



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Acceptabele bereikbaarheid

Een reizigersperspectief

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Marije Hamersma & Iris Roeleven - september 2024

[Lees verder](#)

Samenvatting

Het kunnen bereiken van relevante bestemmingen is een belangrijke levensbehoefte. Maar welke bestemmingen vinden Nederlanders het relevantst? En welke reistijden zijn daarvoor acceptabel? In hoeverre zijn zij al in staat om binnen die acceptabele reistijd op de voor hen relevante bestemmingen aan te komen? In dit onderzoek geven we antwoorden op deze vragen.

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 vaak nog 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 zijn met name mensen met een laag inkomen, met meer gezondheidsbarrières, zonder toegang tot een auto én met (naar eigen zeggen) digitale alternatieven minder goed in staat om bestemmingen fysiek binnen voor hen acceptabele reistijden te kunnen bereiken.





Inhoud



1 De relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen



2 Acceptabele reistijden en aantal te bereiken locaties



3 Acceptabele reistijden vergeleken met huidige reistijden



4 Reflecties en implicaties

Verantwoording en colofon

A photograph of children playing on a playground structure with red curved bars and wooden posts. The background shows a blue building with windows. The title text is overlaid on the image.

De relevantie van het kunnen bereiken van typen bestemmingen

Het kunnen bereiken van een supermarkt en zorg het meest relevant

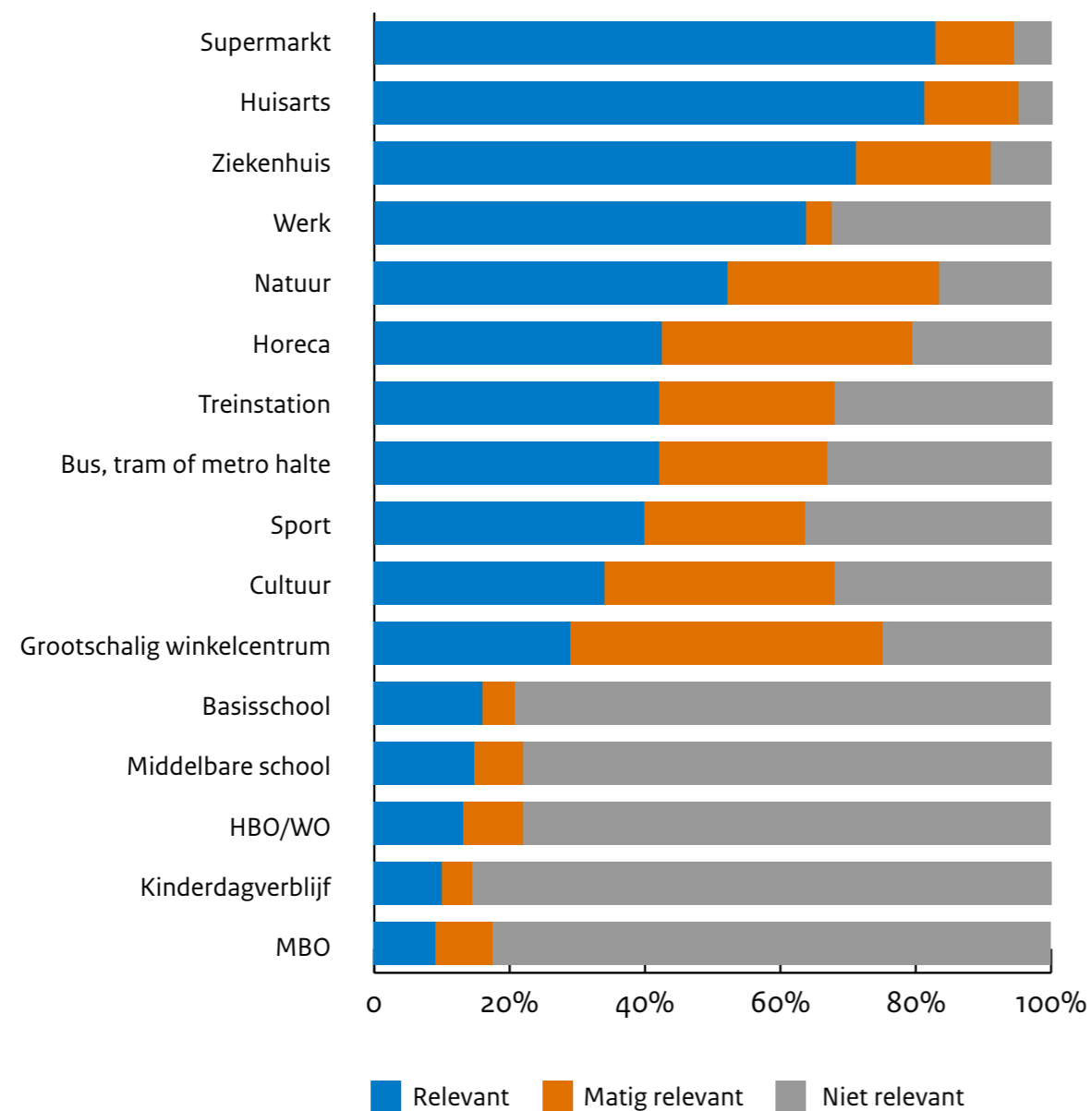
Meer dan 80% van een representatieve groep Nederlanders (figuur op volgende pagina links) vindt het relevant om bij een supermarkt en huisarts te kunnen komen. Een aantal mensen in het onderzoek geeft hierbij aan deze bestemmingen als een basisbehoefte te zien. Het kunnen bereiken van een ziekenhuis vindt meer dan 70% relevant en meer dan 60% vindt het belangrijk om fysiek op het werk te kunnen komen. Hierbij geldt dat de mensen die het relevant vinden om een supermarkt en de werklocatie te kunnen bereiken, deze bestemmingen ook relatief vaak bezoeken. Voor de huisarts en het ziekenhuis geldt dit niet. Bij deze bestemmingen lijken mensen het vooral van belang te vinden de optie te hebben om daar te komen, mocht dat ooit nodig zijn.

“Ik vind dat een huisarts net zoals een supermarkt een basisbehoefte is”

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

Het kunnen bereiken van verschillende typen bestemmingen vindt niet iedereen even relevant. Voor een deel is dit te verklaren aan de hand van verschillende persoonskenmerken. De kenmerken in de tabel op de volgende pagina rechts blijken, gecorrigeerd voor andere kenmerken, significant samen te hangen met het belang dat iemand eraan hecht bepaalde typen bestemmingen te kunnen bereiken. Met name mensen die een goede toegang tot een auto hebben, vinden het relevanter om verschillende typen bestemmingen te kunnen bereiken dan mensen met beperkte of geen toegang tot een auto.

Aandeel dat het kunnen bereiken van het type bestemming relevant vindt



Bestemming	Vinden fysiek bereiken bestemming relevanter
Winkelbestemmingen:	<ul style="list-style-type: none"> - Vrouwen - Lager inkomen - Minder positieve digitale attitude - Meer toegang tot een auto
Zorgbestemmingen:	<ul style="list-style-type: none"> - Vrouwen - Ouderen - Meer toegang tot een auto - Meer gezondheidsbarrières
Werk:	<ul style="list-style-type: none"> - Theoretischer opgeleid - Jonger - Hoger inkomen - Minder positieve digitale attitude - Meer toegang tot een auto - Minder gezondheidsbarrières - Huishouden zonder kinderen
Onderwijsbestemmingen:	<ul style="list-style-type: none"> - Landelijker gelegen woning - Jonger - Meer toegang tot auto - Huishouden met kinderen
Recreatieve bestemmingen:	<ul style="list-style-type: none"> - Theoretischer opgeleid - Vrouwen - Hoger inkomen - Huishouden zonder jonge kinderen - Werkzaam
Ov-bestemmingen:	<ul style="list-style-type: none"> - Stedelijker gelegen woning - Theoretischer opgeleid - Minder toegang tot auto - Minder gezondheidsbarrières - Huishouden zonder jonge kinderen

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

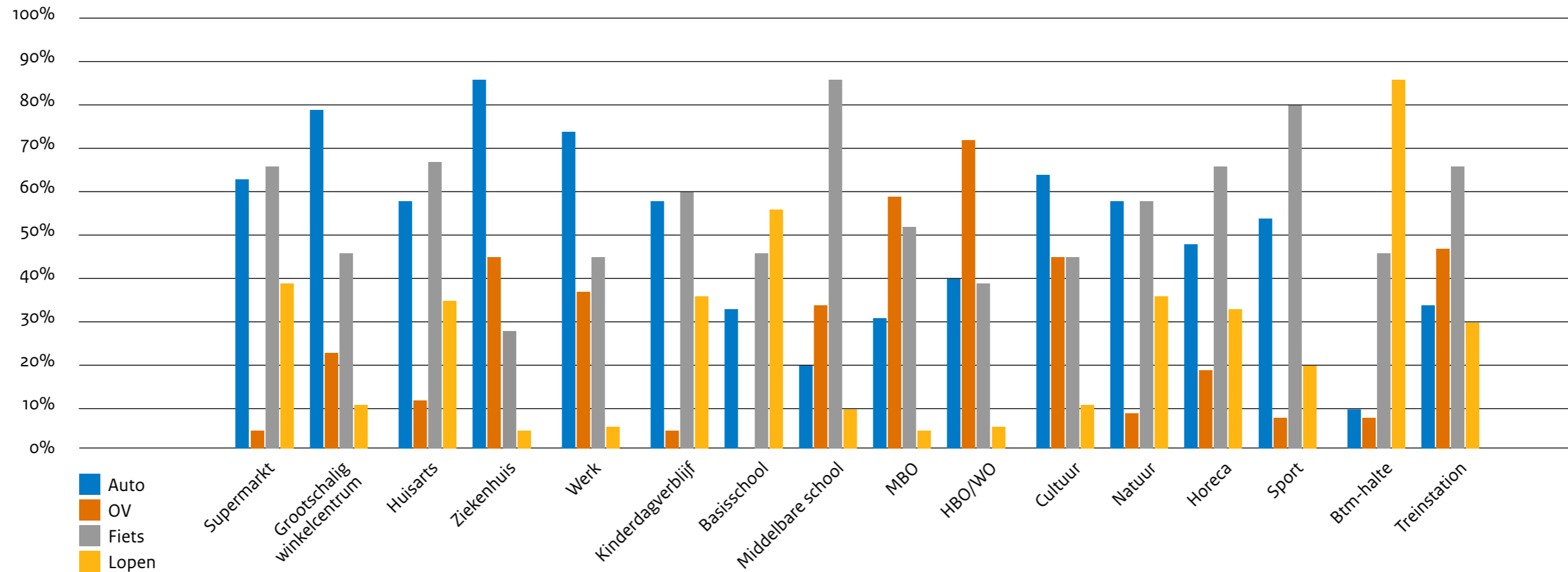
We vroegen respondenten met welke (maximaal 2) vervoerwijzen ze de voor hen relevante bestemmingen willen kunnen bereiken.

Bestemmingen als een grootschalig winkelcentrum, werk, ziekenhuis, cultuur en natuur (die vaak ook wat verder weg liggen) moeten volgens de meeste respondenten (ten minste) per auto bereikt kunnen worden.

Voor MBO- of HBO/WO-scholen geldt dat de meeste respondenten deze per openbaar vervoer (ov) of per fiets willen kunnen bereiken. Op bestemmingen als een supermarkt, een huisarts, een kinderdagverblijf, een station, horeca en sport (die vaak wat dichterbij liggen) willen de meeste respondenten per fiets kunnen komen. En het bereiken van een basisschool en bus-, tram- of metrohalte (btm) moet volgens de meesten lopend kunnen.

“Een auto zou geen verplichting moeten zijn om een supermarkt te kunnen bereiken”

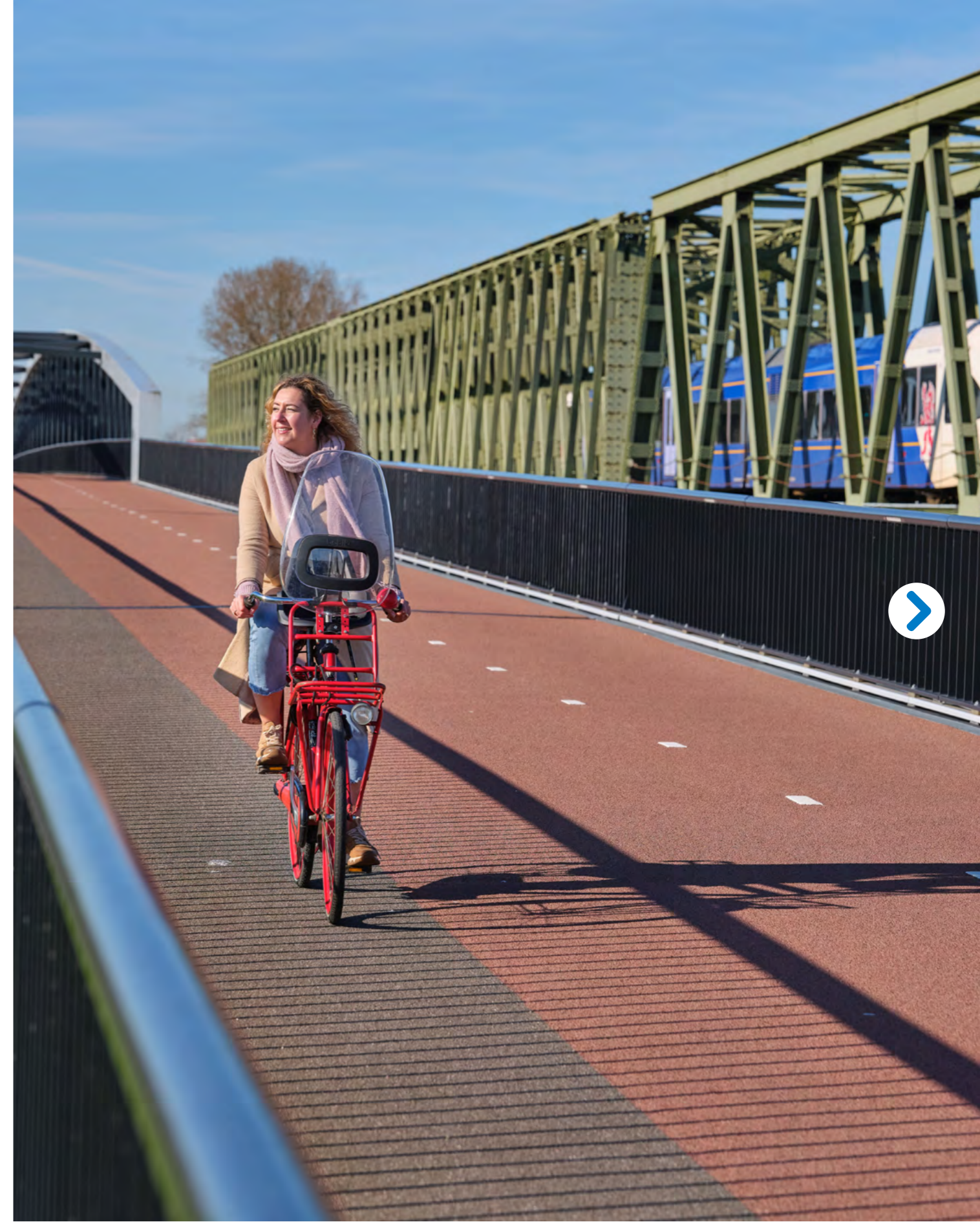
Vervoerwijzen waarmee een bestemming bereikt zou moeten kunnen worden



NB: percentages in het bovenstaande figuur tellen niet op tot 100% omdat iedere respondent maximaal 2 vervoerwijzen kon kiezen waarmee hij of zij naar een bestemming zou moeten kunnen gaan.

Verschiede persoonskenmerken hangen significant samen met het willen kunnen bereiken van bestemmingen en met de voorkeur voor een bepaalde vervoerwijze daarbij. In de tabel hieronder is aangegeven welke kenmerken, gecorrigeerd voor andere kenmerken, een significant verband laten zien met het willen kunnen bereiken van een bestemming per auto. Hierbij blijkt vaak dat iemand die belang hecht aan bereikbaarheid per auto, minder belang hecht aan bereikbaarheid per ov. Zo vinden we bijvoorbeeld een duidelijke relatie tussen de toegang die een respondent heeft tot de auto en het belang dat hij of zij eraan hecht dat verschillende bestemmingen goed per auto bereikbaar zijn. Andersom vinden mensen die minder toegang hebben tot een auto, het juist belangrijk dat een bestemming per ov (of fiets) bereikbaar is.

Willen bestemmingen vaker per auto kunnen bereiken	Meer toegang tot auto
	Landelijker gelegen woning
	Praktischer opgeleid
	Hoger inkomen
	Huishoudens met jonge kinderen
	Meer gezondheidsbarrières



Acceptabele reistijden en aantal te bereiken locaties

Wat een acceptabele reistijd is, verschilt tussen typen bestemmingen, vervoerwijzen en groepen mensen

Ook vroegen we mensen wat zij een acceptabele reistijd vinden naar typen bestemmingen die zij met een bepaalde vervoerwijze willen kunnen bereiken.

Om bij bestemmingen zoals een supermarkt, huisarts, kinderdagverblijf en een btm-halte te kunnen komen, accepteren respondenten gemiddeld een reistijd van 9 tot 18 minuten. Welke reistijd acceptabel is, is mede afhankelijk van het type bestemming en de vervoerwijze. Voor bestemmingen als cultuur, werk en HBO/WO-onderwijs liggen de acceptabele reistijden gemiddeld hoger, namelijk rond de 30 minuten met de auto of fiets en rond de 50 minuten per ov.

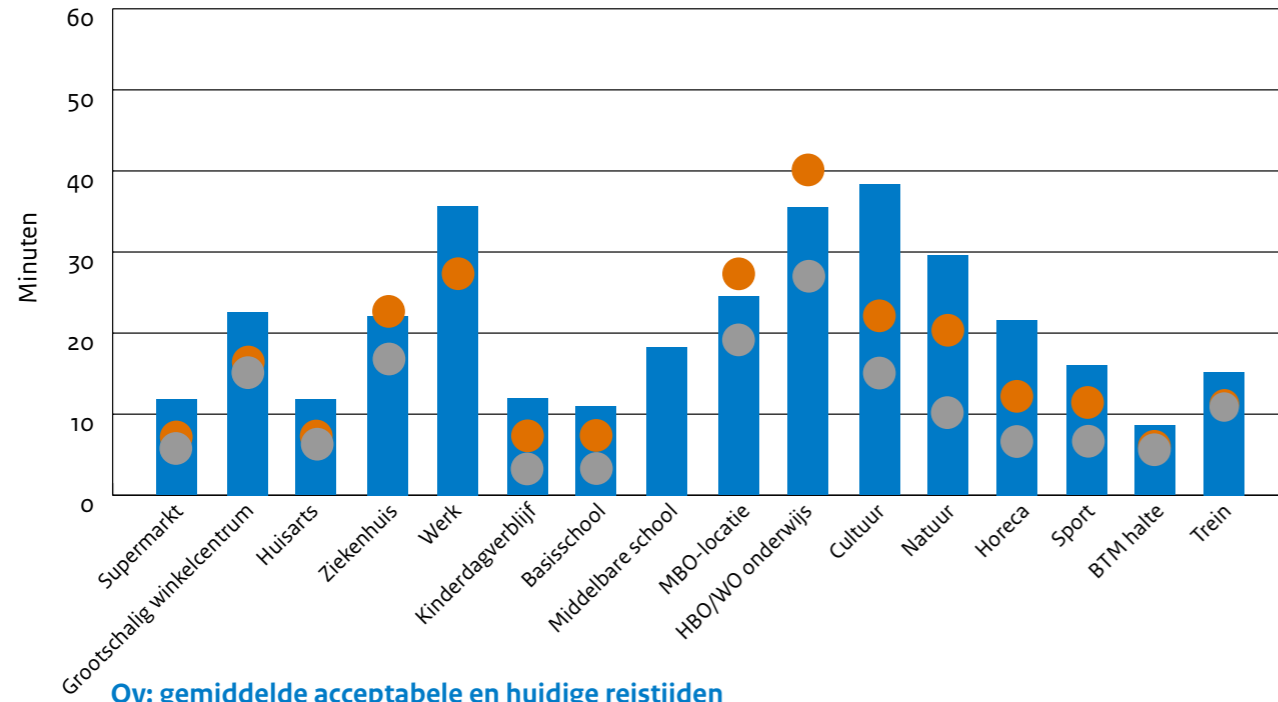
Mensen die met het ov willen kunnen reizen, accepteren in het algemeen langere reistijden dan degenen die er de voorkeur aan geven met de auto, de fiets of te voet te gaan. Voor werk geeft een aantal mensen aan in het ov een langere reistijd acceptabel te vinden omdat zij daar nog iets anders kunnen doen.

“In het ov kan je nog iets doen, dus daar ligt mijn grens hoger”

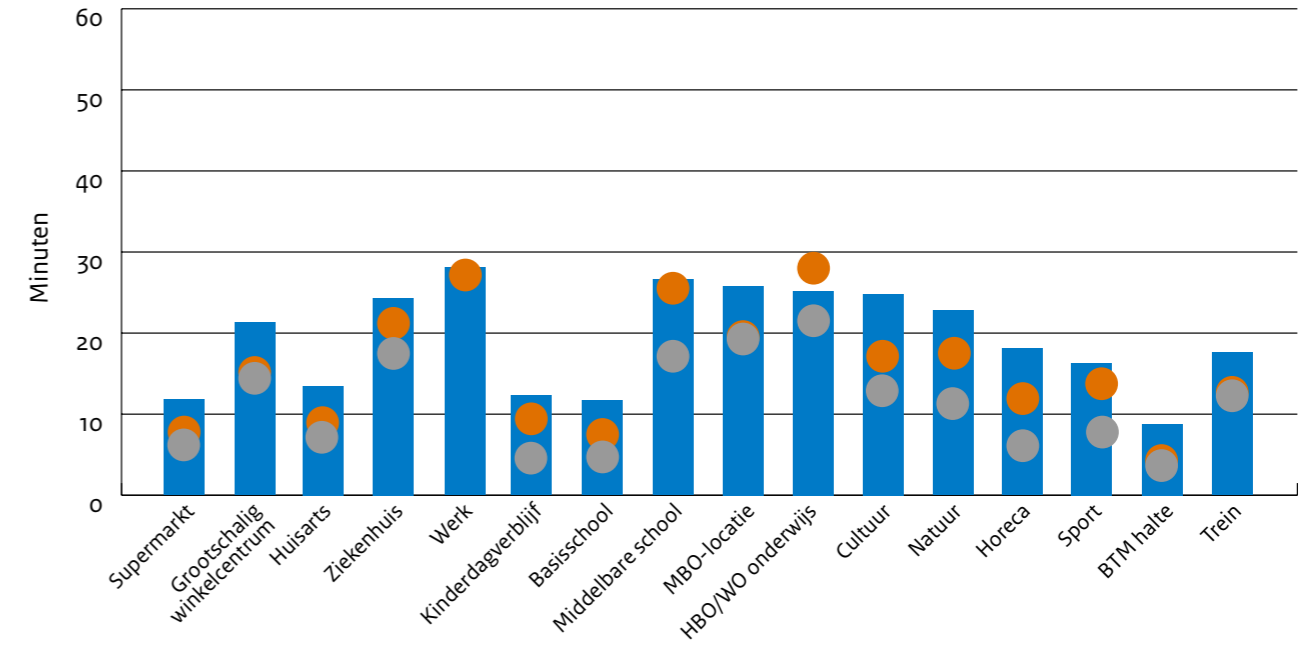
We vinden, gecorrigeerd voor andere kenmerken, een aantal persoonskenmerken die voor verschillende typen bestemmingen een significante relatie vertonen met acceptabele reistijden (zie ook de tabel hieronder). Acceptabele reistijden worden daarbij vooral beïnvloed door stedelijkheid en opleidingsniveau, en in mindere mate door leeftijd, gezondheidsbarrières en geslacht.

Vaker lagere acceptabele reistijd	Stedelijker gelegen woning
	Praktischer opgeleid
	Jongeren
	Vrouwen
	Meer gezondheidsbarrières

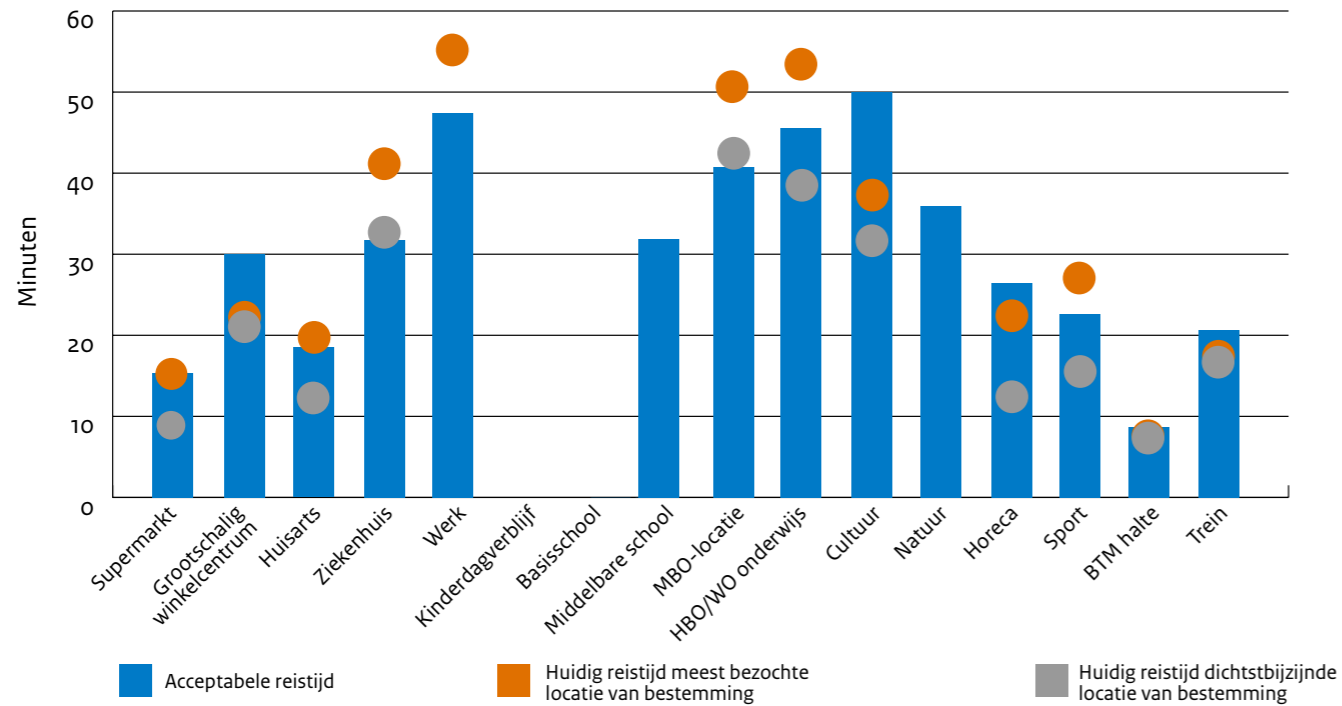
Auto: gemiddelde acceptabele en huidige reistijden



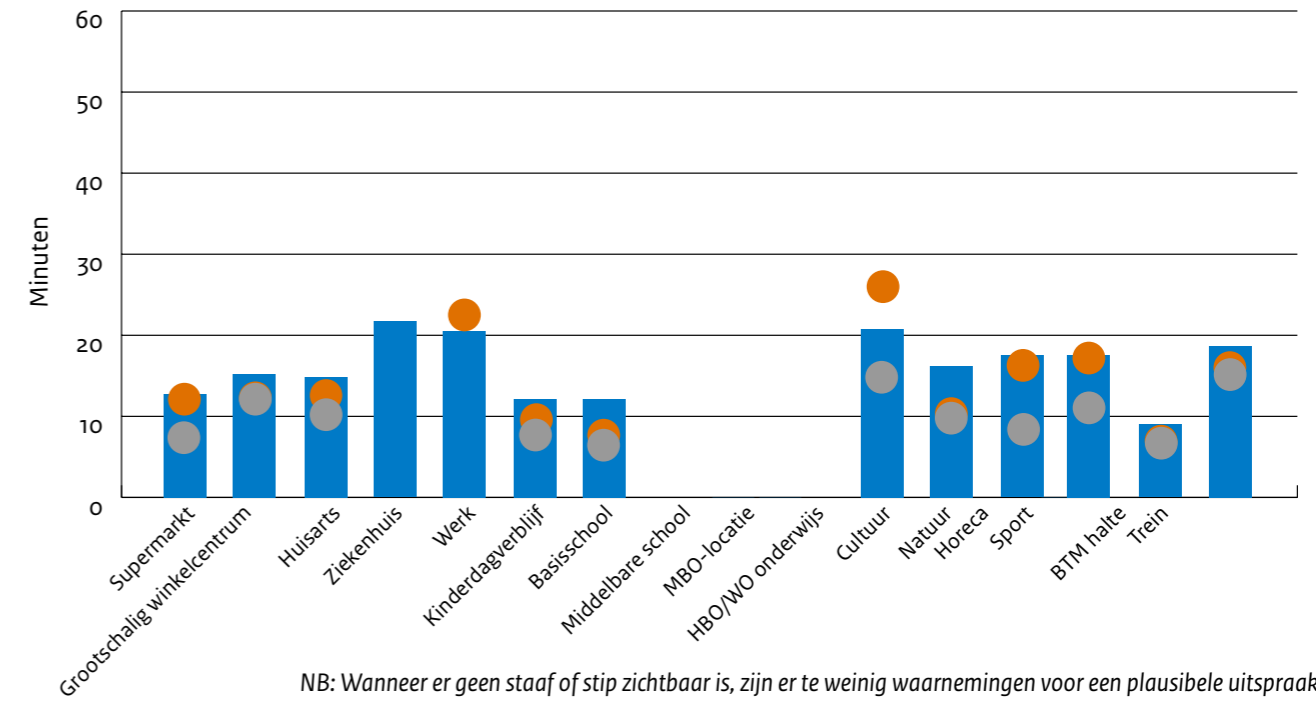
Fiets: gemiddelde acceptabele en huidige reistijden



Ov: gemiddelde acceptabele en huidige reistijden



Lopen: gemiddelde acceptabele en huidige reistijden



NB: Wanneer er geen staaf of stip zichtbaar is, zijn er te weinig waarnemingen voor een plausibele uitspraak.

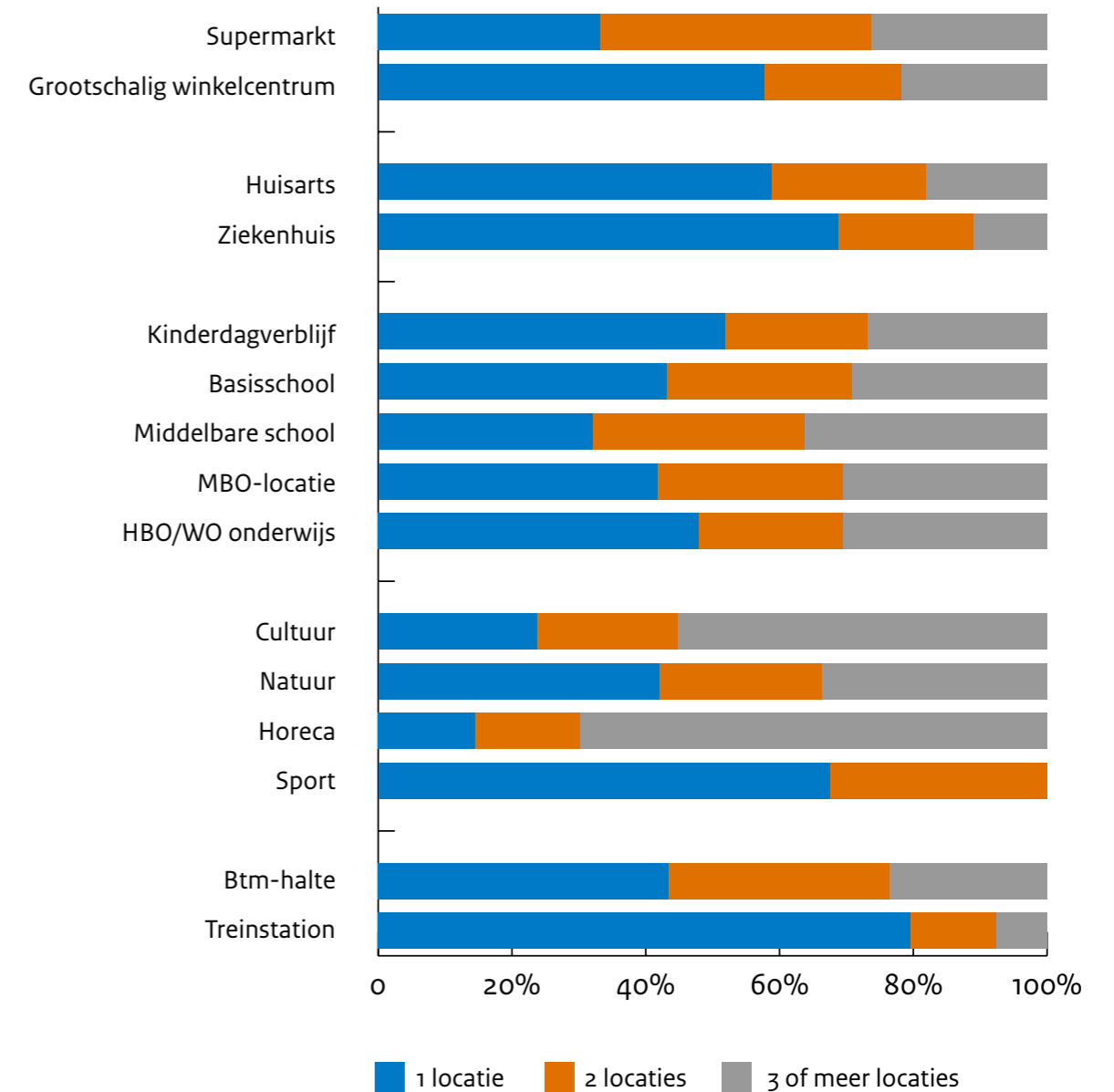
De meeste mensen willen 1 locatie van een bestemming kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd

Voor zorgbestemmingen geldt dat de grootste groep mensen in het onderzoek 1 locatie wil kunnen bereiken binnen de voor hen acceptabele reistijd (zie figuur rechts). Zo geven respondenten voor de huisarts vaak aan dat iemand toch maar bij 1 huisarts tegelijk ingeschreven kan staan. 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. Een keuze hebben tussen verschillende typen supermarkten en een grotere zekerheid specifieke producten te kunnen krijgen lijkt hierbij belangrijk.

“Met 2 supermarkten is er altijd een alternatief beschikbaar, mocht een product er niet zijn”

Voor cultuur en horeca geldt dat het grootste deel van de mensen in het onderzoek 3 of meer locaties van dit type bestemming wil kunnen bereiken. Het hebben van keuze blijkt dus vooral voor deze typen bestemmingen belangrijk te zijn.

Aantal locaties van een type bestemming dat men binnen de acceptabele reistijd wil kunnen bereiken



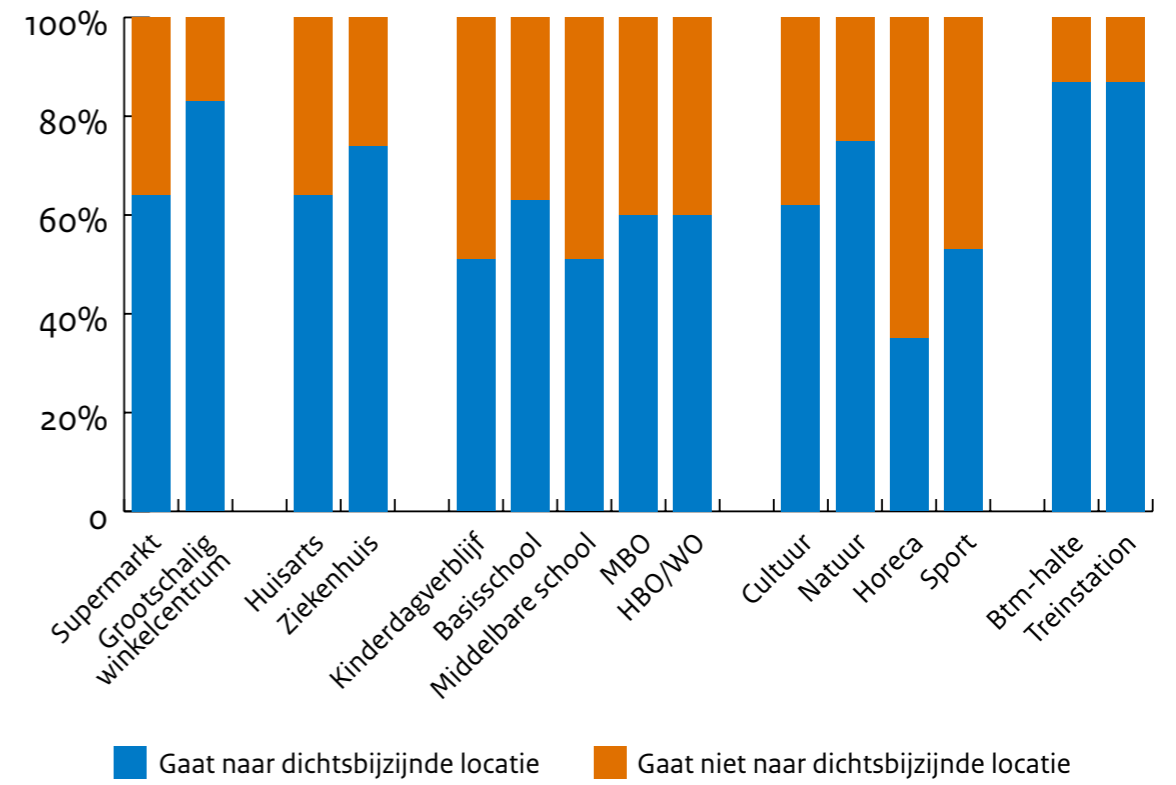
3 Acceptabele reistijden vergeleken met huidige reistijden

Huidige reistijden: in de meeste situaties wordt de dichtstbijzijnde locatie het meest bezocht

De meeste respondenten geven aan meestal de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming te bezoeken. Wel varieert dit: 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%), een kinderdagverblijf (51%) en een middelbare school (51%) ligt dit percentage duidelijk lager (zie figuur hieronder).

Belangrijke redenen waarom respondenten niet voor de dichtstbijzijnde locatie kiezen, zijn onder andere het aanbod op de specifieke locatie en de kwaliteit van de voorziening. Daarnaast geven relatief veel mensen aan een huisarts te hebben die verder weg is, omdat de dichtstbijzijnde huisarts een patiëntenstop heeft.

Percentage mensen dat de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming het meest bezoekt



“Ik rij liever wat verder voor een goede huisarts dan voor een slechtere of minder prettige huisarts dichtbij”

In onderstaande tabel staat een aantal persoonskenmerken die, gecorrigeerd voor andere kenmerken, bij meerdere typen bestemmingen significant samen blijken te hangen met het wel of niet bezoeken van de dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming.

Vaker bezoek dichtstbijzijnde bestemming	Ouderen
	Praktischer opgeleiden
	Minder toegang tot auto
	Huishoudens met kinderen

In de meeste gevallen kunnen mensen bestemmingen bereiken binnen een voor hen acceptabele reistijd

In veruit de meeste gevallen ligt de gemiddelde reistijd naar een bestemming die iemand acceptabel vindt, boven de gemiddelde huidige reistijd naar de dichtstbijzijnde locatie van een bestemming (zie tabel volgende pagina). De gemiddelde acceptabele reistijd is meestal ook langer dan de gemiddelde huidige reistijd naar de meest bezochte locatie van een type bestemming. Wel zijn er uitzonderingen, met name voor het reizen per ov en in mindere mate voor loopverplaatsingen. Voor bestemmingen als ziekenhuis, werk en onderwijs zijn de huidige reistijden vaker langer dan de acceptabele reistijden.

Vergelijken we op respondentenniveau de acceptabele reistijden met de huidige reistijden, dan blijken de laatste voor de meeste respondenten op dit moment binnen de voor hen acceptabele reistijd te liggen. Het valt hierbij ook op dat het vooral mensen zijn die per ov of te voet willen kunnen reizen die momenteel niet in staat zijn binnen de voor hen acceptabele reistijd op een bestemming te komen. Vooral voor werk is er een duidelijk verschil. Circa 14% van de mensen die met de auto willen kunnen reizen, kan het werk niet binnen een voor hen acceptabele reistijd bereiken, tegenover 44% van de mensen die met het ov naar het werk willen kunnen gaan.

“De reistijd die ik nu heb is te veel, maar mijn baan is zo leuk”



Acceptabele reistijd vs. Huidige reistijd	Supermarkt	Grootschalig winkelcentrum	Huisarts	Ziekenhuis	Werk	Kinderdagverblijf	Basisschool	Middelbare school	MBO	HBO/WO	Cultuur	Natuur	Horeca	Sport	Treinstation	Btm-halte
Auto	3%	5%	5%	13%	14%	3%	0%		0%	10%	3%	3%	2%	1%	10%	4%
Ov	12%	12%	11%	27%	44%			23%	15%	24%	7%		7%	15%	15%	15%
Fiets	0%	0%	0%	0%	16%	0%	0%	0%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lopen	8%	16%	11%	38%	32%	7%	4%				2%	5%	3%	11%	15%	10%

■ Groen: beide gemiddelde huidige reistijden liggen binnen de gemiddelde acceptabele reistijd;

■ Geel: de gemiddelde huidige reistijd naar de meest bezochte locatie van een bestemming is hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd;

■ Rood: beide gemiddelde reistijden (die naar de dichtstbijzijnde én naar de meest bezochte locatie van een type bestemming) liggen hoger dan de gemiddelde acceptabele reistijd;

■ Grijs: percentage mensen dat met de betreffende vervoerswijze niet binnen een voor hen acceptabele reistijd een locatie van die bestemming kan bereiken;

□ Wit: te weinig waarnemingen voor plausible uitspraak.

In onderstaande tabel presenteren we een aantal groepskenmerken die (na controle voor andere kenmerken) regelmatig significant samenhangen met de kans om een huidige reistijd te hebben die binnen de persoonlijke acceptabele reistijd ligt (een 'acceptabele situatie').

Vaker een 'acceptabele situatie'	Minder gezondheidsbarrières
	Hoger inkomen
	Meer toegang tot auto
	Negatievere digitale attitude
	Stedelijker gelegen woning

Overige componenten bereikbaarheid: kosten en moeite

Naast reistijden zijn kosten en moeite ook belangrijke onderdelen van de bereikbaarheid. Een eerste verkenning van deze componenten laat het volgende zien:

- De acceptabele kosten vertonen eenzelfde patroon als de acceptabele reistijden: 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.
- Gemiddeld gezien liggen de aangegeven huidige kosten voor alle uitgevraagde typen bestemmingen lager dan de gemiddelde acceptabele kosten. Wel rapporteert (afhankelijk van het type bestemming) 5-15% van de mensen momenteel hogere kosten te hebben dan ze acceptabel vinden.
- Bij de interpretatie en eventuele toepassing van deze inzichten is vanwege het verkennende karakter wel de nodige voorzichtigheid van belang. De kans is aanwezig dat mensen het lastig vonden een inschatting te maken en hier op een verschillende manier invulling aan hebben gegeven.

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.



4 Reflecties en implicaties



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 kan worden gebruikt in een verkennend traject om de bestaande bereikbaarheidsindicator uit te breiden met een kostencomponent.



Verantwoording

Werkwijze

Internationale literatuur is gebruikt om tot een operationalisatie te komen van het nog niet breed verkende concept 'acceptabele reistijd'. Voor de kwantitatieve analyse is een vragenlijst uitgezet onder deelnemers van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) van het KiM van 16 jaar en ouder (in totaal ca. 3400 respondenten). Ook zijn verschillende andere databronnen gebruikt. Zie het bijbehorende achtergrondrapport voor meer informatie en toelichting over de werkwijze.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is:

Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024), *Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.kimnet.nl

info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-309-4

Datum: September 2024

Publicatienummer: KiM-24-A006

Auteurs:

Marije Hamersma

Iris Roeleven

Vormgeving en opmaak:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), TAPPAN

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 brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Hamersma, M. & Roeleven, I. (2024), *Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief*. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

