar zijn naar leeftijdsgroep (selectie: mensen die het kunnen bereiken van een middelbare school relevant vinden)*

Middelbare school moet met OV bereikbaar zijn (max 2 vervoerwijzen kiezen)	16 tot 20	20 tot 35	35 tot 50	50 tot 65	65+
Ja	57,7%	22,6%	32,2%	22,6%	66,7%
Nee	42,3%	77,4%	67,8%	77,4%	33,3%

3.6 *Aanvullende regressie analyses*

In deze bijlage zijn additionele regressies gepresenteerd waar in de hoofdtekst naar gerefereerd wordt.

Relevantie kunnen bereiken bestemmingen

Relevantie kunnen bereiken basisschool	St. Bèta	Sig
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
Matig stedelijk	0,025	0,1
Hoog stedelijk	-0,032	0,033
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
MBO+Havo/VWO bovenbouw	-0,004	0,787
HBO/WO	0	0,988
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
Leeftijd tussen de 20 en 35	0,082	0,007
Leeftijd tussen de 35 en 50	0,083	0,006

Acceptabele bereikbaarheid

<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,037	0,237
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,018	0,574
<i>Geslacht (man=ref)</i>	0,018	0,162
<i>Inkomen (<1x modaal=ref)</i>		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,005	0,76
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,019	0,237
<i>Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)</i>	0,024	0,071
<i>Toegang auto (nee=ref)</i>		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,063	<,001
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,068	<,001
<i>Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)</i>	0,017	0,241
<i>Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)</i>		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,582	<,001
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,014	0,369
<i>Werkzaam ja (nee=ref)¹</i>	0,021	0,196

Relevantie kunnen bereiken kinderdagverblijf	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
<i>Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)</i>		
<i>Matig stedelijk</i>	-0,002	0,933
<i>Hoog stedelijk</i>	-0,052	0,005
<i>Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)</i>		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	-0,006	0,779
<i>HBO/WO</i>	0,023	0,287
<i>Leeftijd (ref = 16 tot 20)</i>		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	0,119	0,001
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,003	0,937
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,087	0,024
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,056	0,161
<i>Geslacht (man=ref)</i>	0,025	0,124
<i>Inkomen (<1x modaal=ref)</i>		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,033	0,083
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,018	0,355
<i>Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)</i>	0,056	<,001
<i>Toegang auto (nee=ref)</i>		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,058	0,004
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,066	0,002
<i>Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)</i>	0,017	0,344
<i>Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)</i>		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,279	<,001
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,051	0,006
<i>Werkzaam ja (nee=ref)¹</i>	0,039	0,048

Relevantie kunnen bereiken middelbare school	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
<i>Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)</i>		
<i>Matig stedelijk</i>	0,015	0,389
<i>Hoog stedelijk</i>	-0,02	0,251
<i>Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)</i>		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	-0,04	0,035
<i>HBO/WO</i>	-0,023	0,245
<i>Leeftijd (ref = 16 tot 20)</i>		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	-0,078	0,022
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,028	0,416
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,128	<,001
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,157	<,001
<i>Geslacht (man=ref)</i>	0,003	0,841

Acceptabele bereikbaarheid

Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,018	0,31
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,038	0,035
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,017	0,251
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,01	0,607
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,043	0,028
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,043	0,028
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,446	<,001
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,177	<,001
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,002	0,897

Relevantie kunnen bereiken HBO/WO	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	0,028	0,121
<i>Hoog stedelijk</i>	0,005	0,769
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,038	0,061
<i>HBO/WO</i>	-0,01	0,643
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	-0,308	<,001
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,4	<,001
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,507	<,001
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,55	<,001
Geslacht (man=ref)	-0,06	<,001
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,016	0,39
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,052	0,008
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,016	0,323
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,054	0,008
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,021	0,331
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,01	0,586
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,142	<,001
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,097	<,001
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	-0,05	0,011

Vervoerwijze waarmee type bestemming bereikbaar moet zijn

Een grootschalig winkelcentrum moet per ov bereikbaar kunnen zijn	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	-0,031	0,683
<i>Hoog stedelijk</i>	-0,007	0,922
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,211	0,009
<i>HBO/WO</i>	0,132	0,119
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	0,053	0,748
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,004	0,979
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	0,052	0,762
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	0,02	0,853

Acceptabele bereikbaarheid

Geslacht (<i>man=ref</i>)	0,025	0,692
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,076	0,308
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,098	0,195
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	0,043	0,511
Toegang auto (<i>nee=ref</i>)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	-0,152	0,072
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	-0,23	0,009
Gezondheid barrières (<i>geen → veel belemmeringen</i>)	-0,01	0,823
Huishoudenssamenstelling (<i>geen jongere kinderen=ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,064	0,411
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,037	0,624
Werkzaam ja (<i>nee=ref</i>) ¹	-0,118	0,109

Een ziekenhuis moet per ov bereikbaar kunnen zijn	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (<i>laag stedelijk=ref</i>)		
<i>Matig stedelijk</i>	0	0,999
<i>Hoog stedelijk</i>	0,068	0,082
Opleiding (<i>geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref</i>)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,064	0,148
<i>HBO/WO</i>	0,118	0,01
Leeftijd (<i>ref = 16 tot 20</i>)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	0,186	0,045
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	0,225	0,017
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	0,168	0,098
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	0,077	0,218
Geslacht (<i>man=ref</i>)	0,003	0,923
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,057	0,171
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,066	0,133
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	0,053	0,116
Toegang auto (<i>nee=ref</i>)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	-0,026	0,577
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	-0,146	0,002
Gezondheid barrières (<i>geen → veel belemmeringen</i>)	0,03	0,394
Huishoudenssamenstelling (<i>geen jongere kinderen=ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,115	0,003
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,015	0,681
Werkzaam ja (<i>nee=ref</i>) ¹	0,029	0,465

Horeca moet per ov bereikbaar zijn	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (<i>laag stedelijk=ref</i>)		
<i>Matig stedelijk</i>	0,048	0,317
<i>Hoog stedelijk</i>	0,116	0,022
Opleiding (<i>geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref</i>)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,032	0,618
<i>HBO/WO</i>	-0,011	0,869
Leeftijd (<i>ref = 16 tot 20</i>)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	-0,165	0,122
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,219	0,025
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,233	0,027
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,11	0,077
Geslacht (<i>man=ref</i>)	-0,027	0,522

Acceptabele bereikbaarheid

Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,018	0,742
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,178	0,002
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	0,056	0,192
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	-0,219	<,001
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	-0,161	0,008
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,01	0,823
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,015	0,738
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,139	0,009
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,089	0,058

Hoofdstuk 4

4.1 Acceptabele reistijden per respondentgroep

Winkelbestemmingen

Acceptabele reistijd supermarkt	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	98	15	8	1742	12	6	1825	12	6	1070	13	7
Lage stedelijkheid	17	16	7	575	12	5	528	12	7	212	13	8
Matige stedelijkheid	11	13	6	302	12	8	304	12	5	153	13	6
Hoge stedelijkheid	70	16	8	865	12	5	993	11	5	705	13	6
Laag opleidingsniveau	22	16	7	435	12	8	448	12	6	280	12	8
Middel opleidingsniveau	47	15	7	734	12	5	732	12	6	436	13	7
Hoog opleidingsniveau	29	16	9	573	12	5	646	12	5	354	13	6
Leeftijd jonger dan 20	2	10	0	51	10	5	93	9	4	33	11	4
Leeftijd tussen de 20 en 35	19	16	8	386	12	5	410	11	5	246	13	8
Leeftijd tussen de 35 en 50	22	12	7	388	12	8	420	11	5	236	13	6
Leeftijd tussen de 50 en 65	27	16	7	460	12	5	463	12	7	240	12	5
Leeftijd hoger dan 65	27	17	8	458	12	5	440	13	6	314	13	7
Man	41	15	7	841	12	7	808	12	6	514	13	7
Vrouw	57	15	8	901	12	5	1017	12	6	556	13	6
Inkomen onder modaal en modaal	48	16	8	579	12	7	646	12	6	439	12	7
Inkomen 1-2 keer modaal	27	15	7	509	12	5	495	12	6	272	13	6
Inkomen tenminste 2 keer modaal	9	12	5	387	11	5	385	11	6	206	13	6
Inkomen onbekend	13	16	7	266	11	6	299	11	6	152	13	8
Digitaal is geen goed alternatief	50	15	5	885	12	5	968	12	6	565	13	7
Digitaal is af en toe een alternatief	22	16	11	428	12	8	389	12	7	230	13	7
Digitaal is vaak een goed alternatief	26	15	8	429	12	5	468	11	5	275	13	7
Nooit of soms toegang tot auto	40	16	8	145	13	11	388	11	5	293	13	6
Gebruik auto afstemming binnen HH	9	15	2	277	11	5	339	12	6	164	13	6
Altijd toegang tot een auto	49	15	8	1295	12	5	1075	12	6	600	13	7
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	84	15	8	1544	12	5	1654	12	6	941	13	6
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	14	16	6	198	13	10	171	12	6	129	12	8
Alleenstaand hh	37	16	8	345	13	8	446	12	5	379	13	7
Volwassen hh	44	16	6	955	12	5	934	12	6	500	13	7
Hh met tenminste 1 kind tm 12	10	16	13	280	12	5	279	11	6	128	13	6
Hh met jongste kind 13tm17	6	10	3	162	10	4	166	10	4	64	11	5

Acceptabele bereikbaarheid

Niet werkzaam	30	16	8	449	12	5	477	12	5	337	13	7
Wel werkzaam	67	15	7	1239	12	6	1294	12	6	708	13	7
Werkzaam onbekend	1	20		55	12	6	54	12	6	25	11	6

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele reistijd grootschalig winkelcentrum	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	96	30	17	344	23	12	196	21	12	42	15	9
Lage stedelijkheid	19	33	16	89	26	12	32	25	11	4	20	17
Matige stedelijkheid	15	29	11	57	22	11	39	23	17	6	16	10
Hoge stedelijkheid	62	29	18	198	21	13	126	20	11	32	14	8
Laag opleidingsniveau	29	26	20	99	22	12	61	18	9	12	15	9
Middel opleidingsniveau	49	29	14	152	23	13	84	23	16	18	15	10
Hoog opleidingsniveau	19	37	19	93	23	12	52	22	9	12	15	7
Leeftijd jonger dan 20	5	20	9	8	17	8	10	17	9	1	10	0
Leeftijd tussen de 20 en 35	23	32	14	70	23	12	33	18	10	8	9	6
Leeftijd tussen de 35 en 50	12	32	16	67	23	12	38	22	14	9	20	12
Leeftijd tussen de 50 en 65	28	29	15	97	23	13	56	21	11	9	16	6
Leeftijd hoger dan 65	27	31	22	101	22	12	60	24	14	15	16	9
Man	37	34	24	152	23	13	73	22	13	19	16	8
Vrouw	60	28	10	192	22	12	123	21	12	22	15	9
Inkomen onder modaal en modaal	41	27	16	118	23	12	87	21	15	20	17	9
Inkomen 1-2 keer modaal	19	34	12	100	25	12	46	21	10	9	15	8
Inkomen tenminste 2 keer modaal	13	36	19	64	21	12	28	21	7	6	13	7
Inkomen onbekend	24	30	21	62	21	13	36	22	13	6	11	11
Digitaal is geen goed alternatief	25	33	18	102	25	14	57	24	13	13	18	11
Digitaal is af en toe een alternatief	26	34	23	85	23	11	47	20	10	13	14	7
Digitaal is vaak een goed alternatief	45	26	11	157	21	12	92	20	13	16	13	8
Nooit of soms toegang tot auto	28	29	23	30	21	12	48	21	11	14	17	10
Gebruik auto afstemming binnen HH	12	26	13	48	21	11	31	21	15	5	18	8
Altijd toegang tot een auto	56	31	14	266	23	13	117	21	12	23	14	9
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	80	30	15	286	22	12	168	21	13	33	14	8
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	16	31	25	58	23	13	28	22	11	8	20	10
Alleenstaand hh	39	31	17	70	26	16	50	24	15	13	18	10
Volwassen hh	42	31	18	203	22	11	105	20	11	20	14	7
Hh met tenminste 1 kind tm 12	6	25	14	44	21	11	24	21	16	5	12	10
Hh met jongste kind 13tm17	9	27	14	28	24	9	18	21	10	4	19	13
Niet werkzaam	29	25	10	99	21	11	57	21	10	16	16	8
Wel werkzaam	63	32	19	235	24	13	130	22	13	25	15	10
Werkzaam onbekend	4	34	15	9	16	8	10	21	14	1	10	

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Zorgbestemmingen

Acceptabele reistijd huisarts	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	302	18	9	1573	12	6	1801	13	7	924	15	7
Lage stedelijkheid	56	16	9	539	11	6	528	13	7	200	14	7
Matige stedelijkheid	32	19	9	270	11	5	319	13	6	159	14	7
Hoge stedelijkheid	214	19	9	764	12	6	954	14	7	565	15	8
Laag opleidingsniveau	63	17	8	418	11	6	481	13	7	238	14	7
Middel opleidingsniveau	127	18	8	685	12	5	730	13	7	405	15	8
Hoog opleidingsniveau	112	20	10	470	12	6	590	14	6	282	16	7
Leeftijd jonger dan 20	11	18	9	50	11	5	90	11	5	25	11	5
Leeftijd tussen de 20 en 35	91	18	8	306	12	6	341	14	7	190	15	8
Leeftijd tussen de 35 en 50	71	19	9	321	11	5	398	13	7	198	15	7
Leeftijd tussen de 50 en 65	64	19	10	445	12	6	489	13	6	225	14	7
Leeftijd hoger dan 65	65	18	9	451	12	5	483	14	7	287	16	8

Acceptabele bereikbaarheid

Man	136	19	9	743	12	6	804	14	7	422	15	8
Vrouw	165	18	9	830	12	6	996	13	6	502	14	7
Inkomen onder modaal en modaal	109	19	9	541	12	6	645	13	6	343	15	7
Inkomen 1-2 keer modaal	78	17	8	470	12	6	499	14	7	257	15	8
Inkomen tenminste 2 keer modaal	65	19	9	320	12	6	379	14	7	185	16	8
Inkomen onbekend	49	19	10	241	11	5	278	13	7	140	13	6
Digitaal is geen goed alternatief	100	19	10	538	12	6	612	13	6	306	15	8
Digitaal is af en toe een alternatief	85	18	9	446	11	6	486	13	7	258	15	7
Digitaal is vaak een goed alternatief	116	18	8	590	12	6	703	14	7	360	15	8
Nooit of soms toegang tot auto	85	20	9	115	13	6	360	13	6	258	15	8
Gebruik auto afstemming binnen HH	49	20	10	268	12	5	337	13	7	125	15	7
Altijd toegang tot een auto	166	18	8	1182	12	6	1092	14	7	535	15	7
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	266	18	9	1351	12	6	1611	14	7	808	15	7
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	36	18	9	223	11	5	189	13	7	116	14	7
Alleenstaand hh	104	19	9	333	13	7	411	14	6	269	16	8
Volwassen hh	141	18	9	868	12	5	965	13	7	480	15	7
Hh met tenminste 1 kind tm 12	32	18	9	242	12	6	256	14	8	104	15	7
Hh met jongste kind 13tm17	24	21	10	130	10	5	169	12	6	71	12	5
Niet werkzaam	76	18	9	475	12	5	524	13	6	277	15	8
Wel werkzaam	217	18	9	1054	12	6	1223	14	7	626	15	7
Werkzaam onbekend	8	23	8	45	13	7	54	13	7	21	14	5

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

	ov			auto			fiets			lopen		
Acceptabele reistijd ziekenhuis	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	724	32	14	1417	22	11	449	24	14	61	22	11
Lage stedelijkheid	193	36	16	476	25	12	73	30	17	6	18	12
Matige stedelijkheid	119	32	14	265	22	10	82	25	14	9	20	7
Hoge stedelijkheid	411	29	13	676	20	9	294	23	12	46	23	11
Laag opleidingsniveau	210	31	15	453	22	11	160	24	14	26	21	9
Middel opleidingsniveau	300	31	13	581	22	10	177	24	14	23	21	13
Hoog opleidingsniveau	213	33	15	383	23	11	113	25	14	12	24	10
Leeftijd jonger dan 20	9	25	7	38	19	8	13	19	6	2	15	0
Leeftijd tussen de 20 en 35	114	30	13	216	21	9	84	25	14	9	19	9
Leeftijd tussen de 35 en 50	133	31	13	256	21	11	81	24	14	6	24	17
Leeftijd tussen de 50 en 65	200	31	15	426	22	11	127	24	13	15	21	9
Leeftijd hoger dan 65	268	34	15	481	23	11	145	25	14	28	23	11
Man	359	33	15	712	22	11	210	25	14	36	23	12
Vrouw	365	31	14	705	22	11	239	23	14	24	20	9
Inkomen onder modaal en modaal	300	31	15	512	22	11	185	23	12	35	23	11
Inkomen 1-2 keer modaal	185	34	15	401	22	11	108	26	14	13	17	9
Inkomen tenminste 2 keer modaal	137	33	14	275	22	11	86	26	17	6	18	7
Inkomen onbekend	103	28	10	228	21	10	70	24	13	7	29	14
Digitaal is geen goed alternatief	232	31	15	471	22	10	143	24	13	19	17	9
Digitaal is af en toe een alternatief	217	30	13	404	21	11	147	25	14	15	22	10
Digitaal is vaak een goed alternatief	274	34	15	542	22	11	159	24	14	27	25	12
Nooit of soms toegang tot auto	166	30	15	166	22	12	126	24	15	25	22	10
Gebruik auto afstemming binnen HH	112	32	13	223	22	10	72	23	12	5	25	11
Altijd toegang tot een auto	444	32	14	1024	22	11	249	25	13	31	21	12
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	588	32	14	1181	22	11	394	25	14	50	23	11

Acceptabele bereikbaarheid

Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	136	31	14	236	22	11	55	23	12	11	17	7
Alleenstaand hh	204	32	15	289	24	11	118	26	14	28	25	12
Volwassen hh	426	32	14	869	22	11	261	24	14	28	20	10
Hh met tenminste 1 kind tm 12	48	29	11	148	20	11	42	24	12	3	15	0
Hh met jongste kind 13tm17	46	32	12	110	20	8	28	25	14	2	15	0
Niet werkzaam	254	32	13	493	22	11	148	23	13	37	22	10
Wel werkzaam	442	32	15	880	22	11	284	25	14	20	21	12
Werkzaam onbekend	27	29	13	44	22	10	17	23	13	3	29	13

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Werk

Acceptabele reistijd werk	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	778	47	22	1569	36	17	958	28	15	104	21	12
Lage stedelijkheid	147	48	22	475	36	17	267	29	16	23	16	12
Matige stedelijkheid	116	45	21	264	35	16	152	28	16	12	18	8
Hoge stedelijkheid	515	48	22	830	36	18	539	28	14	69	22	12
Laag opleidingsniveau	121	41	22	297	30	17	251	23	12	28	16	13
Middel opleidingsniveau	303	44	20	695	34	16	388	28	14	45	21	11
Hoog opleidingsniveau	354	52	22	576	40	19	319	32	16	31	24	12
Leeftijd jonger dan 20	43	33	16	73	29	16	94	20	11	6	9	2
Leeftijd tussen de 20 en 35	286	50	23	515	37	17	260	28	15	21	22	12
Leeftijd tussen de 35 en 50	224	48	20	458	37	17	258	30	14	21	23	16
Leeftijd tussen de 50 en 65	204	46	19	461	35	17	294	30	15	40	23	10
Leeftijd hoger dan 65	20	50	38	62	31	21	52	23	13	15	13	8
Man	369	49	24	800	38	19	426	29	16	45	21	13
Vrouw	409	46	19	769	34	16	532	27	14	58	20	11
Inkomen onder modaal en modaal	219	45	24	402	34	16	280	28	15	35	22	14
Inkomen 1-2 keer modaal	205	47	18	466	36	17	299	28	15	34	17	12
Inkomen tenminste 2 keer modaal	239	51	22	433	39	19	217	30	15	24	22	9
Inkomen onbekend	115	45	21	268	32	16	163	26	15	10	23	13
Digitaal is geen goed alternatief	237	45	20	644	33	15	402	28	15	41	22	15
Digitaal is af en toe een alternatief	111	48	19	247	35	17	134	29	14	12	21	11
Digitaal is vaak een goed alternatief	318	51	22	503	41	19	240	31	16	28	21	10
Nooit of soms toegang tot auto	203	47	25	92	38	20	260	26	15	37	20	14
Gebruik auto afstemming binnen HH	176	50	24	269	35	18	224	27	14	22	24	12
Altijd toegang tot een auto	395	46	19	1193	36	17	467	30	15	44	19	10
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	743	47	21	1485	36	17	895	28	15	93	22	12
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	35	51	37	83	33	21	63	23	13	11	10	6
Alleenstaand hh	554	46	21	1268	35	18	738	27	15	78	20	11
Volwassen hh	224	50	23	301	38	16	220	31	14	26	23	15
Hh met tenminste 1 kind tm 12	343	48	21	736	35	17	447	28	15	48	19	10
Hh met jongste kind 13tm17	116	49	21	339	37	19	150	29	15	13	26	15
Niet werkzaam	95	38	18	193	33	16	141	22	11	16	17	10
Wel werkzaam	62	38	18	89	30	18	86	23	13	9	17	9
Werkzaam onbekend	701	48	22	1459	36	17	851	29	15	88	21	12

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele bereikbaarheid

Onderwijsbestemmingen

Acceptabele reistijd kinderdagverblijf	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	10	16	9	153	12	6	158	12	6	95	12	6
Lage stedelijkheid	2	23	12	56	11	7	55	12	4	27	12	6
Matige stedelijkheid	2	17	12	26	12	5	23	11	6	17	11	6
Hoge stedelijkheid	6	12	5	72	12	5	80	13	7	51	12	5
Laag opleidingsniveau	3	10	0	25	12	5	29	12	7	13	8	4
Middel opleidingsniveau	1	20	0	62	12	7	54	12	6	36	13	7
Hoog opleidingsniveau	6	19	10	66	12	5	75	12	6	46	13	5
Leeftijd jonger dan 20	0			3	8	3	2	10	0	0		
Leeftijd tussen de 20 en 35	5	19	9	75	13	6	78	13	6	41	12	4
Leeftijd tussen de 35 en 50	3	10	1	60	11	5	62	12	5	43	13	7
Leeftijd tussen de 50 en 65	1	28		8	12	7	9	13	7	4	4	4
Leeftijd hoger dan 65	1	10	0	7	12	4	7	12	5	7	12	8
Man	8	16	10	68	12	6	71	12	6	40	11	6
Vrouw	3	15	6	85	12	6	87	12	6	55	13	5
Inkomen onder modaal en modaal	4	10	0	35	13	7	45	13	5	25	11	5
Inkomen 1-2 keer modaal	4	22	9	42	11	4	34	11	4	16	11	7
Inkomen tenminste 2 keer modaal	2	16	11	46	13	6	50	13	8	29	13	5
Inkomen onbekend	0			31	11	6	29	12	5	25	12	7
Digitaal is geen goed alternatief	2	30	0	51	12	6	34	14	8	19	9	6
Digitaal is af en toe een alternatief	3	14	6	65	12	6	90	11	5	58	13	6
Digitaal is vaak een goed alternatief	5	13	7	38	12	5	34	14	6	18	13	6
Nooit of soms toegang tot auto	4	19	12	4	13	3	17	12	5	12	13	6
Gebruik auto afstemming binnen HH	0			30	13	5	40	12	5	30	13	5
Altijd toegang tot een auto	6	14	7	117	12	6	97	13	6	52	12	6
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	10	16	9	144	12	6	147	12	6	86	12	6
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	1	11		10	14	6	11	11	7	9	12	8
Alleenstaand hh	0			17	16	9	16	11	6	13	12	7
Volwassen hh	7	18	9	54	12	5	54	13	7	34	11	4
Hh met tenminste 1 kind tm 12	3	10	1	80	11	5	83	12	5	46	13	7
Hh met jongste kind 13tm17	0			3	5	0	5	8	3	2	10	0
Niet werkzaam	1	10	0	12	12	3	15	11	5	10	12	7
Wel werkzaam	9	17	9	140	12	6	140	12	6	84	12	6
Werkzaam onbekend	0			1	25		3	25	11	1	15	

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele reistijd basisschool	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	1	11	2	118	11	6	280	12	6	203	12	6
Lage stedelijkheid	0			44	11	8	99	13	6	57	13	6
Matige stedelijkheid	0			24	10	3	47	10	5	37	11	5
Hoge stedelijkheid	1	11	2	50	11	6	134	12	6	109	12	6
Laag opleidingsniveau	0			20	8	5	35	11	7	32	10	5
Middel opleidingsniveau	1	12		57	12	7	106	13	7	78	13	6
Hoog opleidingsniveau	1	10		41	11	5	139	11	5	94	13	6
Leeftijd jonger dan 20	0			9	8	4	5	10	0	4	6	5
Leeftijd tussen de 20 en 35	0			48	11	7	86	11	5	55	12	6
Leeftijd tussen de 35 en 50	1	11	2	53	11	5	164	12	6	125	13	6
Leeftijd tussen de 50 en 65	0			4	20	7	17	14	8	10	9	4
Leeftijd hoger dan 65	0			4	10	3	9	11	5	10	11	3
Man	0			58	11	5	126	12	7	83	12	6
Vrouw	1	11	2	60	11	7	154	11	5	120	12	6
Inkomen onder modaal en modaal	1	12		19	14	10	59	12	6	45	12	6
Inkomen 1-2 keer modaal	0			25	10	4	83	11	5	58	12	6

Acceptabele bereikbaarheid

Inkomen tenminste 2 keer modaal	1	10		40	11	4	93	11	6	65	13	6
Inkomen onbekend	0			35	10	6	45	14	8	35	11	6
Digitaal is geen goed alternatief	1	12		27	11	5	79	12	5	55	12	6
Digitaal is af en toe een alternatief	0			66	11	6	156	12	7	108	12	6
Digitaal is vaak een goed alternatief	1	10		26	9	6	46	11	5	41	12	4
Nooit of soms toegang tot auto	0			6	9	4	23	11	5	19	10	6
Gebruik auto afstemming binnen HH	0			14	11	4	58	12	7	56	11	6
Altijd toegang tot een auto	1	11	2	97	11	7	195	12	6	128	13	6
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	1	11	2	109	11	6	254	11	6	187	12	6
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	0			9	12	6	26	14	8	16	13	5
Alleenstaand hh	0			4	26	18	14	10	4	12	11	6
Volwassen hh	0			32	9	4	56	11	6	41	12	7
Hh met tenminste 1 kind tm 12	1	11	2	81	11	5	203	12	6	145	12	6
Hh met jongste kind 13tm17	0			2	10	0	8	9	2	6	9	2
Niet werkzaam	0			16	12	6	28	12	8	27	10	6
Wel werkzaam	1	11	2	103	11	6	249	12	6	176	12	6
Werkzaam onbekend	0			0			3	15	4	1	15	6

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

	ov			auto			fiets			lopen		
Acceptabele reistijd middelbare school	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	60	32	16	34	17	7	155	27	12	16	23	10
Lage stedelijkheid	19	35	18	11	20	7	42	30	13	5	18	7
Matige stedelijkheid	8	38	13	8	14	4	24	29	15	3	22	9
Hoge stedelijkheid	32	29	15	16	16	7	89	24	11	8	26	12
Laag opleidingsniveau	21	28	11	10	16	7	42	24	11	6	17	10
Middel opleidingsniveau	19	34	13	13	17	7	53	25	11	5	30	9
Hoog opleidingsniveau	20	35	22	11	18	7	60	29	14	5	22	8
Leeftijd jonger dan 20	15	25	7	5	20	8	19	27	9	4	23	9
Leeftijd tussen de 20 en 35	7	46	19	6	16	6	24	26	11	6	27	14
Leeftijd tussen de 35 en 50	30	33	17	15	17	6	85	27	14	4	23	9
Leeftijd tussen de 50 en 65	7	26	6	8	17	9	25	24	9	3	15	0
Leeftijd hoger dan 65	1	47	37	1	6		1	47	37	0		
Man	24	30	15	15	15	7	76	29	12	7	18	10
Vrouw	36	33	16	19	19	7	79	24	12	8	27	9
Inkomen onder modaal en modaal	16	35	19	7	11	2	38	27	12	5	27	11
Inkomen 1-2 keer modaal	19	33	15	7	15	3	55	25	11	3	30	0
Inkomen tenminste 2 keer modaal	16	32	14	15	19	6	47	29	12	6	21	8
Inkomen onbekend	9	25	15	6	21	11	15	23	16	2	8	7
Digitaal is geen goed alternatief	21	32	20	7	16	8	52	27	11	5	25	12
Digitaal is af en toe een alternatief	31	30	13	20	16	7	81	26	12	7	18	10
Digitaal is vaak een goed alternatief	8	39	13	7	21	6	21	30	16	3	30	0
Nooit of soms toegang tot auto	14	27	11	1	15	0	27	25	11	4	23	9
Gebruik auto afstemming binnen HH	8	41	16	7	17	6	26	26	13	3	30	0
Altijd toegang tot een auto	38	32	17	25	17	8	101	27	12	9	21	12
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	56	32	16	29	17	6	145	27	12	12	23	11
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	4	32	10	5	18	10	9	25	13	4	21	9
Alleenstaand hh	2	30	0	0			5	24	7	0		
Volwassen hh	2	28	3	6	18	9	11	22	12	2	9	7

Acceptabele bereikbaarheid

Hh met tenminste 1 kind tm 12	35	36	19	20	17	7	97	28	13	8	32	4
Hh met jongste kind 13tm17	21	27	10	8	17	6	41	24	11	5	15	0
Niet werkzaam	9	33	15	5	15	8	27	22	10	6	30	9
Wel werkzaam	51	32	16	29	17	7	126	28	13	10	18	9
Werkzaam onbekend	0			0			1	30		0		

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

	ov			auto			fiets			lopen		
Acceptabele reistijd MBO-locatie	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	59	41	19	31	24	12	51	26	13	4	13	7
Lage stedelijkheid	32	46	20	14	32	9	18	32	16	1	6	0
Matige stedelijkheid	1	60		6	15	10	8	21	6	0		
Hoge stedelijkheid	27	34	16	11	21	12	25	23	10	3	16	7
Laag opleidingsniveau	23	46	18	15	25	15	20	23	9	3	12	3
Middel opleidingsniveau	19	36	15	10	22	7	18	25	15	2	14	13
Hoog opleidingsniveau	17	39	24	5	27	15	13	31	15	0		
Leeftijd jonger dan 20	16	47	15	9	23	17	10	23	6	1	15	0
Leeftijd tussen de 20 en 35	15	43	24	7	24	7	10	31	20	0		
Leeftijd tussen de 35 en 50	16	33	16	7	24	15	22	26	13	2	14	13
Leeftijd tussen de 50 en 65	10	37	22	6	26	12	10	23	9	1	10	0
Leeftijd hoger dan 65	2	46	18	2	30	0	0			0		
Man	33	39	19	15	24	9	26	25	11	1	10	0
Vrouw	26	43	20	16	24	15	25	26	15	3	14	9
Inkomen onder modaal en modaal	14	46	27	12	19	13	16	24	15	4	10	4
Inkomen 1-2 keer modaal	22	38	16	6	22	8	14	26	10	0		
Inkomen tenminste 2 keer modaal	12	44	17	5	28	5	12	28	15	0		
Inkomen onbekend	10	37	13	8	33	13	8	24	12	1	25	
Digitaal is geen goed alternatief	25	38	18	14	24	14	15	28	16	1	6	0
Digitaal is af en toe een alternatief	18	43	22	8	24	10	22	21	7	3	16	7
Digitaal is vaak een goed alternatief	16	43	18	9	26	14	14	32	14	0		
Nooit of soms toegang tot auto	11	49	18	2	14	3	16	20	6	1	25	
Gebruik auto afstemming binnen HH	11	36	14	5	23	6	9	29	8	1	15	0
Altijd toegang tot een auto	37	40	20	23	26	14	26	28	16	2	8	3
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	58	41	19	28	25	12	49	26	13	3	16	7
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	1	45		2	12	3	2	12	11	1	6	0
Alleenstaand hh	1	46	47	1	46	47	2	17	14	1	10	0
Volwassen hh	14	43	24	12	21	12	11	21	10	1	25	
Hh met tenminste 1 kind tm 12	22	39	21	5	21	9	21	31	16	0		
Hh met jongste kind 13tm17	23	41	14	13	27	12	17	23	9	2	11	6
Niet werkzaam	12	49	15	10	22	7	12	23	7	1	25	
Wel werkzaam	47	39	20	21	26	14	38	27	15	4	10	4
Werkzaam onbekend	0			0			2	20	0	0		

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

	ov			auto			fiets			lopen		
Acceptabele reistijd HBO/WO-locatie	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	206	46	23	113	36	18	110	25	13	13	16	12
Lage stedelijkheid	52	51	26	36	40	20	19	29	13	3	12	9
Matige stedelijkheid	42	52	25	21	41	16	20	29	19	1	45	
Hoge stedelijkheid	113	41	20	55	30	16	71	23	10	10	14	8
Laag opleidingsniveau	64	48	25	32	34	17	38	23	15	4	10	4
Middel opleidingsniveau	85	46	25	53	36	19	47	23	10	9	18	13
Hoog opleidingsniveau	58	42	18	28	37	15	25	32	13	0	20	
Leeftijd jonger dan 20	47	49	22	18	33	18	31	25	14	4	9	5

Acceptabele bereikbaarheid

Leeftijd tussen de 20 en 35	85	50	25	57	37	19	36	22	12	5	17	11
Leeftijd tussen de 35 en 50	51	37	19	26	32	15	26	27	12	2	18	4
Leeftijd tussen de 50 en 65	19	41	26	9	47	16	15	28	16	1	10	0
Leeftijd hoger dan 65	4	40	14	4	31	17	1	20	0	1	37	21
Man	120	47	23	71	35	18	60	25	12	6	19	12
Vrouw	86	44	23	43	36	18	50	26	14	7	12	11
Inkomen onder modaal en modaal	50	49	27	34	34	18	30	23	14	2	25	23
Inkomen 1-2 keer modaal	55	47	21	33	34	15	28	29	14	2	9	9
Inkomen tenminste 2 keer modaal	67	45	22	26	44	19	32	27	12	6	14	5
Inkomen onbekend	35	41	24	19	29	18	19	21	11	4	17	13
Digitaal is geen goed alternatief	66	45	26	40	30	21	44	27	12	7	21	14
Digitaal is af en toe een alternatief	96	49	21	47	38	14	44	26	15	4	13	3
Digitaal is vaak een goed alternatief	44	38	22	26	40	17	21	20	9	3	6	1
Nooit of soms toegang tot auto	58	46	25	17	40	16	37	21	9	5	14	12
Gebruik auto afstemming binnen HH	60	48	26	24	43	23	27	30	15	3	11	6
Altijd toegang tot een auto	89	43	20	72	32	15	45	27	13	5	21	14
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	196	47	23	102	37	17	101	26	13	12	17	12
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	11	21	12	11	24	19	9	18	11	1	5	0
Alleenstaand hh	13	48	23	7	45	14	11	20	10	1	10	0
Volwassen hh	79	50	26	54	37	19	36	23	14	10	17	13
Hh met tenminste 1 kind tm 12	45	39	18	29	27	16	31	29	11	2	11	10
Hh met jongste kind 13tm17	69	45	22	23	39	14	32	26	14	0		
Niet werkzaam	48	43	19	14	41	17	38	24	8	5	26	13
Wel werkzaam	158	46	24	98	34	18	72	26	15	9	10	6
Werkzaam onbekend	0			2	60	0	0			0		

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Recreatieve bestemmingen

Acceptabele reistijd sport	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	61	21	10	462	16	10	688	16	8	168	16	9
Lage stedelijkheid	6	21	9	138	16	14	198	15	6	58	15	7
Matige stedelijkheid	3	21	11	80	17	9	131	17	9	36	18	7
Hoge stedelijkheid	52	21	10	243	16	7	358	17	8	74	17	10
Laag opleidingsniveau	10	19	9	96	15	7	156	15	8	55	16	7
Middel opleidingsniveau	19	19	7	195	16	12	258	16	8	67	16	8
Hoog opleidingsniveau	32	23	11	170	16	7	274	17	8	46	17	12
Leeftijd jonger dan 20	4	20	11	17	19	12	40	16	8	13	18	7
Leeftijd tussen de 20 en 35	19	23	10	134	15	7	187	17	8	38	16	9
Leeftijd tussen de 35 en 50	17	21	10	120	15	7	175	16	8	30	18	11
Leeftijd tussen de 50 en 65	7	18	3	109	17	15	161	16	8	45	16	9
Leeftijd hoger dan 65	14	21	11	82	16	8	124	17	8	41	16	7
Man	23	20	11	224	17	12	316	17	9	78	17	9
Vrouw	38	22	8	237	15	7	371	16	7	91	16	8
Inkomen onder modaal en modaal	22	20	9	130	17	11	208	16	7	60	16	9
Inkomen 1-2 keer modaal	17	24	10	143	16	9	197	17	8	52	17	8
Inkomen tenminste 2 keer modaal	14	22	12	119	16	10	185	18	9	38	18	10
Inkomen onbekend	8	18	7	70	15	7	98	15	7	19	14	7
Digitaal is geen goed alternatief	20	21	8	188	16	8	282	17	9	64	16	6
Digitaal is af en toe een alternatief	32	20	9	220	16	11	315	16	7	77	18	10
Digitaal is vaak een goed alternatief	9	24	14	54	16	8	90	17	9	27	14	7
Nooit of soms toegang tot auto	17	23	9	28	15	5	134	16	8	42	17	10
Gebruik auto afstemming binnen HH	9	20	9	82	15	6	134	16	6	35	16	6

Acceptabele bereikbaarheid

Altijd toegang tot een auto	34	20	10	351	16	10	417	17	8	91	16	9
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	57	22	10	420	16	10	645	16	8	162	17	9
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	3	14	4	41	16	7	42	15	9	7	10	6
Alleenstaand hh	25	21	7	84	18	14	144	16	8	36	18	11
Volwassen hh	28	22	11	242	15	9	333	17	8	93	16	8
Hh met tenminste 1 kind tm 12	1	18	18	100	16	9	143	16	9	22	16	10
Hh met jongste kind 13tm17	6	18	10	36	16	9	67	15	7	17	16	6
Niet werkzaam	13	19	10	81	15	7	139	15	8	45	16	9
Wel werkzaam	47	22	10	371	16	10	531	17	8	118	17	9
Werkzaam onbekend	1	15		10	14	6	18	17	9	5	14	6

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele reistijd horeca	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	141	26	15	365	22	14	513	18	11	251	17	9
Lage stedelijkheid	21	27	7	111	23	13	135	18	11	66	15	6
Matige stedelijkheid	14	28	11	70	19	10	87	18	9	38	19	9
Hoge stedelijkheid	106	26	17	184	22	16	290	19	11	147	18	10
Laag opleidingsniveau	33	27	10	82	21	12	123	20	13	50	15	8
Middel opleidingsniveau	60	24	10	165	21	13	201	18	9	112	17	10
Hoog opleidingsniveau	47	29	23	118	22	17	189	18	10	88	19	9
Leeftijd jonger dan 20	10	28	4	14	20	11	40	18	9	7	16	9
Leeftijd tussen de 20 en 35	45	25	11	86	21	12	137	16	8	44	16	7
Leeftijd tussen de 35 en 50	23	22	10	67	19	14	106	16	8	51	18	10
Leeftijd tussen de 50 en 65	30	32	26	112	23	16	125	20	13	76	18	9
Leeftijd hoger dan 65	33	26	11	87	23	13	104	21	12	73	17	10
Man	69	28	20	155	23	16	231	18	12	124	18	10
Vrouw	72	25	10	210	21	12	282	18	9	127	16	9
Inkomen onder modaal en modaal	38	24	17	103	19	12	148	18	13	84	15	9
Inkomen 1-2 keer modaal	30	25	11	122	21	13	146	18	9	68	18	11
Inkomen tenminste 2 keer modaal	51	29	18	84	24	18	155	19	10	61	20	9
Inkomen onbekend	22	25	11	57	23	13	64	18	10	38	16	6
Digitaal is geen goed alternatief	47	25	13	144	21	12	198	19	12	116	17	10
Digitaal is af en toe een alternatief	67	25	14	170	21	13	246	18	9	100	18	9
Digitaal is vaak een goed alternatief	27	32	22	51	24	21	68	16	9	35	15	8
Nooit of soms toegang tot auto	43	24	16	34	20	15	110	19	12	52	19	11
Gebruik auto afstemming binnen HH	23	29	12	60	22	13	113	19	12	50	18	7
Altijd toegang tot een auto	75	27	16	271	22	14	290	17	9	149	16	9
Weinig tot geen gezondheids-belemmering bij reizen	125	27	16	323	22	14	480	18	11	225	17	9
Matig tot veel gezondheids-belemmering bij reizen	16	23	8	43	20	11	33	17	7	26	15	7
Alleenstaand hh	45	24	16	85	22	14	141	18	11	96	18	11
Volwassen hh	74	28	16	219	22	15	258	19	12	116	17	8
Hh met tenminste 1 kind tm 12	13	29	10	40	18	9	56	17	6	13	19	7
Hh met jongste kind 13tm17	9	25	6	22	20	13	58	15	8	26	15	11
Niet werkzaam	28	28	19	90	22	11	108	19	11	62	18	10
Wel werkzaam	105	26	15	269	22	15	394	18	11	182	17	9
Werkzaam onbekend	7	21	9	6	19	8	11	15	8	7	12	7

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele bereikbaarheid

Acceptabele reistijd natuur	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	74	36	21	532	30	21	524	23	15	326	16	11
Lage stedelijkheid	9	24	18	172	29	23	156	23	15	101	15	12
Matige stedelijkheid	12	49	31	81	30	23	83	23	15	49	16	12
Hoge stedelijkheid	53	35	17	279	30	20	285	23	14	176	17	11
Laag opleidingsniveau	13	35	23	114	31	25	115	24	17	71	15	11
Middel opleidingsniveau	21	31	17	232	29	20	219	22	14	158	16	11
Hoog opleidingsniveau	40	39	22	186	30	20	190	23	13	97	17	12
Leeftijd jonger dan 20	0			2	37	10	9	11	11	9	8	7
Leeftijd tussen de 20 en 35	20	35	13	97	24	13	80	19	10	47	15	11
Leeftijd tussen de 35 en 50	21	34	17	106	28	20	119	21	13	63	16	10
Leeftijd tussen de 50 en 65	25	34	26	189	29	20	168	23	15	115	16	10
Leeftijd hoger dan 65	7	49	31	138	35	27	148	26	16	92	18	13
Man	34	36	17	250	32	23	245	23	16	163	17	12
Vrouw	40	36	24	282	28	19	280	22	13	163	16	10
Inkomen onder modaal en modaal	24	37	26	175	27	20	179	22	14	126	16	12
Inkomen 1-2 keer modaal	18	37	22	164	32	26	147	25	15	90	17	10
Inkomen tenminste 2 keer modaal	18	37	15	116	31	21	110	21	13	60	18	13
Inkomen onbekend	14	31	19	78	27	15	89	23	17	50	14	12
Digitaal is geen goed alternatief	25	38	22	228	32	24	214	23	14	126	15	11
Digitaal is af en toe een alternatief	37	35	21	232	29	20	229	24	15	147	18	13
Digitaal is vaak een goed alternatief	11	34	21	73	24	15	82	19	12	53	14	6
Nooit of soms toegang tot auto	25	32	19	40	29	29	97	21	15	54	15	11
Gebruik auto afstemming binnen HH	9	29	17	101	27	19	102	21	14	53	16	11
Altijd toegang tot een auto	40	40	23	389	30	21	325	24	14	219	17	12
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	66	35	16	461	29	20	461	23	15	272	16	12
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	8	48	46	71	31	31	63	20	11	54	15	10
Alleenstaand hh	32	41	23	120	35	27	132	25	17	86	16	11
Volwassen hh	32	31	19	320	29	20	300	23	14	188	17	12
Hh met tenminste 1 kind tm 12	7	30	17	56	26	18	57	19	11	27	17	14
Hh met jongste kind 13tm17	4	48	21	36	22	14	36	20	13	25	13	7
Niet werkzaam	13	36	27	144	32	25	162	24	17	101	16	11
Wel werkzaam	60	36	20	366	29	20	347	23	13	214	16	11
Werkzaam onbekend	0			23	23	13	16	17	10	12	10	7

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele reistijd cultuur	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	314	51	34	449	38	27	316	25	15	70	21	12
Lage stedelijkheid	57	55	36	140	39	26	56	29	17	9	13	5
Matige stedelijkheid	30	55	31	62	35	28	38	22	13	5	9	9
Hoge stedelijkheid	227	49	33	247	39	28	222	24	15	55	23	12
Laag opleidingsniveau	61	50	32	86	39	28	56	21	12	12	13	9
Middel opleidingsniveau	104	47	29	207	36	26	118	24	15	28	21	12
Hoog opleidingsniveau	150	54	37	156	40	28	143	27	16	29	24	13
Leeftijd jonger dan 20	18	39	20	8	48	42	16	24	15	2	0	0
Leeftijd tussen de 20 en 35	77	48	26	98	38	25	63	24	19	11	19	6
Leeftijd tussen de 35 en 50	66	43	33	83	33	22	66	26	17	17	24	13
Leeftijd tussen de 50 en 65	70	51	34	138	37	26	85	23	11	19	20	10
Leeftijd hoger dan 65	83	62	39	122	43	32	86	27	15	21	22	14
Man	147	54	35	206	40	27	137	26	17	40	22	13
Vrouw	168	48	32	243	37	27	179	24	14	30	20	11
Inkomen onder modaal en modaal	106	45	28	137	36	26	107	22	12	37	21	14
Inkomen 1-2 keer modaal	101	58	39	144	40	26	82	26	12	13	20	11

Acceptabele bereikbaarheid

Inkomen tenminste 2 keer modaal	75	50	34	100	42	33	88	26	18	14	21	9
Inkomen onbekend	33	49	28	69	34	20	40	29	23	5	20	11
Digitaal is geen goed alternatief	127	53	34	192	38	28	137	25	16	32	23	12
Digitaal is af en toe een alternatief	147	51	34	193	38	26	137	23	12	26	19	12
Digitaal is vaak een goed alternatief	40	45	30	65	38	26	42	29	21	11	19	14
Nooit of soms toegang tot auto	87	47	33	37	35	29	89	23	16	21	20	16
Gebruik auto afstemming binnen HH	52	53	38	69	40	30	59	24	14	11	23	13
Altijd toegang tot een auto	176	52	33	343	38	26	167	26	15	37	21	9
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	286	52	34	397	39	28	290	25	16	59	22	12
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	28	45	30	52	30	22	26	23	13	10	14	7
Alleenstaand hh	130	50	29	122	41	28	99	24	11	31	23	12
Volwassen hh	134	55	40	252	37	27	177	25	16	33	19	11
Hh met tenminste 1 kind tm 12	26	40	18	51	40	30	22	32	24	2	18	3
Hh met jongste kind 13tm17	25	43	28	23	36	23	18	21	10	3	21	27
Niet werkzaam	69	53	35	107	37	28	76	26	19	15	21	16
Wel werkzaam	237	51	33	327	39	27	228	24	14	50	21	11
Werkzaam onbekend	8	43	26	14	36	29	12	23	13	4	19	11

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Ov-bestemmingen

Acceptabele reistijd station	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	364	21	9	260	15	6	512	18	9	226	19	11
Lage stedelijkheid	66	25	11	88	16	7	87	19	10	31	20	11
Matige stedelijkheid	49	19	7	52	14	6	94	16	7	34	18	7
Hoge stedelijkheid	250	20	9	121	15	6	332	18	9	160	19	11
Laag opleidingsniveau	82	20	9	58	15	8	106	17	10	49	19	11
Middel opleidingsniveau	160	20	10	107	16	6	209	17	8	98	18	11
Hoog opleidingsniveau	122	22	9	96	15	6	197	18	9	78	19	11
Leeftijd jonger dan 20	31	19	8	14	12	4	54	17	10	14	17	8
Leeftijd tussen de 20 en 35	81	20	8	61	14	6	139	18	8	62	20	11
Leeftijd tussen de 35 en 50	64	19	8	37	14	5	98	17	7	34	18	12
Leeftijd tussen de 50 en 65	87	21	10	63	16	7	114	19	9	54	19	14
Leeftijd hoger dan 65	101	23	10	85	16	7	108	17	9	61	18	7
Man	185	21	9	137	16	6	272	18	9	107	18	10
Vrouw	141	21	9	64	17	8	167	18	9	84	19	10
Inkomen onder modaal en modaal	95	20	9	81	14	5	143	18	10	62	21	13
Inkomen 1-2 keer modaal	73	23	10	75	15	6	114	18	9	46	16	7
Inkomen tenminste 2 keer modaal	55	19	9	40	16	7	89	17	7	33	18	11
Inkomen onbekend	159	22	9	117	17	7	209	18	9	92	18	10
Digitaal is geen goed alternatief	152	20	10	109	14	6	227	18	8	101	20	12
Digitaal is af en toe een alternatief	53	20	7	34	14	6	76	16	6	33	16	9
Digitaal is vaak een goed alternatief	130	20	10	29	14	6	161	17	8	84	20	14
Nooit of soms toegang tot auto	56	23	11	46	15	6	106	18	9	44	17	9
Gebruik auto afstemming binnen HH	179	21	9	186	15	7	244	18	9	96	18	8
Altijd toegang tot een auto	26	19	8	21	17	6	31	14	6	19	16	7
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	137	21	9	59	16	7	153	18	8	64	20	13
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	165	22	10	162	16	6	247	17	8	118	18	9
Alleenstaand hh	17	20	9	17	14	4	42	17	8	21	17	10
Volwassen hh	45	18	8	22	11	5	69	17	10	22	19	13

Acceptabele bereikbaarheid

Hh met tenminste 1 kind tm 12	97	22	10	78	16	7	118	17	7	74	20	13
Hh met jongste kind 13tm17	258	20	9	180	15	6	380	18	9	144	18	10
Niet werkzaam	9	27	11	3	13	3	14	20	11	7	20	7
Wel werkzaam	258	20	9	180	15	8	381	18	10	144	18	10
Werkzaam onbekend	9	27	11	3	13	3	14	20	11	7	20	7

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

Acceptabele reistijd btm-halte	ov			auto			fiets			lopen		
	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.	N	Gem	St.dv.
Totaal gemiddeld	65	9	5	81	9	5	405	9	5	755	9	5
Lage stedelijkheid	12	8	3	23	9	5	93	10	6	138	10	6
Matige stedelijkheid	10	8	4	12	9	5	56	9	5	76	10	5
Hoge stedelijkheid	42	9	6	47	8	6	257	8	5	541	9	4
Laag opleidingsniveau	21	8	4	24	7	5	118	9	6	223	9	5
Middel opleidingsniveau	23	9	6	40	10	5	154	9	5	293	9	5
Hoog opleidingsniveau	21	8	5	17	8	7	134	8	5	240	9	4
Leeftijd jonger dan 20	3	5	0	4	6	5	44	8	4	48	9	4
Leeftijd tussen de 20 en 35	16	10	5	22	9	8	117	10	7	166	10	6
Leeftijd tussen de 35 en 50	7	6	4	7	10	6	61	8	4	122	8	4
Leeftijd tussen de 50 en 65	13	9	7	18	8	5	99	8	4	179	8	4
Leeftijd hoger dan 65	24	9	4	31	9	3	82	10	5	241	9	4
Man	37	9	6	44	7	4	182	9	5	349	9	4
Vrouw	27	8	4	37	10	7	223	9	6	407	9	5
Inkomen onder modaal en modaal	26	9	6	25	9	4	149	9	5	313	9	5
Inkomen 1-2 keer modaal	16	7	4	24	10	6	99	9	7	189	9	6
Inkomen tenminste 2 keer modaal	11	11	5	10	8	5	90	8	4	148	9	4
Inkomen onbekend	12	8	3	21	8	7	67	9	5	104	8	4
Digitaal is geen goed alternatief	21	10	6	39	8	5	164	9	5	332	9	4
Digitaal is af en toe een alternatief	35	8	4	29	9	6	186	9	6	325	9	5
Digitaal is vaak een goed alternatief	8	9	5	14	10	7	56	9	5	99	10	5
Nooit of soms toegang tot auto	21	9	7	13	13	8	143	8	6	258	9	5
Gebruik auto afstemming binnen HH	10	11	4	15	10	5	75	9	4	118	10	4
Altijd toegang tot een auto	33	8	3	53	7	4	187	9	5	379	9	5
Weinig tot geen gezondheidsbelemmering bij reizen	59	8	5	68	8	5	370	9	5	676	9	5
Matig tot veel gezondheidsbelemmering bij reizen	6	12	5	13	11	5	36	8	4	79	8	4
Alleenstaand hh	23	9	4	17	9	4	122	8	4	257	9	4
Volwassen hh	36	9	5	54	8	6	204	9	5	385	9	5
Hh met tenminste 1 kind tm 12	2	3	3	6	10	8	31	7	3	46	9	5
Hh met jongste kind 13tm17	3	5	4	3	8	5	48	9	8	67	9	7
Niet werkzaam	21	11	6	23	9	4	103	8	4	258	9	4
Wel werkzaam	42	7	4	56	8	6	296	9	5	478	9	5
Werkzaam onbekend	2	10	8	2	10	0	6	10	6	20	8	5

Grijs=N<10 en daardoor mogelijk niet betrouwbaar

4.2 Aanvullende regressieanalyses

Binnen welke reistijd vindt u dat u een basisschool moet kunnen bereiken per auto	St. Bèta	Sig
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
Matig stedelijk	-0,083	0,465
Hoog stedelijk	0,023	0,837
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
MBO+Havo/VWO bovenbouw	0,479	0,004
HBO/WO	0,355	0,038
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
Leeftijd tussen de 20 en 35	0,207	0,335
Leeftijd tussen de 35 en 50	0,166	0,459

Acceptabele bereikbaarheid

Leeftijd tussen de 50 en 65	0,362	0,004
Leeftijd hoger dan 65	0,125	0,315
Geslacht (man=ref)	0,037	0,728
Inkomen (<1x modaal=ref)		
Inkomen 1-2x modaal	-0,298	0,034
Inkomen >2x modaal	-0,216	0,173
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	-0,062	0,557
Toegang auto (nee=ref)		
Gebruik auto afstemming binnen HH	-0,064	0,768
Altijd toegang tot een auto	0,01	0,963
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,089	0,416
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
Huishouden: jongste kind onder 13	-0,047	0,734
Huishouden: jongste kind 13-17	0,171	0,16
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,016	0,881

Binnen welke reistijd vindt u dat u een basisschool moet kunnen bereiken per fiets	St. Bèta	Sig
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
Matig stedelijk	-0,158	0,019
Hoog stedelijk	-0,066	0,336
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
MBO+Havo/VWO bovenbouw	0,136	0,211
HBO/WO	0,025	0,828
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
Leeftijd tussen de 20 en 35	-0,275	0,325
Leeftijd tussen de 35 en 50	-0,316	0,295
Leeftijd tussen de 50 en 65	-0,124	0,423
Leeftijd hoger dan 65	-0,144	0,25
Geslacht (man=ref)	-0,169	0,007
Inkomen (<1x modaal=ref)		
Inkomen 1-2x modaal	-0,112	0,173
Inkomen >2x modaal	-0,067	0,44
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	-0,025	0,691
Toegang auto (nee=ref)		
Gebruik auto afstemming binnen HH	0,093	0,386
Altijd toegang tot een auto	0,1	0,366
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,194	0,008
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
Huishouden: jongste kind onder 13	0,119	0,11
Huishouden: jongste kind 13-17	-0,111	0,092
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,012	0,874

Binnen welke reistijd vindt u dat u een middelbare lopend moet kunnen bereiken	St. Bèta	Sig
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
Matig stedelijk	0,187	0,012
Hoog stedelijk	0,127	0,109
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
MBO+Havo/VWO bovenbouw	0,112	0,229
HBO/WO	0,141	0,146
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
Leeftijd tussen de 20 en 35	0,018	0,917
Leeftijd tussen de 35 en 50	0,053	0,767
Leeftijd tussen de 50 en 65	0,071	0,738
Leeftijd hoger dan 65	0,051	0,812
Geslacht (man=ref)	-0,156	0,018
Inkomen (<1x modaal=ref)		
Inkomen 1-2x modaal	0,152	0,046
Inkomen >2x modaal	0,232	0,005
Digitaal is goed alternatief (helemaal oneens → helemaal eens)	-0,078	0,242
Toegang auto (nee=ref)		
Gebruik auto afstemming binnen HH	-0,154	0,07
Altijd toegang tot een auto	-0,216	0,016
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,138	0,049

Acceptabele bereikbaarheid

Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,058	0,397
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,016	0,828
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	-0,122	0,134

Binnen welke reistijd vindt u dat u een passende baan moet kunnen bereiken per fiets	St.Bèta	Sig
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	-0,035	0,337
<i>Hoog stedelijk</i>	-0,1	0,006
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,101	0,018
<i>HBO/WO</i>	0,203	<,001
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	0,081	0,209
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	0,119	0,075
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	0,143	0,037
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,021	0,633
Geslacht (<i>man=ref</i>)	-0,064	0,043
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,021	0,59
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,008	0,828
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)		
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	-0,053	0,176
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0	0,996
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,096	0,004
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,046	0,196
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,112	0,003
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,041	0,246

Hoofdstuk 5

5.1 Verdiepende regressieanalyse jongere respondenten in relatie tot niet bezoeken dichtstbijzijnde HBO/WO bestemming

	St.Bèta	Sig
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	-0,101	0,341
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	0,077	0,505
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,169	0,233
Geslacht (<i>0=man, 1= vrouw</i>)	-0,184	0,072
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen: 1-2x modaal</i>	-0,135	0,259
<i>Inkomen: meer dan 2x modaal</i>	0,047	0,724
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)	-0,109	0,306
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,293	0,009
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,137	0,181
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,147	0,173
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,138	0,265
Werkzaam (<i>0 = nee, 1 = ja</i>) ¹	0,214	0,044

¹Respondenten waarvoor geen inkomen of werkzaamheid bekend is zijn mee geschat door middel van een dummy 'inkomen onbekend', 'werkzaam onbekend' (niet in tabel).

5.2

Aanvullende regressieanalyses

In deze bijlage staan additionele regressieanalyses gepresenteerd waar in de hoofdttekst naar gerefereerd wordt.

Regressieanalyse bezochte locatie is dichtstbijzijnde hoger onderwijs

Regressieanalyse bezochte locatie is <u>niet</u> dichtstbijzijnde locatie HBO/WO onderwijs	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	0,173	0,106
<i>Hoog stedelijk</i>	0,007	0,950
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	-0,077	0,461
<i>HBO/WO</i>	0,201	0,093
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	-0,046	0,724
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,136	0,254
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,354	0,001
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,053	0,519
Geslacht (<i>man=ref</i>)	-0,153	0,102
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,163	0,124
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,003	0,979
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	-0,060	0,501
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,382	0,001
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,138	0,209
Gezondheid barrières (<i>geen → veel belemmeringen</i>)	-0,227	0,018
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,242	0,017
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,165	0,127
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	0,205	0,022

Afhankelijke variabele: Locatie voor hoger onderwijs die het vaakst wordt bezocht is niet de dichtstbijzijnde locatie voor hoger onderwijs?

Regressieanalyses 'Voldoen reistijd'

Regressieanalyse 'voldoen' reistijd grootschalig winkelcentrum	<i>St. Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	0,091	0,221
<i>Hoog stedelijk</i>	0,270	0,000
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,051	0,474
<i>HBO/WO</i>	0,021	0,786
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	-0,218	0,120
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	-0,185	0,180
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	-0,237	0,118
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	-0,218	0,193
Geslacht (<i>man=ref</i>)	-0,080	0,182
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	-0,030	0,664
<i>Inkomen >2x modaal</i>	-0,079	0,276
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	-0,042	0,483
Toegang auto (nee=ref)		

Acceptabele bereikbaarheid

<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,058	0,435
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,116	0,130
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,017	0,784
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	0,108	0,143
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,003	0,960
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	-0,067	0,377

Afhankelijke variabele: 'voldoen' reistijd grootschalig winkelcentrum

Regressieanalyse 'voldoen' reistijd cultuur	<i>St.Bèta</i>	<i>Sig</i>
Stedelijkheid (laag stedelijk=ref)		
<i>Matig stedelijk</i>	-0,075	0,392
<i>Hoog stedelijk</i>	0,175	0,047
Opleiding (geen opleiding, basisschool en VMBO+Havo/VWO onderbouw=ref)		
<i>MBO+Havo/VWO bovenbouw</i>	0,014	0,901
<i>HBO/WO</i>	0,008	0,948
Leeftijd (ref = 16 tot 20)		
<i>Leeftijd tussen de 20 en 35</i>	0,577	0,015
<i>Leeftijd tussen de 35 en 50</i>	0,508	0,028
<i>Leeftijd tussen de 50 en 65</i>	0,578	0,038
<i>Leeftijd hoger dan 65</i>	0,613	0,036
Geslacht (<i>man=ref</i>)	-0,034	0,677
Inkomen (<1x modaal=ref)		
<i>Inkomen 1-2x modaal</i>	0,100	0,294
<i>Inkomen >2x modaal</i>	0,059	0,545
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	-0,036	0,653
Toegang auto (nee=ref)		
<i>Gebruik auto afstemming binnen HH</i>	0,252	0,007
<i>Altijd toegang tot een auto</i>	0,217	0,032
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	0,088	0,272
Huishoudenssamenstelling (geen jongere kinderen=ref)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,061	0,488
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	-0,231	0,008
Werkzaam ja (nee=ref) ¹	-0,051	0,591

Afhankelijke variabele: 'voldoen' reistijd cultuur

Regressieanalyse PAC

Supermarkt (Afhankelijke variabele = PAC)

	<i>St.Bèta</i>	<i>Sig</i>
'Voldoen' reistijd supermarkt	0,083	0,000
Stedelijkheid (<i>laag → zeer stedelijk</i>)	0,027	0,140
Opleiding (<i>praktisch → theoretisch</i>)	-0,007	0,742
Leeftijd (<i>jong → oud</i>)	0,073	0,001
Geslacht (<i>0=man, 1= vrouw</i>)	-0,027	0,144
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen: 1-2x modaal</i>	0,044	0,037
<i>Inkomen: meer dan 2x modaal</i>	0,049	0,025
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens → helemaal eens</i>)	-0,010	0,608
Toegang auto (<i>geen → altijd</i>)	0,101	0,000
Gezondheid barrières (geen → veel belemmeringen)	-0,459	0,000
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,012	0,541

Acceptabele bereikbaarheid

<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,020	0,288
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,043	0,051

Werk (Afhankelijke variabele = PAC)

	St. Bèta	Sig
'Voldoen' reistijd werk	0,105	0,000
Stedelijkheid (<i>laag</i> → <i>zeer stedelijk</i>)	0,034	0,235
Opleiding (<i>praktisch</i> → <i>theoretisch</i>)	-0,017	0,585
Leeftijd (<i>jong</i> → <i>oud</i>)	-0,007	0,806
Geslacht (0 = man, 1 = vrouw)	-0,012	0,670
Inkomen (< 1x modaal = ref) ¹		
<i>Inkomen: 1-2x modaal</i>	0,006	0,876
<i>Inkomen: meer dan 2x modaal</i>	0,069	0,061
Digitaal is goed alternatief (<i>helemaal oneens</i> → <i>helemaal eens</i>)		
Toegang auto (<i>geen</i> → <i>altijd</i>)	0,076	0,013
Gezondheid barrières (<i>geen</i> → <i>veel belemmeringen</i>)	-0,334	0,000
Huishoudtype (<i>overig type huishouden = ref</i>)		
<i>Huishouden: jongste kind onder 13</i>	-0,014	0,628
<i>Huishouden: jongste kind 13-17</i>	0,036	0,230
Werkzaam (0 = nee, 1 = ja) ¹	0,048	0,148

5.3

Kostenanalyse op persoonsniveau

In onderstaande tabel zijn de resultaten gepresenteerd van de kostenanalyse op persoonsniveau.

	N	Huidige kosten < acceptabele kosten	Huidige kosten > acceptabele kosten
Supermarkt	2739	97%	3%
Grootschalig winkelcentrum	357	92%	8%
Huisarts		97%	4%
Ziekenhuis	430	91%	9%
Werk	2059	89%	11%
Kinderdagverblijf	165	94%	6%
Basisschool	255	98%	3%
Middelbare school	64	88%	12%
MBO	22	93%	7%
HBO/WO	124	87%	13%
Cultuur	294	95%	5%
Natuur	561	97%	3%
Horeca	488	99%	1%
Sport	752	97%	3%
Btm-halte	515	97%	3%
Treinstation	479	91%	9%

Acceptabele bereikbaarheid

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

September 2024

Auteurs

Marije Hamersma

Iris Roeleven

Met dank aan Bert van Wee voor de feedback in verschillende fases van dit rapport
en aan Felix Pot voor het meedenken over de operationalisatie.

Projectnummer: MB2414

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024), *Acceptabele bereikbaarheid:
een reizigersperspectief, Achtergrondrapport*. Den Haag: Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid (KiM).