

# **Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004**

Eindrapportage

Augustus 2005

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

**Informatie:**

Drs. M. van der Wel  
tel. 010 282 5691  
fax 010 282 5641

**Datum:**

augustus 2005

**Status:**

definitief

Overname van (delen van) de inhoud van deze publicatie in gedrukte of digitale vorm is alleen toegestaan met bronvermelding.

---

## Inhoudsopgave

---

### Samenvatting 5

1. Inleiding 6
  - 1.1 Achtergrond 6
  - 1.2 Doel 6
  - 1.3 Bronnen 7
  - 1.4 Afbakening 7
  - 1.5 Leeswijzer 7
2. Objectieve bereikbaarheid 11
  - 2.1 Inleiding 11
  - 2.2 Monitorresultaten 11
    - 2.2.1 G4, G26 en G36 11
    - 2.2.2 Randstad 14
    - 2.2.3 Centrum G4 15
  - 2.3 Samenvatting objectieve bereikbaarheid 17
3. Subjectieve bereikbaarheid 19
  - 3.1 Inleiding 19
  - 3.2 Monitorresultaten 19
    - 3.2.1 G4, G26 en G36 19
    - 3.2.2 Randstad 21
    - 3.2.3 Criteria subjectieve bereikbaarheid 21
  - 3.3 Samenvatting subjectieve bereikbaarheid 22
4. Relatie objectieve en subjectieve bereikbaarheid 23
  - 4.1 Inleiding 23
  - 4.2 Vergelijking objectieve en subjectieve indicatoren 23
5. Eenvoudige benchmark 27
  - 5.1 Inleiding 27
  - 5.2 Monitorresultaten 27
    - 5.2.1 Steden groep 1 onderling vergeleken 27
    - 5.2.2 Steden groep 2 onderling vergeleken 32
    - 5.2.3 Steden groep 3 onderling vergeleken 34
    - 5.2.4 Steden groep 4 onderling vergeleken 37
    - 5.2.5 Steden groep 5 onderling vergeleken 40

### Bijlage: Begrippenlijst 43



---

## Samenvatting

---

In het kader van het Grotestedenbeleid (GSB) is behoefte aan objectieve en subjectieve indicatoren voor de bereikbaarheid van grote steden. Als objectieve indicator is gekozen voor de gemiddelde (ervaren) reisduur van en naar een grote stad. Als subjectieve indicator is de mening van burgers over de bereikbaarheid van het centrum van een grote stad gehanteerd. In dit rapport zijn objectieve en subjectieve indicatoren over groepen van grote steden opgenomen. Het betreft in totaal veertig steden, de G30 en nog tien andere. Ook is de bereikbaarheid van individuele steden vergeleken. Daartoe zijn de veertig steden verdeeld in vijf groepen van enigszins vergelijkbare steden.

Uitgebreide gegevens per stad zijn opgenomen in het Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid. Voor het bepalen van de objectieve indicatoren is gebruik gemaakt van OVG-data over de jaren 1996 tot en met 2003 en MON-data over het jaar 2004. MON staat voor Mobiliteitsonderzoek Nederland, de opvolger van OVG. Voor de subjectieve indicatoren zijn de data gebruikt van een onderzoek dat speciaal daarvoor in 2004 als aanvulling op MON is uitgevoerd.

Uit de gegevens blijkt dat de reisduur door de jaren heen redelijk stabiel is. Dit geldt voor zowel auto-, fiets als OV-verplaatsingen. Ook is er steeds weinig verschil in de reisduur tijdens de spitsperiode en die tijdens de dalperiode. De steden in de Randstad zijn, kijkend naar de reisduur, door de jaren heen per auto iets minder goed bereikbaar dan die buiten de Randstad. Het centrum van de G4 is, gebaseerd op de reisduur, met de auto slechter en met het openbaar vervoer beter bereikbaar dan het totale stedelijk gebied van de G4.

De stadscentra waren in 2004 per fiets en met het openbaar vervoer naar de mening van burgers goed bereikbaar, zo blijkt uit de onderzoeksgegevens. Per auto vinden burgers de stadscentra niet goed tot redelijk goed bereikbaar. Ochtendspits, koopavond en zaterdag scoren slecht. Over de bereikbaarheid buiten die perioden zijn de meningen positiever, waarbij de steden buiten de Randstad nog weer een positiever beeld opleveren dan die in de Randstad. De meest genoemde reden voor zo'n positieve of negatieve mening is de parkeergelegenheid. Het gaat dan om zaken als goede parkeergelegenheid en voldoende parkeerplaatsen of te dure parkeergelegenheid en weinig parkeerplaatsen.

Op basis van de gegevens is geen duidelijke relatie tussen de gemiddelde reisduur en de mening van burgers over de bereikbaarheid af te leiden. Dit geldt het sterkst voor fietsverplaatsingen. Voor verplaatsingen met de auto en, in mindere mate, met het OV, is wel enig verband tussen de objectieve en subjectieve indicatoren zichtbaar.

Bij het vergelijken van individuele steden voor de vijf onderscheiden groepen van vergelijkbare steden, komt het ontbreken van een duidelijk verband tussen objectieve en subjectieve indicatoren ook naar voren. Soms scoort een stad zowel objectief als subjectief goed of slecht binnen een groep, vaak is dat niet het geval. Verder leveren de vergelijkingen van steden binnen de groepen geen algemene conclusies op.

---

Het jaar 2004 is het eerste jaar waarvoor subjectieve bereikbaarheidsindicatoren voor de grote steden zijn bepaald. Indien deze door het Directoraat-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGP) en de grote steden als waardevol worden beschouwd, zullen zij voor de jaren 2006 en 2009 opnieuw worden bepaald. De objectieve indicatoren worden in elk geval opnieuw bepaald voor die jaren.

---

# 1. Inleiding

---

## 1.1 Achtergrond

Bereikbaarheid is door de toenemende mobiliteit in Nederland op verschillende bestuurlijke niveaus een belangrijk beleidsonderwerp. In het kader van het Grotestedenbeleid (GSB) is behoefte vastgesteld aan indicatoren voor de objectieve en subjectieve bereikbaarheid van grote steden. In 2003 heeft daarom de pilot *Monitoring Stedelijke Bereikbaarheid met het OVG* plaatsgevonden waarin de objectieve indicator is geoperationaliseerd en een ontwikkelrichting voor een subjectieve indicator is gegeven.

Als objectieve indicator is gekozen voor de gemiddelde (ervaren) reistijd van en naar een grote stad. Reistijd is een begrip dat leeft bij burgers, meer dan de indicator reissnelheid die in de pilot is gebruikt. Bij de subjectieve indicator gaat het om de mening van burgers over de bereikbaarheid van het centrum van een grote stad. Objectieve en subjectieve indicatoren samen vormen de (basis voor de) Monitor Stedelijke Bereikbaarheid.

Het eindrapport van de pilot in 2003 is door het Directoraat-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (kortweg DGP) en de G30 goed ontvangen. DGP heeft derhalve besloten om de objectieve indicatoren te bepalen voor de jaren 2004, 2006 en 2009. Dit als bijdrage aan respectievelijk de nulmeting GSB, de midterm-review GSB in 2007 en de eindbeoordeling GSB in 2010.

Tevens heeft DGP samen met AVV besloten om voor 2004 een proef te doen met het operationaliseren van subjectieve indicatoren. Wanneer die voor DGP en de G30 goed verloopt zullen ook de subjectieve indicatoren voor de jaren 2006 en 2009 opnieuw bepaald worden.

## 1.2 Doel

Het doel van de Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004 is een beeld te geven van:

- de gemiddelde duur van reizen van en naar de grote steden tot en met 2004;
- hoe burgers de bereikbaarheid van de grote steden in 2004 ervaren;
- de relatie tussen de reisduur en tevredenheid van burgers over de bereikbaarheid;
- de ontwikkelingen van vergelijkbare steden om van elkaar te leren.

---

### **1.3 Bronnen**

Voor het bepalen van de objectieve indicatoren voor de bereikbaarheid van grote steden is gebruik gemaakt van gegevens van het OVG over de jaren 1996 tot en met 2003 en van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) over het jaar 2004. Voor het bepalen van de subjectieve indicatoren is in 2004 een aanvullend onderzoek op MON gehouden waarin naar de mening over bereikbaarheid is gevraagd.

### **1.4 Afbakening**

De monitor geeft informatie over de reisduur van verplaatsingen van, naar en binnen 40 grote Nederlands steden (zie tabel 1.1). In de pilot in 2003 was er sprake van 30 steden. Er zijn 10 steden toegevoegd om te voorkomen dat enkele regio's onderbelicht blijven.

Het betreft verplaatsingen met auto, fiets en OV. De gemiddelde reisduur is bepaald voor afstanden van 3, 10 en 22,5 km en voor verschillende periodes van de dag. Een exacte beschrijving hiervan staat in paragraaf 2.1.

### **1.5 Leeswijzer**

Dit rapport beschrijft de resultaten van 2004. De wijze waarop deze resultaten zijn verkregen wordt slechts zeer beknopt aangeduid. Deze uitgangspunten zijn uitgebreid beschreven in de Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004.

In de hoofdstukken 2 t/m 5 wordt de bereikbaarheid van alle 40 steden of groepen daarbinnen beschreven. De objectieve en subjectieve indicatoren per stad zijn opgenomen in het Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004.

Hoofdstuk 2 behandelt de objectieve bereikbaarheid in 2004 en sinds 1996 (zie doel I), hoofdstuk 3 de subjectieve in 2004 (zie doel II). In hoofdstuk 4 wordt de relatie tussen de objectieve en subjectieve bereikbaarheid beschouwd (zie doel III). In hoofdstuk 5 wordt een beperkte benchmark beschreven (zie doel IV).



---

**Tabel 1.1**

De steden uit de Monitor Stedelijke  
Bereikbaarheid 2004

<b>G30</b>	<b>Tien overige</b>
Alkmaar	Almere
Almelo	Apeldoorn
Amersfoort	Assen
Amsterdam	Delft
Arnhem	Haarlemmermeer
Breda	Hilversum
Deventer	Middelburg-Vlissingen
Dordrecht	Purmerend
Eindhoven	Sittard-Geleen
Emmen	Zoetermeer
Enschede	
's-Gravenhage	
Groningen	
Haarlem	
Heerlen	
Helmond	
Hengelo	
's-Hertogenbosch	
Leeuwarden	
Leiden	
Lelystad	
Maastricht	
Nijmegen	
Rotterdam	
Schiedam	
Tilburg	
Utrecht	
Venlo	
Zaanstad	
Zwolle	



---

## 2. Objectieve bereikbaarheid

---

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling van de stedelijke bereikbaarheid geschetst op basis van objectieve indicatoren. Als objectieve indicator is gehanteerd de gemiddelde reisduur van een aantal categorieën verplaatsingen:

- per auto, over afstanden van 3, 10 en 22,5 km, afzonderlijk voor spits- en dalperiode;
- per OV, over afstanden van 3, 10 en 22,5 km (geen onderscheid tussen spits- en dalperiode);
- per fiets, over afstanden van 3 en 10 km, afzonderlijk voor spits- en dalperiode.

Zowel de afstand als de reisduur heeft betrekking op de gehele verplaatsing, van deur tot deur, inclusief eventueel voor- en natransport. Het gaat om verplaatsingen geheel binnen één van de grote steden en om verplaatsingen van of naar één van de 40 grote steden. Onder de dalperiode wordt verstaan de periode op werkdagen tussen 9.00 en 16.00 uur en onder de spitsperiode de periode op werkdagen tussen 7.00 en 9.00 en tussen 16.00 en 18.00 uur. De reisduur die hoort bij de genoemde afstanden is afgeleid uit de reisduur van verplaatsingen met een afstand van respectievelijk 1 tot 5 km, 5 tot 15 km en 15 tot 30 km. Hoe de reisduur wordt berekend staat uitgebreid beschreven in de Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004.

De bereikbaarheid is voor de 40 steden (zie paragraaf 1.4) afzonderlijk bepaald. De resultaten voor de afzonderlijke steden staan in het tabellenboek. In dit hoofdstuk wordt het globale beeld geschetst.

### 2.2 Monitorresultaten

#### 2.2.1 G4, G26 en G36

##### *Auto*

In Figuur 2.1 is de ontwikkeling van de reistijd per auto in de G4 weergegeven. Voor een afstand van 22,5 km is in de spitsperiode gemiddeld ongeveer 37 minuten nodig en in de dalperiode 33 à 34 minuten. De genoemde reisduur komt overeen met een gemiddelde snelheid van ongeveer 37 km/u in de spitsperiode en ongeveer 40 km/u in de dalperiode.

Figuur 2.1 toont ook dat in de spitsperiode voor een afstand van 10 km gemiddeld ongeveer 25 minuten nodig is en in de dalperiode ongeveer 24 minuten. De gemiddelde snelheid op deze afstand

bedraagt in de spitsperiode 24 km/u en in de dalperiode 25 km/u. Op de korte afstand, 3 km, is de reisduur in spits- en dalperiode gemiddeld 13 minuten. Dit komt overeen met een gemiddelde snelheid van 14 km/u.

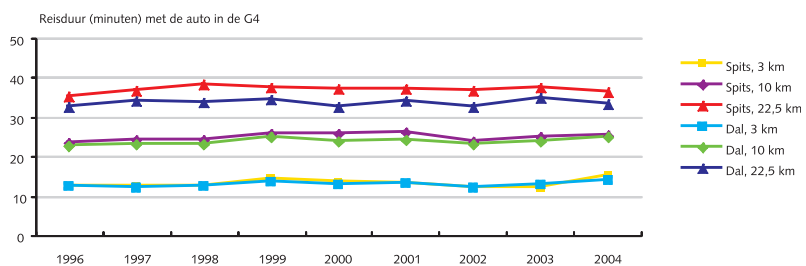
Afgezien van kleine jaarlijkse fluctuaties is de reisduur op alle afstanden gelijk gebleven.

Tenslotte toont figuur 2.1 dat de gemiddelde reisduur in de spitsperiode iets langer is dan in de dalperiode. Het verschil neemt echter bij een kortere afstand af. Bij 22,5 km moet in de spitsperiode rekening worden gehouden met gemiddeld 10% extra reistijd, ca. 4 minuten, ten opzichte van de dalperiode. Bij 10 km is gemiddeld ongeveer 5% extra reistijd, ca. 1 minuut, nodig en bij 3 km is het verschil in reistijd tussen spits- en dalperiode geslonken tot 2%, hetgeen neerkomt op ongeveer 0,25 minuut.

Een mogelijke verklaring is dat er in de grote steden weinig verschil in doorstroming is tussen spits- en dalperiode, maar dat er bij verplaatsingen over langere afstand een verschil ontstaat doordat er buiten de stad wel een verschil in doorstroming is tussen spits- en dalperiode.

**Figuur 2.1**

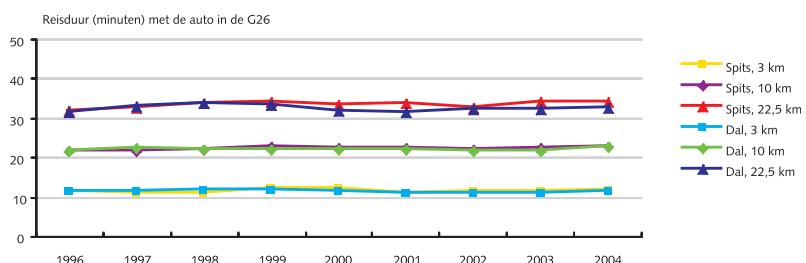
Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in G4 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



In figuur 2.2 staat dezelfde soort informatie als in figuur 2.1 maar nu voor de G26. Het beeld verschilt op twee punten met dat van de G4. Ten eerste is in de G26 ook op de langere afstanden nauwelijks verschil tussen reistijd in de spitsperiode en reistijd in de dalperiode. Ten tweede zijn de reistijden op alle afstanden in zowel dal- als spitsperiode enkele minuten korter dan in de G4: verplaatsingen van 10 km bijvoorbeeld duren in de G4 gemiddeld 24 tot 25 minuten en in de G26 gemiddeld 22 minuten.

**Figuur 2.2**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in G26 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



Voor de G36 is het beeld vergelijkbaar met dat van de G26; hiervoor is derhalve geen grafiek opgenomen.

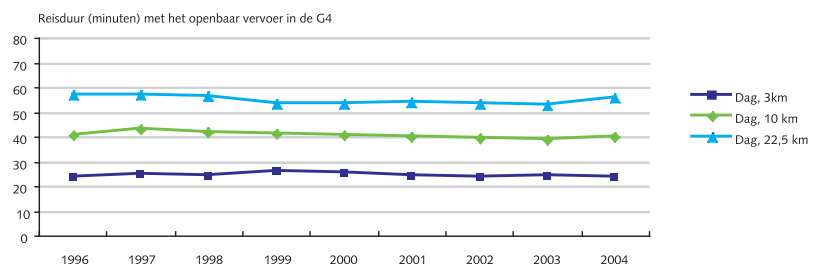
## OV

Figuur 2.3 toont de ontwikkeling van de reisduur met het OV in de G4 voor dezelfde drie verplaatsingsafstanden. Hier is geen onderscheid gemaakt tussen dal- en spitsperiode. Ook bij het OV blijkt de reisduur sinds 1996 op de drie afstanden redelijk stabiel.

De gemiddelde reisduur op een afstand van 22,5 km is ongeveer 55 minuten, wat neerkomt op een gemiddelde snelheid van 24 km/u. Voor een afstand van 10 km is gemiddeld ongeveer 41 minuten nodig en voor een afstand van 3 km gemiddeld ongeveer 24 minuten. Dit komt overeen met een gemiddelde snelheid van respectievelijk 15 km/u en 7,5 km/u.

**Figuur 2.3**

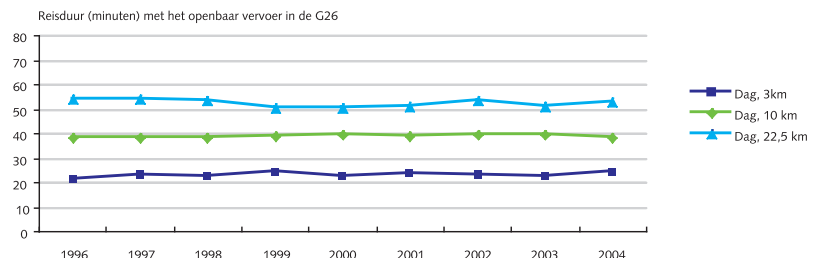
Ontwikkeling gemiddelde reistijd OV van, naar en in G4 gedurende werkdagen van 7-18 uur



In figuur 2.4 staat dezelfde soort informatie als in figuur 2.3 maar nu voor de G26. Ook voor de G26 is de reisduur door de jaren heen redelijk stabiel. Het verschil met de G4 is dat de gemiddelde reisduur in de G26 korter is: op de afstanden van 10 en 22,5 km ongeveer 3 minuten korter dan in de G4 en op de korte afstand is het verschil ongeveer 1,5 minuut.

**Figuur 2.4**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd OV van, naar en in G26 gedurende werkdagen van 7-18 uur



Ook bij het OV geldt dat voor de G36 het beeld er net zo uitziet als voor de G26; ook hiervoor is derhalve geen grafiek opgenomen.

## Fiets

In figuur 2.5 zien we de ontwikkeling in reistijd met de fiets in de G4. Hier is weer onderscheid gemaakt tussen dal en spits. Voor de korte afstand is de reistijd ook hier stabiel door de jaren heen, maar voor de afstand van 10 km zien we dat de reistijd iets toeneemt.

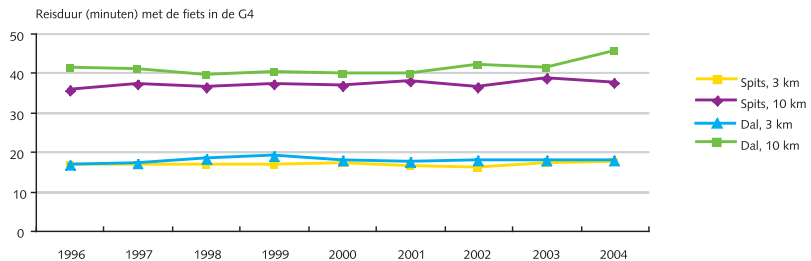
Uit figuur 2.5 is af te lezen dat de reisduur op de korte afstand, 3 km, in spits- en dalperiode bijna gelijk is: gemiddeld ongeveer 17 minuten in de spitsperiode en ongeveer 18 minuten in de dalperiode. Opvallend

is dat fietsverplaatsingen van 10 kilometer in de dalperiode langer duren dan in de spitsperiode, hetgeen als mogelijke verklaring heeft dat in de dalperiode meer recreatief gefietst wordt.

Vergelijking met figuur 2.3 leert dat fietsen op de korte afstand, 3 km, sneller is dan het OV.

**Figuur 2.5**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd met de fiets van, naar en in G4 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



In figuur 2.6 staat dezelfde soort informatie als in figuur 2.5, ook nu weer voor de G26. Net als in de G4 duren verplaatsingen van 10 km in de G26 in de dalperiode gemiddeld korter dan in de spitsperiode.

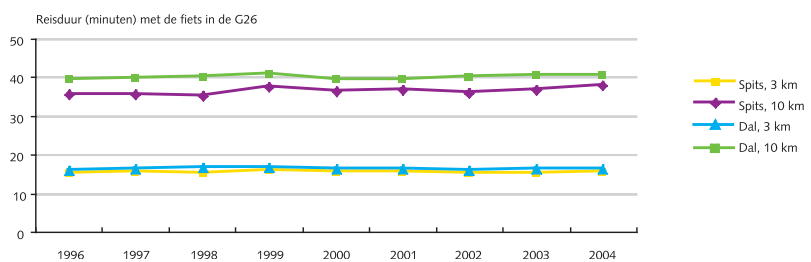
Op de korte afstand, 3 km, is de reisduur net als bij de G4 stabiel. De gemiddelde reisduur van verplaatsingen van 10 km is ook in de G26 toegenomen.

We zien dat de gemiddelde reisduur in de G26 op de afstand van 3 km in dal- en spitsperiode ongeveer 1,5 minuut korter is dan in de G4. Voor verplaatsingen van 10 km is het verschil met de G4 in de spitsperiode nagenoeg nihil en in de dalperiode duren verplaatsingen van 10 km door de jaren heen soms langer en soms korter dan in de G4.

Ook in de G26 geldt dat fietsen op de korte afstand, 3 km, sneller is dan het OV.

**Figuur 2.6**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd met de fiets van, naar en in G26 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



Ook bij de fiets geldt dat het beeld voor de G36 er net zo uitziet als voor de G26; derhalve is voor de G36 wederom geen grafiek opgenomen.

### 2.2.2 Randstad

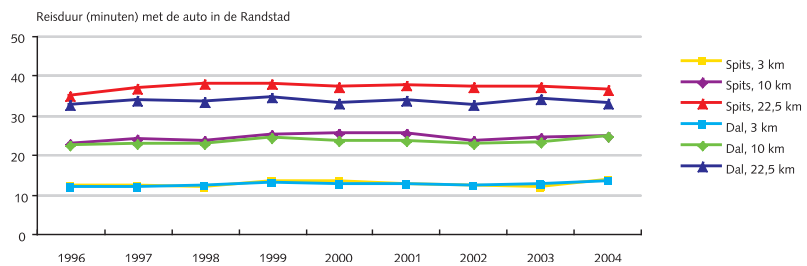
Figuur 2.7 laat de ontwikkeling van de reistijd met de auto in de grote steden in de Randstad (zie bijlage) zien. Het beeld lijkt sterk op dat van de G4. Ook hier is afgezien van kleine jaarlijkse fluctuaties geen sprake van een duidelijke ontwikkeling in de reisduur. Naarmate de afstand

langer is, is ook hier het verschil in reistijd tussen spits- en dalperiode groter.

Op de korte afstand, 3 km, is de reisduur gemiddeld ongeveer 12,5 minuut. Voor verplaatsingen van 10 km geldt een gemiddelde reisduur van 23 minuten tijdens de dalperiode tot 24 minuten tijdens de spitsperiode, wat neerkomt op een gemiddelde snelheid van 26 km/u respectievelijk 25 km/u. Voor verplaatsingen van 22,5 km tenslotte geldt een gemiddelde reisduur van 33 minuten tijdens de dalperiode en 36,5 minuut in de spitsperiode, hetgeen neerkomt op gemiddelde snelheid van 41 km/u respectievelijk 37m/u.

**Figuur 2.7**

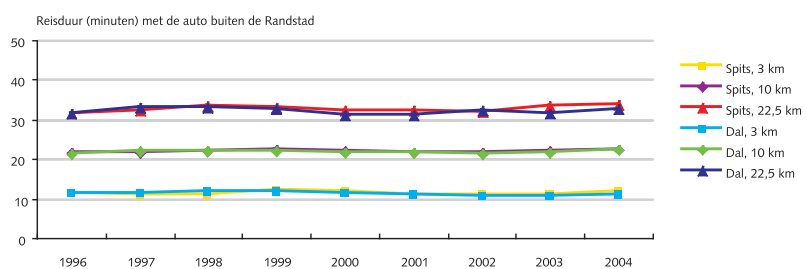
Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in de grote steden in de Randstad in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



In figuur 2.8 staat dezelfde soort informatie als in figuur 2.7 maar nu voor de grote steden buiten de Randstad. Het beeld verschilt op twee punten met dat van de Randstad. Ten eerste is er op alle afstanden gemiddeld geen verschil in reistijd tussen spits- en dalperiode. Ten tweede zijn de reistijden op alle afstanden in zowel dal- als spitsperiode enkele minuten korter dan in de Randstad: verplaatsingen van 10 km bijvoorbeeld duurden in de Randstad gemiddeld 23 tot 24 minuten en buiten de Randstad gemiddeld 21,5 minuut.

**Figuur 2.8**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in grote steden buiten de Randstad in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



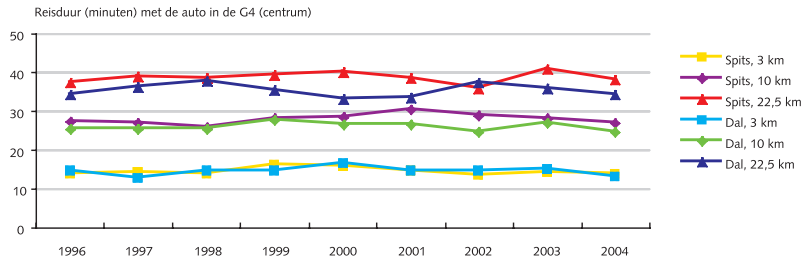
### 2.2.3 Centrum G4

#### Auto

In figuur 2.9 is de ontwikkeling van de reisduur met de auto van en naar de centra van de G4 opgenomen. Wanneer we die vergelijken met de gemiddelde reisduur van verplaatsingen van, naar en binnen het gehele stedelijke gebied van de G4 zien we twee verschillen. Ten eerste zijn de fluctuaties in reisduur van en naar het centrum door de jaren heen iets groter en ten tweede is de gemiddelde reisduur met de auto van en naar het centrum van de G4 langer: voor reisafstanden van 3 km is dat 1 minuut, voor de langere afstanden is dat 2 tot 3 minuten.

**Figuur 2.9**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van en naar het centrum in G4 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)

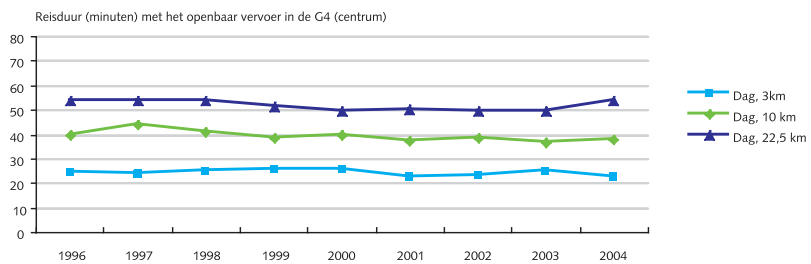


### OV

Figuur 2.10 laat ons de ontwikkeling van de reisduur met het OV van en naar de centra van de G4 zien. Wanneer we ook die vergelijken met de gemiddelde reisduur van OV-verplaatsingen van, naar en binnen het gehele stedelijke gebied van de G4 zien we twee verschillen. Ten eerste zijn ook hier de fluctuaties in reisduur van en naar het centrum door de jaren heen iets groter en in de tweede plaats zijn de reistijden van en naar het centrum niet langer maar op de langere afstand, 22,5 km, gemiddeld zelfs ruim 3 minuten korter.

**Figuur 2.10**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd OV van en naar het centrum in G4 gedurende werkdagen van 7-18 uur



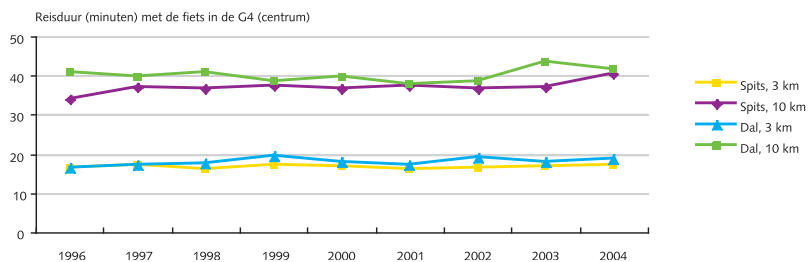
### Fiets

Figuur 2.11 laat ons de ontwikkeling van de reisduur met de fiets van en naar de centra van de G4 zien. Wanneer we deze vergelijken met de gemiddelde reisduur van fiets-verplaatsingen van, naar en binnen het gehele stedelijke gebied van de G4 zien we het volgende. Voor de korte afstand, 3 km, is het beeld gelijk, een redelijk constante reisduur. Op afstanden van 10 km zien we meer fluctuaties door de jaren heen, maar nog steeds geen duidelijke ontwikkeling van de reistijd.

Op de korte afstand, 3 km, is fietsen sneller dan het OV.

**Figuur 2.11**

Ontwikkeling gemiddelde reistijd met de fiets van en naar het centrum in G4 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)





---

## 2.3 Samenvatting objectieve bereikbaarheid

Uit de resultaten in de vorige paragraaf kunnen we het volgende globale beeld destilleren.

### *Trend is stabiel*

Ondanks enige jaarlijkse fluctuaties is het overall beeld dat de bereikbaarheid per auto, fiets en OV de laatste jaren nagenoeg hetzelfde is gebleven.

### *Weinig verschil tussen spits en dal*

Over het geheel genomen is het verschil in bereikbaarheid per auto en fiets in spits- en dalperiode gering. Structureel verschil in reistijd komt alleen voor op de langere afstanden, maar is zelden groter dan 2 tot 3 minuten.

### *Bereikbaarheid G4 iets minder dan overige steden*

Met de auto en het OV is de bereikbaarheid van de G4 iets slechter dan de andere grote steden. Met de fiets is er geen verschil.

### *In G4 is centrum met auto slechter en met OV beter bereikbaar dan stedelijk gebied*

De centra van de G4 zijn met de auto iets minder goed te bereiken dan het totale stedelijke gebied van de G4. Met het OV is de bereikbaarheid van de centra juist iets beter; dit verschil ontstaat op de langere afstanden.

### *Randstad iets minder goed bereikbaar dan niet-Randstad*

Tussen de bereikbaarheid per auto van de grote steden in de Randstad en die daarbuiten bestaat hetzelfde verschil als tussen de G4 en de overige grote steden, een iets mindere bereikbaarheid in de Randstad.



---

## 3. Subjectieve bereikbaarheid

---

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk laat zien wat burgers vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de grote steden, de zogenaamde subjectieve bereikbaarheid. In 2004 is een enquête gehouden waarin naar hun mening is gevraagd. In de enquête werd onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van het centrum:

- met de auto op zaterdag of koopavond;
- met de auto in de ochtendspits;
- met de auto door de week buiten de ochtendspits;
- met het OV op zaterdag of koopavond;
- met het OV in de ochtendspits;
- met het OV door de week buiten de ochtendspits;
- met de fiets (geen onderscheid tussen periodes).

Om de subjectieve bereikbaarheid van een stad weer te geven wordt met indexcijfers gewerkt. Een positief cijfer betekent dat er meer mensen met een positief oordeel waren dan met een negatief oordeel, een negatief cijfer geeft aan dat het saldo van de meningen van de burgers voor de betreffende stad of steden negatief was. De index bedraagt maximaal 100, alleen positieve oordelen, en minimaal -100, alleen negatieve oordelen. Een uitgebreide beschrijving van de berekening van indexcijfers staat in de Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004.

In de enquête is ook gevraagd naar de redenen waarom mensen de bereikbaarheid van een centrum goed of slecht beoordeelden. In paragraaf 3.2.3 worden de belangrijkste redenen weergegeven.

Ook de subjectieve bereikbaarheid is voor de 40 steden (zie paragraaf 1.4) afzonderlijk bepaald. De resultaten voor de afzonderlijke steden staan in het Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004. In dit hoofdstuk wordt het globale beeld geschetst.

### 3.2 Monitorresultaten

#### 3.2.1 G4, G26 en G36

In Figuur 3.1 is de subjectieve bereikbaarheid voor de G4 en de G26 weergegeven. Over de bereikbaarheid per fiets zijn de mensen overwegend positief, zowel in de vier grote steden als de overige grote steden.

Over de bereikbaarheid per auto is het oordeel beduidend minder positief, met name in de G4. In de G4 is het oordeel over de bereikbaarheid in de ochtendspits en op zaterdag of koopavond overwegend negatief en door de week buiten de ochtendspits zijn de positieve

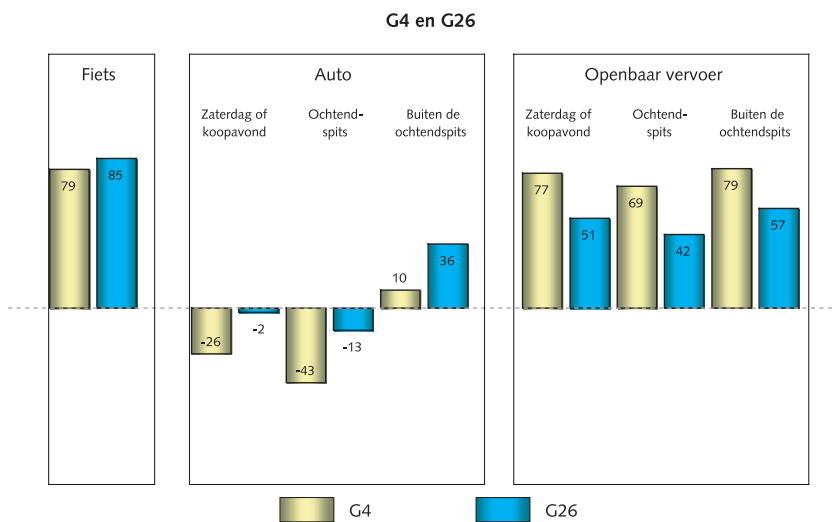
meningen licht in de meerderheid. Het beeld in de overige grote steden is in de ochtendspits licht negatief, op zaterdag of koopavond zijn er ongeveer net zoveel positieve als negatieve meningen en door de week buiten de ochtendspits is het meningensaldo positief. In subjectieve zin is de bereikbaarheid van de G4 met de auto dus minder goed dan in de andere steden.

Over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn de meningen merendeels positief. Met name bij de G4 is het beeld zeer positief, zowel in als buiten de ochtendspits en op zaterdag of koopavond. In subjectieve zin is de bereikbaarheid van de G4 met het openbaar vervoer dus beter dan in de andere steden.

Het beeld voor de G36 is bijna hetzelfde als voor de G26; derhalve is voor de G36 geen aparte grafiek opgenomen.

**Figuur 3.1**

Subjectieve bereikbaarheid voor de G4 en de G26



In tabel 3.1 staat hoe de mensen in de G4 die hun mening over de bereikbaarheid van het centrum hebben gegeven meestal naar het centrum gaan. Wat opvalt is dat 36 procent meestal met de auto naar het centrum gaat. Dat is bijna net zoveel als de 41 procent die aangeeft meestal met het OV te gaan. Dit is opmerkelijk omdat figuur 3.1 laat zien dat diezelfde mensen veel positiever oordelen over de bereikbaarheid van het centrum met het OV dan met de auto.

**Tabel 3.1**

Meest gebruikte vervoerwijze in G4 in 2004

Meest gebruikte vervoerwijze naar centrum	Percentage mensen in G4
auto	36
OV	41
fiets	17
overig	6

### 3.2.2 Randstad

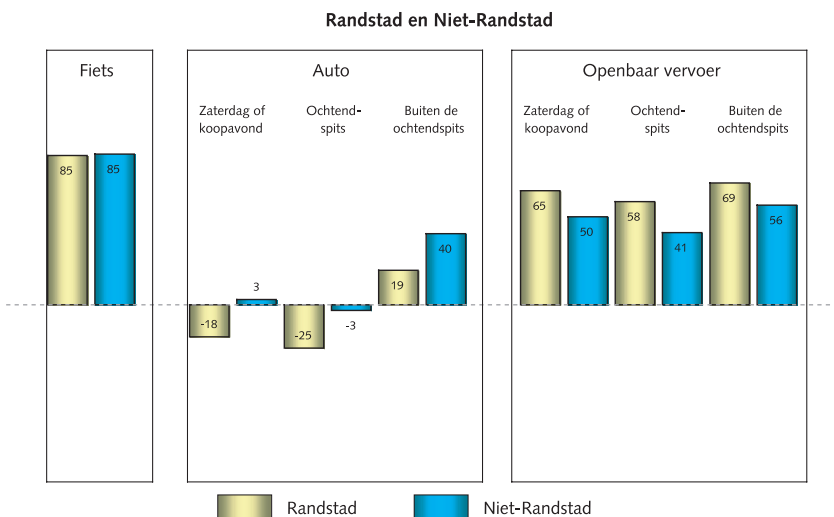
Figuur 3.2 geeft de subjectieve bereikbaarheid voor de grote steden binnen de Randstad en voor de grote steden buiten de Randstad weer. Voor de fiets is het beeld binnen en buiten de Randstad zeer positief.

Over de bereikbaarheid per auto is het oordeel genuanceerder, met name in de Randstad. Daar is het beeld in de ochtendspits en op zaterdag of koopavond licht negatief en door de week buiten de ochtendspits positief. Over de bereikbaarheid van de overige grote steden in de ochtendspits en op zaterdag of koopavond zijn er ongeveer net zoveel positieve als negatieve meningen en door de week buiten de ochtendspits is het saldo positief.

Over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn de meningen weer merendeels positief. In de Randstad is het beeld zelfs steeds iets positiever dan erbuiten. Het patroon van oordelen in de Randstad lijkt op het patroon bij de G4, zij het iets minder sterk.

**Figuur 3.2**

Subjectieve bereikbaarheid voor grote steden in de Randstad en buiten de Randstad



### 3.2.3 Criteria subjectieve bereikbaarheid

In de tabellen 3.2, 3.3 en 3.4 staat een samenvatting van de redenen die mensen gaven wanneer hen gevraagd werd waarom ze de bereikbaarheid van het centrum positief of negatief beoordeelden. Er zijn voor fiets, auto en OV samen ongeveer 180 verschillende redenen gegeven. Die zijn geclusterd tot de 18 redenen in de tabellen: 7 voor de fiets, 6 voor de auto en 5 voor het OV. In de tabellen is aangegeven hoe vaak een reden is genoemd ter onderbouwing van een positieve mening over de bereikbaarheid, ter onderbouwing van een negatieve mening over de bereikbaarheid en hoe vaak in het totaal.

Uit de tabellen blijkt dat de redenen die mensen geven voor hun mening over bereikbaarheid voor het merendeel te maken hebben met parkeren, doorstroming en aansluitingen of verbindingen. Bij de auto wordt parkeren ongeveer even vaak genoemd als reden voor een positieve als voor een negatieve beoordeling van de bereikbaarheid. Parkeren, in positieve of negatieve zin, is tevens de meest genoemde reden voor het oordeel over de bereikbaarheid van een centrum per auto.

**Tabel 3.2**

Redenen voor positieve of negatieve mening over bereikbaarheid van centrum per fiets

**Fiets**

	positief	negatief	totaal
Infrastructuur/aansluiting/verbindingen	1085	78	1163
Fietsenstalling	290	21	311
Doorstroming fietsverkeer	271	12	283
Geen beter alternatief voor fiets beschikbaar	118	153	271
Fietsveiligheid	63	39	102
Verkeerslichten en drempels	32	18	50
Staat van onderhoud infrastructuur	0	39	39

**Tabel 3.3**

Redenen voor positieve of negatieve mening over bereikbaarheid van centrum per auto

**Auto**

	positief	negatief	totaal
Parkeergelegenheid	2146	1984	4130
Doorstroming	1662	2002	3664
Infrastructuur/aansluiting/verbindingen	1383	434	1817
Staat van onderhoud infrastructuur	166	338	504
Verkeerslichten en drempels	129	317	446
Geen beter alternatief voor auto	0	77	77

**Tabel 3.4**

Redenen voor positieve of negatieve mening over bereikbaarheid van centrum per OV

**OV**

	positief	negatief	totaal
Aansluiting/verbindingen	975	267	1242
Haltes/stations	681	62	743
Geen beter alternatief voor OV	260	36	296
Betrouwbaarheid OV	116	91	207
Tarieven	45	13	58

### 3.3 Samenvatting subjectieve bereikbaarheid

Op basis van de resultaten in de vorige paragraaf kunnen we afleiden dat burgers in het algemeen van mening zijn dat:

- de stadscentra goed bereikbaar zijn met de fiets;
- de stadscentra in de ochtendspits en op koopavonden en zaterdag in de Randstad per auto niet goed bereikbaar zijn (buiten de Randstad staken de stemmen);
- de stadscentra door de week buiten de ochtendspits per auto redelijk goed bereikbaar zijn; binnen de Randstad is het beeld iets minder positief dan erbuiten;
- de stadscentra met OV goed bereikbaar zijn; in de G4 is dat beeld het sterkst.

Parkeermogelijkheden, doorstroming en aansluitingen/verbindingen worden het vaakst genoemd als reden voor zowel een positieve als negatieve mening over de bereikbaarheid van de centra.

## 4. Relatie tussen objectieve en subjectieve bereikbaarheid

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt bekeken of een relatie is te ontdekken tussen de gemiddelde reisduren van verplaatsingen in 2004 van en naar een bepaalde grote stad en de mening die burgers hebben over de bereikbaarheid van het centrum van die grote stad.

De vergelijking is per vervoerswijze gemaakt. Per stad is eerst één objectieve en één subjectieve waardering vastgesteld.

### 4.2 Vergelijking objectieve en subjectieve indicatoren

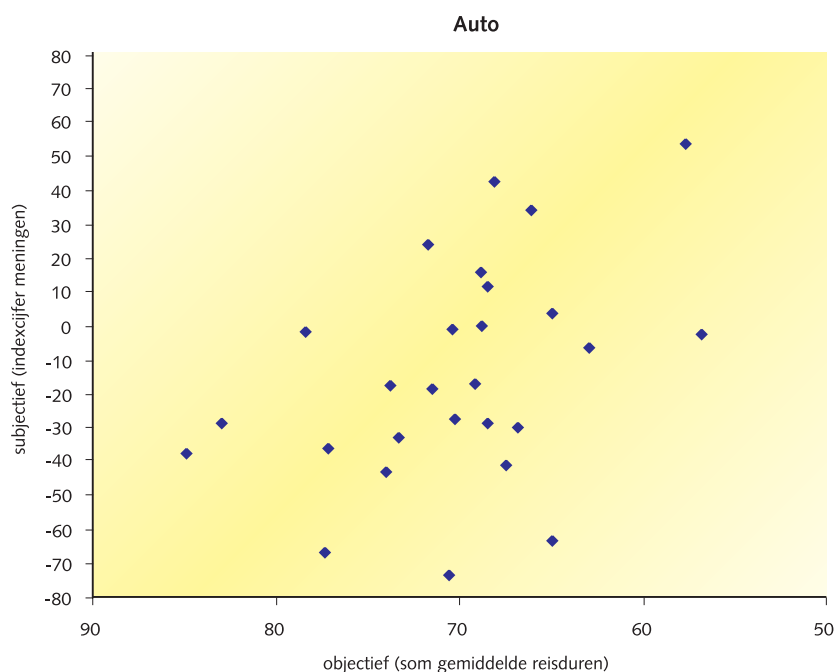
#### Auto

In figuur 4.1 zijn de meningen van burgers over de bereikbaarheid van de stadscentra in de spits weergegeven door middel van het indexcijfer zoals beschreven in hoofdstuk 3. Deze zijn op de verticale as uitgezet, lopend van -80 tot +80. Op de horizontale as staat per stad de totale gemiddelde reisduur voor verplaatsingen van 3, 10 en 22,5 km in 2004. De reisduren lopen van links naar rechts gaand af, kortom hoe meer naar rechts hoe korter dus hoe beter de objectieve bereikbaarheid. Elke stip in de grafiek betreft dus één stad.

We zien in de figuur dat er een lichte samenhang lijkt te zijn tussen de reisduur en de mening over bereikbaarheid: voor een behoorlijk aantal steden geldt hoe korter de reisduur hoe positiever het saldo van de meningen over bereikbaarheid. Zoals de figuur ook toont zijn er ook steden met lange gemiddelde reisduren en toch een positieve mening over de bereikbaarheid en omgekeerd. Dit zou onder meer verklaard kunnen worden doordat ook andere criteria dan reisduur een rol spelen bij de meningsvorming over bereikbaarheid. In 3.2.3 hebben we zelfs gezien dat het meest genoemde criterium het parkeren betreft.

**Figuur 4.1**

Verband tussen objectieve en subjectieve indicatoren voor de bereikbaarheid per auto in de spits in 2004



---

## OV

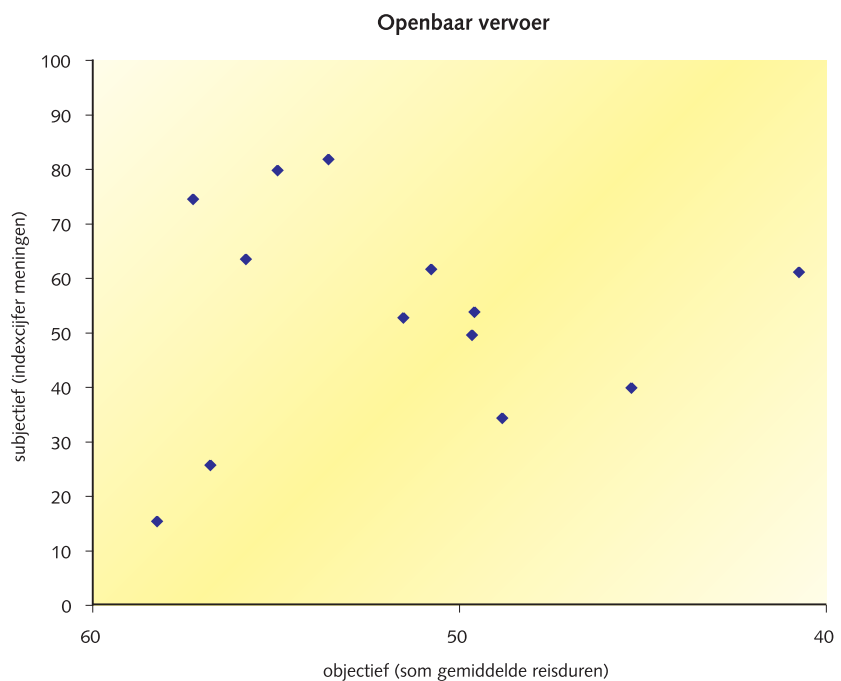
Voor de subjectieve en objectieve indicatoren voor het OV is een soortgelijke grafiek gemaakt als voor de auto. Op de horizontale as is de gemiddelde reisduur van verplaatsingen met het OV over 22,5 km op doordeweekse dagen uitgezet. Op de verticale as zijn de meningen van burgers over de bereikbaarheid van de stadscentra door de week in en buiten de ochtendspits weergegeven door middel van het indexcijfer zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Hier is de relatie nog iets minder duidelijk dan bij de auto. Wanneer we echter de vier punten links boven in de grafiek (dit zijn de G4) weglaten lijkt er net als bij de auto wel een lichte samenhang te zijn. Dus buiten de G4 bestaat er voor het OV mogelijk wel een lichte samenhang tussen reistijd en mening over bereikbaarheid. Vanwege het geringe aantal steden met voldoende reisduurgegevens moeten we heel voorzichtig zijn met het trekken van deze conclusie.

---

**Figuur 4.2**

Verband tussen objectieve en subjectieve indicatoren voor de bereikbaarheid met het OV in 2004





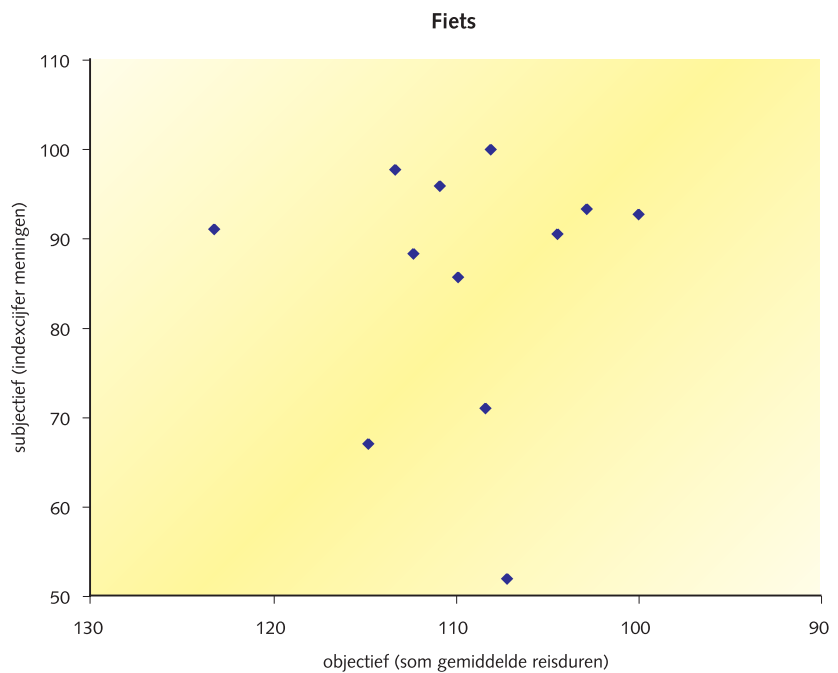
### Fiets

Tenslotte zijn in figuur 4.3 de gemiddelde reisduren per fiets uitgezet tegen de indexcijfers die de mening van burgers over de bereikbaarheid per fiets van de stadscentra uitdrukken. Op de horizontale as staat de totale gemiddelde reisduur voor verplaatsingen van 3 en 10 km in zowel spits- als daluren uitgezet. Op de verticale as staat het indexcijfer voor de mening van burgers over de bereikbaarheid per fiets van de stadscentra.

Hier is geen verband tussen reisduur en mening te ontdekken. Met andere woorden een kortere reisduur per fiets lijkt niet samen te gaan met een positievere mening over de bereikbaarheid per fiets van de stadscentra.

**Figuur 4.3**

Verband tussen objectieve en subjectieve indicatoren voor de bereikbaarheid met per fiets in 2004





## 5. Eenvoudige Benchmark

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de objectieve en subjectieve bereikbaarheidsindicatoren van steden onderling vergeleken. Er zijn groepen van steden samengesteld die enigszins vergelijkbaar zijn, de bereikbaarheidsproblematiek van Emmen is immers van een totaal andere aard dan die van Amsterdam. In het kader van deze monitor zijn steden op eenvoudige wijze in vijf groepen verdeeld die elk uit redelijk vergelijkbare steden bestaan. Maar een stad kan uiteraard te allen tijde zelf bepalen met welke steden zij zich wil vergelijken op het gebied van bereikbaarheid.

Om te komen tot groepen van steden die qua bereikbaarheidsproblematiek vergelijkbaar zijn, is gekeken naar het aantal inwoners, oppervlakte en het aantal adressen per oppervlakte-eenheid (de mate van stedelijkheid). Dit heeft geleid tot onderstaande vijf groepen. Uiteraard zou op basis van meer of iets andere kenmerken een iets andere indeling ook mogelijk zijn.

Tabel

Groep 1	Groep 2	Groep 3	Groep 4	Groep 5
Amsterdam Rotterdam 's-Gravenhage Utrecht	's-Hertogenbosch Groningen Arnhem Dordrecht Eindhoven Amersfoort Nijmegen Zaanstad Leeuwarden Maastricht	Hilversum Alkmaar Delft Haarlem Leiden Purmerend Schiedam Zoetermeer	Emmen Lelystad Haarlemmermeer Apeldoorn Almere Breda Enschede Tilburg Zwolle	Almelo Assen Deventer Heerlen Helmond Hengelo (O.) Sittard-Geleen Venlo Middelburg- Vlissingen

De groepen zijn als volgt te karakteriseren:

#### **Groep 1: G4**

De eerste groep bestaat uit de G4, de vier grote steden. Zij hebben zeer veel inwoners en een hoge mate van stedelijkheid. Zij liggen in de Randstad.

#### **Groep 2: Veel inwoners, hoge stedelijkheidsgraad**

De tweede groep bestaat uit steden met vrij veel inwoners en een hoge mate van stedelijkheid. Het meest kenmerkende van deze groep is dat het om grote steden gaat, in de zin van veel inwoners. Deze steden liggen verspreid over het land, merendeels buiten de Randstad.

#### **Groep 3: Klein oppervlak, relatief hoge stedelijkheidsgraad**

De steden in de derde groep kenmerken zich met name door het geringe landoppervlak en de relatief hoge adressendichtheid. Het meest kenmerkende van deze steden is hun compactheid. De meeste steden in deze groep liggen in de Randstad.

**Groep 4: Groot oppervlak, lagere stedelijkheidsgraad, wisselend aantal inwoners**

In de vierde groep bevinden zich de uitgestrekte steden met een lagere mate van stedelijkheid en een wisselend aantal inwoners. Het kenmerkende van deze steden is de ruimte die zij tot hun beschikking hebben. Zij liggen verspreid over het land.

**Groep 5: Beperkt aantal inwoners, lagere stedelijkheidsgraad**

De vijfde groep omvat de steden met een beperkt aantal inwoners en een lagere mate van stedelijkheid. Dit zijn de kleinere steden, in de zin van een beperkt aantal inwoners. Het gaat om steden in de periferie van Nederland.

De paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.5 zijn gewijd aan de vijf genoemde groepen. In elke paragraaf worden de steden in de betreffende groep onderling vergeleken.

## 5.2 Monitorresultaten

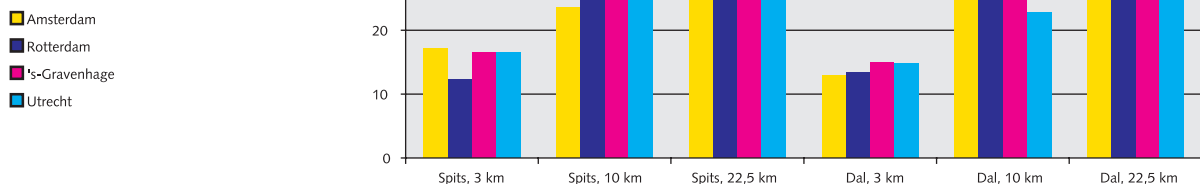
### 5.2.1 Steden groep 1 onderling vergeleken

#### Auto

In figuur 5.1 worden de vier grote steden onderling vergeleken op de objectieve bereikbaarheid in 2004 met de auto. Weergegeven is de reisduur voor drie verschillende afstanden en twee perioden, spits (ochtend en avond) en dal. Uit de figuur blijkt dat in de spitsperiode de reisduur gewoonlijk wat langer is dan in de dalperiode. In de spitsperiode is op de korte afstand (3 km) Rotterdam het beste bereikbaar. De andere drie steden ontlopen elkaar niet veel. Op de wat langere afstand (10 km) in de spits blijkt Den Haag duidelijk het minst goed bereikbaar te zijn. Ook op de lange afstand (22,5 km) is Den Haag in de spitsperiode het minst goed bereikbaar, maar de verschillen met Amsterdam en Rotterdam zijn niet groot. Op deze afstand is Utrecht duidelijk het best bereikbaar. Ook in de dalperiode valt op dat Den Haag slecht bereikbaar is. Utrecht blijkt in de dalperiode nauwelijks beter bereikbaar te zijn dan in de spitsperiode. In de dalperiode is Utrecht op de lange afstand niet beter bereikbaar dan Amsterdam en Rotterdam, zoals in de spitsperiode.

**Figuur 5.1**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in de G4

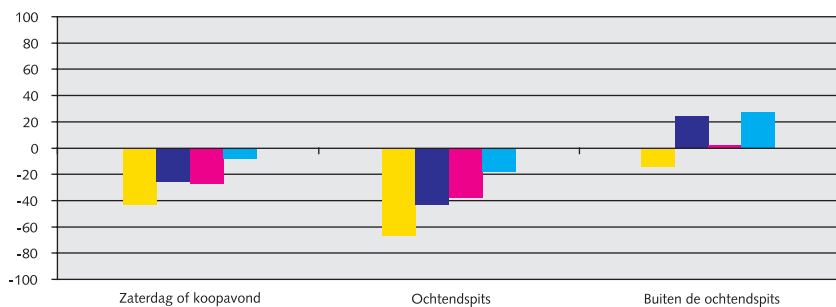


In figuur 5.2 worden de vier grote steden onderling vergeleken op de subjectieve bereikbaarheid met de auto. Weergegeven is of burgers de bereikbaarheid van het centrum positief dan wel negatief ervaren. Op zaterdag of koopavond is de meerderheid negatief gestemd over de bereikbaarheid van de vier grote steden. Dit geldt in sterke mate voor Amsterdam en in minder sterke mate voor Utrecht. Rotterdam en Den Haag nemen een tussenpositie in; zij ontlopen elkaar niet veel. Over de ochtendspits is de stemming nog beduidend negatiever, maar het globale beeld is hetzelfde: Amsterdam heeft het meest negatieve reaktiesaldo, Utrecht het minst negatieve, en Rotterdam en Den Haag nemen een tussenpositie in. Buiten de ochtendspits zijn wat meer mensen positief gestemd. Alleen over Amsterdam is de meerderheid nog negatief gestemd, over de andere drie steden is de meerderheid positief. Utrecht scoort nog steeds het beste, nu overigens op de voet gevolgd door Rotterdam.

Opvallend is dat de objectieve bereikbaarheidscijfers een ander beeld schetsen dan de subjectieve bereikbaarheidsindicatoren. Rotterdam is in objectieve zin beter bereikbaar dan Den Haag, maar in subjectieve zin zien we dat alleen door de week buiten de ochtendspits terug. Het beeld van Utrecht is wel tamelijk consistent als relatief goed bereikbare stad binnen de G4.

**Figuur 5.2**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in de G4

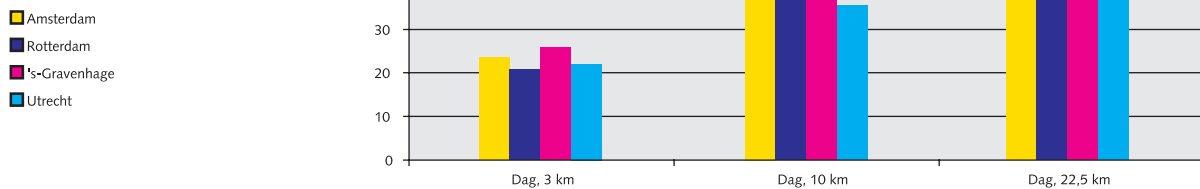


## OV

In figuur 5.3 worden de vier grote steden onderling vergeleken op de objectieve bereikbaarheid in 2004 met het openbaar vervoer. Weergegeven is de reistijd voor drie verschillende afstanden. Er is geen onderscheid gemaakt tussen spitsperiode en dalperiode. Uit de figuur blijkt dat op een korte afstand van 3 km Rotterdam en Utrecht de kortste reistijd kennen en 's Gravenhage de langste. Op een afstand van 10 km is Utrecht het best bereikbaar met het openbaar vervoer en Amsterdam het minst goed. Rotterdam en 's Gravenhage nemen een tussenpositie in. Op een lange afstand van 22,5 km is Utrecht nog steeds het best bereikbaar met het openbaar vervoer, maar op deze afstand is Rotterdam het minst goed bereikbaar, hoewel het verschil met Amsterdam niet erg groot is.

**Figuur 5.3**

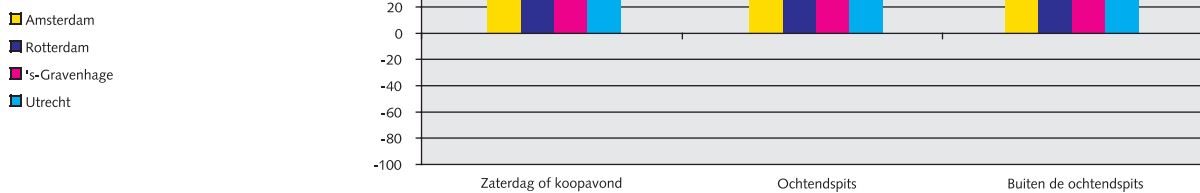
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per openbaar vervoer in de G4



In subjectieve zin is de bereikbaarheid van de G4 met het openbaar vervoer heel goed. Zie figuur 5.4. Veel burgers blijken positief te zijn. Dit geldt voor alle vier de steden, maar niet in gelijke mate. Het meest positieve beeld vinden we bij Utrecht, het minst positieve beeld bij Amsterdam; 's Gravenhage en Rotterdam nemen een tussenpositie in. Dit beeld is tamelijk constant en geldt voor de ochtendspits en ook voor zaterdag of koopavond. Buiten de ochtendspits doet Amsterdam overigens niet onder voor Rotterdam.

**Figuur 5.4**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per openbaar vervoer in de G4



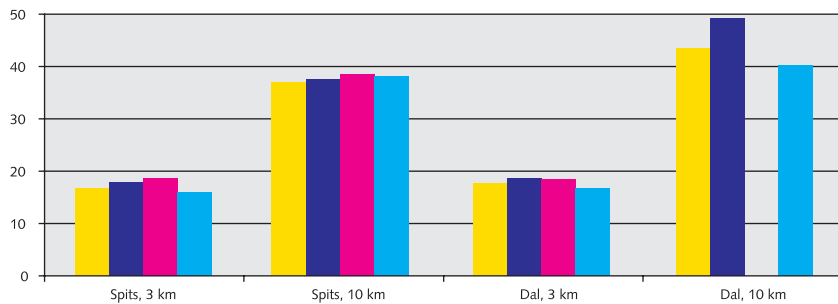
Bij het OV komt het objectieve en subjectieve beeld aardig overeen. Amsterdam scoort subjectief steeds het slechtst en objectief ook op de afstanden 3 en 10 km en het een na slechtst op de afstand 22,5 km. Utrecht scoort subjectief steeds het best en objectief ook op de afstanden 10 en 22,5 km en het een na best op de afstand 3 km.

### Fiets

In figuur 5.5 worden de vier grote steden onderling vergeleken op de objectieve bereikbaarheid met de fiets. Weergegeven is de reisduur voor twee verschillende afstanden, 3 en 10 km, en twee perioden, spits (ochtend- en avond-) en dal. De verschillen tussen de steden blijken in de meeste gevallen klein te zijn. In de dalperiode lijken er wel verschillen te zijn bij verplaatsingen van 10 km. Utrecht is het best bereikbaar, Rotterdam het minst goed en Amsterdam neemt een tussenpositie in. Het resultaat voor 's Gravenhage kan niet worden gepresenteerd, omdat hiervoor te weinig gegevens voorhanden zijn.

**Figuur 5.5**

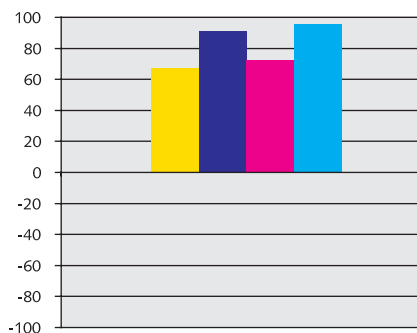
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in de G4



In subjectieve zin zijn er grotere verschillen tussen de bereikbaarheid van de vier grote steden per fiets. Zie figuur 5.6. Utrecht heeft de beste subjectieve score met de fiets, op de voet gevolgd door Rotterdam. Het minst goed bereikbaar zijn Amsterdam en 's-Gravenhage. Maar ook over deze steden zijn de meeste mensen nog steeds positief. Er is geen duidelijk verband tussen de objectieve bereikbaarheid en de subjectieve bereikbaarheid met de fiets in de G4.

**Figuur 5.6**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in de G4



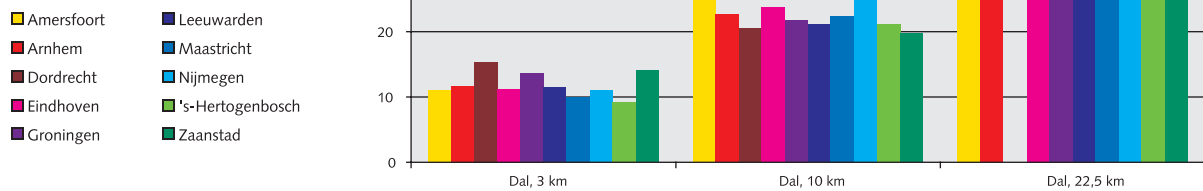
## 5.2.2 Steden groep 2 onderling vergeleken

### Auto

In figuur 5.7a worden de grote steden in groep 2 vergeleken op de objectieve bereikbaarheid in 2004 met de auto in de spitsperioden. Voor Zaanstad, dat wel deel uitmaakt van deze groep, zijn geen gegevens beschikbaar, voor Dordrecht en 's-Hertogenbosch ontbreken de gegevens bij 3 km. Opvallend is dat Maastricht slecht scoort op de afstanden van 10 en 22,5 km, maar juist goed op de korte afstand van 3 km. Figuur 5.7 b betreft de dalperiode. De gegevens voor Dordrecht ontbreken bij 22,5 km. Opvallend is de slechte bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch op een afstand van 22,5 km, terwijl deze stad bij de andere afstanden relatief goed bereikbaar is.

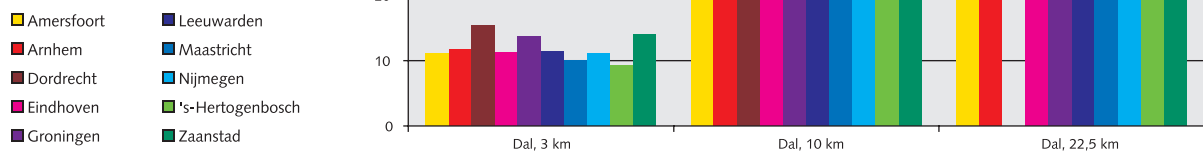
**Figuur 5.7a**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 2 tijdens de spits



**Figuur 5.7b**

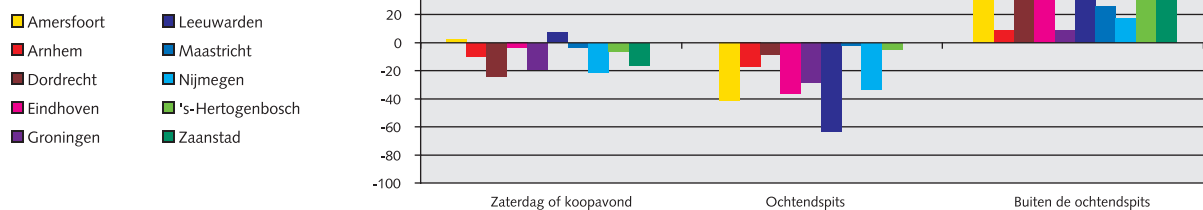
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 2 tijdens de dalperiode



In figuur 5.8 wordt de subjectieve bereikbaarheid vergeleken. Opvallend is Leeuwarden. De bereikbaarheid van Leeuwarden wordt in de ochtendspits het laagst beoordeeld, terwijl dat buiten de ochtendspits het hoogst is. Iets soortgelijks geldt voor Amersfoort.

**Figuur 5.8**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 2



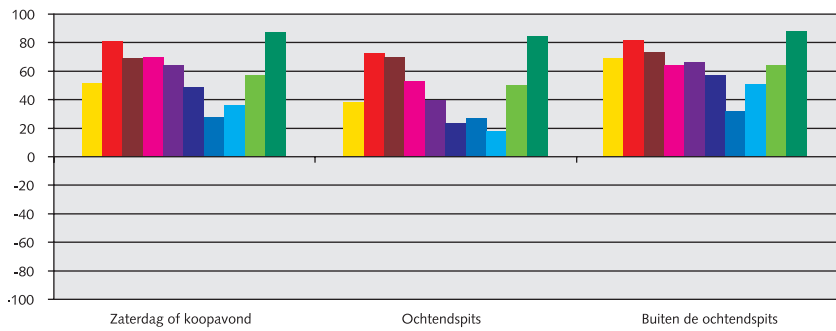


### Openbaar vervoer

In objectieve zin kan er geen goede vergelijking gemaakt worden tussen de steden, omdat er weinig gegevens zijn over de reistijden met het OV. De subjectieve gegevens staan in figuur 5.9. De verschillende perioden leveren steeds ongeveer hetzelfde beeld: volgens de subjectieve scores is Zaanstad het best bereikbaar, gevolgd door Arnhem en Dordrecht. Hekkensluiters zijn Maastricht, Nijmegen en in de ochtendspits Leeuwarden. Overigens is men zelfs bij deze steden overwegend positief gestemd over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

**Figuur 5.9**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per openbaar vervoer in groep 2

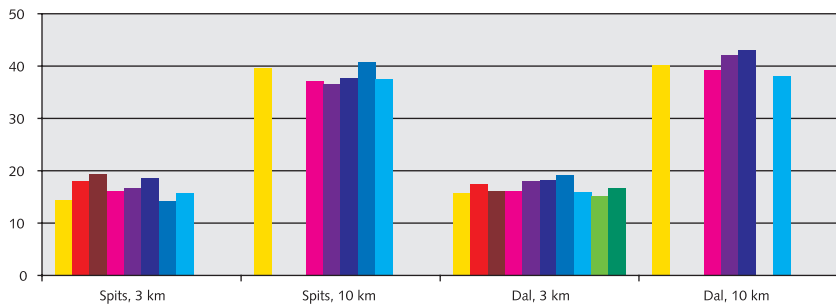


### Fiets

De objectieve bereikbaarheidsgegevens met de fiets staan in Figuur 5.10. Er ontbreken nogal wat steden, vanwege te weinig gegevens. De verschillen tussen de steden zijn erg klein. In subjectieve zin zijn er wel duidelijke verschillen. Zie figuur 5.11. Over Groningen, Dordrecht, Leeuwarden en Maastricht is men zeer positief. Minder positief blijkt men te zijn over Arnhem, Eindhoven en met name Nijmegen.

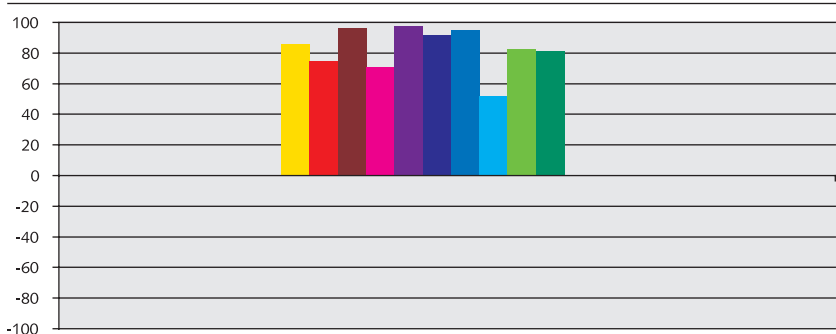
**Figuur 5.10**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 2



**Figuur 5.11**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 2



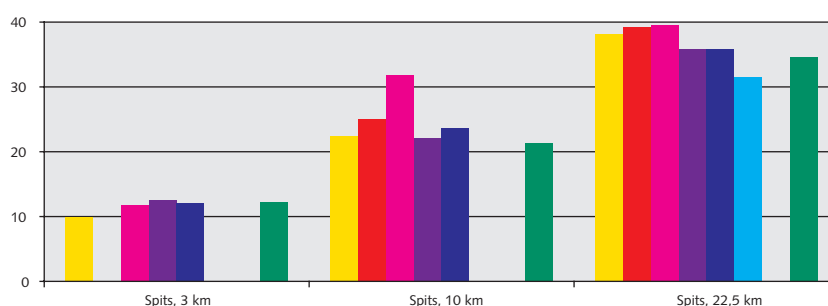
### 5.2.3 Steden groep 3 onderling vergeleken

#### Auto

De steden uit groep 3 worden in figuur 5.12a vergeleken op de objectieve bereikbaarheid in 2004 met de auto in de spitsperiode. Er ontbreken gegevens voor Delft (3 km), Purmerend (3 en 10 km) en Schiedam (alle afstandscategorieën). De verschillen tussen de steden lijken niet groot te zijn. Alleen bij een afstand van 10 km schiet Haarlem er in negatieve zin uit. Bij 22,5 km blijkt Purmerend het beste bereikbaar te zijn. In figuur 5.12b staan de gegevens voor de dalperiode. Er zijn ontbrekende gegevens voor Delft (22,5 km), Purmerend (alle afstanden) en Schiedam (22,5 km). Leiden is bij twee van de drie afstandscategorieën het minst goed bereikbaar, Zoetermeer bij twee van de drie het best. Opvallend is Schiedam: bij 3 km het best bereikbaar, maar bij 10 km behorende bij de minst goed bereikbare steden uit deze groep.

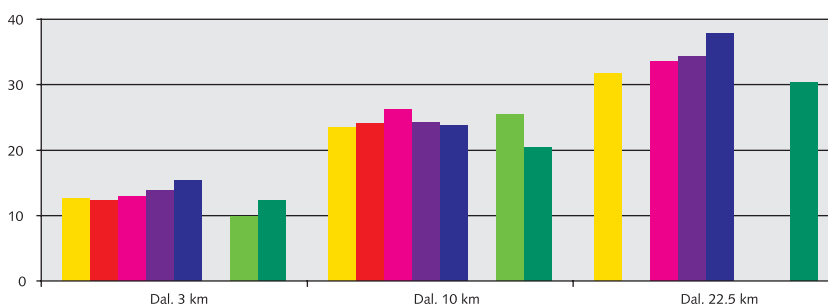
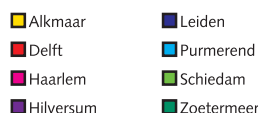
**Figuur 5.12a**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 3 tijdens de spits



**Figuur 5.12b**

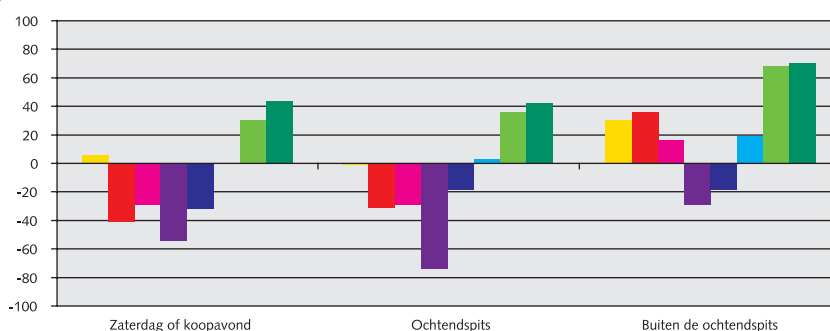
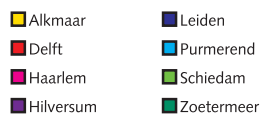
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 3 tijdens de dalperiode



De steden uit groep 3 verschillen onderling meer op de subjectieve bereikbaarheid. Zie figuur 5.13. De meeste mensen zijn positief gestemd over de bereikbaarheid van Zoetermeer, Schiedam en, in kleinere meerderheid, over de bereikbaarheid van Alkmaar en Purmerend. Over de bereikbaarheid met de auto van Hilversum en Leiden is de meerderheid negatief; bij Leiden is het een kleinere meerderheid dan bij Hilversum. Voor Delft en Haarlem geldt dat de meeste mensen de bereikbaarheid onvoldoende vinden in de ochtendspits en op zaterdag of koopavond, maar dat de meeste mensen wel tevreden zijn met de bereikbaarheid buiten de ochtendspits.

**Figuur 5.13**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per auto in groep 3

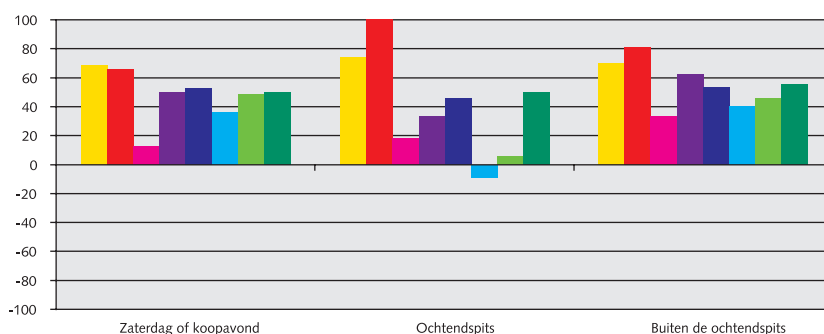


### Openbaar vervoer

Met betrekking tot de objectieve bereikbaarheid zijn te weinig gegevens om de steden op zinvolle wijze te vergelijken. Subjectieve gegevens zijn wel in voldoende mate voorhanden. Zie figuur 5.14. In het algemeen blijken de meeste mensen positief gestemd te zijn over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Delft en Alkmaar scoren het beste en dat geldt voor alle perioden. Haarlem scoort laag, ook dat geldt voor alle perioden, maar het merendeel van de mensen is toch nog positief. Er is maar één geval waarin de meeste mensen negatief zijn over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer: Purmerend in de ochtendspits. Schiedam scoort in de ochtendspits ook erg laag.

**Figuur 5.14**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per openbaar vervoer in groep 3

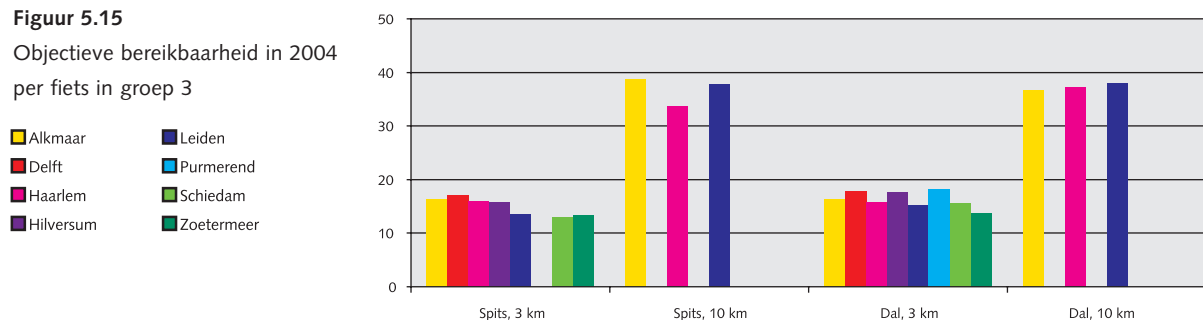


### Fiets

Wegens onvoldoende gegevens over de reistijden met de fiets, ontbreekt er een en ander in figuur 5.15. Van Delft, Hilversum, Purmerend, Schiedam en Zoetermeer zijn geen gegevens beschikbaar voor 10 km. Voor Purmerend bovendien niet voor 3 km in de spits. Er lijken geen opvallende verschillen tussen de steden te zijn, maar het is niet erg goed te beoordelen vanwege de ontbrekende waarden. Burgers verschillen echter wel in hun mening. Zie figuur 5.16. Over Alkmaar is iedereen positief gestemd en ook Zoetermeer, Purmerend, Haarlem, Leiden en Delft scoren erg hoog. Schiedam scoort wat minder hoog, maar de duidelijke hekkensluiter is in dit geval Hilversum. Echter ook in Hilversum is nog steeds het overgrote deel van de burgers tevreden over de bereikbaarheid van het centrum met de fiets.

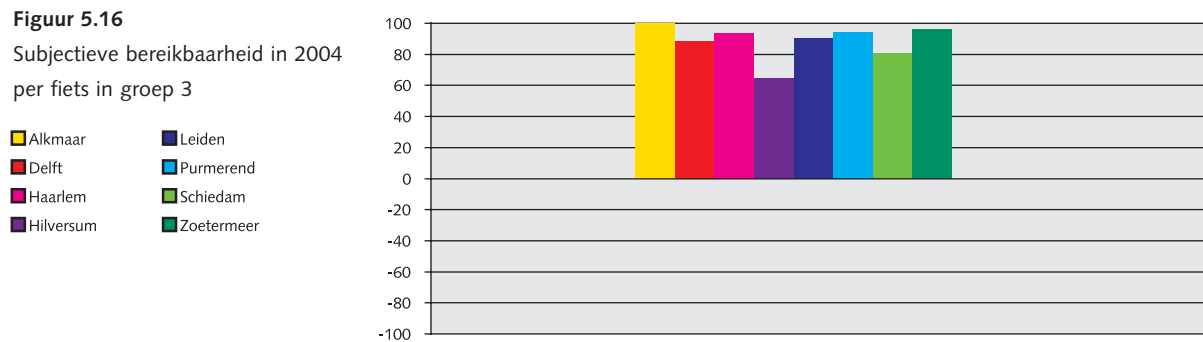
**Figuur 5.15**

Objectieve bereikbaarheid in 2004  
per fiets in groep 3



**Figuur 5.16**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per fiets in groep 3



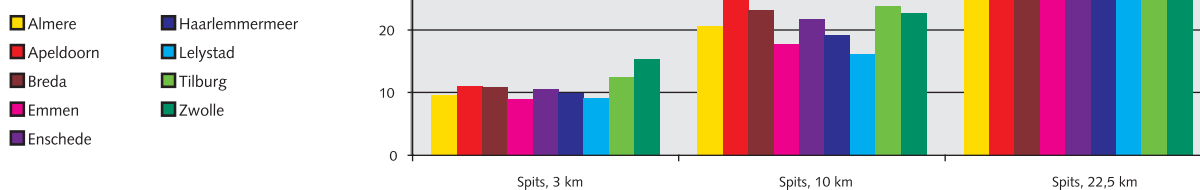
## 5.2.4 Steden groep 4 onderling vergeleken

### Auto

De figuren 5.17a en 5.17b geven informatie per stad over de reisduur met de auto in de spits- respectievelijk de dalperiode in 2004. Dit zijn de zogenaamde objectieve bereikbaarheidsindicatoren. In de spitsperiode blijken Lelystad en Emmen op alle afstanden objectief het best bereikbaar te zijn. Op een afstand van 3 km is Zwolle het minst goed bereikbaar, gevolgd door Tilburg. Bij 10 km is Apeldoorn het minst goed bereikbaar, gevolgd door Tilburg, Breda en Zwolle. Op de langere afstand is niet duidelijk één stad aan te wijzen die zich in negatieve zin onderscheidt van de rest. Tilburg, Haarlemmermeer, Enschede, Breda en Almere scoren hier het minst goed. In de dalperiode zijn op een afstand van 3 km Lelystad en Emmen het best bereikbaar en Enschede het minst goed. Op een afstand van 10 km zijn Lelystad en Emmen nog steeds goed bereikbaar, maar zij zijn voorbijgestreefd door Almere. Breda is in deze afstandscategorie het minst goed bereikbaar. Op de langere afstand zijn Almere en Emmen het best bereikbaar. Lelystad behoort in deze afstandscategorie tot de minder goed bereikbare steden, evenals Zwolle, Breda en Apeldoorn.

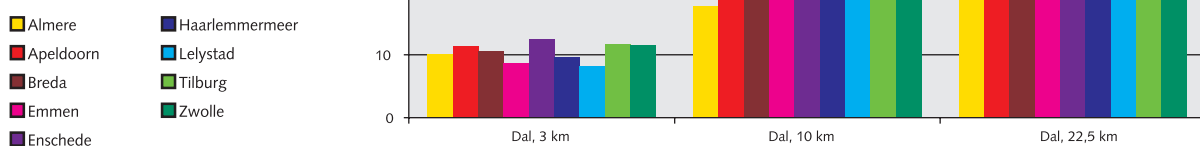
**Figuur 5.17a**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 4 tijdens de spits



**Figuur 5.17b**

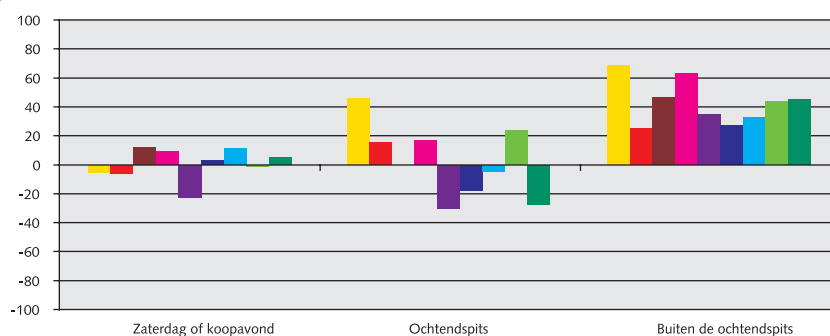
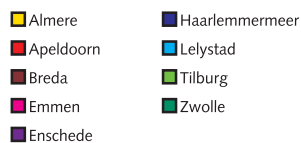
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 4 tijdens de dalperiode



De meningen van de burgers (zie figuur 5.18) variëren nogal per stad. Almere wordt verhoudingsgewijs goed bereikbaar gevonden, maar niet op zaterdag of koopavond. Emmen onderscheidt zich door de week buiten de ochtendspits in positieve zin en Lelystad is over het geheel een middenmoter. Enschede scoort in de ochtendspits en op zaterdag of koopavond slecht op subjectieve bereikbaarheid in vergelijking met de andere steden in groep 4.

**Figuur 5.18**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per auto in groep 4

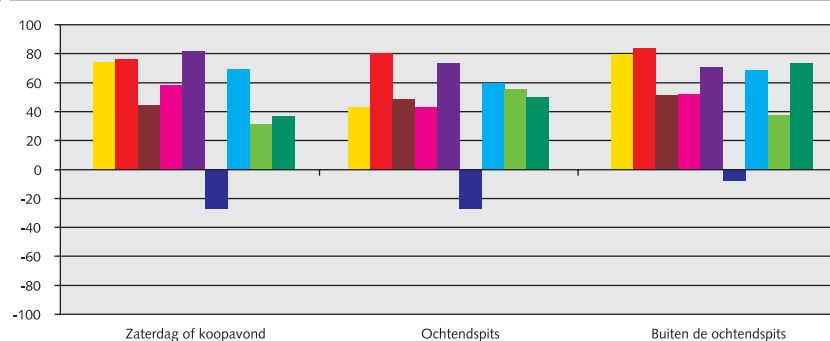


### OV

Er zijn niet voldoende gegevens voor een benchmark van de objectieve bereikbaarheid voor het OV, wel voor een van de subjectieve bereikbaarheid. Figuur 5.19 toont dat de meningen van de burgers zijn overwegend positief zijn. Met name in steden als Enschede, Apeldoorn en Almere is het overgrote deel van de burgers tevreden over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Een opvallende plaats neemt de gemeente Haarlemmermeer in. Dit is de enige gemeente in deze groep waar men overwegend negatief is over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en dat geldt voor alle perioden.

**Figuur 5.19**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per openbaar vervoer in groep 4



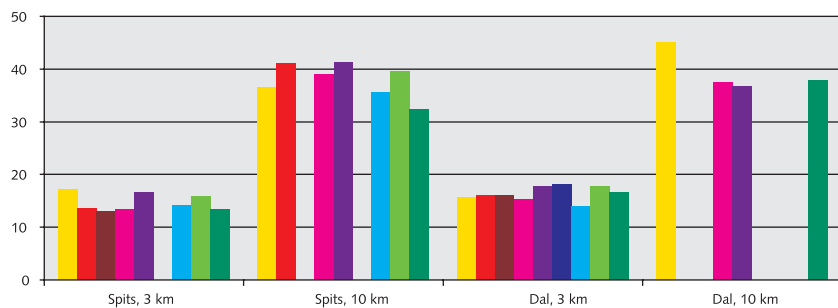
### Fiets

In figuur 5.20, waarin de reisduurgegevens met de fiets zijn vermeld, ontbreken enkele waarden vanwege onvoldoende gegevens in het bronmateriaal: Haarlemmermeer is slechts vertegenwoordigd bij 3 km in de spits, de meeste steden ontbreken bij 10 km in de dalperiode en Breda bovendien bij 10 km in de spits.

Bij 3 km in de spits zijn niet één of enkele steden aan te wijzen die op de fiets duidelijk beter bereikbaar zijn dan de andere steden uit deze groep. Almere en Enschede onderscheiden zich echter wel als minder goed bereikbare steden met de fiets in deze categorie. Bij 10 km in de spits is Zwolle de best bereikbare stad op de fiets, gevolgd door Lelystad. Minst goed bereikbaar zijn Enschede, Apeldoorn en Tilburg. In de dalperiode zijn er bij 3 km maar weinig verschillen tussen de steden. Bij 10 km in de dalperiode kunnen niet zo goed uitspraken worden gedaan, omdat slechts van vier steden informatie beschikbaar is. Almere blijkt echter wel minder goed bereikbaar te zijn dan Zwolle, Emmen en Enschede.

**Figuur 5.20**

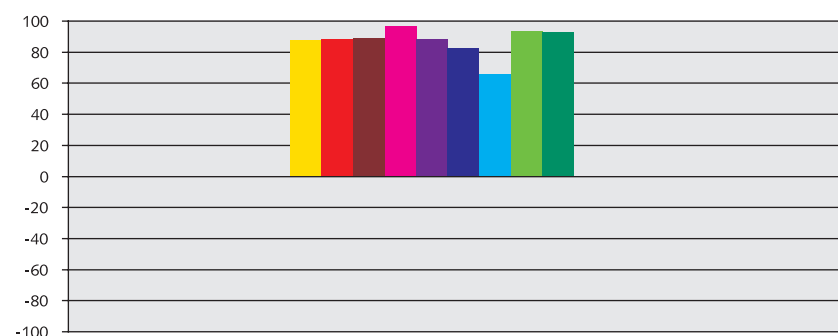
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 4



In figuur 5.21 wordt de bereikbaarheid van de steden in groep 4 in subjectieve zin vergeleken. In het algemeen vindt het overgrote deel van de burgers de bereikbaarheid van deze steden goed. Opvallend is wel dat Lelystad enigszins achterblijft. Terwijl Lelystad in objectieve zin niet slechter bereikbaar is met de fiets dan de andere steden in deze groep. Integendeel.

**Figuur 5.21**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 4



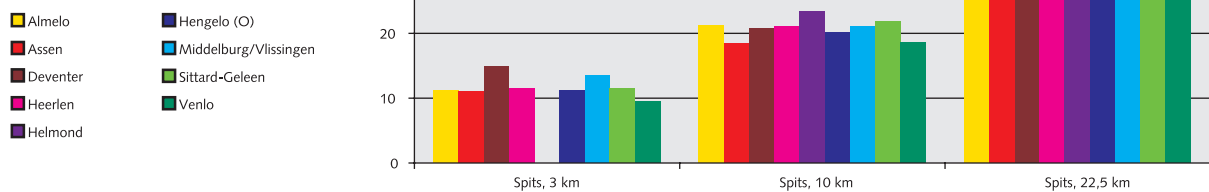
## 5.2.5 Steden groep 5 onderling vergeleken

### Auto

De objectieve bereikbaarheid met de auto van de steden uit groep 5 is weergegeven in figuur 5.22a en 5.22b. Venlo en Assen zijn het best bereikbaar: hier reist men in de spits met de auto het snelst. In Helmond blijkt bij de langere afstandscategorieën beduidend meer reistijd nodig te zijn. Op de korte afstand ontbreekt Helmond wegens gebrek aan gegevens, daar blijkt Deventer het minst goed bereikbaar te zijn. In de dalperiode blijkt Helmond echter het best bereikbaar te zijn bij afstanden van 3 en 10 km, bij 22,5 km ontbreekt Helmond.

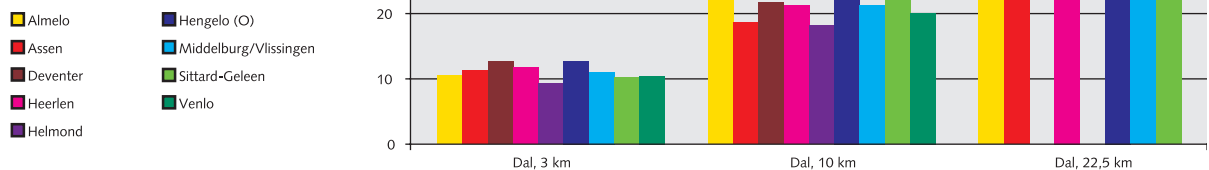
**Figuur 5.22a**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 5 tijdens de spits



**Figuur 5.22b**

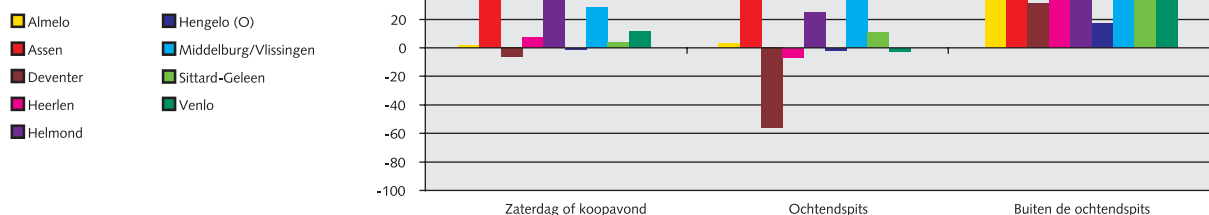
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 5 tijdens de dalperiode



De meningen van de burgers, weergegeven in figuur 5.23, variëren sterk per stad. Het meest opvallende is dat veel mensen vinden dat Deventer in de ochtendspits niet goed bereikbaar is met de auto. Dit sluit aan bij de objectieve gegevens, waar we zagen dat Deventer bij een afstand van 3 km in de spits de minst goed bereikbare stad in deze groep was. Over Assen is men het meest positief: in alle perioden is dit de stad met hoogste percentage positief gestemden. In figuur 5.22 a en b hebben we al gezien dat Assen ook in objectieve zin goed scoort met betrekking tot de bereikbaarheid met de auto.

**Figuur 5.23**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 5



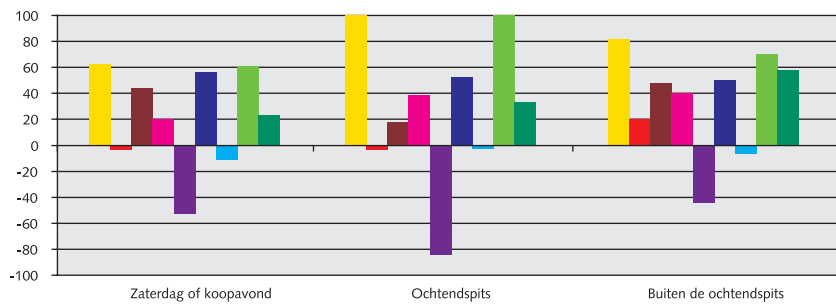


### Openbaar vervoer

Met betrekking tot het openbaar vervoer beperken we ons net als bij groep 2, 3 en 4 tot de meningen van burgers. Zie figuur 5.24. Er zijn grote verschillen. Een grote meerderheid vindt dat Helmond niet goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Wat dit betreft onderscheidt Helmond zich van alle andere steden in deze groep. Over Almelo en Sittard-Geleen was iedereen positief over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer in de ochtendspits. Ook voor de andere perioden scoren deze twee steden het best, hoewel er dan ook mensen zijn die de bereikbaarheid negatief beoordelen.

**Figuur 5.24**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per openbaar vervoer in groep 5

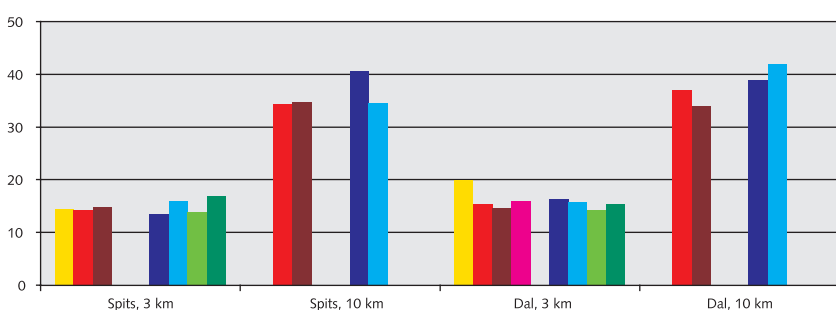


### Fiets

Bij deze steden ontbreken wat meer gegevens (zie figuur 5.25), met name bij afstanden van 10 km. De resultaten zijn dan ook moeilijk te interpreteren. Bij 3 km zijn de reistijden in de spits in Hengelo (O) het kortst en in Venlo het langst. In de dalperiode blijkt de reistijd in Almelo beduidend langer te zijn dan in de overige steden van deze groep.

**Figuur 5.25**

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 5



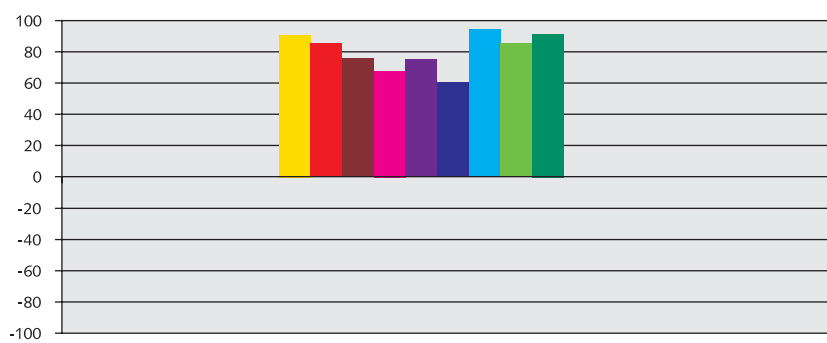
De meeste tevreden burgers, met betrekking tot de bereikbaarheid met de fiets, treft men in Middelburg/Vlissingen, Venlo en Almelo, zoals figuur 5.26 laat zien. In Hengelo (O) en Heerlen zijn er meer mensen die de bereikbaarheid niet zo goed vinden. Een duidelijke relatie tussen de objectieve en de subjectieve indicatoren is er niet.

**Figuur 5.26**

Subjectieve bereikbaarheid in 2004  
per fiets in groep 5

- Almelo
- Assen
- Deventer
- Heerlen
- Helmond

- Hengelo (O)
- Middelburg/Vlissingen
- Sittard-Geleen
- Venlo



---

# Bijlage bij rapport

## Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004

---

### Begrippenlijst

#### *Spits (bij objectieve indicatoren)*

Op werkdagen 7.00 - 9.00 uur + 16.00 - 18.00 uur.  
wordt alleen bij auto en fiets onderscheiden, niet bij OV.

#### *Dal (bij objectieve indicatoren)*

Op werkdagen 9.00 - 16.00 uur.  
wordt alleen bij auto en fiets onderscheiden, niet bij OV.

#### *Dag (bij objectieve indicatoren)*

Werkdagen 7.00 - 18.00 uur.  
Wordt alleen bij OV gebruikt omdat daar geen onderscheid wordt gemaakt tussen spits en dal.

#### *Zaterdag (bij objectieve indicatoren)*

7.00 - 18.00 uur.

#### *Centrum (bij objectieve indicatoren)*

Voor elke stad is bepaald welke postcodegebieden samen het centrum bepalen (zie Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004).

#### *Stedelijk gebied (bij objectieve indicatoren)*

Voor elke stad is bepaald welke postcodegebieden samen het stedelijk gebied vormen van die stad (zie Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004).  
Het centrum behoort altijd tot het stedelijk gebied.

#### *G4*

De vier grote steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

#### *G30*

De dertig steden waarop het Grotestedenbeleid betrekking heeft (zie tabel 1.1 aan het einde van hoofdstuk 1).

#### *G40*

De veertig steden waarop de monitor betrekking heeft. Dit zijn de G30 en tien andere grote steden (zie tabel 1.1 aan het einde van hoofdstuk 1).

#### *G26*

G30 minus G4.

#### *G36*

G40 minus G4.

#### *Randstad*

G4 plus Hilversum, Haarlem, Haarlemmermeer, Leiden, Zoetermeer, Delft, Schiedam en Dordrecht.

---



---

---

---

---

.....

---

# **Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004**

Augustus 2005

# **Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004**

Augustus 2005



---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

**Informatie:** Drs. M. van der Wel  
**Telefoon:** 010 – 282 56 91  
**Fax:** 010 – 282 56 41

**Datum:** augustus 2005

**Status:** Definitief

---

## Inhoudsopgave

---

Inleiding	5
Alkmaar	7
Almelo	11
Almere	15
Amersfoort	19
Amsterdam	23
Apeldoorn	27
Arnhem	31
Assen	35
Breda	39
Delft	43
Deventer	47
Dordrecht	51
Eindhoven	55
Emmen	59
Enschede	63
's-Gravenhage	67
Groningen	71
Haarlem	75
Haarlemmermeer	79
Heerlen	83
Helmond	87
Hengelo	91
's-Hertogenbosch	95
Hilversum	99
Leeuwarden	103
Leiden	107
Lelystad	111
Maastricht	115
Middelburg-Vlissingen	119
Nijmegen	123
Purmerend	127
Rotterdam	131
Schiedam	135
Sittard-Geleen	139
Tilburg	143
Utrecht	147
Venlo	151
Zaanstad	155
Zoetermeer	159
Zwolle	163

---

---

---

# 1. Inleiding

Dit tabellenboek vormt met het rapport Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004 en de Verantwoordingsrapportage Monitor Stedelijke bereikbaarheid 2004 de rapportage over de Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004. In dit tabellenboek zijn de monitorresultaten per stad opgenomen.

Per stad zijn er maximaal vier pagina's aanwezig. De titelpagina bevat een korte introductie; deze is voor alle steden gelijk. Dan volgen er twee pagina's met respectievelijk subjectieve indicatoren en objectieve bereikbaarheidsindicatoren voor het stedelijk gebied van de stad in kwestie. Indien voldoende gegevens beschikbaar zijn is een vierde pagina met objectieve bereikbaarheidsindicatoren voor het centrum van de betreffende stad aanwezig.



## De bereikbaarheid van

# Alkmaar

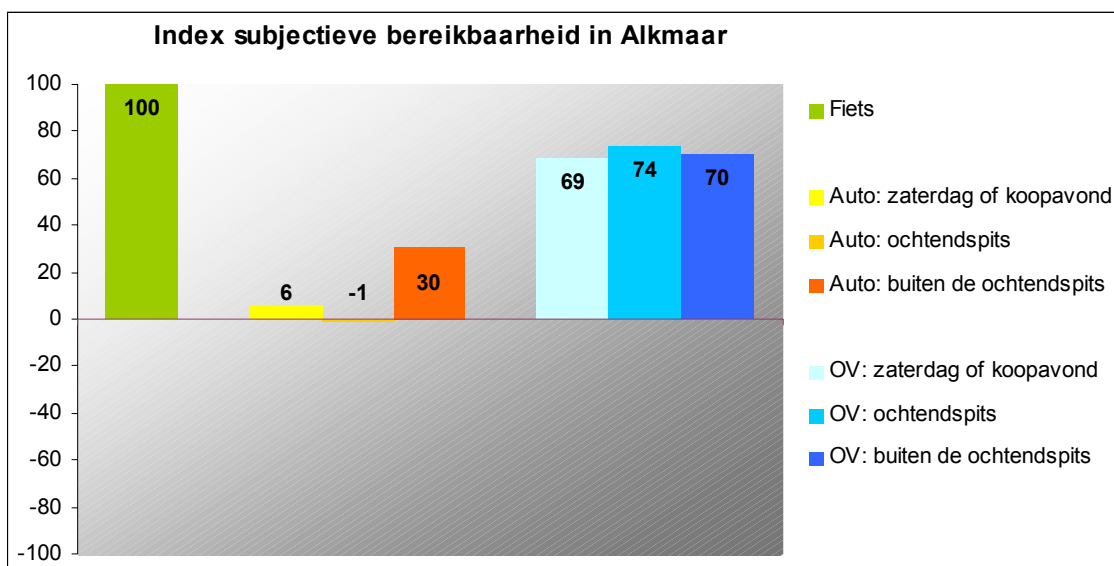
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Alkmaar: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



### Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Alkmaar?

Periode	Reden
Fiets	Doorstroming
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

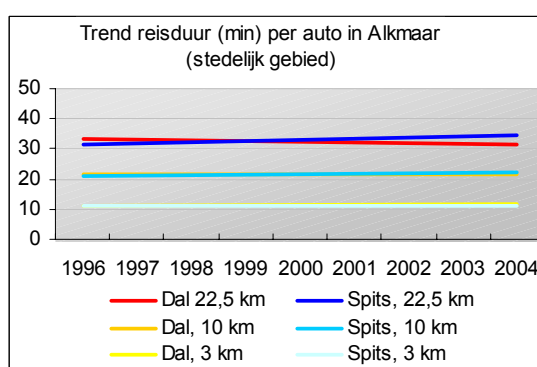
### Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Alkmaar?

Periode	Reden
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Alkmaar: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

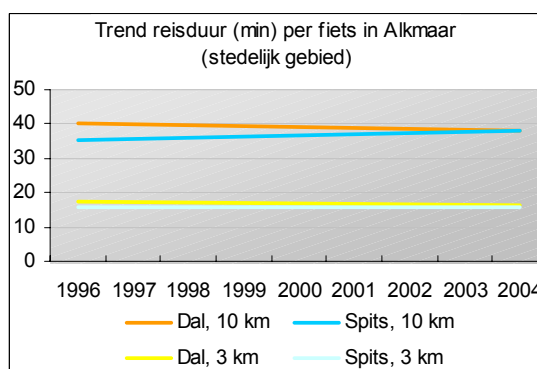
Reisduur (min) per auto in Alkmaar (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,2	22,1	29,5	12,6	22,8	34,7
1997	9,7	18,6	35,7	10,3	21,3	32,4
1998	11,6	20,7	32,2	10,3	21,0	35,1
1999	11,4	22,8	35,5	12,6	21,3	30,8
2000	13,1	21,3	29,8	10,7	22,8	29,1
2001	10,4	22,0	33,5	13,3	20,6	32,7
2002	11,6	22,2	28,8	12,0	20,9	31,6
2003	11,9	21,6	34,5	10,8	21,6	32,8
2004	9,9	22,4	38,1	12,5	23,4	31,8



Reisduur (min) openbaar vervoer in Alkmaar (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		33,3	51,9
1997		40,0	51,9
1998		41,1	51,7
1999		35,4	52,8
2000			55,1
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Alkmaar (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,3	34,9	16,8	38,7
1997	16,3	37,7	17,0	40,5
1998	15,5	35,9	16,9	39,3
1999	15,5	37,1	17,3	42,6
2000	15,1	34,2	17,1	36,7
2001	15,8	37,4	16,5	38,2
2002	15,5	36,8	15,3	38,6
2003	16,0	38,5	16,3	40,7
2004	16,4	38,7	16,3	36,7





## Alkmaar: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Alkmaar (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996					25,5	
1997						
1998						
1999					23,4	
2000					24,0	
2001				12,1	23,9	
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Alkmaar (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	18,4		17,6	
1997	13,6		16,3	
1998	15,9		18,4	
1999	16,6		16,5	
2000	14,3		19,2	
2001			19,5	
2002			15,3	
2003			15,2	
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Almelo

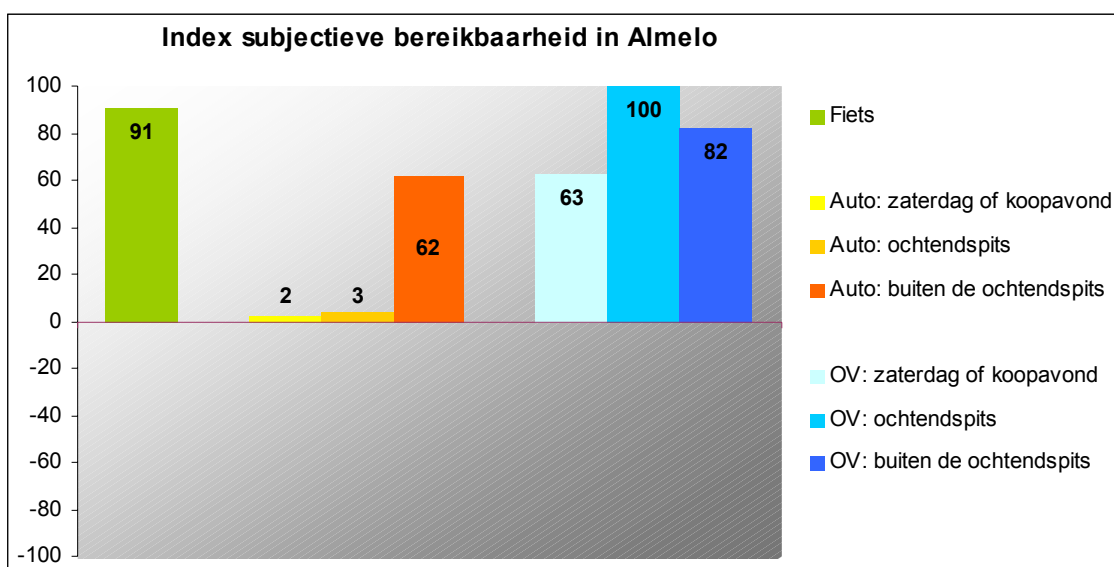
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Almelo: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



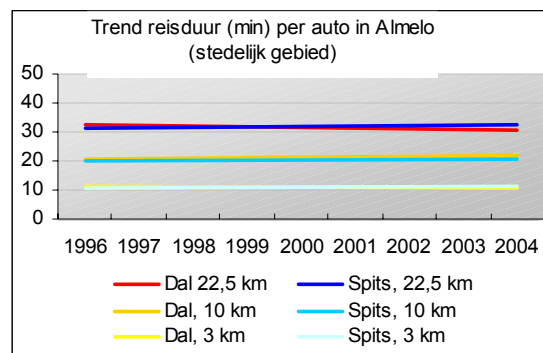
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Almelo?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Almelo?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

## Almelo: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

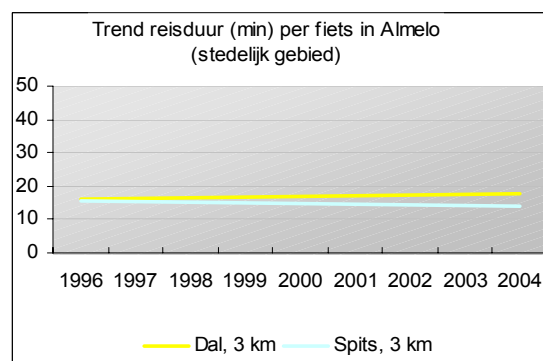
Reisduur (min) per auto in Almelo (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,8	19,2	27,9	10,0	21,2	31,9
1997	8,6	20,1	34,2	10,6	20,7	30,9
1998	13,1	21,2	33,2	13,5	21,5	34,1
1999	10,8	21,2	31,1	10,6	20,6	32,4
2000	12,6	19,8	34,0	13,0	20,6	31,6
2001	8,3	18,5	31,6	9,4	22,3	30,8
2002	11,6	21,0	31,7	11,9	20,6	30,6
2003	10,7	20,2	31,2	8,6	19,1	31,8
2004	11,2	21,2	32,5	10,5	24,1	30,7



Reisduur (min) openbaar vervoer in Almelo (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		34,5	64,8
1997			50,9
1998			49,0
1999			
2000			48,4
2001			47,8
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Almelo (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,9	40,7	16,3	38,3
1997	14,1	36,5	16,0	41,7
1998	16,1	43,1	16,7	39,8
1999	14,8	40,5	17,5	43,8
2000	18,0	33,3	15,9	35,7
2001	13,9	35,7	18,5	39,0
2002	13,5	38,7	16,2	42,5
2003	13,0	35,7	14,8	
2004	14,3		20,0	





## De bereikbaarheid van

# Almere

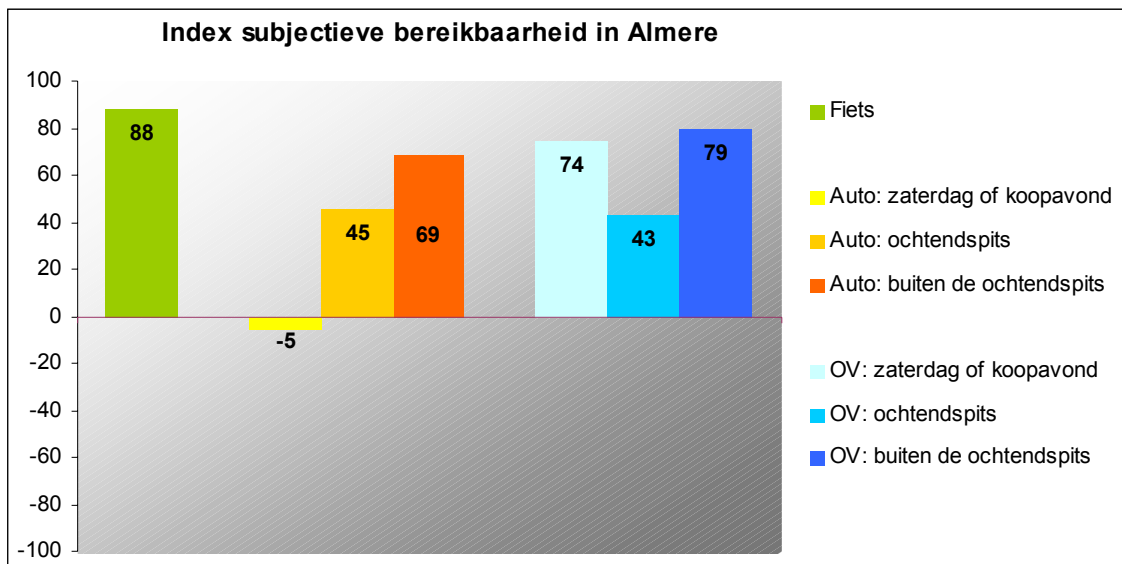
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Almere: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



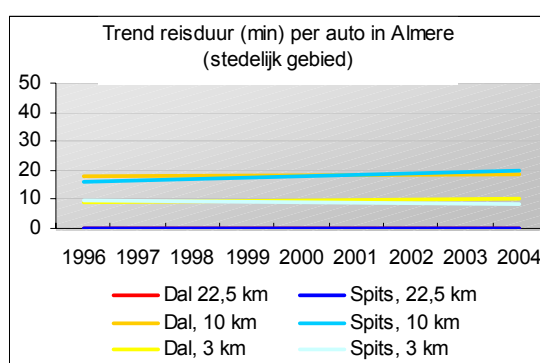
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Almere?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Almere?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Almere: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

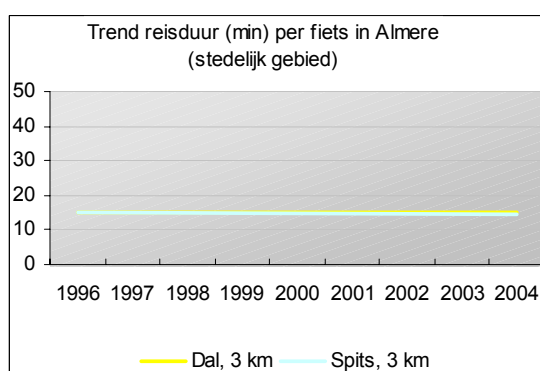
Reisduur (min) per auto in Almere (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	15,7		9,7	17,3	
1997	9,0	16,1	30,6	8,8	16,9	24,2
1998	9,2	16,9	36,4	8,3	19,3	29,1
1999	9,8	16,9	34,1	9,0	19,3	
2000	7,5	19,9	30,2	10,0	18,9	
2001	8,0	16,6	37,0	10,0	18,9	
2002	9,0	17,9		8,7	18,6	
2003	9,2	18,7	28,1	10,5	18,2	
2004	9,6	20,7	34,3	10,2	17,8	26,9



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Almere (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,5		16,2	
1997	16,6	35,1	13,4	37,0
1998	12,2		13,7	
1999	13,4	29,4	15,8	
2000	14,2	31,2	14,8	28,3
2001	14,4		15,8	
2002	13,6		15,8	
2003	13,4		13,0	
2004	17,1	36,4	15,6	45,1





## Almere: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Almere (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996						
1997					17,6	
1998						
1999						
2000						
2001						
2002						
2003						
2004				9,8	16,1	

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Almere (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996				15,5
1997				
1998				
1999				
2000				
2001				
2002				
2003				
2004				12,6

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Amersfoort

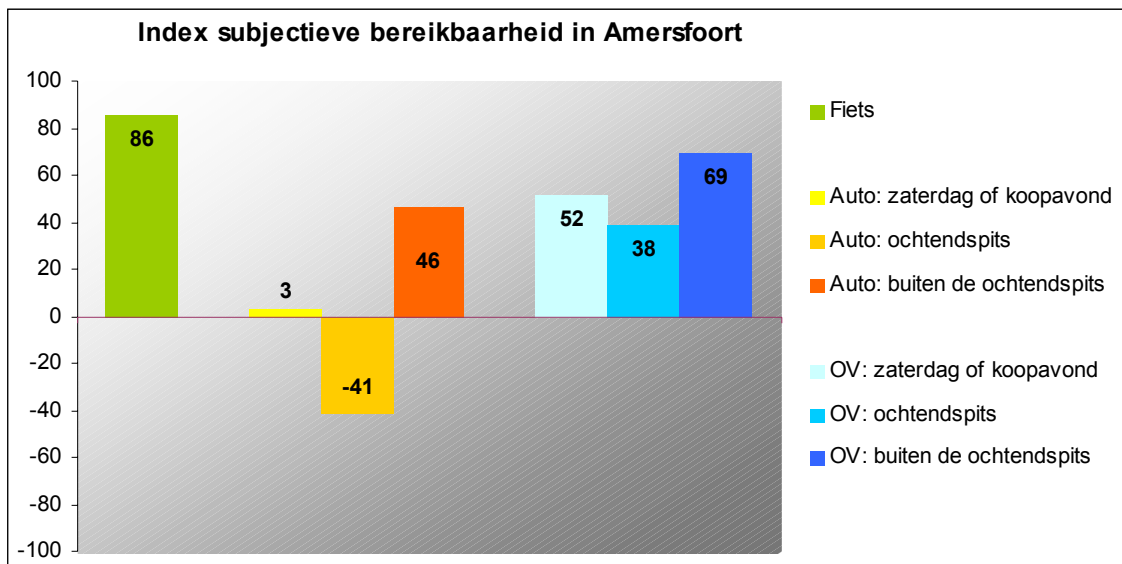
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Amersfoort: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



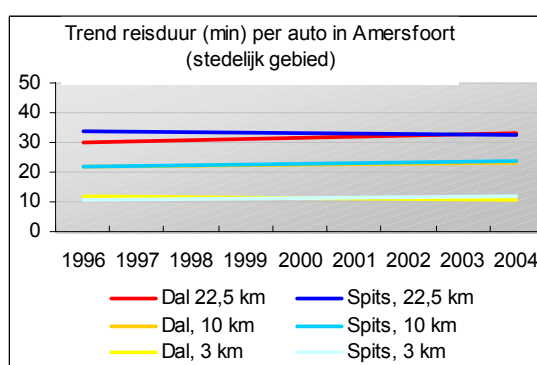
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Amersfoort?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Amersfoort?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

## Amersfoort: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

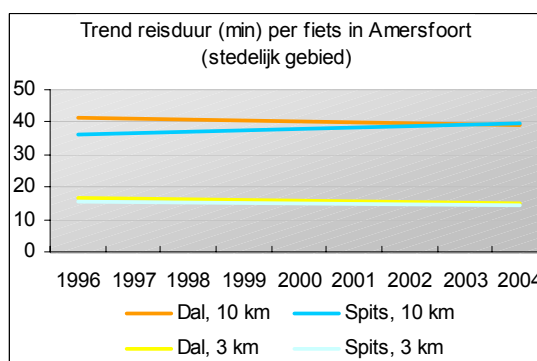
Reisduur (min) per auto in Amersfoort (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,3	31,0	10,9	23,7	28,8
1997	10,0	21,8	35,0	11,8	20,8	30,3
1998	10,0	21,3	34,0	12,4	25,5	30,3
1999	13,3	24,1	33,7	11,2	21,8	32,9
2000	12,5	23,1	34,3	11,5	21,5	29,7
2001	11,7	21,6	32,5	11,5	19,4	34,7
2002	10,3	23,5	30,1	10,5	22,8	29,2
2003	10,3	22,9	33,8	8,9	22,2	36,9
2004	11,9	23,6	32,0	11,1	26,6	29,9



Reisduur (min) openbaar vervoer in Amersfoort (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		36,1	48,1
1997		35,9	52,9
1998		40,2	50,3
1999		37,7	47,9
2000			47,0
2001			56,4
2002			51,2
2003			
2004			49,6

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

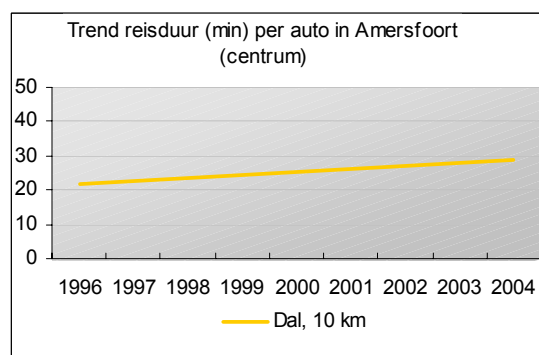
Reisduur (min) met de fiets in Amersfoort (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	36,6	16,4	39,8
1997	15,2	34,3	16,5	41,1
1998	14,9	36,6	17,1	41,0
1999	15,4	40,1	14,8	42,4
2000	16,0	36,6	16,0	43,7
2001	14,6	42,5	14,4	38,7
2002	14,6	37,8	15,8	35,7
2003	13,5	37,7	15,1	39,6
2004	14,5	39,5	15,7	40,2



## Amersfoort: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

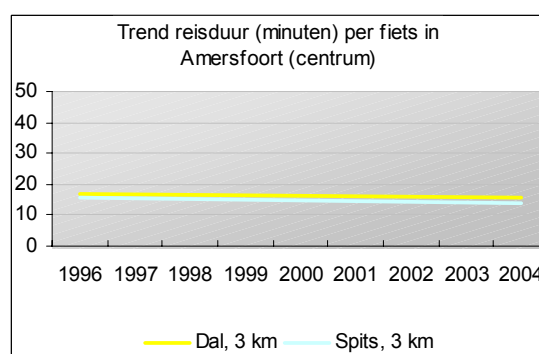
Reisduur (min) per auto in Amersfoort (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		22,7	32,7	10,6	25,0	
1997		28,5		12,1	21,0	
1998		22,1		16,5	28,9	28,8
1999				13,2	23,0	
2000				13,1	23,4	
2001				10,4	20,7	
2002		25,6			25,8	
2003					20,9	
2004					40,1	



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Amersfoort (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6		17,3	
1997	16,1	33,7	17,6	
1998	15,2	37,2	17,4	44,2
1999	14,7		14,3	
2000	15,3		15,4	
2001	15,4		15,0	
2002	14,0		15,8	
2003	13,1		15,6	
2004	14,8		17,1	



## De bereikbaarheid van

# Amsterdam

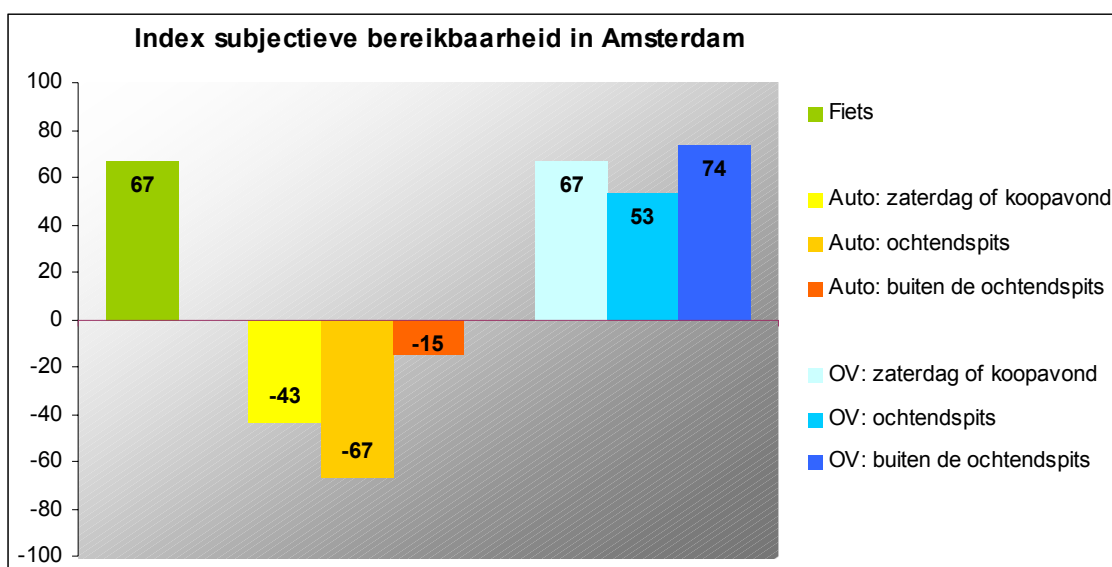
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Amsterdam: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



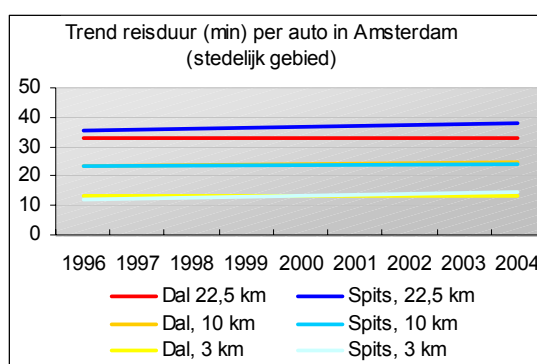
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Amsterdam?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Buiten de ochtendsp. Doorstroming	
OV	Zaterdag/koopavond Aansluitingen/verbindingen	
OV	Zaterdag/koopavond Haltes / stations	
OV	Ochtendspits Aansluitingen/verbindingen	
OV	Ochtendspits Haltes / stations	
OV	Buiten de ochtendsp. Aansluitingen/verbindingen	
OV	Buiten de ochtendsp. Haltes / stations	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Amsterdam?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond Parkeergelegenheid	
Auto	Zaterdag/koopavond Doorstroming	
Auto	Ochtendspits Doorstroming	
Auto	Buiten de ochtendsp. Parkeergelegenheid	
Auto	Buiten de ochtendsp. Doorstroming	

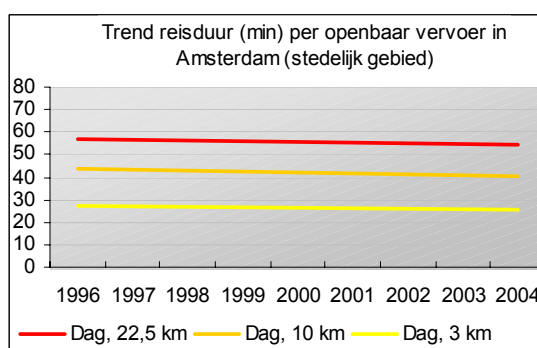
## Amsterdam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

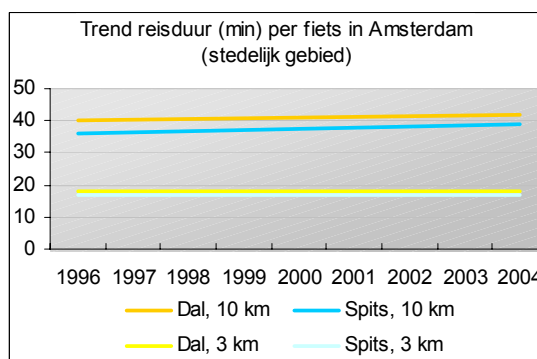
Reisduur (min) per auto in Amsterdam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,5	23,2	34,3	12,3	24,1	31,0
1997	11,8	21,6	34,7	12,2	22,2	34,3
1998	12,4	23,2	37,8	13,6	22,5	33,5
1999	15,2	25,8	36,3	15,3	25,3	33,2
2000	14,5	24,8	36,8	13,5	23,5	32,3
2001	13,1	25,2	37,0	13,9	24,0	33,6
2002	11,5	22,0	37,2	12,6	23,7	32,3
2003	13,0	24,1	38,6	13,5	23,5	33,7
2004	17,1	23,6	36,6	12,8	25,5	32,3



Reisduur (min) openbaar vervoer in Amsterdam (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	25,9	42,2	58,9
1997	25,1	43,9	56,7
1998	28,2	45,0	54,8
1999	28,5	43,8	54,2
2000	26,9	42,1	55,0
2001	25,8	41,1	56,6
2002	24,4	40,7	52,5
2003	27,5	40,3	54,7
2004	23,5	41,6	55,8



Reisduur (min) met de fiets in Amsterdam (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,2	36,4	16,9	41,0
1997	17,2	38,0	17,7	40,3
1998	16,3	34,3	18,3	40,0
1999	16,2	36,5	19,1	39,5
2000	16,8	38,3	18,4	41,8
2001	17,0	38,9	17,8	42,3
2002	16,2	36,8	17,9	41,9
2003	17,4	41,3	18,3	38,4
2004	16,8	37,0	17,7	43,4

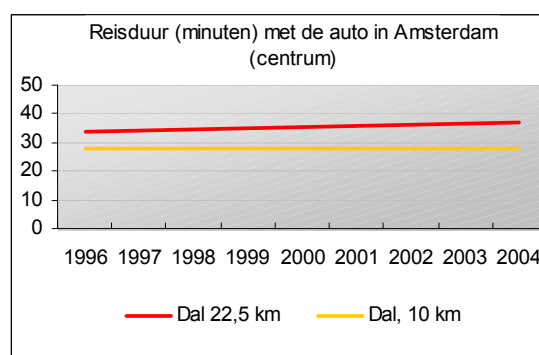




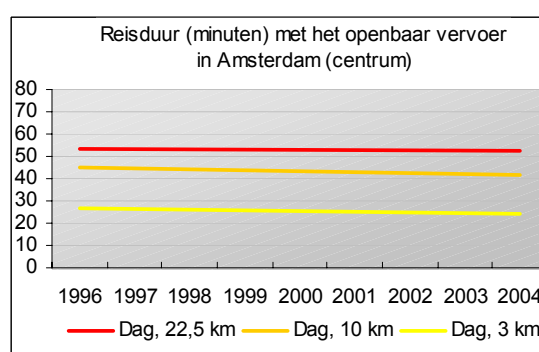
## Amsterdam: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

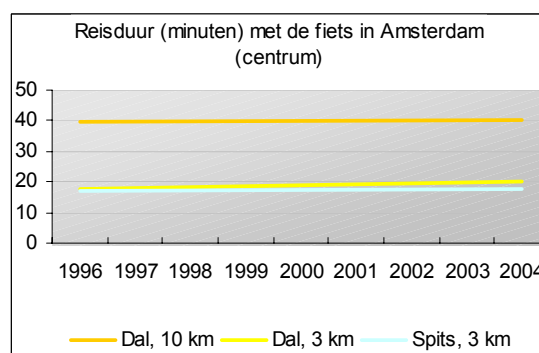
Reisduur (min) met de auto in Amsterdam (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		30,1	39,5	13,7	27,0	33,3
1997		25,3	38,2	16,1	28,1	34,1
1998		23,7	41,4	17,7	30,4	36,4
1999	16,5	26,8	38,7	16,0	29,0	35,4
2000	17,6	25,0	45,8	18,2	26,8	31,7
2001		29,7	42,5	15,3	26,2	36,5
2002		28,6	36,1	15,9	26,8	43,1
2003					28,7	36,3
2004		22,2		29,4	34,2	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Amsterdam (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	28,7	41,5	55,0
1997	22,4	49,1	52,8
1998	28,7	44,6	52,6
1999	25,6	42,8	53,5
2000	26,8	44,2	49,8
2001	23,9	42,0	55,5
2002	25,7	42,3	49,0
2003	27,4	42,0	50,1
2004	21,9	41,8	57,5



Reisduur (min) met de fiets in Amsterdam (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,9	34,8	16,6	38,9
1997	18,1	40,4	16,4	41,7
1998	16,8	34,7	18,8	40,0
1999	16,8	35,4	20,6	35,6
2000	17,6	37,5	19,5	42,5
2001	17,1	39,2	17,9	40,7
2002	16,7	35,6	20,1	37,4
2003	17,7	45,1	19,5	39,9
2004	18,1		19,0	41,1



## De bereikbaarheid van

# Apeldoorn

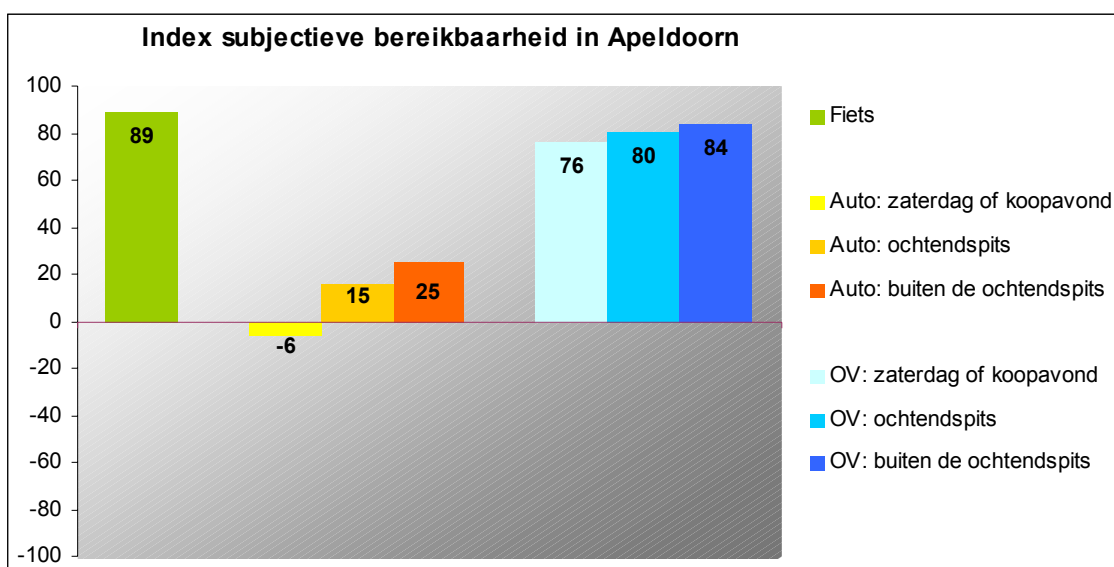
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Apeldoorn: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



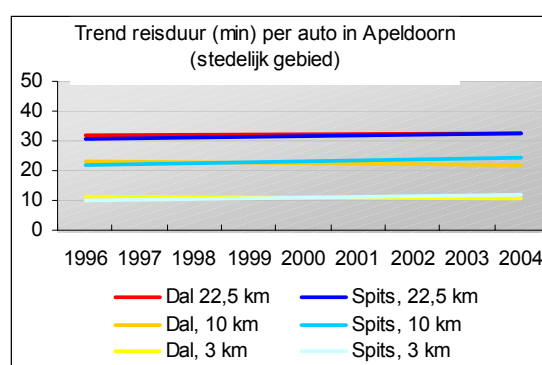
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Apeldoorn?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Apeldoorn?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

## Apeldoorn: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

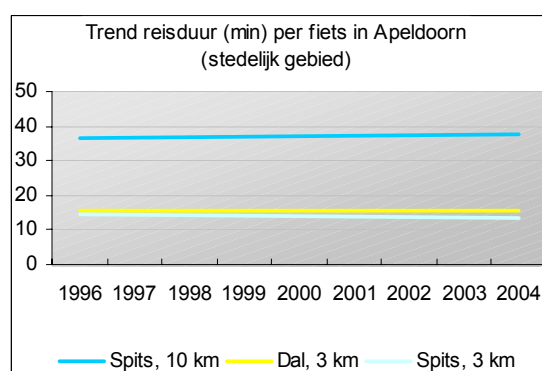
Reisduur (min) per auto in Apeldoorn (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	22,8	29,9	10,7	21,7	30,9
1997	9,5	21,8	32,6	12,0	23,5	33,8
1998	10,3	21,7	31,7	10,6	21,3	31,1
1999	10,5	24,0	30,7	12,3	26,4	33,2
2000	11,9	23,9	31,3	11,0	23,1	31,4
2001	10,2	22,1	30,7	9,9	22,0	30,9
2002	13,6	23,6	34,0	10,8	22,3	32,4
2003	10,9	21,4	34,0	10,2	21,3	31,8
2004	10,9	26,7	31,2	11,3	21,5	33,3



Reisduur (min) openbaar vervoer in Apeldoorn (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		38,0	50,4
1997		37,6	57,6
1998		35,3	51,8
1999		33,6	39,9
2000			50,4
2001			45,4
2002			49,1
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Apeldoorn (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,5	37,6	16,4	43,6
1997	14,6	36,2	15,4	37,9
1998	13,5	37,0	14,8	40,2
1999	14,7	38,1	15,9	42,7
2000	14,8	34,7	16,8	36,4
2001	14,5	36,2	16,4	41,8
2002	12,9	37,8	15,1	41,8
2003	13,9	34,2	15,2	38,8
2004	13,4	41,0	16,1	



## Apeldoorn: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Apeldoorn (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		29,7	32,9	11,5	22,1	
1997	10,3	22,5		12,4	24,9	
1998				12,4	24,0	
1999	11,7			15,4	24,6	
2000	11,4	24,6		11,7	24,7	
2001				10,7	21,5	
2002					23,8	
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Apeldoorn (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,9	32,4	15,1	37,6
1997	15,1	32,9	15,5	33,9
1998	12,9	31,6	15,5	35,2
1999	16,0	35,0	17,5	
2000	13,9		16,2	33,3
2001	14,9		14,4	
2002	12,7		13,4	
2003	15,1		15,6	
2004	16,5		17,8	

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Arnhem**

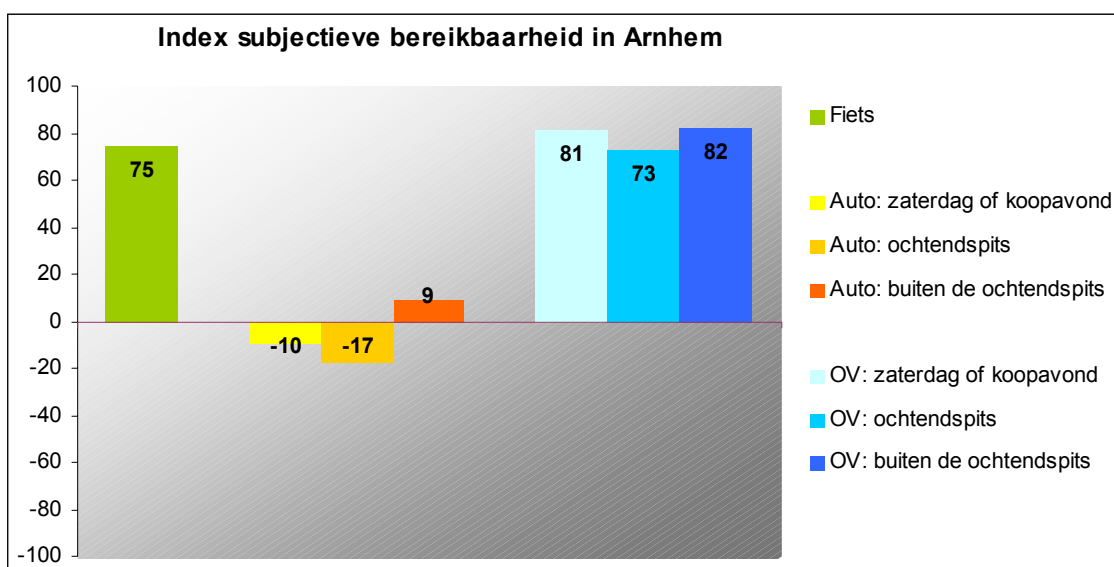
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Arnhem: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



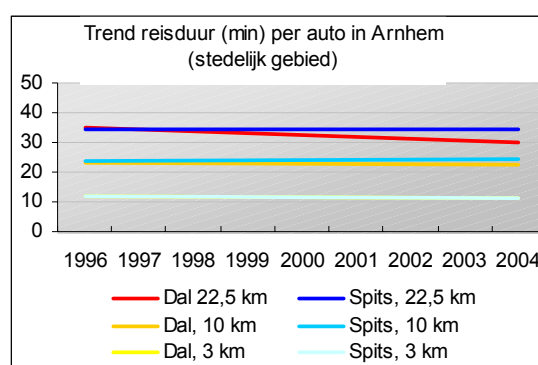
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Arnhem?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Arnhem?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

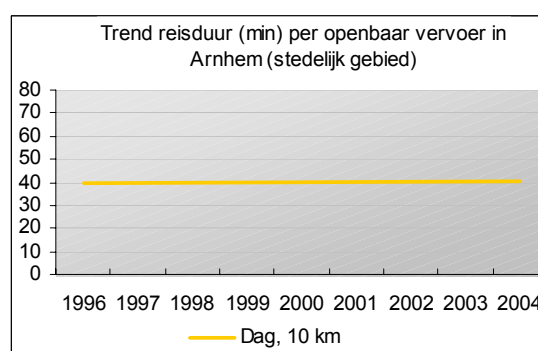
## Arnhem: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

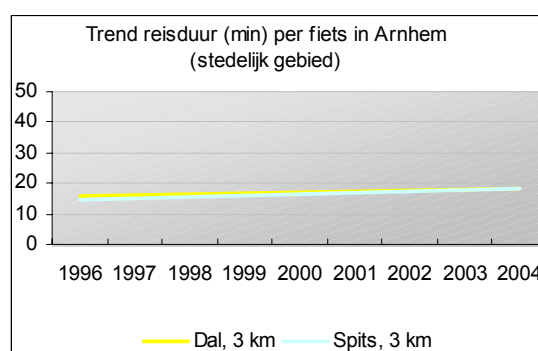
Reisduur (min) per auto in Arnhem (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,5	31,7	11,3	23,5	32,1
1997	11,5	24,7	35,3	12,6	22,9	35,2
1998	9,9	24,6	35,7	10,7	22,4	32,9
1999	12,7	23,0	35,3	12,5	25,1	36,8
2000	12,1	25,7	33,7	11,9	22,2	34,9
2001	12,1	22,8	34,3	10,8	21,6	33,3
2002	12,2	25,4	34,6	11,1	23,3	28,7
2003	10,5	23,8	33,6	11,1	22,3	29,2
2004	11,1	24,3	33,8	11,7	22,6	30,0



Reisduur (min) openbaar vervoer in Arnhem (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	25,8	43,3	52,3
1997	21,9	40,2	52,0
1998	18,4	36,2	52,9
1999		35,0	49,9
2000	24,9	42,7	44,6
2001		41,5	50,7
2002		38,4	51,2
2003		42,8	56,4
2004		40,5	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Arnhem (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	25,8	43,3	52,3
1997	21,9	40,2	52,0
1998	18,4	36,2	52,9
1999		35,0	49,9
2000	24,9	42,7	44,6
2001		41,5	50,7
2002		38,4	51,2
2003		42,8	56,4
2004		40,5	





## Arnhem: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Arnhem (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		25,5	31,3	11,7	21,6	
1997		30,1			24,0	
1998		31,4			20,3	36,7
1999		23,6		15,0	28,0	
2000				13,4	22,6	34,7
2001		24,1			21,0	
2002					23,2	
2003					19,3	
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Arnhem (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	19,9	41,4	50,4
1997		38,8	52,4
1998		35,6	52,9
1999		34,3	
2000		44,5	42,0
2001		36,1	42,2
2002		30,0	
2003		44,7	
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Arnhem (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996		32,0	16,0	
1997	11,8		13,2	
1998	14,1	35,5	16,4	
1999			17,4	
2000	19,1		15,0	
2001	15,3		14,0	
2002				
2003				
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Assen

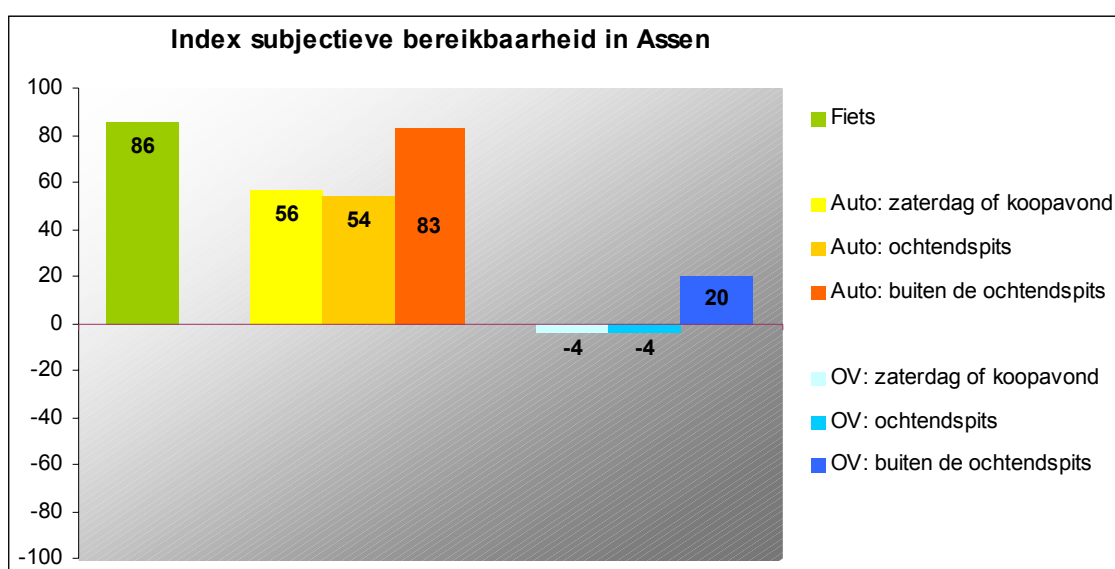
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Assen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



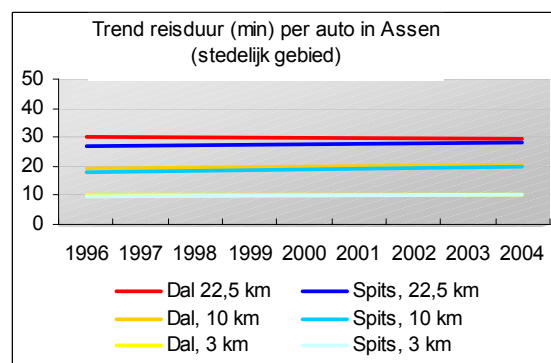
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Assen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Fiets	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Assen?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	

## Assen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

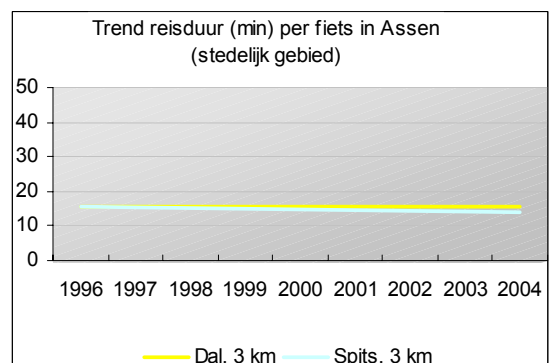
Reisduur (min) per auto in Assen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,4	16,9	25,6	10,1	19,3	31,8
1997	8,9	17,7	26,1	9,9	18,6	28,4
1998	10,2	18,3	29,3	11,2	20,4	30,6
1999	11,2	18,2	27,9	10,5	19,8	29,9
2000	9,3	23,1	27,6	12,6	20,8	26,6
2001	8,3	19,8	26,8	9,8	17,9	29,6
2002	9,4	19,8	29,8	9,1	18,8	31,7
2003	10,5	17,8	26,7	9,6	23,7	27,8
2004	11,0	18,5	28,3	11,3	18,7	30,6



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

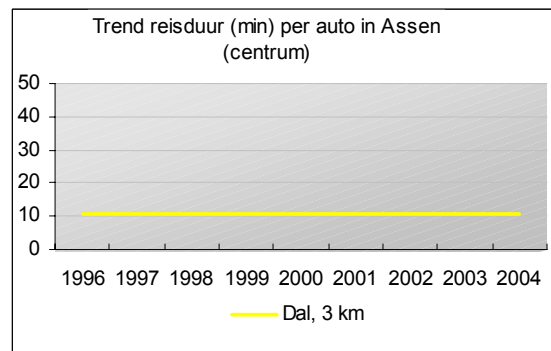
Reisduur (min) met de fiets in Assen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6	32,3	15,5	
1997	15,2	36,2	15,9	41,1
1998	15,8	36,8	14,2	54,8
1999	14,3		14,9	36,9
2000	16,5		17,4	
2001	13,9	38,0	15,5	36,7
2002	13,7	34,8	15,0	41,3
2003	14,8		15,7	
2004	14,2	34,4	15,4	36,9



## Assen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

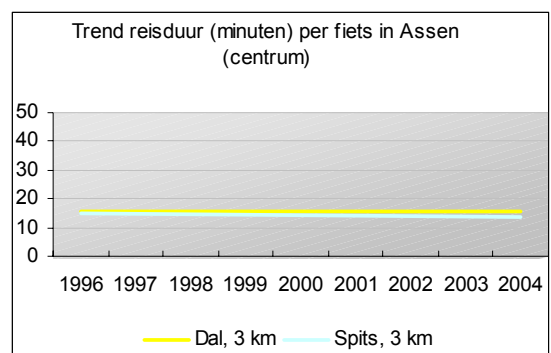
Reisduur (min) per auto in Assen (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,4	17,2	25,9	10,5	20,2	29,0
1997	9,8	17,8		10,2	18,4	28,5
1998	11,3			11,2	18,9	30,7
1999			28,6	11,0		32,8
2000	9,3	22,9		11,3	21,7	26,5
2001	8,5			10,4	17,5	31,3
2002	9,5			9,7	19,7	
2003				9,6		
2004	12,4	18,2	26,6	11,7	19,1	30,2



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Assen (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,8		16,3	
1997	15,6		16,9	
1998	14,0		14,2	
1999	13,9		14,5	
2000	15,7		16,5	
2001	13,4		15,1	
2002	13,0		14,9	
2003	14,8		15,8	
2004	14,3		16,8	38,9



## De bereikbaarheid van **Breda**

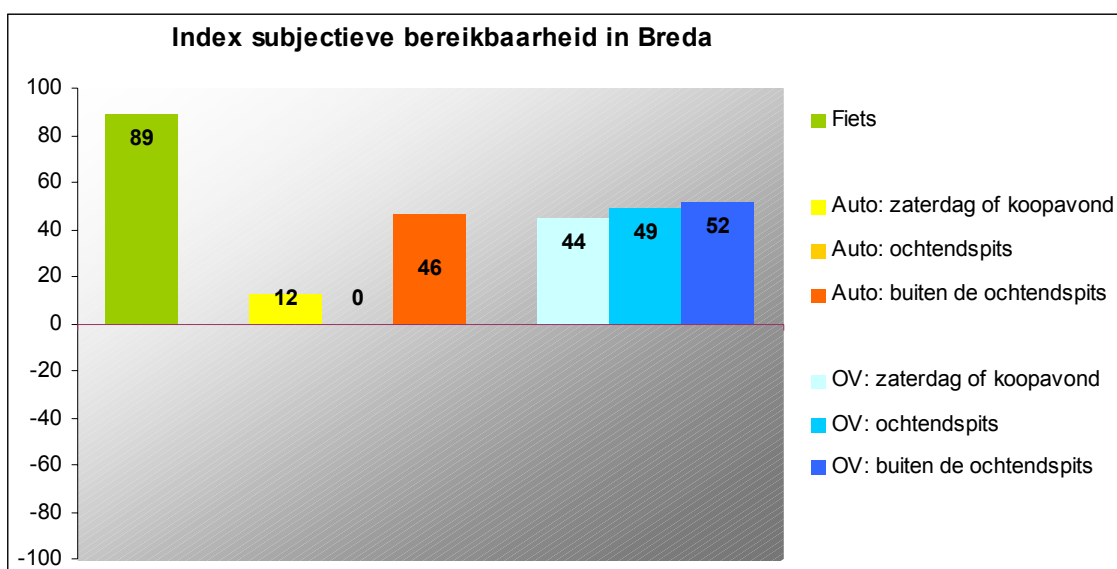
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Breda: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



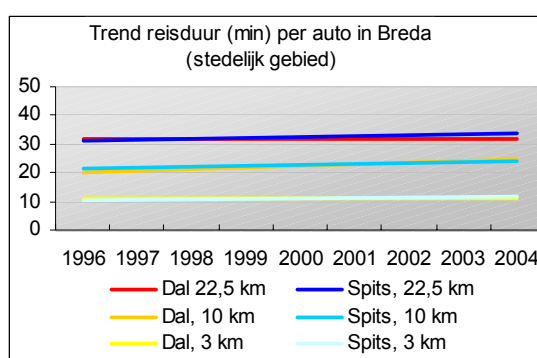
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Breda?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Breda?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Breda: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

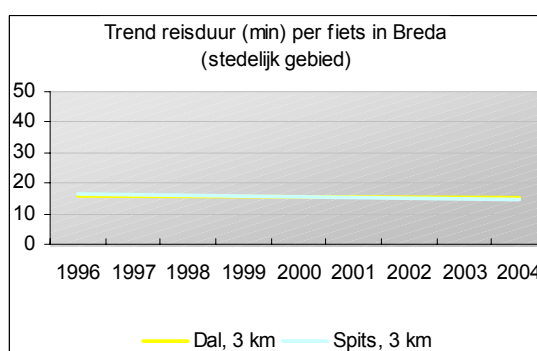
Reisduur (min) per auto in Breda (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	21,0	30,6	10,8	20,1	29,6
1997	10,0	20,9	32,6	10,6	21,5	32,1
1998	10,1	22,3	31,5	10,2	20,9	34,6
1999	12,4	22,9	33,6	12,0	22,1	33,5
2000	12,5	22,6	32,7	11,2	22,9	30,8
2001	11,8	23,1	32,8	11,1	22,1	31,0
2002	11,2	21,8	31,2	10,5	21,2	29,7
2003	11,9	25,6	32,5	12,0	24,0	30,9
2004	10,9	23,1	34,9	10,6	26,5	34,0



Reisduur (min) openbaar vervoer in Breda (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	20,9	37,0	63,7
1997		36,0	60,7
1998		37,0	55,2
1999		39,1	50,2
2000	33,4	38,2	55,2
2001		37,8	54,9
2002		39,4	53,4
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Breda (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6	34,0	15,6	42,2
1997	15,5	34,4	16,3	37,9
1998	17,5	35,8	16,2	37,1
1999	15,6	38,7	15,2	41,0
2000	17,5	38,1	14,9	45,3
2001	14,8	36,0	15,0	39,8
2002	15,9	41,0	15,9	36,2
2003	15,4	33,1	15,3	41,8
2004	13,1		16,0	

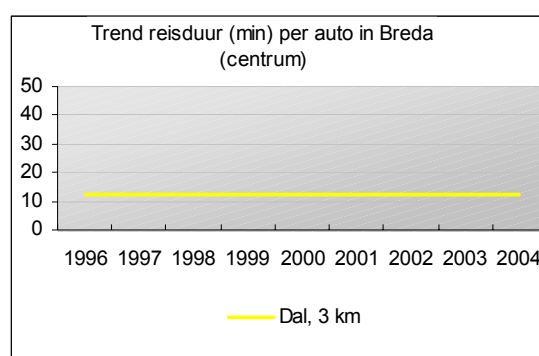




## Breda: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

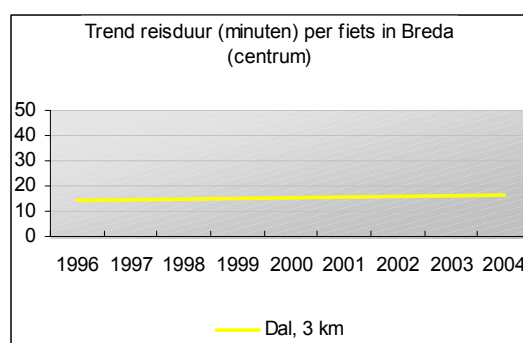
Reisduur (min) per auto in Breda (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,9	20,5		11,2	20,2	
1997		22,3		12,3	23,5	33,4
1998	9,1	22,8	31,1	11,0	24,2	
1999		23,3		14,5	21,4	
2000	13,8	22,0		13,1	22,8	
2001	13,7	25,7		11,3	25,3	
2002		22,2		12,1		
2003				12,0	33,7	
2004				11,8		



Reisduur (min) openbaar vervoer in Breda (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			
1997		42,7	
1998			
1999			
2000			
2001		35,9	
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Breda (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,4		14,5	
1997	18,4		14,3	
1998	20,0		16,3	41,7
1999	15,8		14,4	
2000	18,3	36,9	15,8	
2001	13,9		16,8	
2002	14,4		15,7	
2003			16,4	
2004			16,5	



## De bereikbaarheid van

# Delft

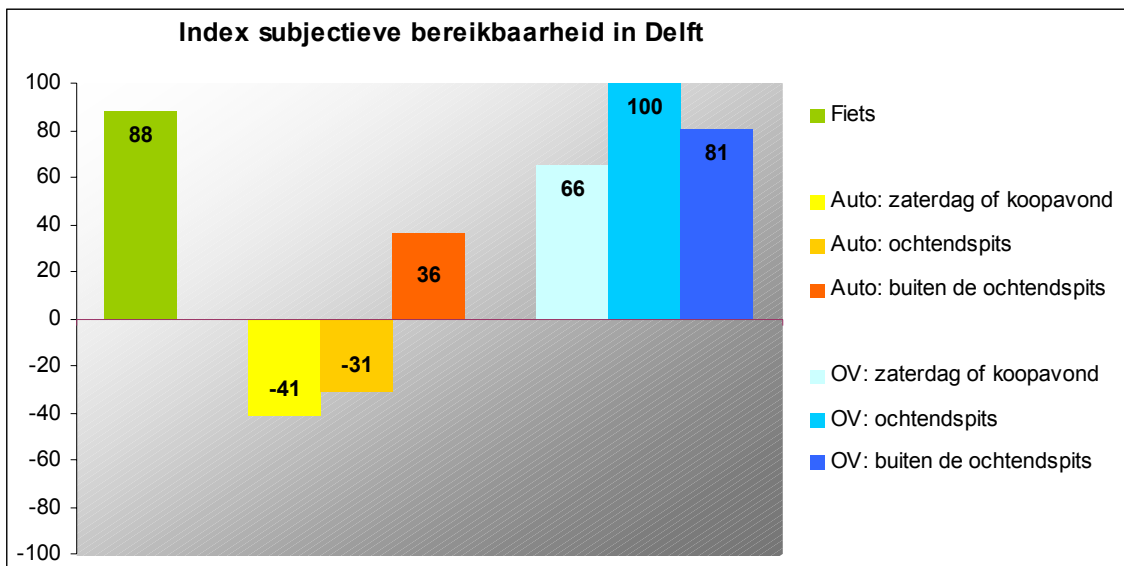
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Delft: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



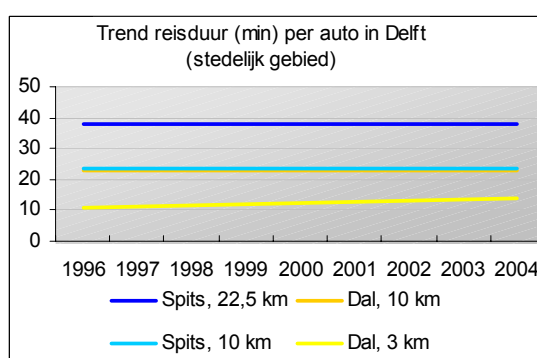
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Delft?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Delft?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	

## Delft: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

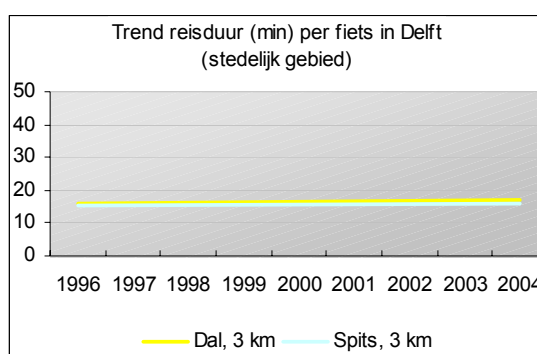
Reisduur (min) per auto in Delft (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,1	23,3	37,9	11,0	23,0	30,6
1997	10,1	26,0	39,7	10,7	21,7	37,7
1998	11,6	21,0	38,8	11,3	23,3	33,3
1999	12,3	24,1	36,4	13,4	24,7	33,0
2000	11,8	21,3	37,8	11,5	21,9	34,1
2001	10,0	23,4	35,4	12,1	22,4	33,2
2002	10,6	23,3	40,8	17,4	23,0	32,5
2003	9,8	23,3	36,2	12,8	21,3	32,0
2004		25,0	39,3	12,3	24,2	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Delft (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		37,5	59,5
1997	22,0	39,0	57,9
1998		43,3	63,7
1999		34,8	56,3
2000		36,3	58,1
2001		42,4	57,1
2002		39,8	53,0
2003		38,3	
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Delft (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,9	33,8	16,1	39,0
1997	16,2	35,9	15,5	37,6
1998	14,7	37,1	15,8	40,5
1999	16,5	34,3	16,5	41,8
2000	15,2	34,4	16,6	38,9
2001	15,7	36,0	16,4	46,8
2002	17,1	35,7	17,7	40,7
2003	14,5	35,5	15,3	
2004	17,2		17,7	



## Delft: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

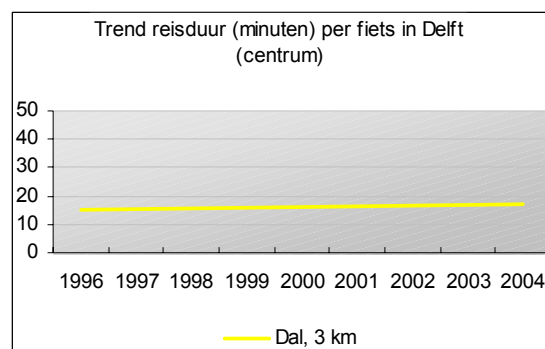
Reisduur (min) per auto in Delft (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996				10,9	29,0	
1997	12,8	28,0		11,1	21,0	
1998				10,3	26,2	
1999						
2000				10,3	21,5	
2001						
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Delft (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,1		15,9	
1997	16,1		14,4	
1998	15,2		17,1	
1999	17,2		15,8	
2000	14,4		15,9	
2001	16,7		15,7	
2002			18,0	
2003	15,8		18,0	
2004			16,5	



## De bereikbaarheid van

# Deventer

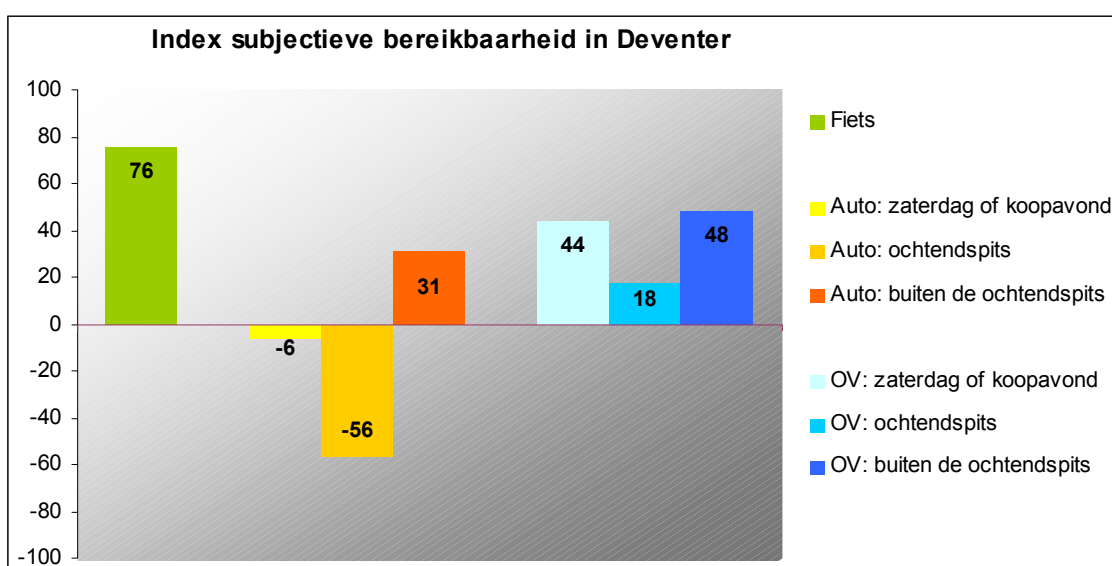
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Deventer: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



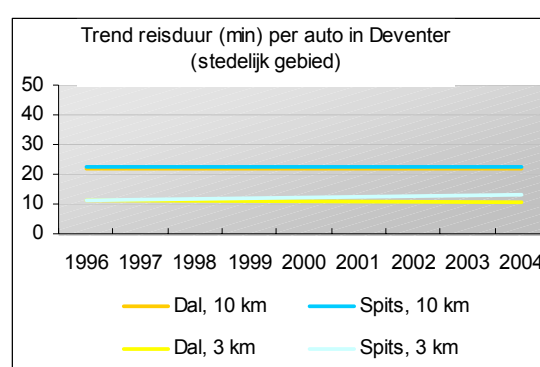
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Deventer?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Deventer?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Deventer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

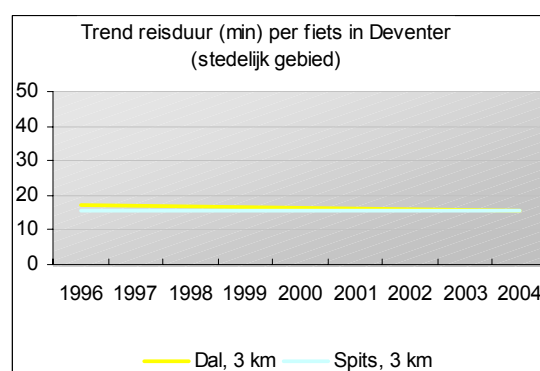
Reisduur (min) per auto in Deventer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,0	31,5	10,4	20,0	31,3
1997	9,9	22,6	32,8	10,6	22,9	33,0
1998	11,2	22,6	33,9	13,2	20,5	31,9
1999	11,7	21,8	31,7	12,2	24,4	33,2
2000	12,9	24,3	32,5	11,3	23,0	28,3
2001	14,2	22,1	31,3	10,7	20,7	40,1
2002	10,9	22,5	31,7	9,5	20,6	32,0
2003	10,1	23,0		9,0	21,7	
2004	15,0	20,9	34,0	12,7	21,7	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Deventer (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			49,3
1997			46,4
1998			46,2
1999			
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Deventer (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,6	36,2	15,1	45,1
1997	17,1	36,4	15,8	48,3
1998	14,4	36,5	18,5	54,3
1999	17,9	41,8	19,0	42,8
2000	13,9	40,9	16,0	41,2
2001	16,2	34,2	16,8	43,7
2002	14,7	35,6	15,7	
2003	16,3		15,3	
2004	14,7	34,6	14,7	34,0





## Deventer: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Deventer (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996						
1997				12,5		23,0
1998						19,7
1999		22,8				27,1
2000						
2001						
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Deventer (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,9		12,8	
1997	16,1		14,2	
1998	14,3		18,5	
1999	16,9		17,2	
2000			16,3	
2001	16,3		16,0	
2002			16,3	
2003				
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Dordrecht

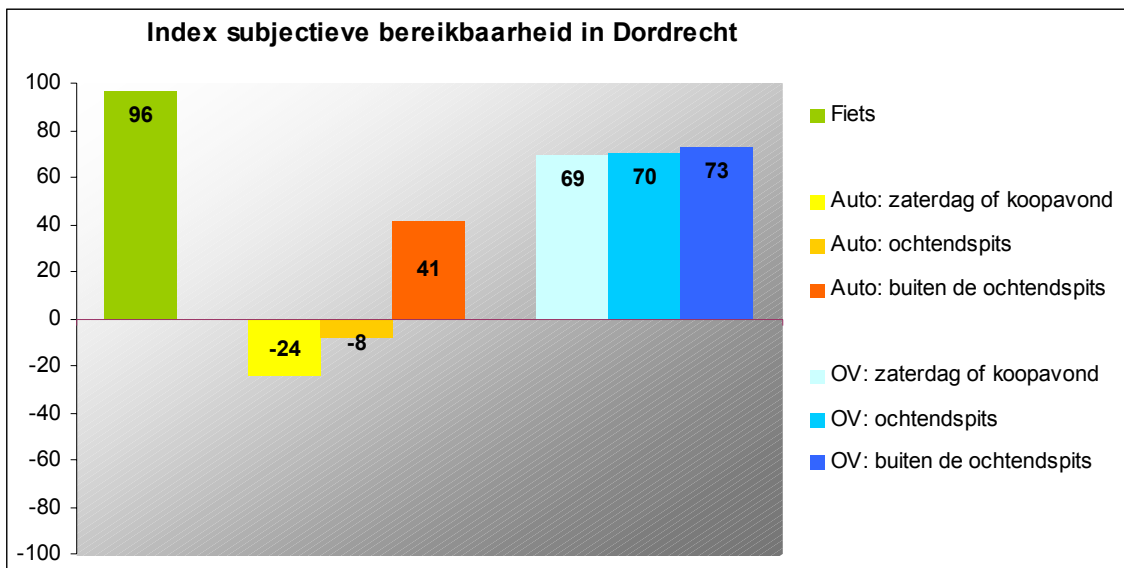
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Dordrecht: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



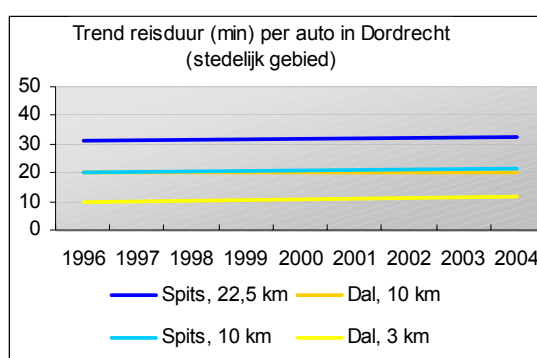
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Dordrecht?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Dordrecht?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

## Dordrecht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

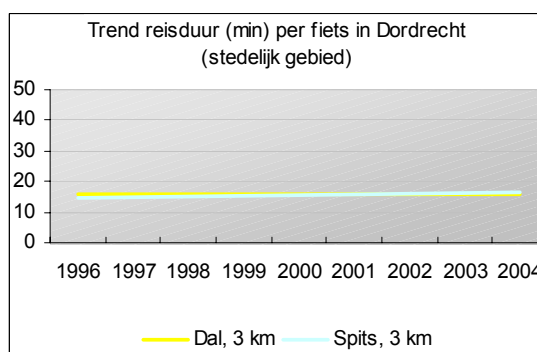
Reisduur (min) per auto in Dordrecht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	20,4	31,2	10,6	20,0	31,7
1997	9,7	20,2	29,8	9,3	19,8	29,2
1998	8,9	18,6	32,0	10,5	20,7	31,1
1999	10,1	20,4	32,4	11,6	19,7	32,3
2000	11,7	21,3	32,4	11,1	21,5	32,6
2001	8,9	21,5	33,7	9,4	19,4	27,4
2002	10,0	20,5	30,8	9,9	21,7	29,1
2003	9,2	19,9	32,2	9,7	18,7	
2004		21,7	31,5	15,3	20,5	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Dordrecht (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		41,8	52,8
1997		36,2	46,9
1998		53,8	51,7
1999		41,3	49,9
2000		45,5	51,2
2001		38,1	48,4
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Dordrecht (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,7	33,6	14,9	38,9
1997	16,3	37,6	16,5	41,1
1998	16,7	32,1	17,2	42,8
1999	15,3	38,2	16,0	38,1
2000	14,8	33,9	14,7	36,7
2001	15,6	36,0	16,0	38,2
2002	14,0	35,6	17,0	33,0
2003	14,0	31,9	14,1	41,4
2004	19,4		16,1	



## Dordrecht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Dordrecht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,9	22,1		11,5	22,9	
1997	8,8	22,3		10,1	22,6	29,3
1998		21,1		12,4	23,5	32,0
1999		21,7		11,1	18,8	30,6
2000	11,1	23,9		11,7	23,1	
2001	8,3	20,9		9,5	20,4	
2002				11,4	26,8	
2003				11,1	20,2	
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Dordrecht (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		38,5	52,6
1997		36,8	
1998		51,0	48,1
1999			
2000		48,3	
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Dordrecht (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,1	33,7	15,4	35,2
1997	15,8	34,8	15,6	40,7
1998	15,6		16,6	37,2
1999	13,6	39,9	16,0	
2000	16,0	31,8	15,7	34,6
2001	15,6	35,2	18,7	
2002	14,9		19,1	
2003	14,7		15,3	
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Eindhoven

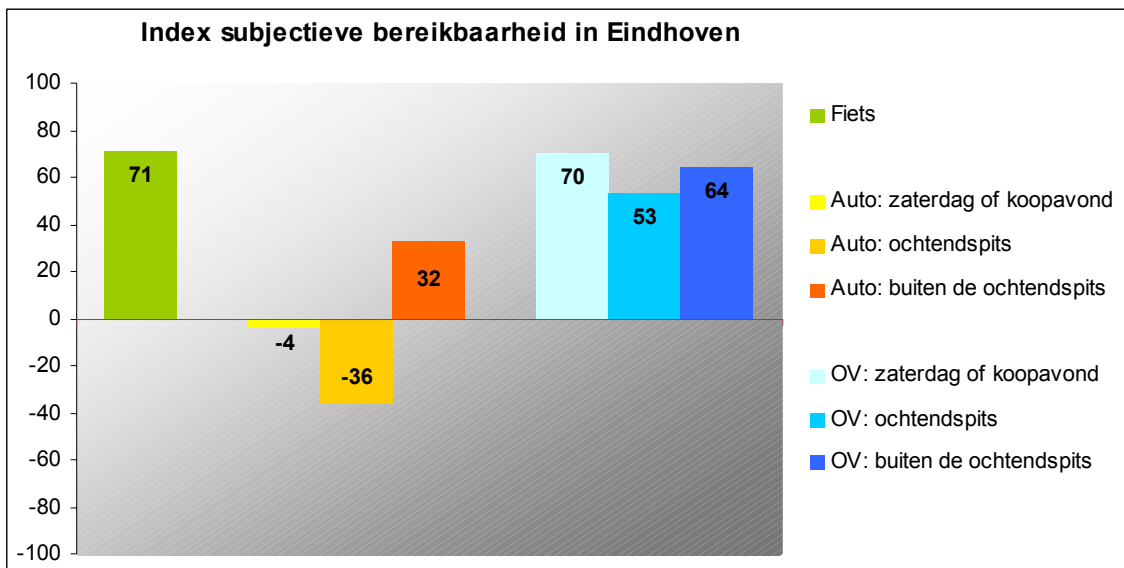
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Eindhoven: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen.



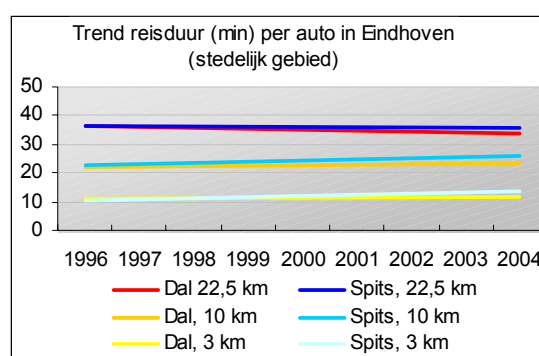
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Eindhoven?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Eindhoven?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Eindhoven: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

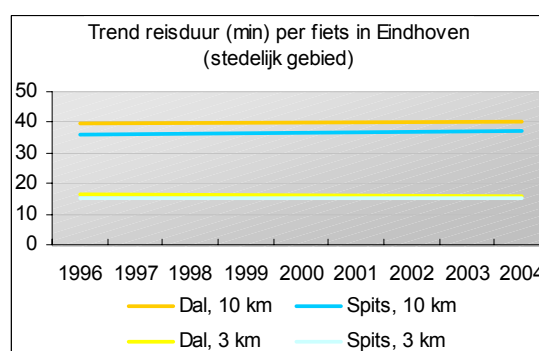
Reisduur (min) per auto in Eindhoven (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,0	22,5	36,3	10,5	21,6	36,0
1997	10,3	23,1	36,3	11,3	22,7	34,1
1998	11,5	24,6	35,2	12,2	21,9	36,3
1999	13,1	25,5	38,3	12,1	23,1	38,8
2000	11,7	24,3	37,2	10,7	23,2	34,7
2001	11,4	23,7	37,1	11,3	22,3	32,8
2002	11,5	25,1	33,1	11,7	22,4	34,5
2003	13,2	25,1	36,2	11,7	23,4	33,9
2004	14,2	26,6	36,3	11,2	23,6	33,9



Reisduur (min) openbaar vervoer in Eindhoven (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	17,4	36,1	55,5
1997	24,2	40,1	59,3
1998		42,4	58,2
1999		40,6	51,6
2000		36,4	53,3
2001		43,2	56,9
2002		42,9	68,2
2003		59,1	52,3
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Eindhoven (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,8	35,4	15,2	38,7
1997	15,5	35,6	17,6	41,7
1998	15,1	36,7	17,4	39,8
1999	15,9	35,5	16,9	40,4
2000	14,5	37,5	16,1	39,3
2001	15,3	36,3	15,6	37,3
2002	15,4	36,6	17,6	39,7
2003	13,5	36,5	14,9	43,0
2004	16,0	37,0	16,1	39,3

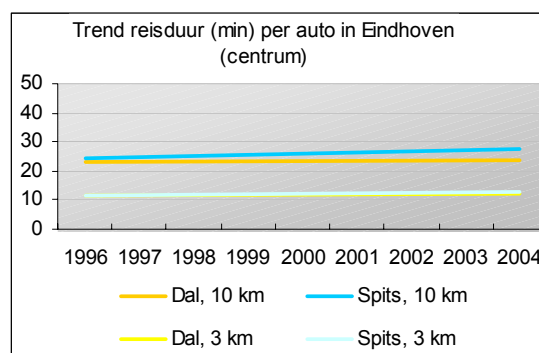




## Eindhoven: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

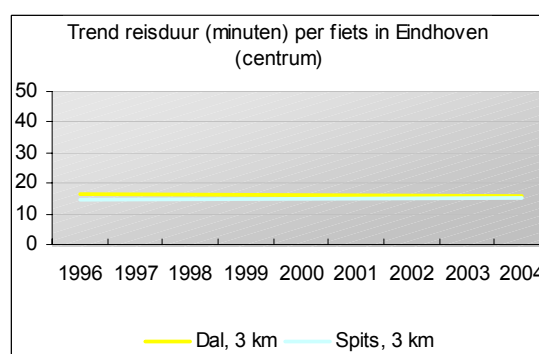
Reisduur (min) per auto in Eindhoven (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	24,6	37,6	11,3	23,2	30,9
1997	10,9	24,3	37,2	11,0	23,9	36,3
1998	11,4	25,2	36,4	12,4	22,7	36,3
1999	13,9	26,7	36,5	13,1	23,8	34,8
2000	12,5	25,2	40,4	11,3	23,0	36,0
2001	13,4	24,8	34,5	11,8	22,5	33,7
2002	10,9	25,7	33,3	11,5	24,1	38,2
2003	12,6	27,2	37,9	13,2	23,8	
2004	11,7	28,5		11,7	24,6	33,6



Reisduur (min) openbaar vervoer in Eindhoven (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		36,8	52,0
1997		41,8	54,5
1998		39,1	53,5
1999		38,1	49,4
2000		30,8	39,9
2001		42,3	54,7
2002		39,2	
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Eindhoven (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,1	34,6	15,7	38,9
1997	15,1	35,2	18,2	38,6
1998	15,1	35,3	15,3	40,7
1999	14,7	34,7	15,7	41,0
2000	15,1	39,5	16,0	38,0
2001	14,1	36,2	16,1	37,0
2002	15,1	36,5	17,4	39,4
2003	13,5	38,2	16,1	43,5
2004	16,7		14,4	



## De bereikbaarheid van **Emmen**

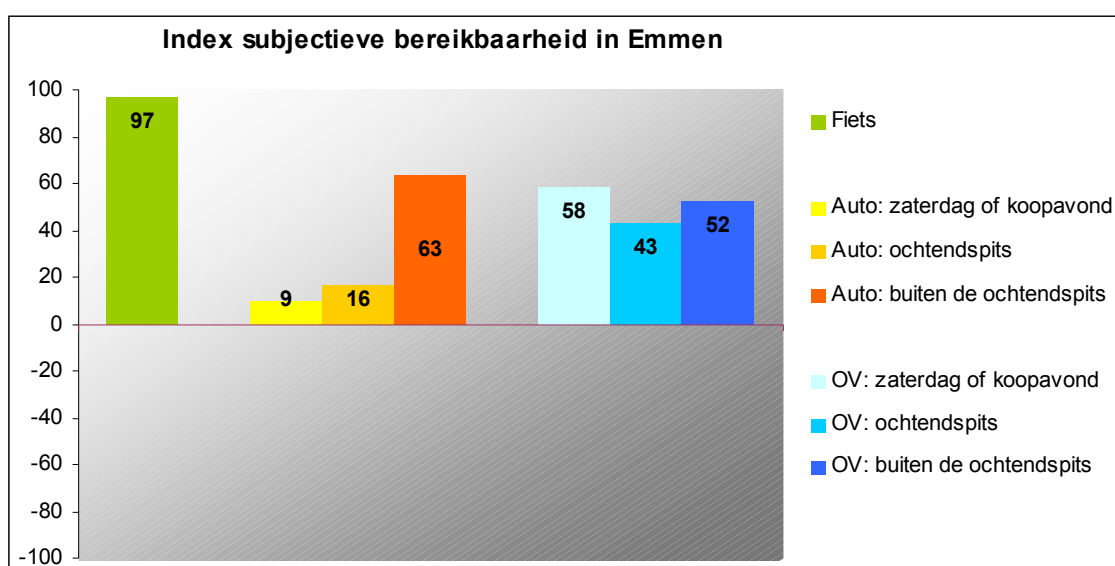
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Emmen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



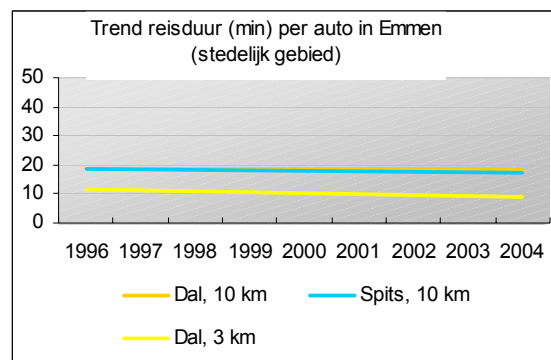
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Emmen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Emmen?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Verkeerslichten en -drempels	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Emmen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

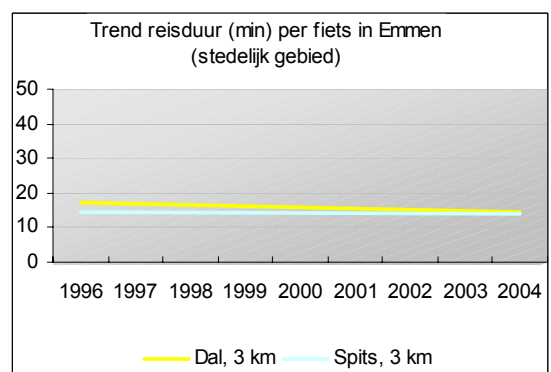
Reisduur (min) per auto in Emmen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,4	19,9	27,8	11,4	17,8	30,2
1997	8,4	16,4	29,0	13,3	19,3	35,0
1998	8,0	16,1	32,8	9,8	20,2	29,7
1999	11,1	19,5	29,0	9,9	19,2	29,1
2000	9,4	18,8	29,0	11,1	17,5	
2001	10,0	17,5	29,3	9,2	17,5	29,6
2002	10,5	18,4		10,5	18,1	31,1
2003		16,7		8,9	19,2	26,8
2004	8,9	17,6	30,4	8,7	18,8	27,7



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Emmen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,3	33,2	16,3	41,9
1997	13,8	37,5	15,7	42,1
1998	15,4	32,3	16,7	38,3
1999	14,0	40,1	18,3	39,1
2000	13,1	28,7	16,3	43,6
2001	16,2	35,0	16,3	36,6
2002	14,5		13,9	44,9
2003	13,8		14,1	
2004	13,4	39,0	15,3	37,5





## De bereikbaarheid van **Enschede**

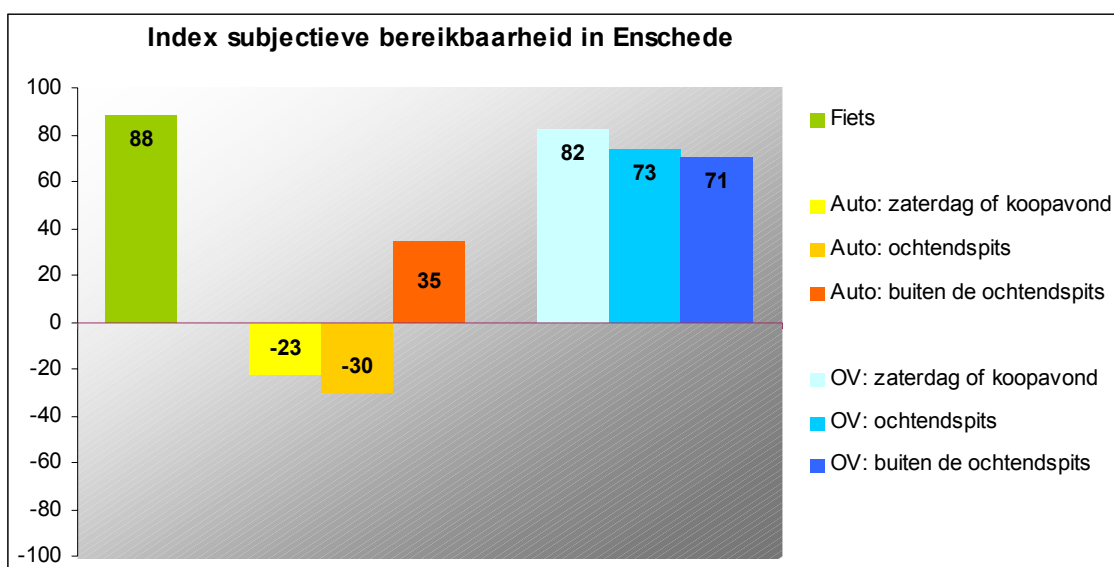
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Enschede: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



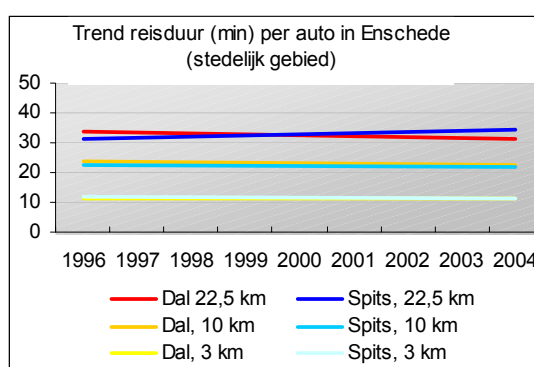
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Enschede?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Enschede?		
	Periode	Reden
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

## Enschede: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

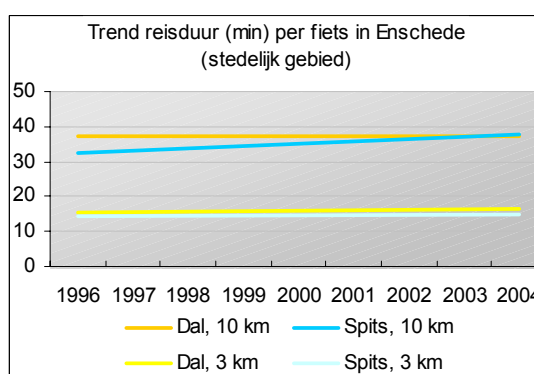
Reisduur (min) per auto in Enschede (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	22,9	31,1	10,5	23,4	32,6
1997	10,6	22,2	31,7	11,5	22,9	34,3
1998	11,7	21,5	33,6	11,3	25,6	37,2
1999	13,2	23,1	33,5	11,8	23,9	31,1
2000	12,1	21,9	30,5	11,1	21,6	32,4
2001	11,7	22,6	32,6	11,2	23,3	31,0
2002	12,6	21,9	36,9	10,8	22,2	29,7
2003	9,3	22,8	33,0	9,6	22,2	34,4
2004	10,5	21,7	34,6	12,5	23,6	31,5



Reisduur (min) openbaar vervoer in Enschede (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		38,5	53,4
1997		34,9	48,7
1998		35,2	58,8
1999		40,3	64,0
2000		34,7	59,2
2001			
2002			
2003		42,1	
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Enschede (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,3	32,9	15,1	38,4
1997	15,6	34,1	15,2	36,2
1998	14,0	33,6	15,5	34,0
1999	15,4	35,2	17,3	40,8
2000	14,7	35,2	15,6	36,0
2001	14,7	35,2	15,8	35,6
2002	13,7	32,9	14,4	42,1
2003	14,5	36,1	15,5	34,1
2004	16,7	41,3	17,7	36,7

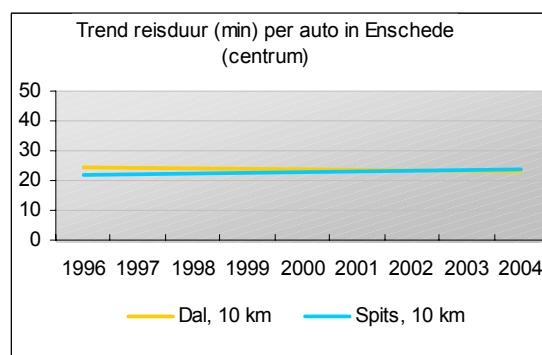




## Enschede: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

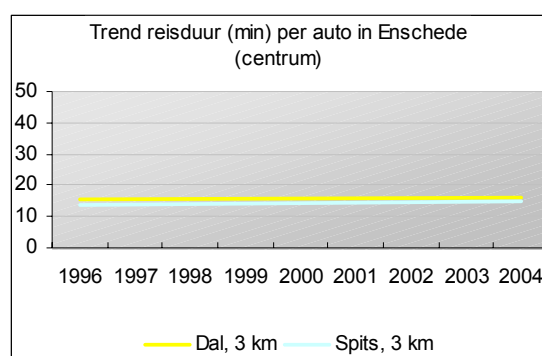
Reisduur (min) per auto in Enschede (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,8	22,6	32,4	11,4	23,2	33,5
1997	11,5	21,9	34,1	12,3	22,7	34,5
1998	11,8	21,0	34,3	11,6	27,0	34,3
1999	12,9	22,4	35,7	11,6	24,9	
2000	13,5	22,2	31,6	13,5	22,7	
2001	12,5	25,6	31,5	11,5	25,7	
2002	11,8	21,9	36,8	11,8	23,1	31,0
2003		23,0		8,8	21,2	
2004		24,5			24,1	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Enschede (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			46,8
1997		35,3	
1998		29,8	
1999		38,3	
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Enschede (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,9	32,4	15,1	37,6
1997	15,1	32,9	15,5	33,9
1998	12,9	31,6	15,5	35,2
1999	16,0	35,0	17,5	
2000	13,9		16,2	33,3
2001	14,9		14,4	
2002	12,7		13,4	
2003	15,1		15,6	
2004	16,5		17,8	



## De bereikbaarheid van 's-Gravenhage

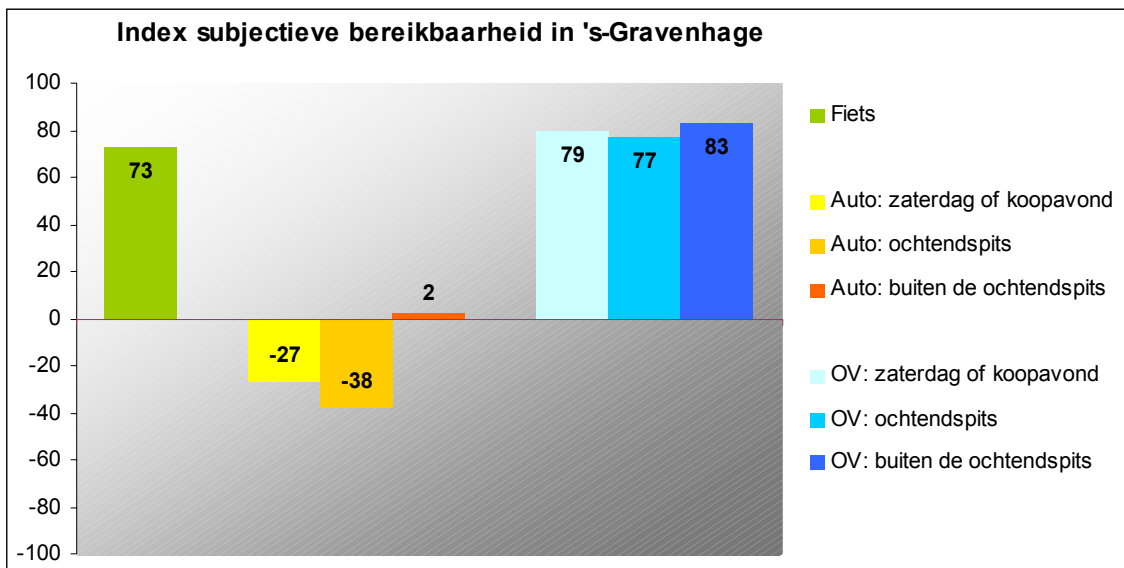
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## 's-Gravenhage: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



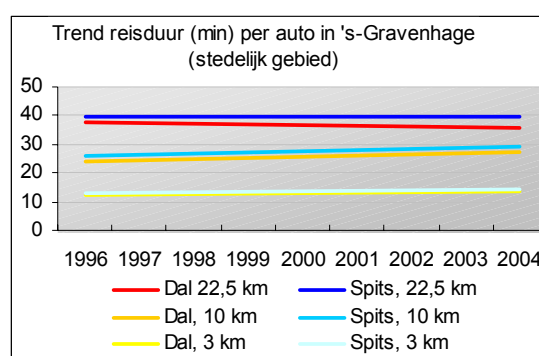
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van 's-Gravenhage?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Ochtendspits	Haltes / stations	
OV Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van 's-Gravenhage?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	

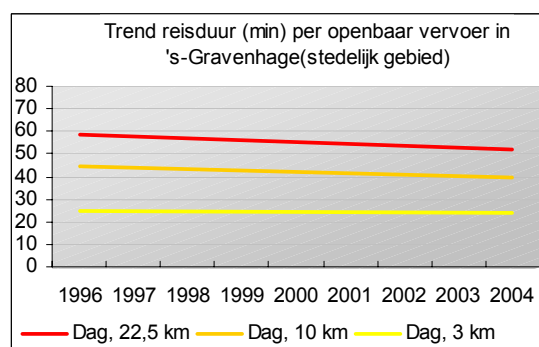
## 's-Gravenhage: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

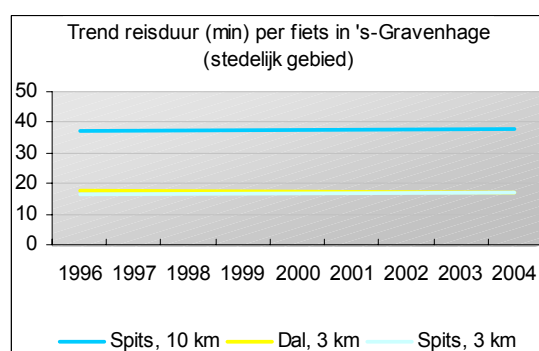
Reisduur (min) per auto in 's-Gravenhage (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,7	25,0	38,5	12,7	23,8	37,6
1997	13,2	27,4	40,4	13,1	25,1	37,2
1998	12,9	25,0	40,9	13,0	25,6	39,2
1999	15,0	27,6	40,5	13,5	26,0	36,3
2000	13,1	27,7	39,8	12,6	24,3	35,7
2001	13,5	29,0	38,4	13,4	27,2	35,3
2002	13,7	27,5	38,7	13,3	24,8	36,3
2003	12,8	27,4	42,7	13,1	26,9	37,8
2004	16,6	29,8	38,5	15,0	28,3	35,7



Reisduur (min) openbaar vervoer in 's-Gravenhage (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3 km	10 km	22,5 km
1996	23,5	42,4	56,7
1997	26,1	45,3	61,6
1998	23,5	43,6	58,5
1999	23,6	43,3	54,5
2000	27,9	42,6	55,5
2001	21,5	42,6	51,9
2002	22,7	40,4	53,5
2003	21,7	39,6	51,0
2004	25,9	38,9	55,0



Reisduur (min) met de fiets in 's-Gravenhage (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,8	36,7	17,1	42,2
1997	16,5	37,5	17,9	45,5
1998	16,8	37,8	18,6	38,6
1999	16,7	38,2	18,6	42,2
2000	17,1	37,7	16,4	39,4
2001	15,5	37,9	17,7	40,5
2002	15,7	36,9	16,6	47,3
2003	17,7	36,1	16,1	44,1
2004	18,6	38,5	18,6	



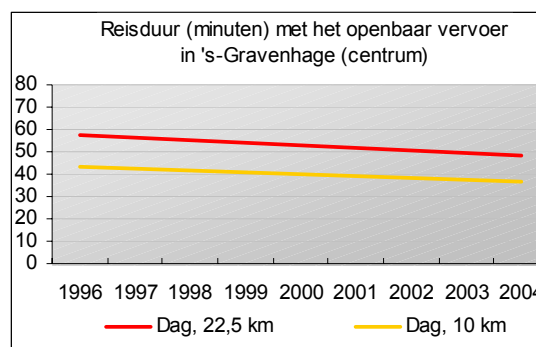
## 's-Gravenhage: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

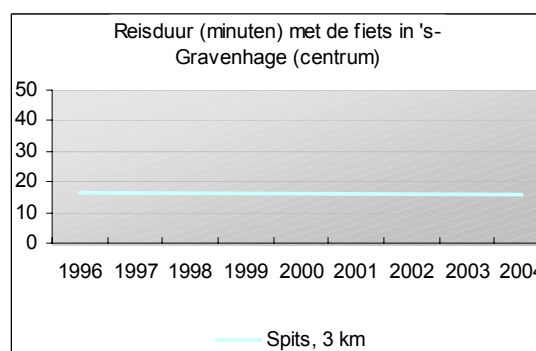
Reisduur (min) per auto in 's-Gravenhage (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	14,9	28,2	38,5	15,9	29,6	34,9
1997	16,2	28,3	41,1	12,8	26,6	36,5
1998	15,3	28,7	36,4	14,1	27,6	41,0
1999	13,6	30,6	37,7	13,2	28,1	34,9
2000	15,1	30,9	37,7	16,1	27,4	35,9
2001	16,7	33,4	37,5	13,9	29,4	31,9
2002		32,4	36,9	14,1	24,7	
2003	13,7	24,9		18,9	27,8	
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in 's-Gravenhage (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	22,5	42,1	57,7
1997	26,2	44,8	61,7
1998	24,5	43,1	56,1
1999	26,6	38,9	52,0
2000	29,6	41,2	50,6
2001	21,5	37,7	45,5
2002	22,2	39,6	48,8
2003	23,3	35,4	48,3
2004		39,3	55,7



Reisduur (min) met de fiets in 's-Gravenhage (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,7	33,7	17,9	40,3
1997	17,2	37,5	19,0	40,9
1998	16,2	36,9	17,4	41,2
1999	17,4	41,1	18,2	43,0
2000	13,6	37,8	15,8	37,3
2001	15,1	36,3	16,4	34,0
2002	16,0	38,4	15,9	
2003	16,4	33,7	18,8	48,5
2004	15,9			



## De bereikbaarheid van

# Groningen

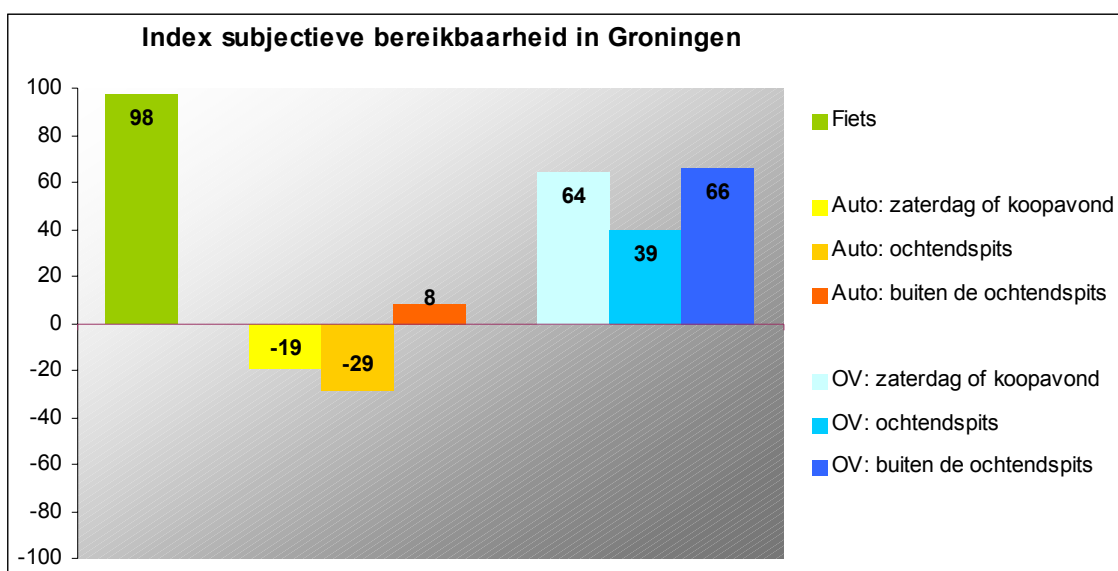
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Groningen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



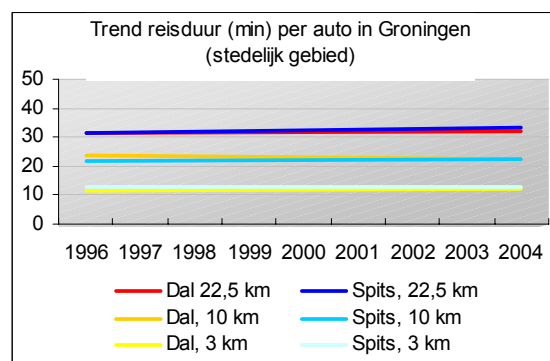
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Groningen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Groningen?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

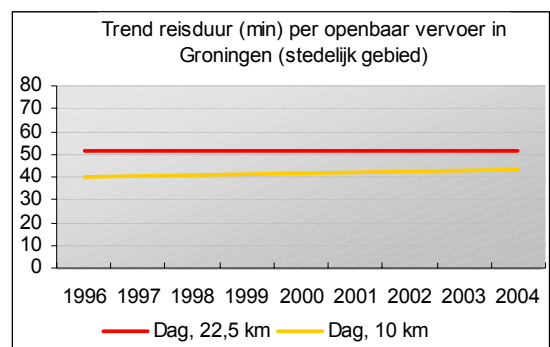
## Groningen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

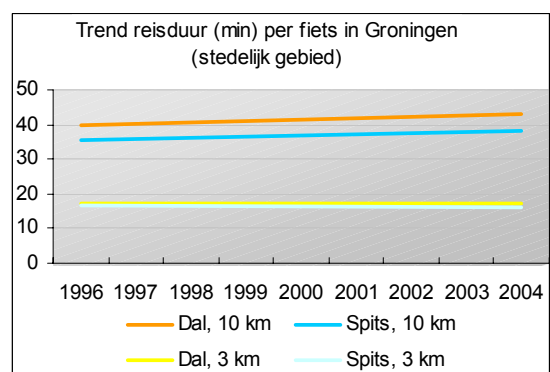
Reisduur (min) per auto in Groningen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,2	21,8	32,3	11,6	23,5	32,3
1997	13,3	21,1	30,2	12,6	23,7	32,1
1998	10,6	22,1	33,4	12,0	21,4	29,5
1999	11,1	24,3	30,2	12,3	23,8	31,3
2000	14,3	21,5	33,6	10,3	22,2	31,8
2001	13,8	21,8	33,2	12,8	24,7	30,9
2002	11,7	24,3	31,4	12,0	24,3	34,5
2003	12,2	22,0	33,6	10,8	21,3	29,8
2004	13,1	22,0	33,3	13,6	21,6	33,1



Reisduur (min) openbaar vervoer in Groningen (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	19,6	40,9	53,4
1997	19,6	37,4	54,1
1998	19,0	38,7	51,7
1999	28,4	45,5	46,8
2000	25,1	42,9	46,8
2001	20,9	40,5	55,2
2002		45,5	50,4
2003		41,1	52,8
2004		42,8	51,5



Reisduur (min) met de fiets in Groningen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,2	35,0	17,2	40,3
1997	16,3	35,8	17,3	40,1
1998	15,7	35,9	17,0	41,3
1999	17,2	39,3	17,3	37,8
2000	15,5	37,6	17,0	39,5
2001	16,2	34,9	17,3	47,2
2002	15,9	35,8	17,3	42,3
2003	16,1	41,5	15,9	42,4
2004	16,6	36,6	18,0	42,1

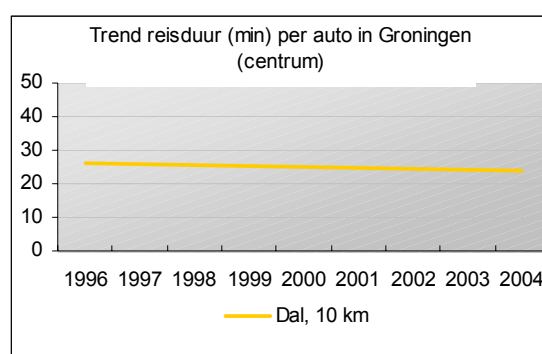




## Groningen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

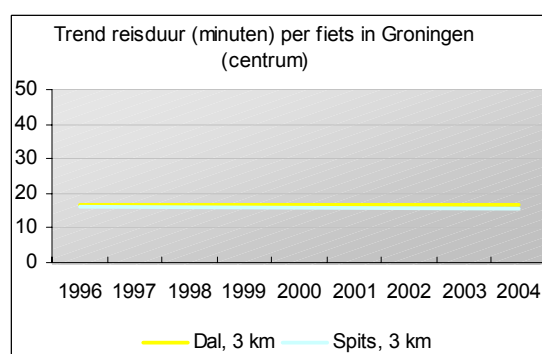
Reisduur (min) per auto in Groningen (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	16,9	26,2	34,8	12,3	26,2	36,2
1997	13,7	22,2	31,9	12,3	27,0	32,2
1998	11,7	22,2	36,9	14,5	23,0	29,4
1999	11,4	28,7	36,0	13,7	23,5	34,3
2000	13,1	23,9	33,8	13,1	26,1	30,8
2001	13,1	24,3	35,3	15,0	29,8	32,7
2002				12,6	24,1	
2003					25,5	
2004			31,5	14,3	21,1	30,5



Reisduur (min) openbaar vervoer in Groningen (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		37,8	48,2
1997		35,9	52,1
1998	18,5	37,7	51,3
1999		38,2	42,1
2000		44,0	45,9
2001	20,0		55,9
2002			42,4
2003			
2004		31,0	53,0

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar  
voor weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Groningen (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,1	34,4	17,0	41,0
1997	16,3	37,7	17,5	38,6
1998	15,2	33,7	16,8	36,0
1999	16,1	36,5	15,8	35,8
2000	14,2	37,3	16,4	40,4
2001	16,7	34,5	17,2	60,2
2002	14,9	36,7	17,0	42,1
2003	15,2		14,8	
2004	15,8	32,9	17,9	37,0



## De bereikbaarheid van

# Haarlem

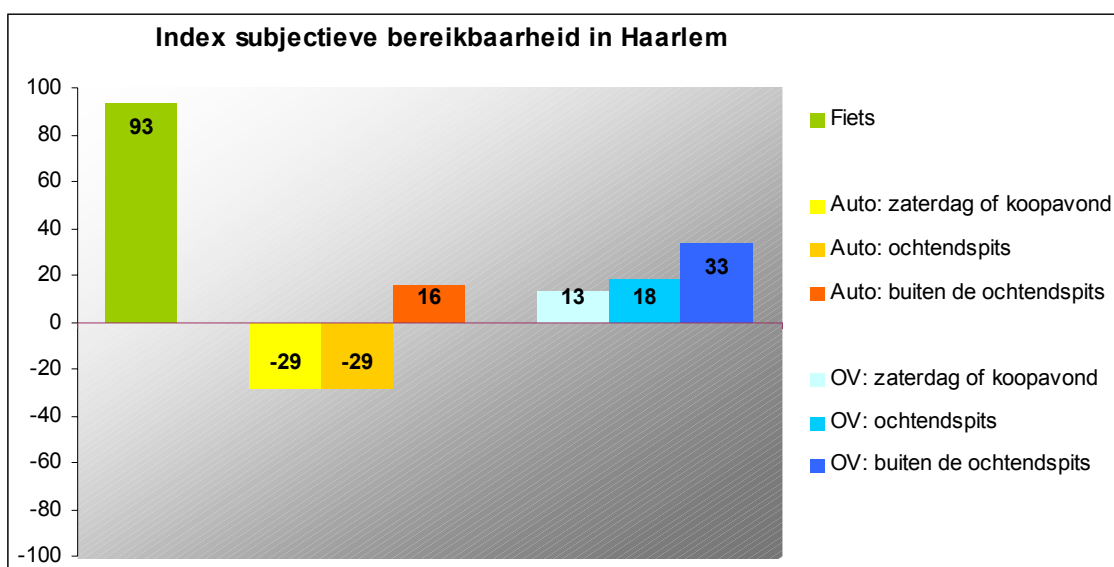
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Haarlem: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



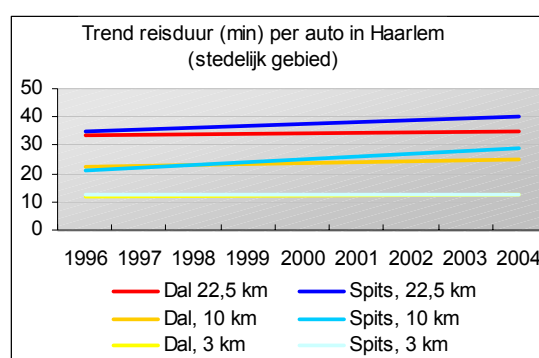
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Haarlem?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Haarlem?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

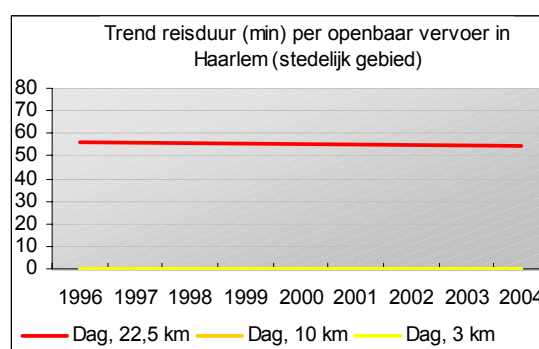
## Haarlem: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

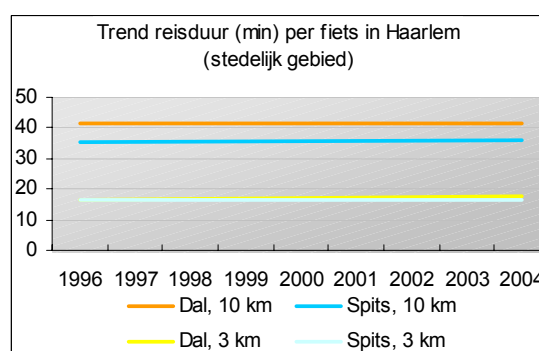
Reisduur (min) per auto in Haarlem (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,3	22,0	33,9	12,3	22,5	33,5
1997	13,0	22,1	33,1	11,4	23,9	32,0
1998	12,5	22,8	37,5	11,4	22,2	35,7
1999	11,7	24,0	39,2	11,8	21,6	33,6
2000	11,8	25,8	38,3	12,8	23,3	36,5
2001	13,1	24,9	40,9	13,0	23,6	34,7
2002	14,1	23,9	38,6	12,8	23,7	34,6
2003	12,7	28,0	36,5	11,4	23,9	36,0
2004	11,7	31,8	39,5	13,0	26,2	33,5



Reisduur (min) openbaar vervoer in Haarlem (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3 km	10 km	22,5 km
1996		41,7	58,8
1997	25,1	36,8	56,7
1998	28,2	39,2	53,0
1999	28,5	43,3	55,8
2000	26,9	41,5	54,9
2001	25,8	37,2	53,3
2002	24,4	45,0	54,6
2003	27,5		54,3
2004	23,5	42,0	56,8



Reisduur (min) met de fiets in Haarlem (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6	37,1	16,2	39,5
1997	17,6	34,0	16,3	38,4
1998	15,9	33,4	16,6	47,1
1999	15,4	36,0	17,0	45,0
2000	18,4	36,6	17,9	35,9
2001	15,3	38,4	17,4	42,6
2002	15,8	35,6	18,0	42,6
2003	17,3	37,0	19,4	44,7
2004	16,0	33,7	15,9	37,3



## Haarlem: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

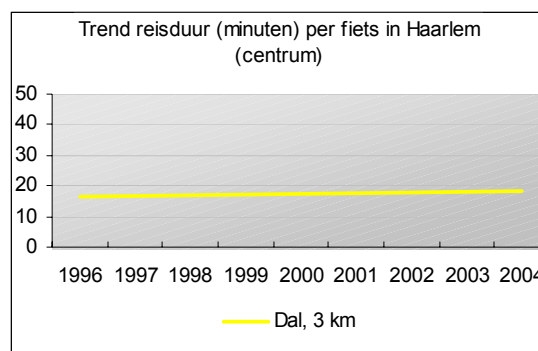
Reisduur (min) per auto in Haarlem (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	14,0	21,6		13,5	28,0	37,5
1997	15,3	23,0	31,6	11,6	25,7	32,4
1998	12,4	24,5		12,6	25,5	
1999		26,0		12,3	22,8	36,3
2000		26,3		13,2	27,4	
2001		26,7		14,5	28,5	
2002				14,9	24,5	
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Haarlem (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		35,9	51,7
1997		39,0	57,9
1998		32,7	52,8
1999		42,8	51,9
2000			
2001			47,0
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Haarlem (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,2	33,7	16,0	30,4
1997	17,0	34,8	15,9	
1998	14,8		18,8	55,8
1999	16,4	39,9	15,5	
2000	14,5	31,8	18,6	
2001	14,7	35,2	16,4	
2002	18,7		18,6	
2003	17,2		19,0	
2004			17,0	



## De bereikbaarheid van

# Haarlemmermeer

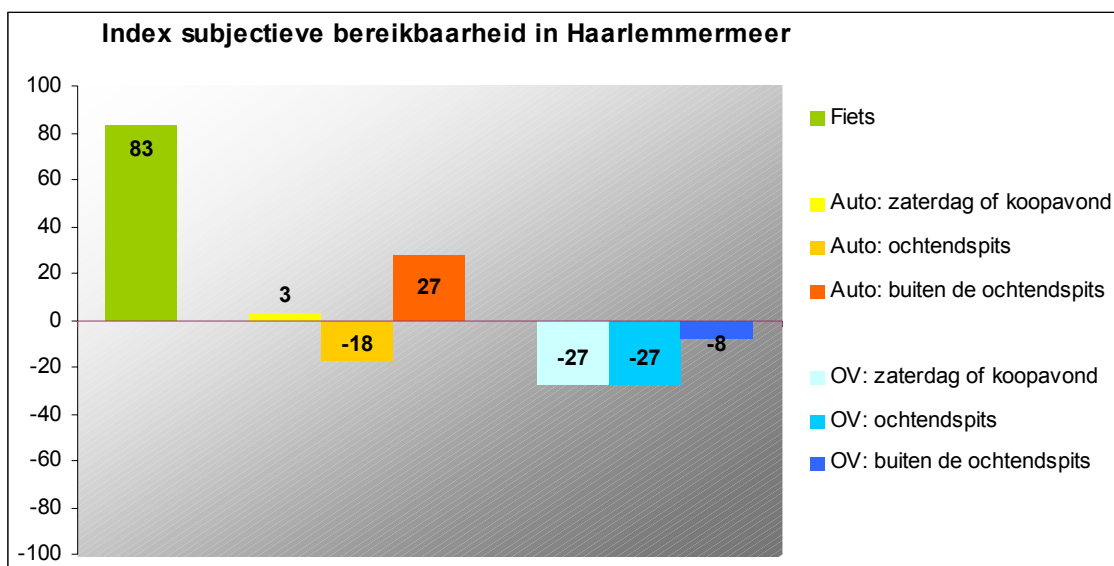
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Haarlemmermeer: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



### Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Haarlemmermeer?

Periode	Reden
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

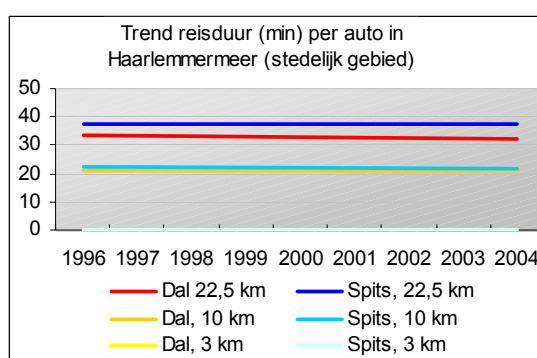
### Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Haarlemmermeer?

Periode	Reden
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Ochtendspits	Doorstroming

## Haarlemmermeer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

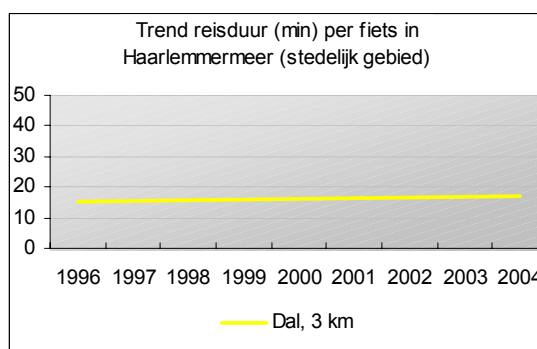
Reisduur (min) per auto in Haarlemmermeer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,2	32,6	10,3	21,9	32,4
1997	9,7	20,3	39,5	9,6	19,3	30,6
1998	10,2	22,6	36,3	10,5	21,6	32,4
1999	10,4	23,3	43,4	12,4	20,3	36,8
2000	11,9	24,0	37,9	9,8	22,2	32,4
2001	10,6	22,5	39,2	11,1	20,3	37,8
2002	11,6	22,0	37,7	10,5	21,8	30,8
2003	23,0	36,9		20,8	32,6	
2004	9,9	19,2	35,1	9,6	21,6	30,2



Reisduur (min) openbaar vervoer in Haarlemmermeer (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			55,2
1997			59,0
1998		33,4	53,4
1999			
2000			55,4
2001			56,5
2002			56,2
2003			53,2
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Haarlemmermeer (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	11,6		15,1	
1997	15,4	36,5	17,5	35,8
1998	13,7	32,5	14,8	45,0
1999	18,3		16,6	
2000	14,8		14,0	
2001	15,2		15,7	
2002	18,9		19,2	
2003	13,4		14,4	
2004			18,1	







## De bereikbaarheid van

# Heerlen

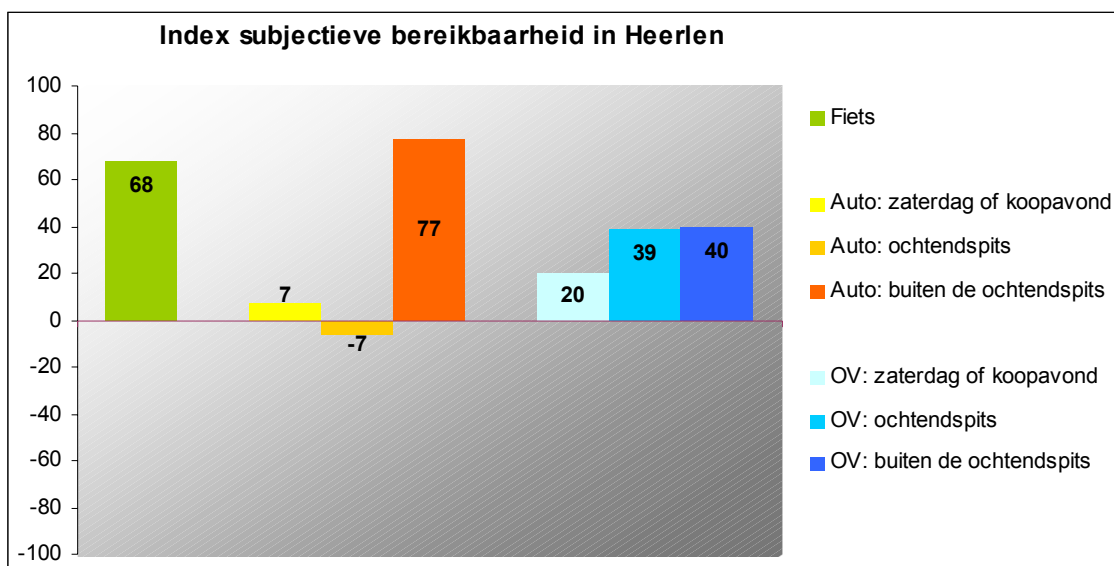
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Heerlen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



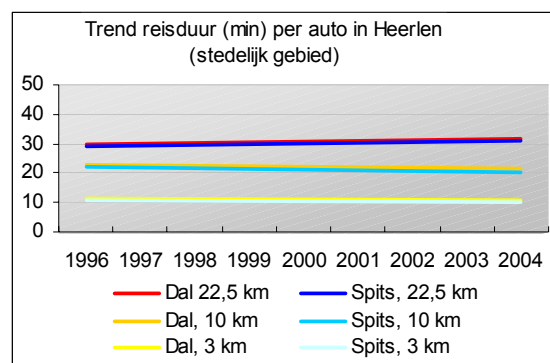
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Heerlen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
OV	Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Heerlen?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

## Heerlen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

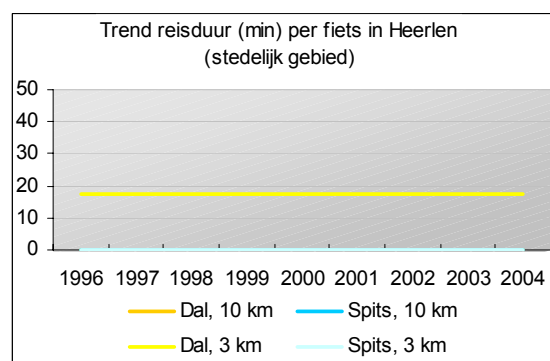
Reisduur (min) per auto in Heerlen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,1	22,9	29,1	12,3	23,0	27,1
1997	11,0	20,9	29,2	10,5	24,3	33,8
1998	10,7	20,8	27,6	10,4	19,4	29,9
1999	12,3	22,3	32,6	12,3	22,8	31,1
2000	10,3	21,9	29,6	11,9	23,0	29,6
2001	8,7	20,2	28,8	10,1	21,6	29,7
2002	9,7	19,8	31,8	9,9	20,5	30,8
2003	9,2	20,9	31,5	10,9	23,3	32,4
2004	11,5	21,0	30,5	11,7	21,2	32,2



Reisduur (min) openbaar vervoer in Heerlen (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		46,7	56,7
1997		45,6	61,1
1998		38,9	
1999	20,6	36,2	51,3
2000		33,9	47,2
2001		43,1	46,2
2002		39,7	
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

Reisduur (min) met de fiets in Heerlen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,6	41,5	16,2	48,3
1997	14,9	34,6	18,1	
1998	13,4		15,1	
1999	16,6	34,7	17,5	
2000	19,6	32,7	19,4	
2001	15,1		18,8	
2002	18,8		17,2	
2003	15,8		17,0	
2004			15,9	





## De bereikbaarheid van

# Helmond

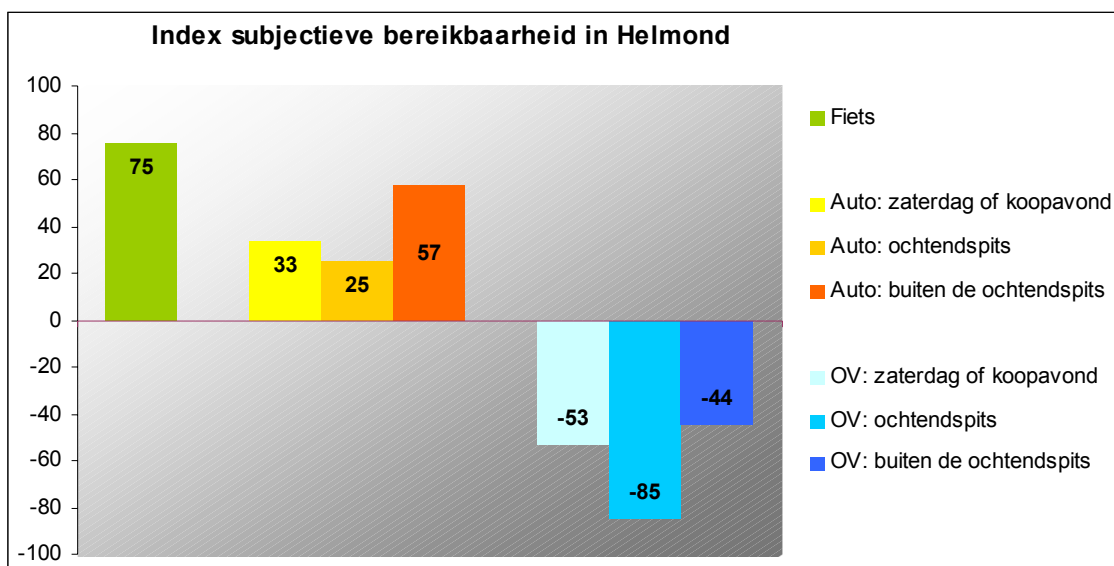
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Helmond: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.

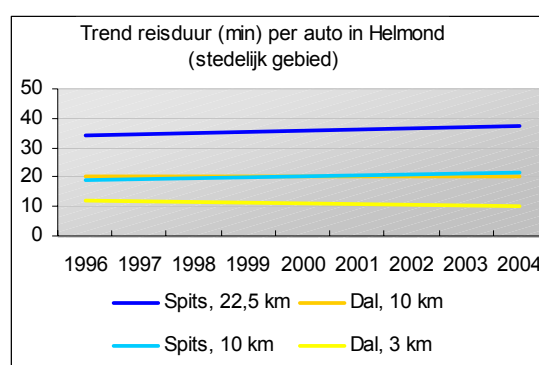


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Helmond?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Helmond?		
Periode	Reden		Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen		Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen			
Auto	Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen			
Auto	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen			
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid			

## Helmond: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Helmond (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,6	20,1	31,8	11,1	20,1	33,3
1997	12,4	20,2	36,7	11,2	20,3	36,6
1998	10,0	18,2	35,0	11,1	20,2	36,1
1999	12,3	19,4	36,5	11,3	20,7	42,8
2000	10,9	19,3	37,0	12,4	19,6	31,4
2001	10,9	21,1	35,6	10,9	21,4	29,5
2002	10,3	19,6	38,4	10,7	20,9	36,5
2003	9,8	21,4	33,0	9,8	21,2	
2004		23,3	38,1	9,2	18,1	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Helmond (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			51,6
1997			50,3
1998			
1999			42,4
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Helmond (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	37,1	18,8	38,4
1997	14,9	35,4	16,9	38,5
1998	14,3	36,1	15,2	40,3
1999	15,7	34,9	17,4	39,7
2000	17,5	36,7	16,8	39,7
2001	14,9	34,3	15,3	37,4
2002	14,7		14,5	
2003	13,1		16,0	
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends



## Helmond: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Helmond (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		17,7		10,5		20,2
1997		20,2		11,8		19,3
1998				12,1		23,9
1999	14,8			12,4		19,5
2000	10,2			10,6		
2001				10,5		
2002				12,8		22,0
2003				10,9		
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Helmond (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,6			19,9
1997	15,2			16,5
1998	11,8			12,7
1999	14,2			17,8
2000	15,0			18,4
2001	13,1			14,4
2002				15,4
2003				
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Hengelo (O)

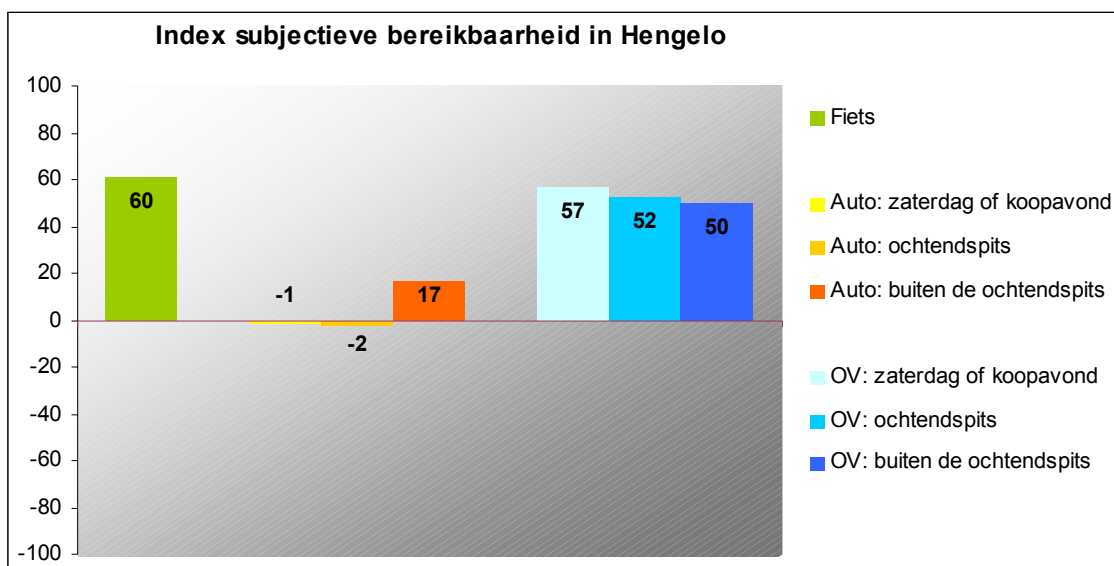
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Hengelo (O): Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



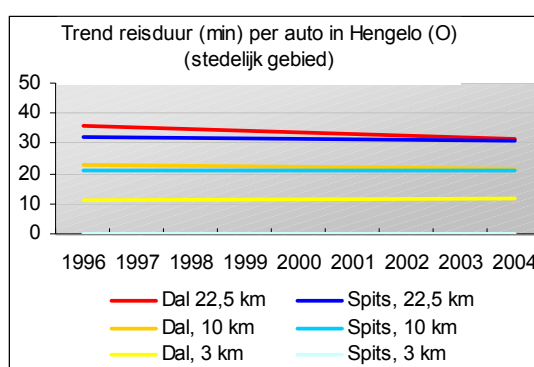
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Hengelo?	
Periode	Reden
Fiets	Doorstroming
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Hengelo?	
Periode	Reden
Auto Zaterdag/koopavond	Staat van onderhoud infrastructuur
Auto Ochtendspits	Staat van onderhoud infrastructuur
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Staat van onderhoud infrastructuur

## Hengelo (O): Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

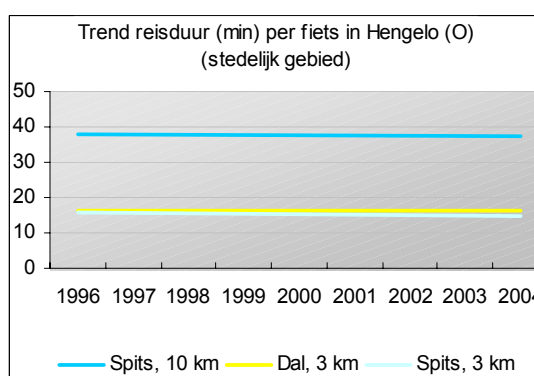
Reisduur (min) per auto in Hengelo (O) (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,7	20,1	31,8	10,9	20,3	35,7
1997	11,5	20,3	31,8	13,1	25,4	35,3
1998	11,3	22,6	32,4	9,9	23,3	33,5
1999	12,0	21,5	31,3	11,9	21,6	33,6
2000	11,6	21,2	33,6	10,0	21,7	35,6
2001	11,5	21,7	28,0	11,2	22,4	30,2
2002	9,7	20,5	30,8	10,8	20,1	37,2
2003		20,5	29,7	11,2	20,5	30,3
2004	11,3	20,2	32,9	12,7	22,8	31,4



Reisduur (min) openbaar vervoer in Hengelo (O) (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			71,3
1997		37,7	
1998			
1999		31,4	
2000			51,1
2001			45,9
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Hengelo (O) (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	37,0	17,0	39,6
1997	15,4	38,8	16,4	38,8
1998	14,5	35,1	15,6	36,0
1999	14,4	39,3	15,7	39,2
2000	18,2	40,0	15,7	33,9
2001	16,0	39,8	17,1	40,7
2002	13,9	33,8	15,0	47,0
2003	15,5	33,8	18,3	
2004	13,3	40,6	16,2	38,8





## De bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch

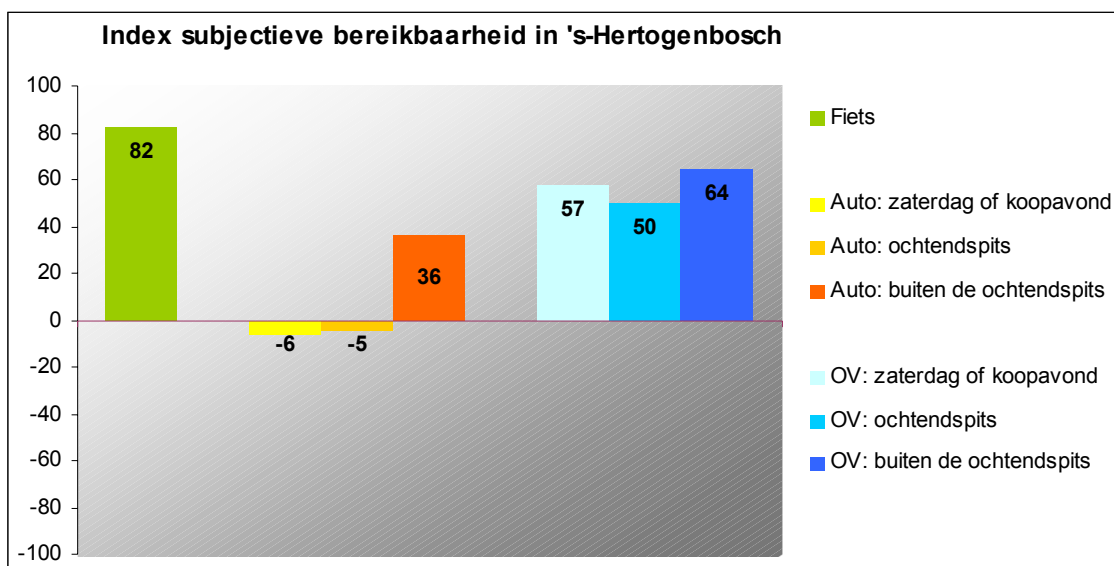
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## 's-Hertogenbosch: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



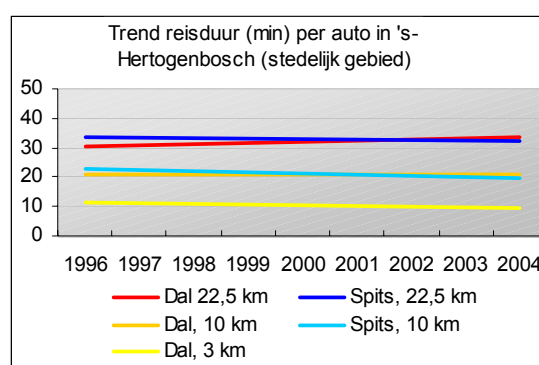
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## 's-Hertogenbosch: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

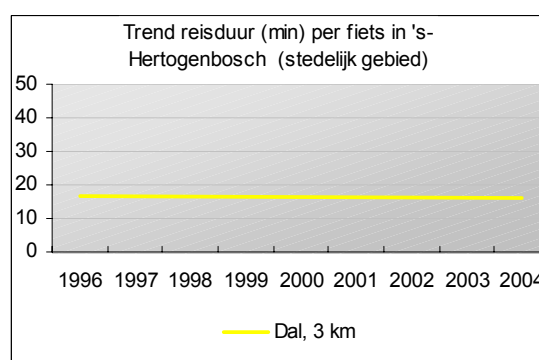
Reisduur (min) per auto in 's-Hertogenbosch (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,5	22,3	32,9	10,9	21,2	32,0
1997	10,4	21,8	31,8	9,8	21,1	30,3
1998	9,6	21,3	35,7	11,3	20,0	32,9
1999	14,4	23,1	34,0	12,8	20,7	31,8
2000	11,5	21,3	31,6	10,8	20,6	31,4
2001	10,3	21,3	33,9	10,0	21,1	28,9
2002	10,5	21,0	31,0	10,2	21,3	29,7
2003	12,9	18,8	33,1	9,9	21,6	32,8
2004		20,2	32,4	9,2	21,0	38,9



Reisduur (min) openbaar vervoer in 's-Hertogenbosch (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		38,4	54,0
1997		41,7	47,2
1998		40,0	57,7
1999		26,6	48,7
2000		45,7	46,9
2001		35,3	48,1
2002			49,2
2003		33,4	45,3
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in 's-Hertogenbosch (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,7	38,8	15,9	40,9
1997	15,5	34,2	15,9	37,7
1998	15,7	38,2	16,2	43,8
1999	16,6	37,2	17,4	38,9
2000	16,2	33,1	16,3	38,9
2001	16,7	43,8	18,7	42,3
2002	14,2	37,3	15,2	43,6
2003	15,0	33,1	15,7	
2004			15,2	





## 's-Hertogenbosch: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in 's-Hertogenbosch (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		22,1	35,1	13,4	20,5	32,2
1997		22,7	32,3		21,0	
1998	10,3	22,2	44,1	10,6	21,9	31,8
1999		30,3	35,2	15,8	23,4	
2000		23,5			22,0	
2001		23,7		10,8	21,8	28,5
2002					22,7	31,2
2003					23,1	
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in 's-Hertogenbosch (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		40,6	
1997			
1998		42,2	54,7
1999			
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in 's-Hertogenbosch (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,6		14,9	
1997	15,5	34,1	15,7	
1998	17,0		16,2	
1999	16,6		18,7	
2000	15,5		15,2	
2001	15,9		19,2	
2002			15,9	
2003				
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Hilversum

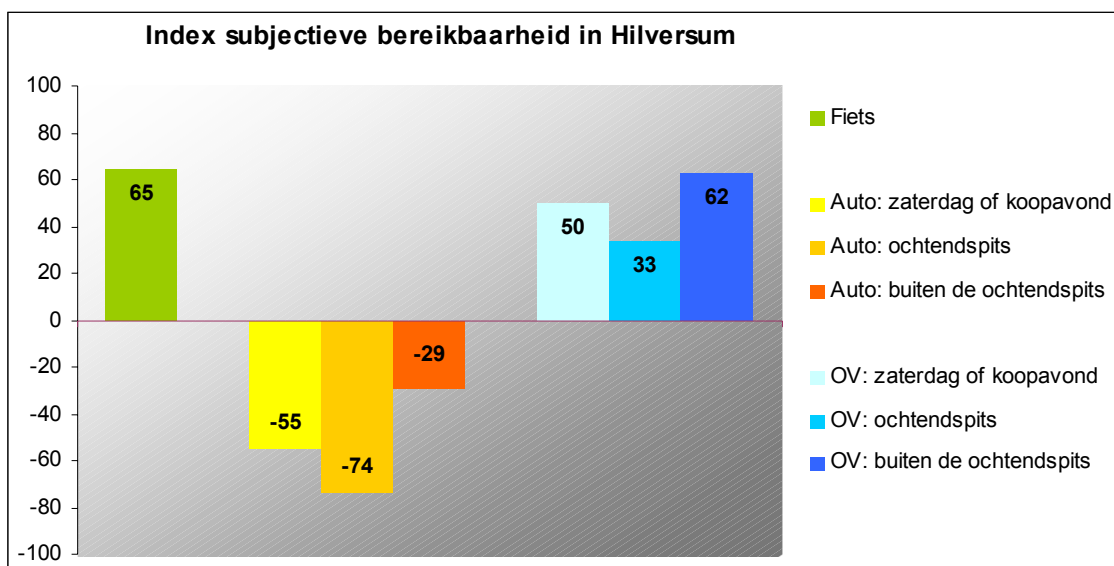
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Hilversum: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



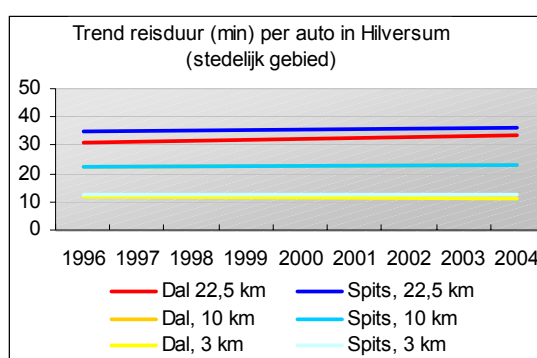
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Hilversum?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Hilversum?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Hilversum: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

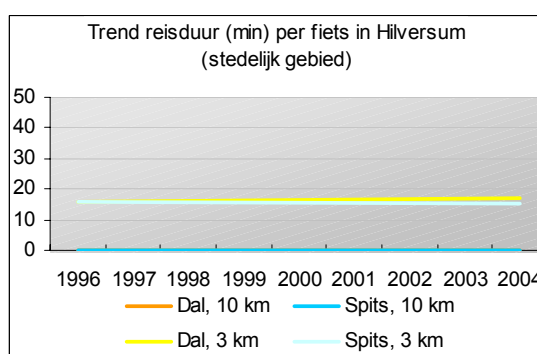
Reisduur (min) per auto in Hilversum (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,2	32,6	10,3	21,9	32,4
1997	9,7	20,3	39,5	9,6	19,3	30,6
1998	10,2	22,6	36,3	10,5	21,6	32,4
1999	10,4	23,3	43,4	12,4	20,3	36,8
2000	11,9	24,0	37,9	9,8	22,2	32,4
2001	10,6	22,5	39,2	11,1	20,3	37,8
2002	11,6	22,0	37,7	10,5	21,8	30,8
2003		23,0	36,9		20,8	32,6
2004	9,9	19,2	35,1	9,6	21,6	30,2



Reisduur (min) openbaar vervoer in Hilversum (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			55,2
1997			59,0
1998		33,4	53,4
1999			
2000			55,4
2001			56,5
2002			56,2
2003			53,2
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Hilversum (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	11,6		15,1	
1997	15,4	36,5	17,5	35,8
1998	13,7	32,5	14,8	45,0
1999	18,3		16,6	
2000	14,8		14,0	
2001	15,2		15,7	
2002	18,9		19,2	
2003	13,4		14,4	
2004			18,1	



## Hilversum: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Hilversum (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,5			12,6	21,3	
1997				12,5	25,1	
1998		28,8			28,8	
1999				13,1	23,9	
2000				14,2	26,8	
2001						34,0
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Hilversum (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,8		15,1	
1997	17,2		20,2	
1998	15,1		17,0	
1999			17,6	
2000			16,3	
2001			15,6	
2002			22,7	
2003			13,7	
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Leeuwarden

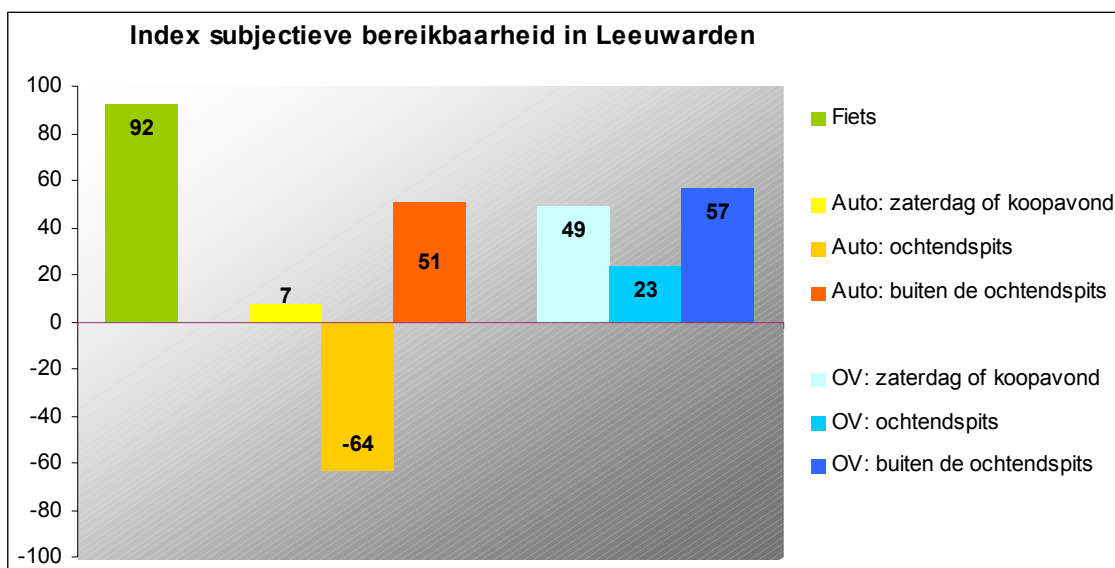
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Leeuwarden: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



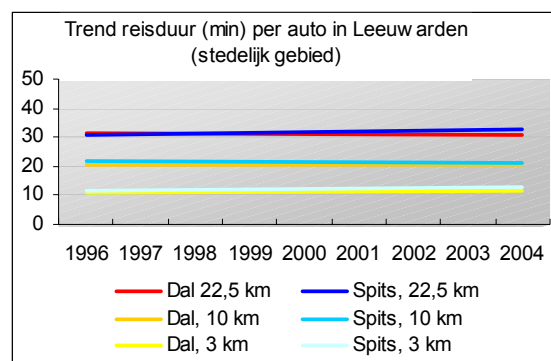
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Leeuwarden?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Fiets	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Leeuwarden?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Leeuwarden: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

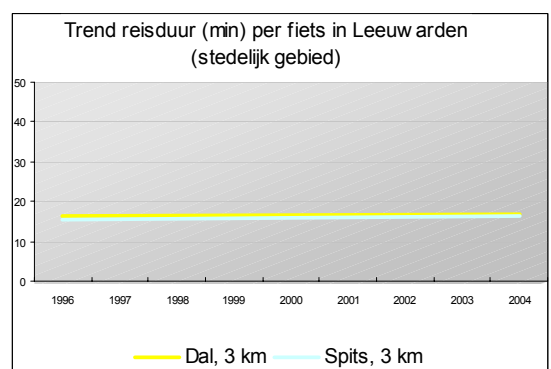
Reisduur (min) per auto in Leeuwarden (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,9	22,4	32,5	11,5	20,2	30,2
1997	11,9	22,1	30,4	11,2	21,3	30,7
1998	10,9	21,7	30,5	10,5	20,2	32,5
1999	10,8	20,8	33,6	10,9	21,0	35,0
2000	14,9	20,9	28,3	12,0	18,9	29,0
2001	10,3	21,3	31,1	12,4	20,2	29,2
2002	10,5	20,6	30,0	9,7	20,5	29,8
2003	15,7	22,6	36,7	11,5	21,1	30,0
2004	13,0	20,5	31,5	11,4	21,1	33,0



Reisduur (min) openbaar vervoer in Leeuwarden (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		37,9	48,5
1997		38,6	51,8
1998		31,3	48,6
1999		33,0	43,5
2000		28,5	53,7
2001			45,8
2002			48,8
2003			
2004			45,3

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Leeuwarden (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,2	34,4	16,0	34,0
1997	14,3	34,7	16,1	39,4
1998	17,0	35,2	17,6	42,7
1999	17,2	34,2	17,6	43,7
2000	15,5	35,6	16,3	37,0
2001	15,7	38,0	17,4	41,9
2002	14,1		14,3	
2003	15,3	35,2	16,0	
2004	18,5	37,8	18,2	43,1





## Leeuwarden: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

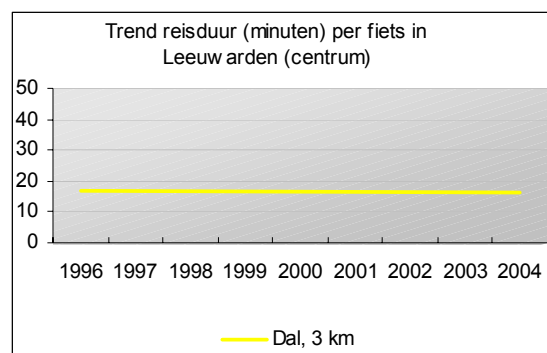
Reisduur (min) per auto in Leeuwarden (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996			32,3	12,0	22,4	
1997			34,7	13,9	20,4	
1998				11,9	20,4	
1999				12,5		
2000						
2001				14,8		
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Leeuwarden (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,7	29,7	15,1	
1997	15,2		16,0	
1998	17,0		21,0	
1999	17,2		17,5	
2000	13,5		14,4	
2001	17,1		16,9	
2002	14,4		17,3	
2003			16,3	
2004	16,3		15,7	



## De bereikbaarheid van

# Leiden

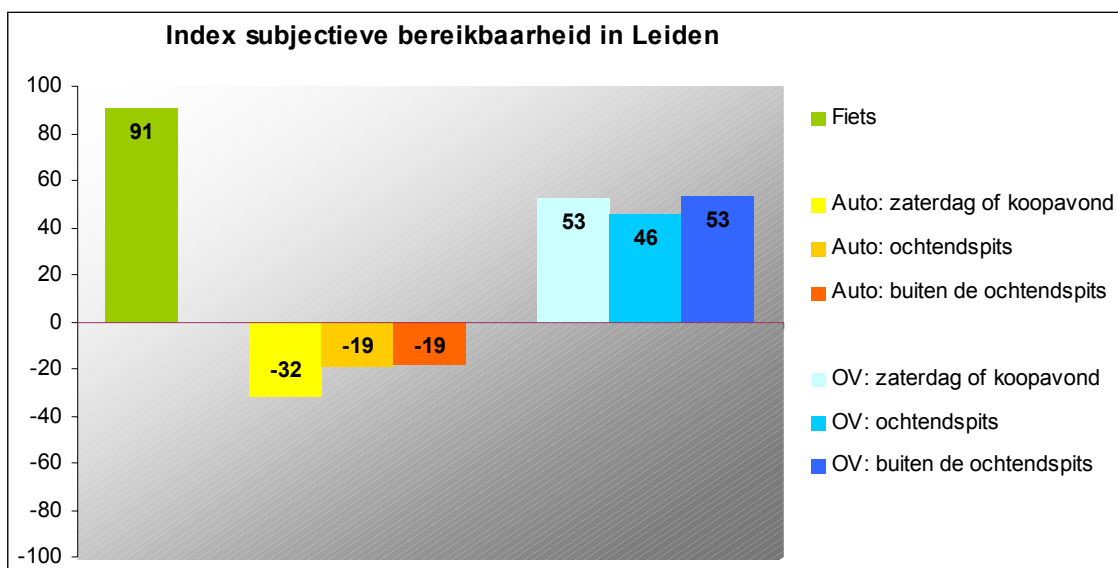
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Leiden: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



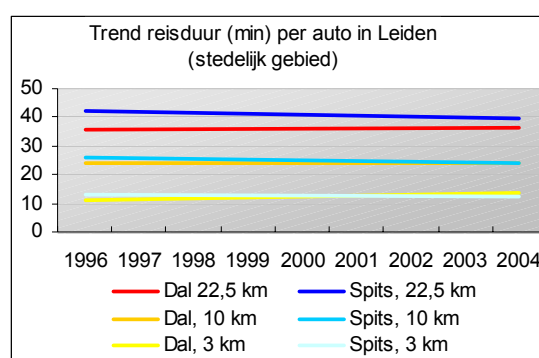
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Leiden?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Ochtendspits	Haltes / stations	
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Leiden?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

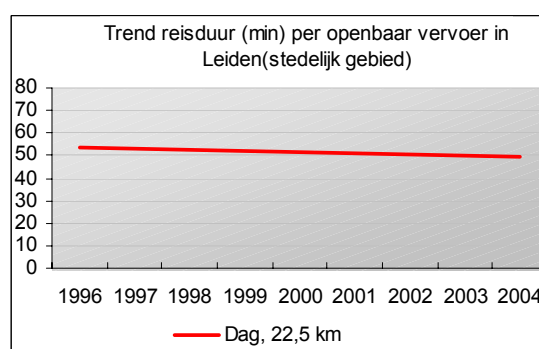
## Leiden: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

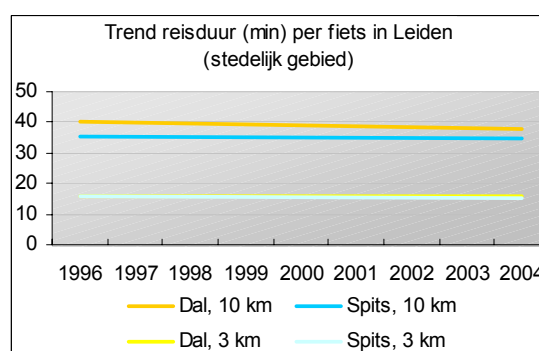
Reisduur (min) per auto in Leiden (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,3	23,6	38,9	11,6	21,1	34,0
1997	13,4	29,3	40,4	12,0	24,5	34,8
1998	11,1	25,1	45,2	11,8	25,6	38,6
1999	12,6	25,4	43,6	12,3	25,0	37,7
2000	13,5	26,4	40,0	12,2	27,1	36,4
2001	12,6	23,9	40,7	11,0	24,3	33,9
2002	13,7	23,0	43,1	12,6	21,8	35,4
2003	10,4	26,4	39,6	13,6	23,7	34,2
2004	12,0	23,6	35,8	15,4	23,8	37,8



Reisduur (min) openbaar vervoer in Leiden (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	24,4	35,9	54,0
1997	25,6	43,9	54,8
1998		35,3	54,4
1999	31,2	41,2	49,5
2000		39,0	49,2
2001		39,5	44,9
2002			50,7
2003			54,1
2004			49,7



Reisduur (min) met de fiets in Leiden (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	35,7	16,3	37,9
1997	15,7	33,0	16,3	41,9
1998	14,4	33,6	14,9	40,6
1999	17,2	37,4	16,9	39,4
2000	14,9	39,3	16,1	40,1
2001	14,9	35,2	15,8	38,5
2002	14,5	30,8	15,0	34,0
2003	17,5	31,0	18,0	40,2
2004	13,5	37,8	15,2	38,0



## Leiden: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

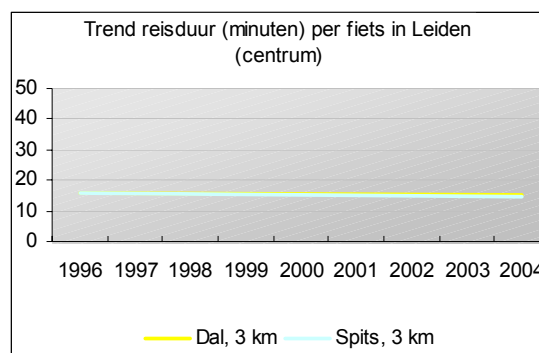
Reisduur (min) per auto in Leiden (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996				10,4	20,5	
1997	14,5	40,3	40,1	12,2	29,1	
1998					25,8	
1999				12,5	26,5	
2000				12,0	26,9	
2001					23,1	
2002				11,9		
2003				15,1		
2004					25,2	

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Leiden (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	25,3	32,7	51,8
1997	24,7	43,3	53,4
1998		32,9	49,6
1999			41,1
2000			51,5
2001			51,3
2002			50,8
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Leiden (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,1	35,7	14,9	39,9
1997	15,7		16,1	39,1
1998	14,6	34,7	15,7	40,0
1999	18,5		15,2	
2000	14,4		15,7	
2001	15,3		17,0	
2002	13,9		13,9	
2003	15,3		18,0	
2004	14,8		13,7	



## De bereikbaarheid van **Lelystad**

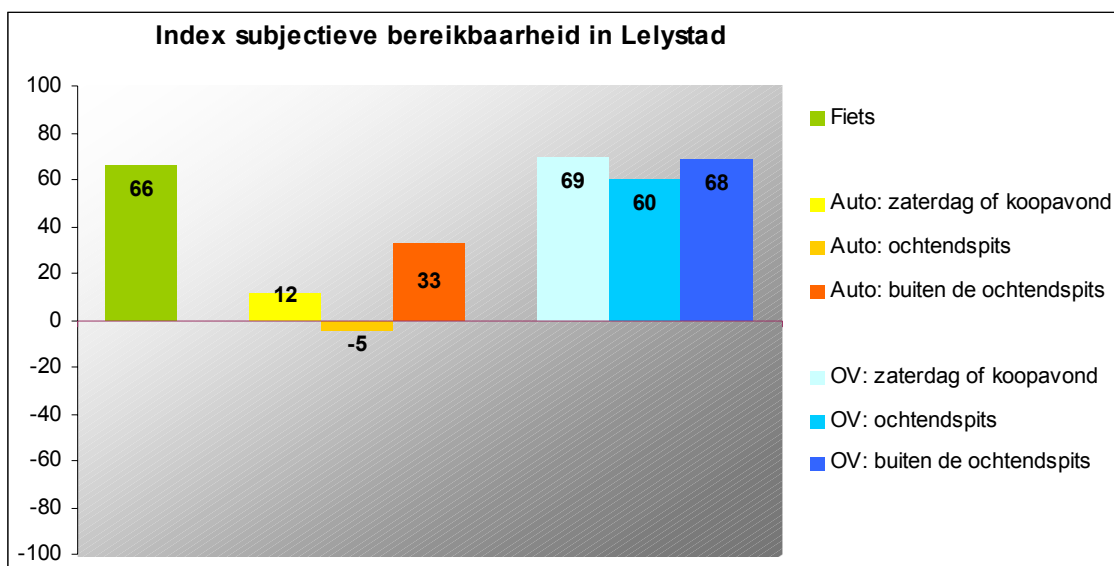
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Lelystad: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Lelystad?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Lelystad?		
	Periode	Reden		Periode	Reden
Fiets		Aansluitingen/verbindingen	Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen			
Auto	Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen			
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid			
Auto	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen			

## Lelystad: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Lelystad (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	6,7	13,2		7,7	19,2	
1997	7,8	19,0		9,4	15,0	
1998	8,4	17,0		9,1	17,0	
1999	9,0	16,5	27,1	8,9	14,2	26,3
2000	8,5	16,9		7,5	14,8	
2001	7,2	16,2		8,3	20,4	
2002				8,3		
2003					19,1	
2004	9,2	16,1	29,2	8,3	18,8	33,8

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

Reisduur (min) openbaar vervoer in Lelystad (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			
1997			
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

Reisduur (min) met de fiets in Lelystad (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,5		16,2	
1997	13,6		14,7	
1998	13,7		14,5	
1999	14,0		14,0	
2000	13,0		12,7	
2001	13,1		12,4	
2002	14,3		14,9	
2003				
2004	14,1	35,5	13,9	

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven





## De bereikbaarheid van

# Maastricht

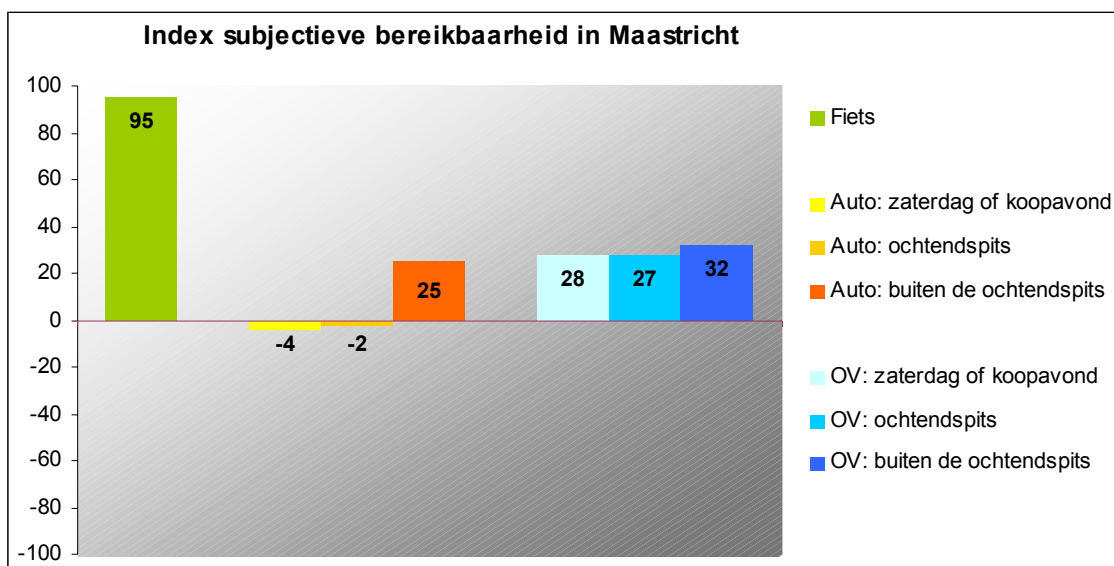
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Maastricht: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.

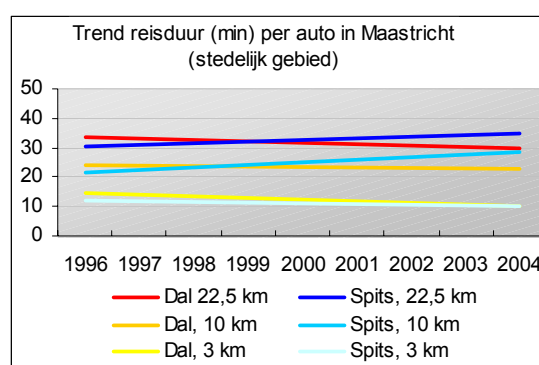


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Maastricht?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Maastricht?		
Periode	Reden		Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen		Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming	Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

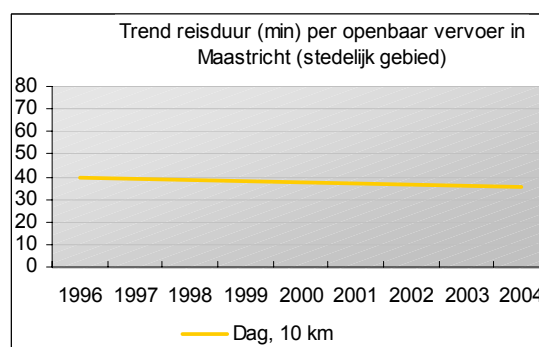
## Maastricht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

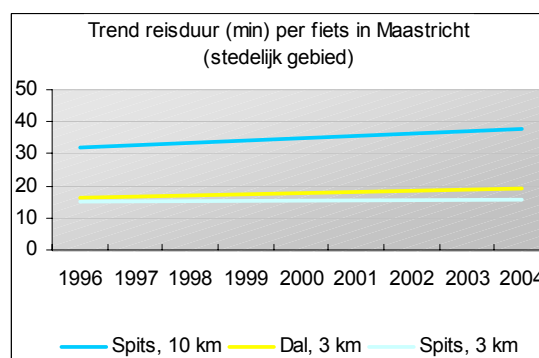
Reisduur (min) per auto in Maastricht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,7	22,8	31,8	16,1	21,3	32,0
1997	12,1	23,6	31,1	12,4	29,2	37,9
1998	12,8	22,8	31,2	13,1	21,7	31,8
1999	12,9	23,4	31,7	13,2	23,1	30,4
2000	11,2	21,9	33,1	10,3	21,6	31,5
2001	11,6	24,9	30,2	12,2	24,5	30,0
2002	10,8	23,4	29,6	12,0	25,7	32,8
2003	9,5	32,4	33,7	10,2	20,9	29,5
2004	10,1	28,3	40,0	10,0	22,4	30,8



Reisduur (min) openbaar vervoer in Maastricht (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	19,4	39,9	48,9
1997	22,7	37,5	54,7
1998	21,9	38,3	52,1
1999	22,4	35,1	49,5
2000	19,2	43,5	43,6
2001	21,7	35,7	
2002		45,2	
2003		29,2	
2004		35,3	



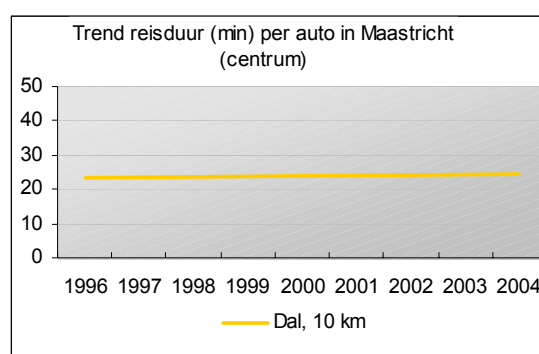
Reisduur (min) met de fiets in Maastricht (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,9	34,9	16,7	45,8
1997	16,5	35,1	16,7	36,7
1998	13,6	32,1	16,4	38,7
1999	16,0	31,3	17,8	38,3
2000	16,1	33,8	17,3	38,0
2001	17,4	33,9	18,4	32,6
2002	16,9	37,0	16,5	
2003	14,2	37,6	19,4	
2004	14,1	40,9	19,3	



## Maastricht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

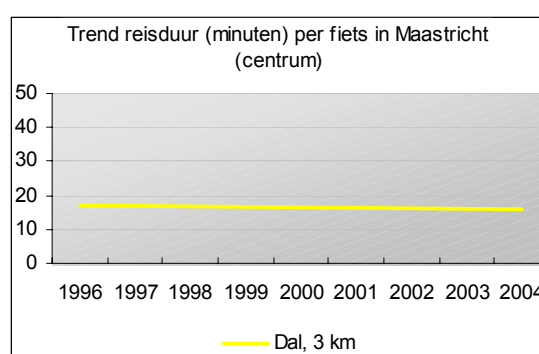
Reisduur (min) per auto in Maastricht (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,7	25,8		12,9	20,6	
1997		25,9	32,7	11,1	25,2	49,1
1998		27,1	32,9	14,7	22,9	30,5
1999	11,9	26,3	32,6	11,0	25,3	
2000		28,6	32,1	11,2	22,4	
2001	9,6	30,7	29,2	13,5	25,2	30,4
2002		26,6		14,2	27,3	
2003				10,0	22,8	
2004					23,1	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Maastricht (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	19,3	34,2	
1997	21,6	35,9	
1998		32,4	
1999	22,7		
2000	19,9		
2001	21,9		
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Maastricht (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,0		17,6	
1997	18,2		16,3	
1998	13,3		15,8	
1999	14,0		17,3	
2000	15,1		16,8	
2001	18,3		15,4	
2002	16,1		16,5	
2003			17,0	
2004			15,8	



## De bereikbaarheid van

# Middelburg- Vlissingen

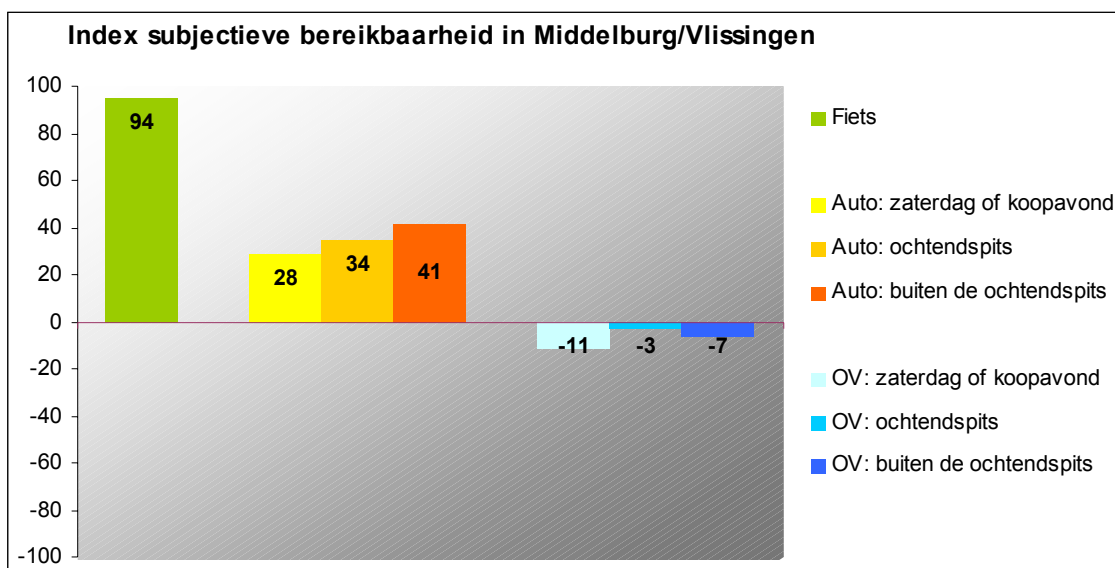
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Middelburg-Vlissingen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



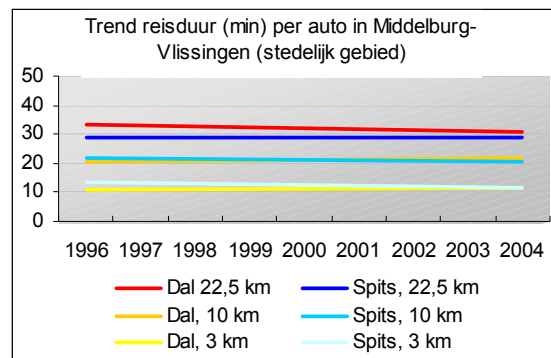
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Middelburg-Vlissingen?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Middelburg-Vlissingen?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

## Middelburg-Vlissingen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

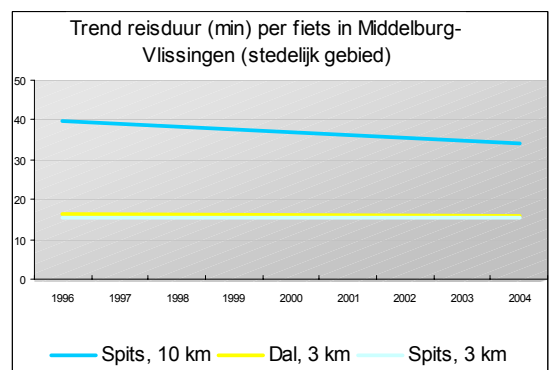
Reisduur (min) per auto in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,0	21,0	32,3	9,7	19,6	34,2
1997	12,9	21,2	27,2	10,4	20,1	35,7
1998	13,9	23,4	28,7	11,5	22,4	31,1
1999	13,6	21,3	29,3	11,7	21,6	33,3
2000	12,3	20,8	25,7	10,4	22,5	28,0
2001	12,0	20,7	27,7	13,0	21,7	32,8
2002	11,4	20,2	31,2	10,9	18,3	29,8
2003	9,8	20,0	25,7	10,7	23,2	30,1
2004	13,6	21,0	31,6	11,0	21,3	34,1



Reisduur (min) openbaar vervoer in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			37,9
1997			
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,2	38,0	15,9	42,2
1997	16,0	36,3	16,7	41,5
1998	15,5	39,1	17,4	47,6
1999	15,1	43,8	16,2	41,3
2000	14,3	36,8	16,1	37,9
2001	16,2	33,9	15,5	36,8
2002	14,1	36,7	16,1	
2003	16,0	32,4	16,3	
2004	15,8	34,5	15,7	42,0

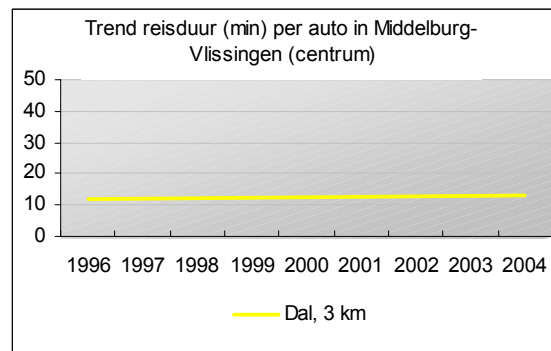




## Middelburg-Vlissingen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

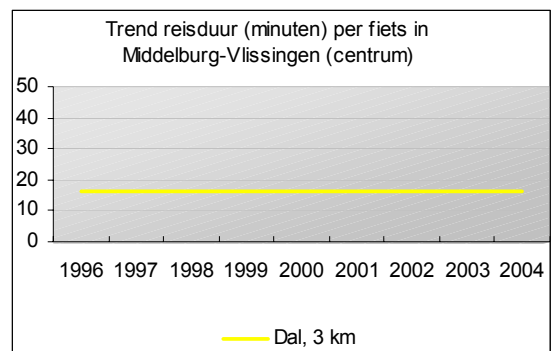
Reisduur (min) per auto in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		24,0	36,1	10,0	20,0	
1997	14,6	21,9		11,3	21,6	
1998				13,5	26,6	
1999				13,6	23,0	
2000				11,9	22,6	
2001				14,3	23,1	
2002				13,4		
2003				10,4		
2004	11,4	22,2		12,8	21,4	



Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,2	38,0	15,9	42,2
1997	16,0	36,3	16,7	41,5
1998	15,5	39,1	17,4	47,6
1999	15,1	43,8	16,2	41,3
2000	14,3	36,8	16,1	37,9
2001	16,2	33,9	15,5	36,8
2002	14,1	36,7	16,1	
2003	16,0	32,4	16,3	
2004	15,8	34,5	15,7	42,0



## De bereikbaarheid van Nijmegen

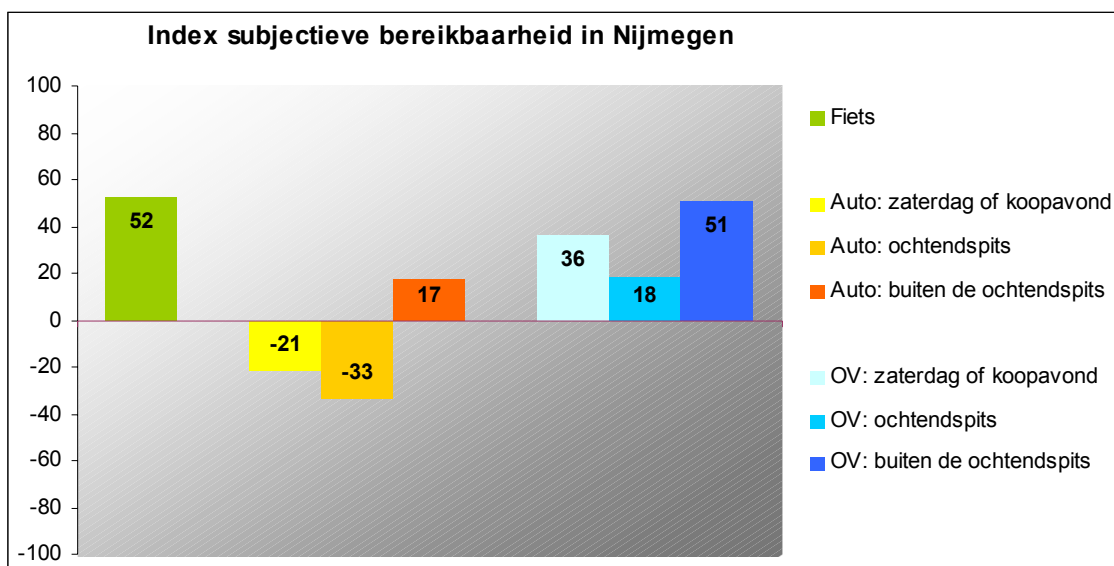
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Nijmegen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



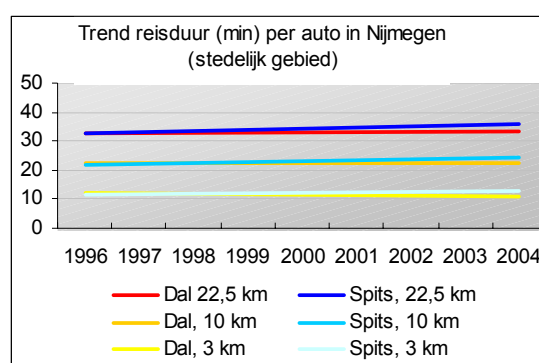
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Nijmegen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Nijmegen?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

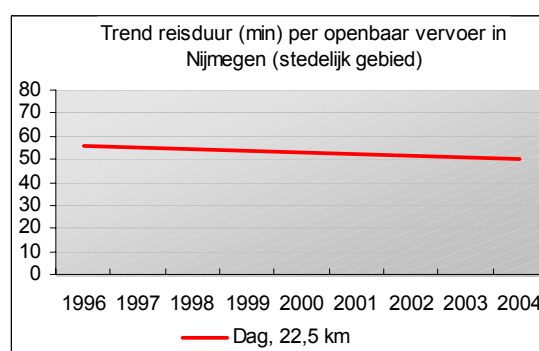
## Nijmegen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

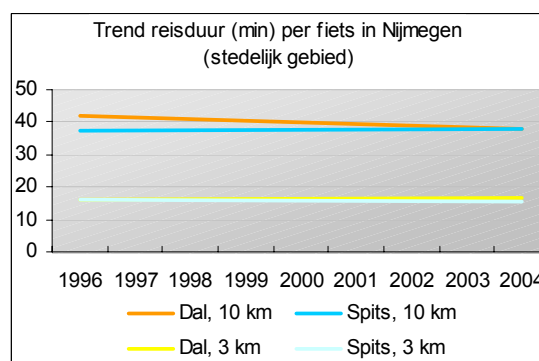
Reisduur (min) per auto in Nijmegen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,9	21,4	30,6	11,0	22,2	31,8
1997	11,7	23,5	32,3	10,9	21,7	34,1
1998	10,4	23,2	37,1	16,8	23,8	33,3
1999	11,8	22,5	32,9	11,7	22,3	33,0
2000	13,2	23,3	37,1	10,8	22,7	33,1
2001	11,1	23,5	35,0	9,8	22,3	30,4
2002	12,4	22,1	36,4	12,0	21,9	36,0
2003	12,4	23,9	34,7	11,4	20,6	35,5
2004	12,7	25,8	34,8	11,1	24,8	31,3



Reisduur (min) openbaar vervoer in Nijmegen (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		37,3	53,1
1997	19,7	38,8	55,7
1998		39,9	59,0
1999	21,4	40,2	50,3
2000	21,0	39,9	55,0
2001		43,9	50,1
2002		41,4	53,7
2003			50,0
2004			48,8



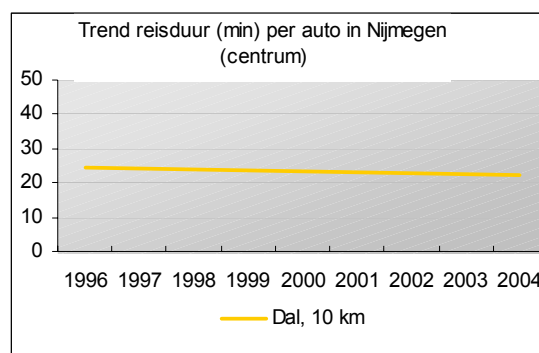
Reisduur (min) met de fiets in Nijmegen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	35,1	15,6	39,9
1997	17,1	37,9	16,5	42,1
1998	16,3	36,4	16,6	38,6
1999	15,5	39,4	15,3	42,8
2000	15,6	39,9	18,0	41,6
2001	14,2	38,6	16,2	40,7
2002	14,9	35,6	15,8	39,9
2003	16,7	38,4	16,9	35,2
2004	15,7	37,4	16,0	38,1



## Nijmegen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Nijmegen (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,1	23,3		13,6	29,1	
1997		27,2		10,9	22,4	
1998		26,2		14,3	22,2	
1999				14,0	21,0	
2000				14,8	25,3	29,5
2001		26,0			20,0	
2002				12,9	22,7	
2003					20,5	
2004				13,2	26,8	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Nijmegen (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		35,1	
1997		38,0	50,6
1998		40,4	
1999		41,6	
2000		36,2	
2001		38,1	
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Nijmegen (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		35,1	
1997		38,0	50,6
1998		40,4	
1999		41,6	
2000		36,2	
2001		38,1	
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Purmerend

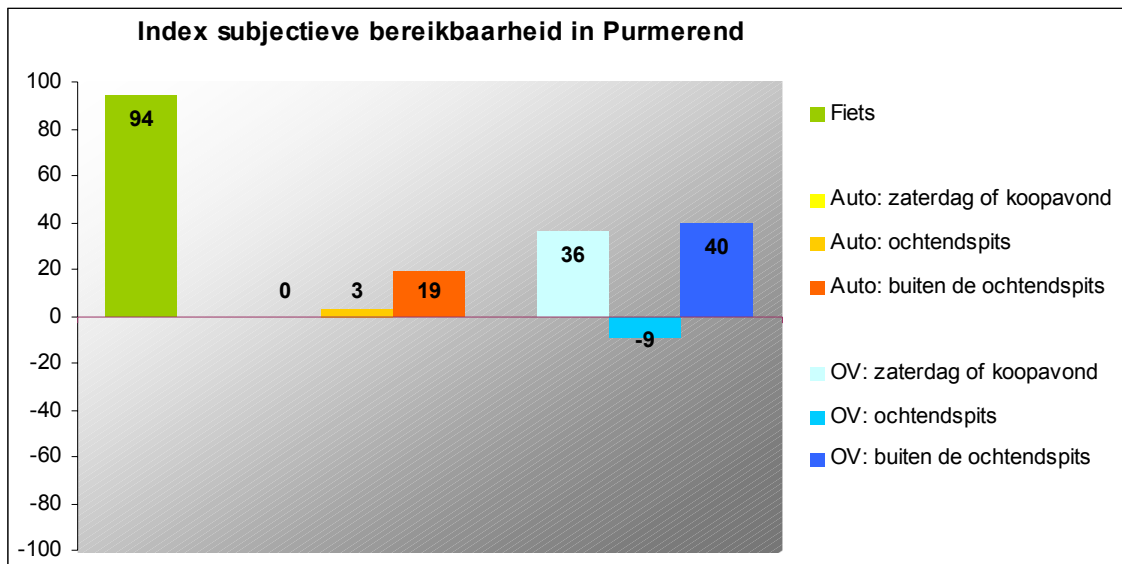
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Purmerend: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.

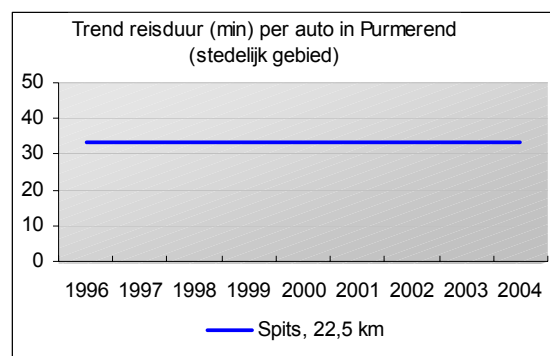


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Purmerend?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Purmerend?		
Periode	Reden		Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen		Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming	Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	Auto	Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

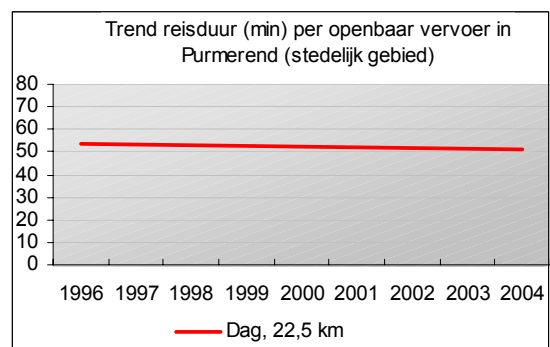
## Purmerend: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

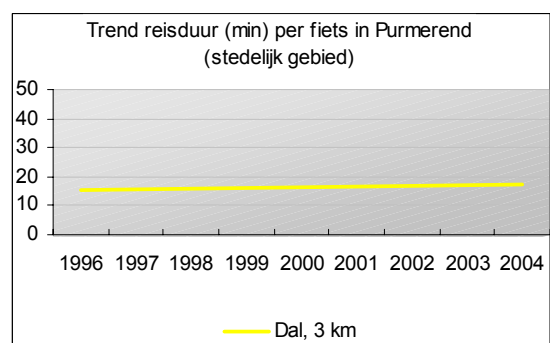
Reisduur (min) per auto in Purmerend (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,9	19,9	33,1	11,3	17,4	31,2
1997	11,2	18,9	31,1	10,4	20,6	33,6
1998	11,5	18,9	35,9	10,6	20,1	30,7
1999	10,3	18,4	35,3	12,2	19,5	31,5
2000	10,6	19,4	32,3	10,3	18,7	35,0
2001	12,0	21,0	32,2	10,3	19,2	
2002		18,9	34,7	10,9	19,3	36,0
2003		17,8	34,6	10,7	21,4	32,7
2004			31,5			



Reisduur (min) openbaar vervoer in Purmerend (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			54,9
1997			54,9
1998			53,5
1999			51,1
2000			50,8
2001			56,2
2002			48,7
2003			45,1
2004			58,2



Reisduur (min) met de fiets in Purmerend (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,2		14,6	
1997	16,4		15,4	38,0
1998	16,0		17,0	37,0
1999	17,4		16,7	35,1
2000	15,7		16,8	37,3
2001	15,7	35,5	16,5	44,5
2002	15,1		15,7	
2003	16,6		16,5	
2004			18,3	







## De bereikbaarheid van

# Rotterdam

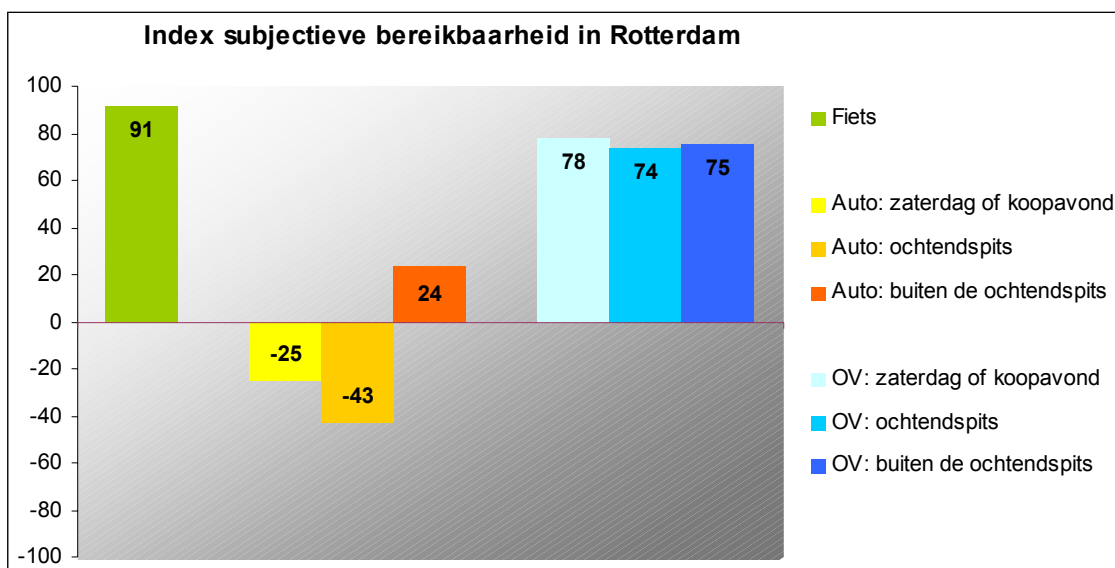
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Rotterdam: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



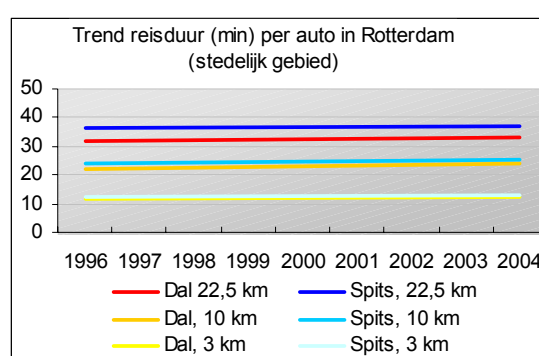
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Rotterdam?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations
OV Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Rotterdam?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

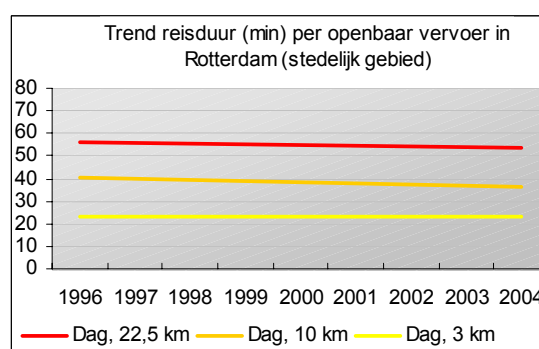
## Rotterdam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

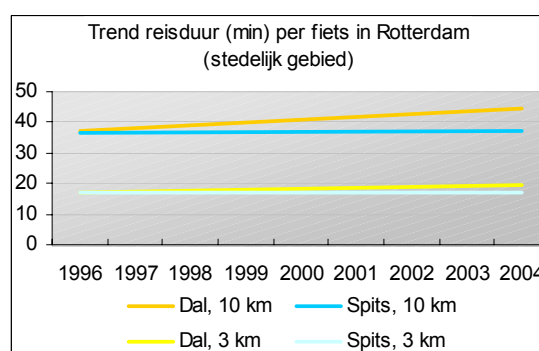
Reisduur (min) per auto in Rotterdam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	22,9	34,2	11,6	20,9	31,3
1997	12,0	24,9	36,3	11,3	22,7	32,1
1998	12,0	24,3	38,1	11,9	22,0	31,2
1999	13,1	25,4	36,7	12,6	23,8	34,9
2000	13,4	26,0	36,2	12,0	23,9	31,9
2001	13,8	26,5	37,9	12,7	22,6	34,8
2002	12,1	24,9	36,8	11,1	22,7	31,4
2003	11,7	24,7	35,0	11,9	23,3	32,9
2004	12,2	24,7	37,0	13,5	24,6	33,1



Reisduur (min) openbaar vervoer in Rotterdam (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	21,0	39,3	56,4
1997	23,8	41,4	57,1
1998	22,1	40,4	59,0
1999	25,4	37,8	53,6
2000	22,4	39,3	52,0
2001	25,5	36,6	52,3
2002	22,3	37,0	54,9
2003	24,6	34,8	51,1
2004	20,8	39,4	57,3



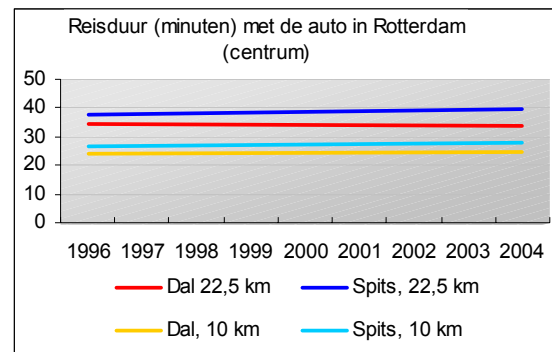
Reisduur (min) met de fiets in Rotterdam (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,9	34,6	16,3	41,0
1997	15,9	36,9	16,4	37,3
1998	17,7	38,5	18,5	38,7
1999	17,4	38,6	19,4	41,2
2000	18,8	34,5	18,7	39,4
2001	16,8	36,0	17,4	36,4
2002	16,3	36,2	19,4	39,7
2003	16,0	36,8	18,9	44,7
2004	17,9	37,6	18,6	49,2



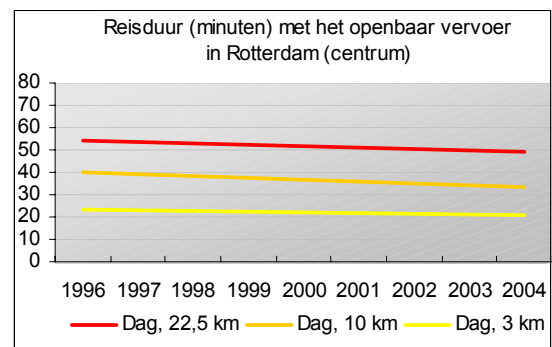
## Rotterdam: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

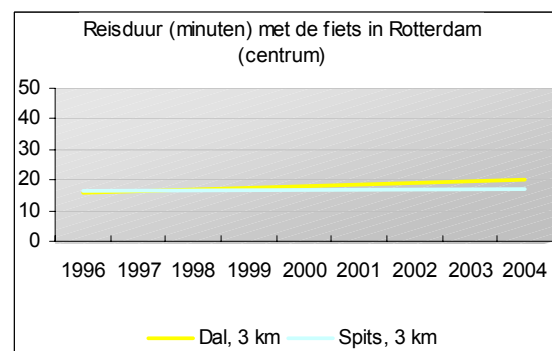
Reisduur (min) per auto in Rotterdam (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		26,6	36,2	12,9	22,3	33,5
1997	12,7	27,2	38,1	10,7	24,5	34,9
1998	15,2	24,5	40,0	13,9	23,3	36,5
1999	20,5	26,8	39,9	15,8	25,8	36,0
2000	15,0	29,8	38,2	15,3	26,4	33,1
2001		30,6	39,5	15,3	25,9	30,4
2002		27,6	35,4		23,5	34,9
2003		28,5	42,4	10,4	25,7	32,7
2004		25,0	39,3	12,0	23,1	35,2



Reisduur (min) openbaar vervoer in Rotterdam (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	21,4	38,8	53,6
1997	24,0	41,7	54,0
1998	22,5	40,0	58,4
1999	24,0	34,1	49,3
2000	21,7	36,6	50,3
2001	22,7	33,4	49,0
2002	19,7	34,9	51,1
2003	24,4	32,1	50,3
2004	19,0	35,9	50,1



Reisduur (min) met de fiets in Rotterdam (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,3	31,8	16,0	
1997	15,7	35,3	16,2	
1998	16,5		17,0	40,9
1999	17,0	39,0	17,2	41,8
2000	17,7	31,9	19,0	39,0
2001	17,0	35,3	15,7	
2002	15,5		21,2	
2003	16,9		16,6	
2004	17,3		21,6	



## De bereikbaarheid van

# Schiedam

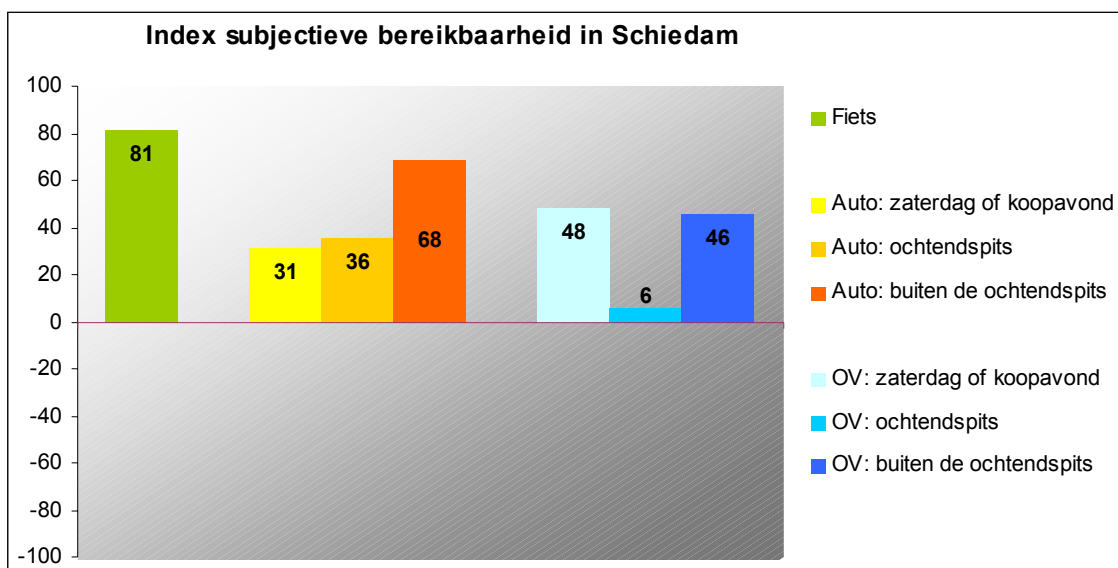
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Schiedam: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



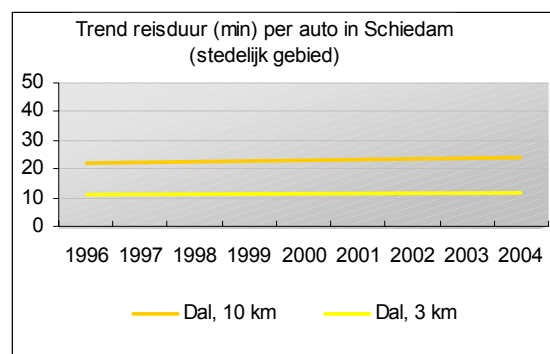
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Schiedam?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Schiedam?		
Periode	Reden	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

## Schiedam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

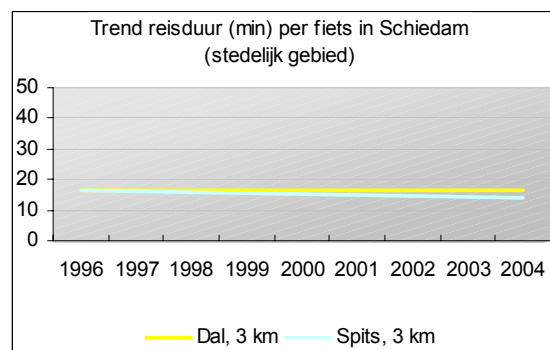
Reisduur (min) per auto in Schiedam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	18,8	33,8	9,8	20,6	28,6
1997	10,7	19,8	33,7	12,8	23,0	31,1
1998	12,8	25,1	34,4	9,0	23,5	30,5
1999	10,3	23,8	39,8	12,5	23,0	35,5
2000	12,9	26,8	36,8	14,2	22,6	24,9
2001	10,4	30,5	36,4	10,5	23,9	29,9
2002	10,9	24,3	37,9	12,2	21,2	32,1
2003		22,8		11,4	23,2	
2004				9,8	25,4	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Schiedam (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	20,1	35,7	61,4
1997		47,8	57,2
1998		43,0	
1999	26,2	37,9	58,9
2000		44,0	
2001		36,7	
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Schiedam (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,5	36,8	15,5	
1997	16,2	38,5	18,0	38,8
1998	15,0		15,3	
1999	16,5	35,7	17,4	41,9
2000	18,2	34,9	16,1	38,8
2001	15,2	33,6	17,9	
2002	14,3		15,5	
2003	13,8		16,6	
2004	13,0		15,6	







## De bereikbaarheid van

# Sittard-Geleen

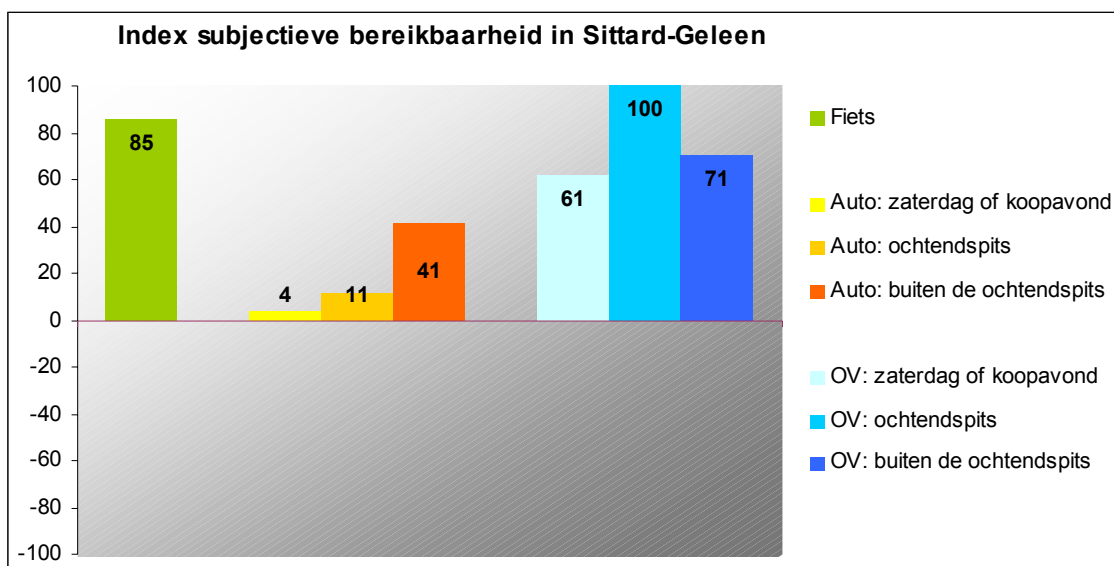
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Sittard-Geleen: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.

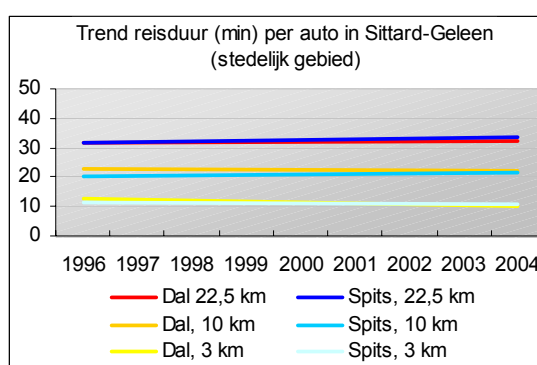


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Sittard-Geleen?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Sittard-Geleen?		
	Periode	Reden		Periode	Reden
Fiets		Aansluitingen/verbindingen	Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Sittard-Geleen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

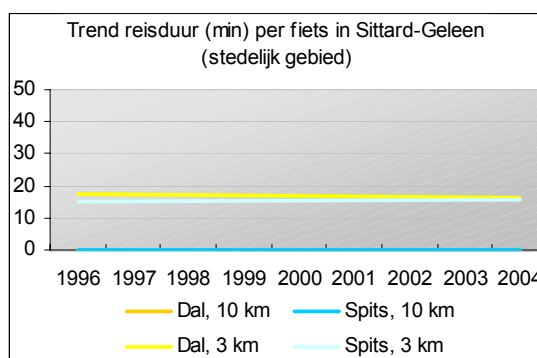
Reisduur (min) per auto in Sittard-Geleen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,1	19,8	31,0	14,1	19,9	30,9
1997	11,8	20,0	32,8	13,3	23,9	33,8
1998	12,3	22,9	33,7	10,7	26,2	32,1
1999	10,5	20,9	31,2	10,6	22,7	30,2
2000	11,5	19,8	32,0	11,5	21,0	30,5
2001	10,7	21,8	30,6	10,4	21,9	31,6
2002	12,1	20,3	32,1	11,8	20,5	31,3
2003	9,3	20,9	34,1	11,0	22,2	31,3
2004	11,6	21,9	35,1	10,2	22,6	34,5



Reisduur (min) openbaar vervoer in Sittard-Geleen (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		30,4	56,4
1997			60,3
1998		36,3	47,6
1999			45,1
2000			49,4
2001			58,0
2002			
2003			
2004	23,5		

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

Reisduur (min) met de fiets in Sittard-Geleen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,8	33,8	16,6	37,7
1997	15,4	34,6	16,4	40,9
1998	14,9	34,1	17,6	39,4
1999	14,8	35,0	15,2	38,6
2000	15,3	37,6	20,7	41,0
2001	15,0	32,5	18,2	38,1
2002	17,4	39,5	16,3	
2003	16,1	36,3	16,0	
2004	13,8		14,1	





## De bereikbaarheid van **Tilburg**

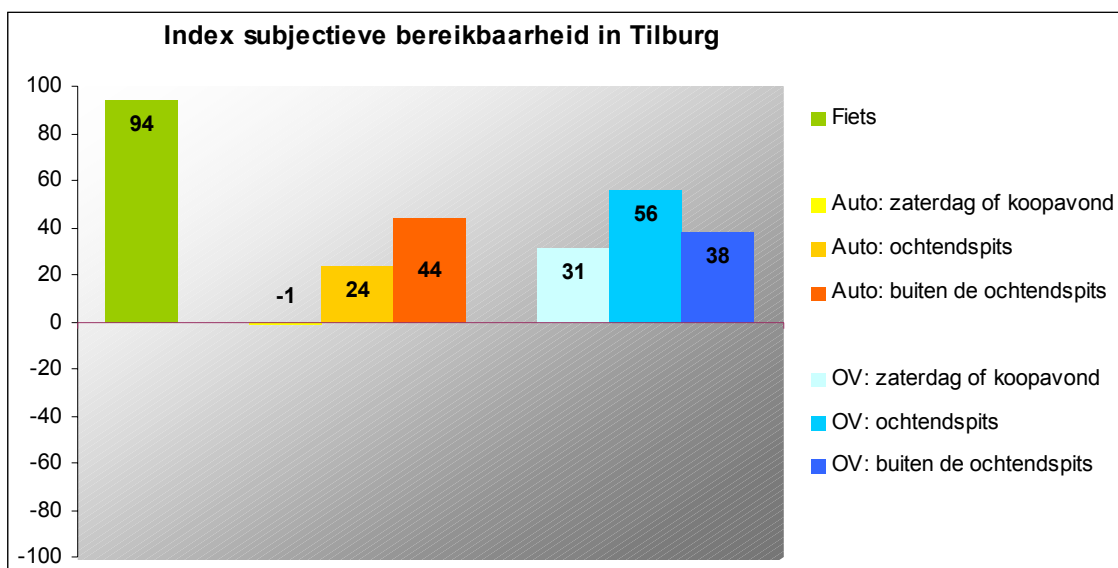
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Tilburg: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



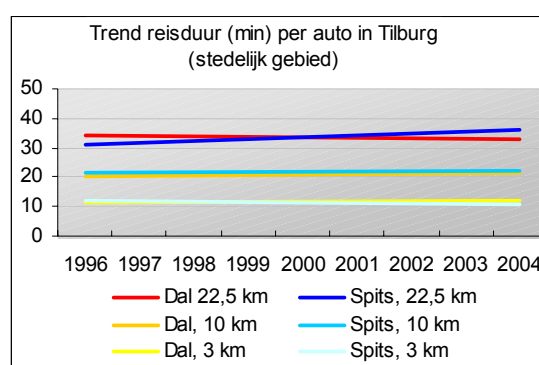
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Tilburg?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Tilburg?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	

## Tilburg: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

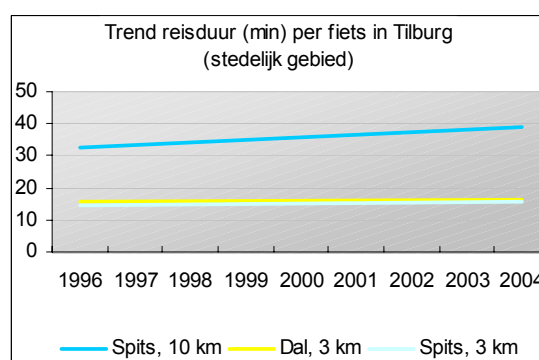
Reisduur (min) per auto in Tilburg (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,4	21,8	30,8	11,1	20,5	31,7
1997	10,6	20,8	32,3	10,3	19,5	37,4
1998	10,6	22,1	32,4	12,6	20,2	34,9
1999	12,8	22,3	34,2	12,0	21,9	31,8
2000	11,0	21,6	32,6	11,4	20,8	32,4
2001	10,3	21,6	34,7	11,6	21,3	34,3
2002	9,9	20,3	29,7	10,8	20,1	33,5
2003	10,9	20,8	40,9	13,9	20,3	33,7
2004	12,4	23,7	35,6	11,7	22,8	32,5



Reisduur (min) openbaar vervoer in Tilburg (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		38,5	57,5
1997		30,5	63,3
1998		34,8	55,1
1999		44,6	56,8
2000		45,2	50,3
2001		44,6	50,3
2002		37,5	53,2
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Tilburg (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,8	32,9	15,5	38,1
1997	14,1	34,0	15,1	36,8
1998	15,3	33,0	16,5	38,4
1999	15,8	36,2	17,3	42,6
2000	15,3	36,8	15,3	42,3
2001	14,6	36,1	14,4	37,8
2002	16,6	36,1	16,5	48,8
2003	13,8	38,4	15,8	42,2
2004	15,8	39,5	17,6	





## Tilburg: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Tilburg (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,2	22,7		12,4	21,0	
1997		22,9		11,0	20,7	
1998		22,7		10,8	24,0	
1999	11,7	24,0		11,2	23,7	
2000		21,9		15,0	19,7	
2001	11,1	20,9		14,8	22,1	
2002	10,6	27,0		11,4	21,6	
2003				15,7		
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Tilburg (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,6	31,3	14,4	
1997	14,6	35,3	13,3	30,8
1998	14,1	31,1	15,8	
1999	17,1	49,1	15,8	
2000	14,6		14,4	
2001	14,2		14,2	37,1
2002	15,9		14,1	
2003	13,5		18,7	
2004				

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Utrecht**

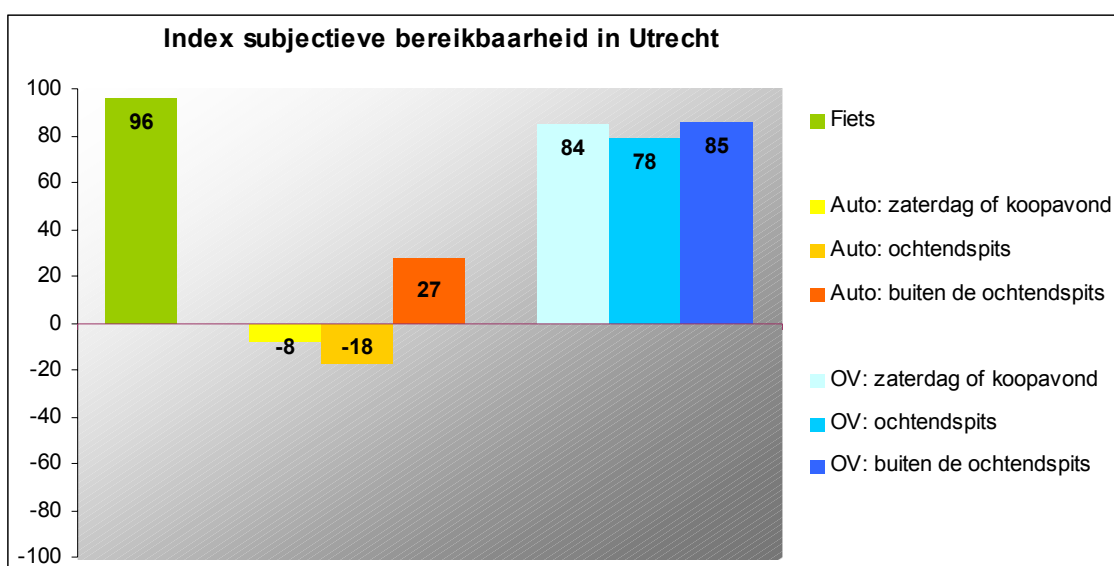
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Utrecht: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



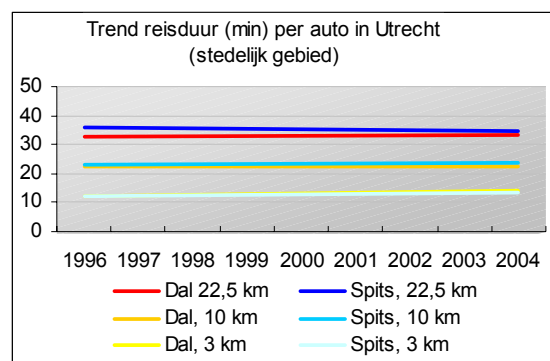
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Utrecht?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations
OV Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
OV Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen
OV Buiten de ochtendsp.	Haltes / stations

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Utrecht?	
Periode	Reden
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

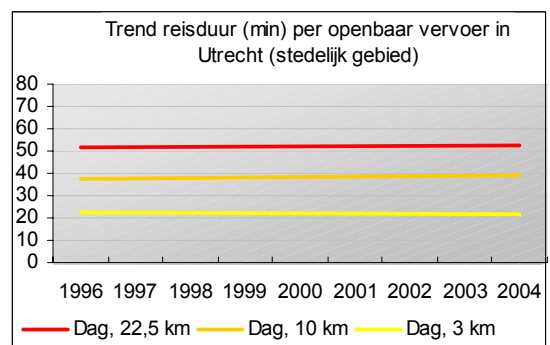
## Utrecht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

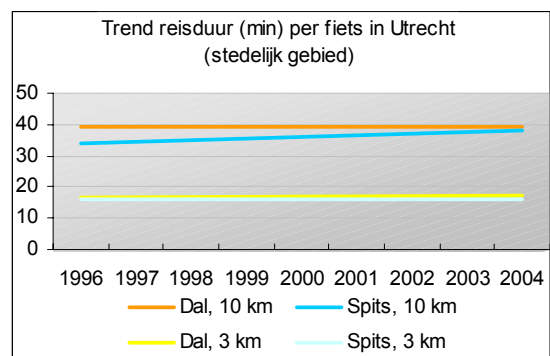
Reisduur (min) per auto in Utrecht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,0	33,4	13,1	21,6	33,3
1997	13,3	22,8	35,7	12,0	22,3	34,2
1998	11,7	24,6	35,3	11,1	22,4	33,2
1999	12,7	24,7	38,4	12,8	24,6	33,5
2000	16,2	25,4	36,1	14,4	23,6	31,7
2001	13,1	23,4	35,4	13,6	22,0	31,4
2002	11,1	21,8	32,8	11,3	21,1	31,1
2003	10,5	22,2	36,5	13,9	21,6	37,9
2004	16,5	24,7	32,7	14,8	22,7	33,1



Reisduur (min) openbaar vervoer in Utrecht (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	20,7	37,7	53,1
1997	21,2	40,7	52,3
1998	23,4	34,9	51,8
1999	26,8	38,3	49,6
2000	21,2	36,3	50,5
2001	23,9	40,8	52,7
2002	24,6	41,1	52,8
2003	17,7	42,7	53,0
2004	22,0	35,4	53,6



Reisduur (min) met de fiets in Utrecht (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,8	34,0	15,8	42,1
1997	16,4	35,1	16,1	37,8
1998	15,1	35,0	16,6	41,1
1999	17,1	35,6	18,4	38,7
2000	17,0	35,4	16,7	35,7
2001	15,4	37,5	16,9	39,1
2002	16,2	35,4	16,9	38,4
2003	16,0	39,5	16,8	41,6
2004	16,0	38,1	16,7	40,2



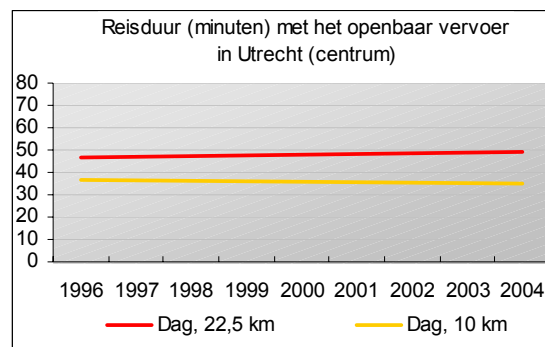
## Utrecht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

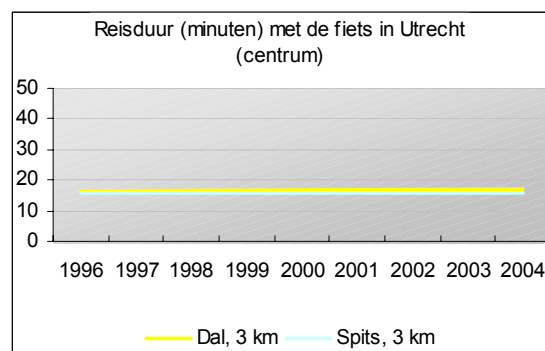
Reisduur (min) met de auto in Utrecht (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,5	25,2	35,6	15,1	22,7	37,3
1997	16,0	25,6	36,3	10,7	21,8	40,1
1998	12,8	25,6	34,0	11,8	22,7	38,7
1999		27,6	40,0	13,5	25,2	
2000		26,5		15,6	25,9	
2001		26,1		14,9	23,0	34,7
2002		22,8	33,9		23,4	
2003						
2004		27,9		13,0	22,3	33,4

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) openbaar vervoer in Utrecht (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996	22,4	36,0	47,6
1997	21,0	38,6	48,2
1998	25,2	32,8	46,8
1999	25,5	35,9	49,1
2000		32,6	45,7
2001	24,8	42,5	46,8
2002		39,0	46,4
2003		35,4	47,2
2004	21,1	30,5	52,6



Reisduur (min) met de fiets in Utrecht (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,3	34,8	14,7	42,5
1997	15,4	35,2	17,1	37,0
1998	14,6	37,1	16,6	41,2
1999	16,9	33,2	18,6	36,3
2000	17,7	39,0	15,5	36,1
2001	14,3	36,7	17,4	38,6
2002	17,2	38,3	17,5	
2003	15,2	35,0	16,3	
2004	15,9		17,3	



## De bereikbaarheid van **Venlo**

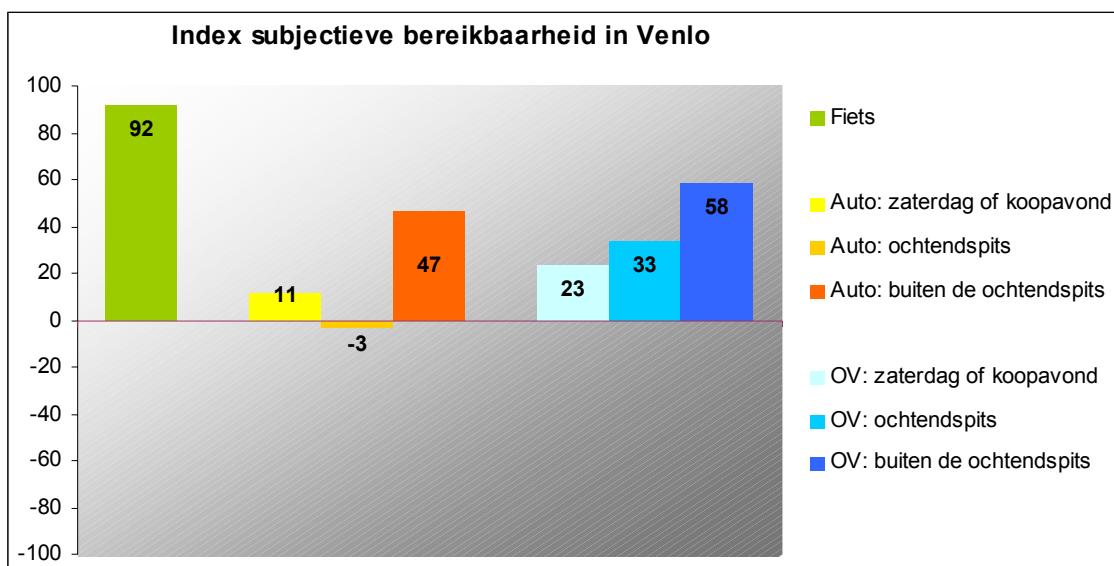
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Venlo: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



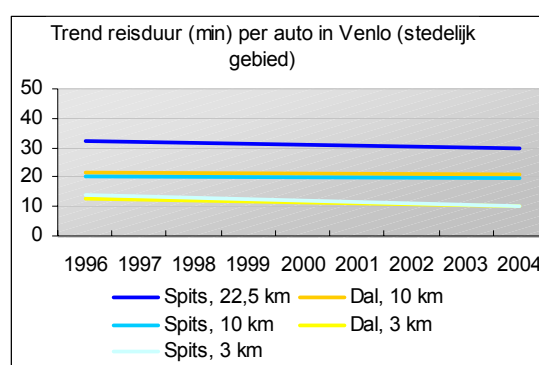
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Venlo?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Fiets	Fietsenstalling	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Venlo?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Venlo: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

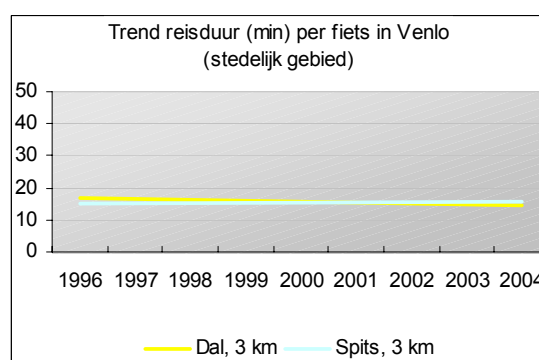
Reisduur (min) per auto in Venlo (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	15,0	17,8	29,4	14,1	18,2	28,4
1997	11,8	21,2	31,0	12,3	22,6	34,2
1998	12,4	20,5	34,2	11,5	24,4	47,5
1999	10,2	21,7	35,4	10,4	22,1	32,1
2000	16,4	19,9	29,9	12,8	21,8	27,6
2001	10,5	20,3	30,5	10,7	20,5	28,7
2002	10,4	20,1	28,9	10,3	19,2	32,2
2003	11,2	20,2	30,2	11,2	21,8	
2004	9,5	18,6	28,8	10,4	20,0	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Venlo (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			52,0
1997			54,8
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Reisduur (min) met de fiets in Venlo (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,1	38,2	14,4	36,2
1997	17,8	36,6	20,3	39,7
1998	14,4	36,0	14,6	40,8
1999	14,8	36,0	16,0	39,3
2000	14,8	41,0	15,0	41,5
2001	15,7	33,2	17,3	43,1
2002	14,6	38,0	14,8	
2003	14,3	35,5	13,2	
2004	16,9		15,4	







## De bereikbaarheid van

# Zaanstad

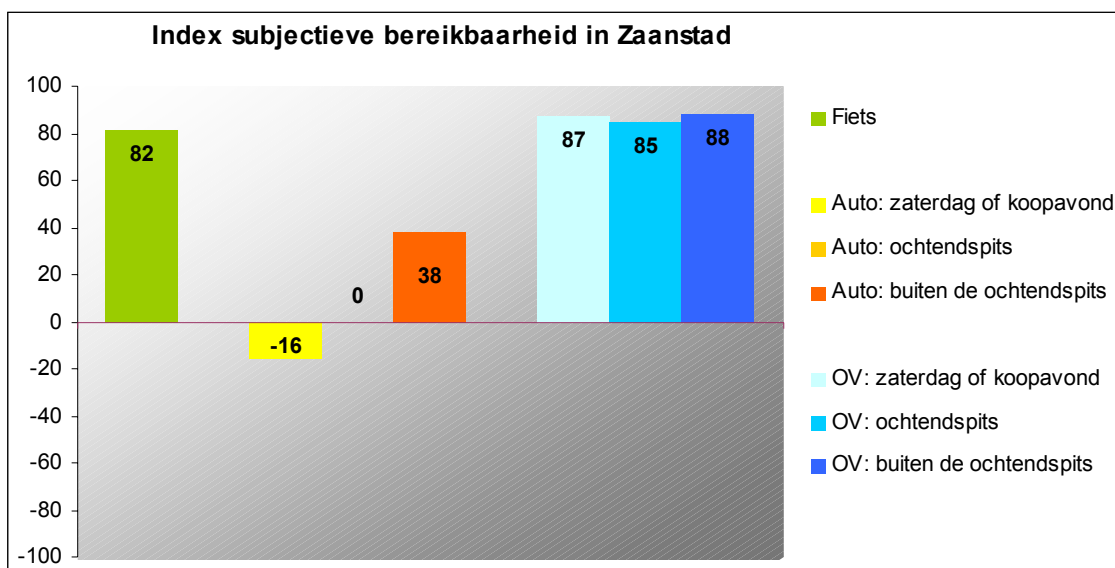
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Zaanstad: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



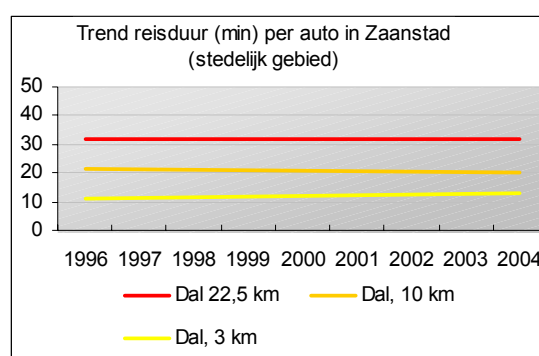
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zaanstad?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Zaanstad?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

## Zaanstad: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

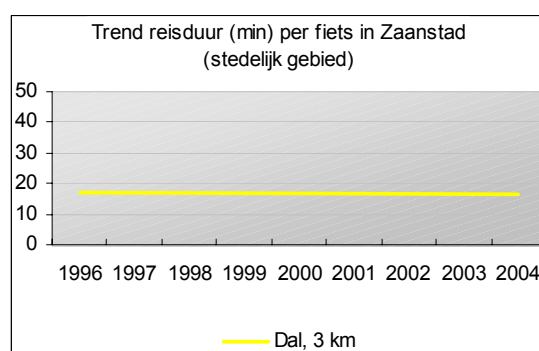
Reisduur (min) per auto in Zaanstad (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	23,2	35,0	10,4	22,6	31,2
1997	12,4	23,4	31,4	10,5	21,2	30,7
1998	12,2	23,0	38,4	12,5	20,2	33,6
1999	11,3	23,8	36,0	11,8	21,2	34,0
2000	13,3	21,5	31,7	13,7	20,3	30,4
2001	11,1	22,3	30,8	11,8	22,6	30,5
2002	11,5	22,3	32,1	13,4	20,0	30,7
2003	9,6	20,1	38,6	10,7	21,4	34,2
2004				14,0	19,6	30,9



Reisduur (min) openbaar vervoer in Zaanstad (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3 km	10 km	22,5 km
1996		40,5	59,1
1997		45,9	58,5
1998			57,6
1999		40,7	53,6
2000		38,0	50,9
2001		37,8	53,0
2002			53,8
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Zaanstad (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,5	37,2	16,4	34,7
1997	15,1	34,4	17,1	41,7
1998	17,7	37,4	17,7	
1999	16,0	40,5	16,6	36,2
2000	15,4	39,5	16,9	36,0
2001	17,7	39,4	17,4	41,9
2002	12,8	30,2	14,5	
2003	15,8		17,5	
2004			16,8	





## De bereikbaarheid van

# Zoetermeer

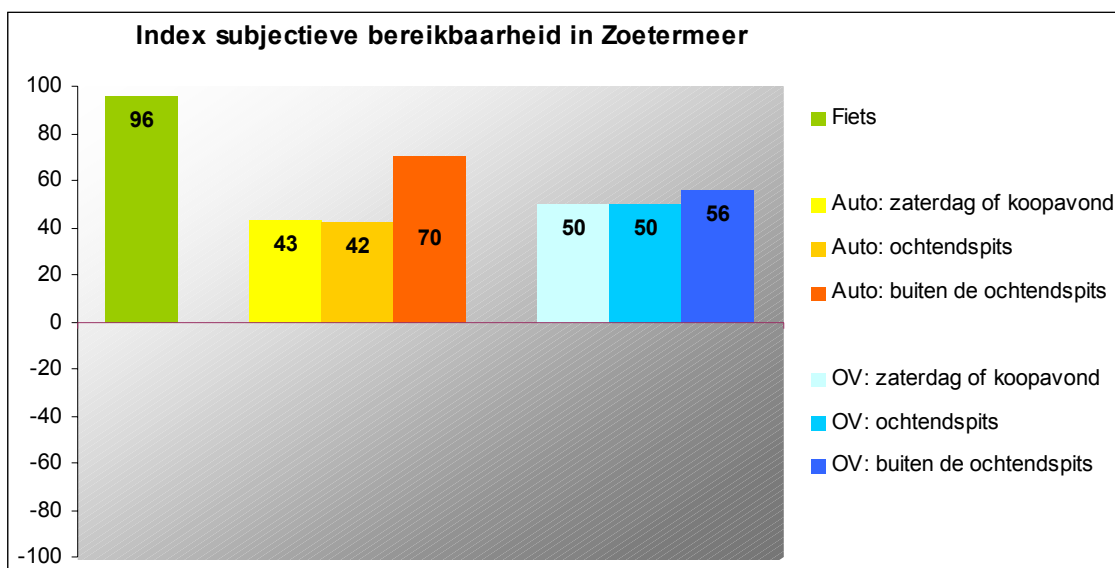
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Zoetermeer: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



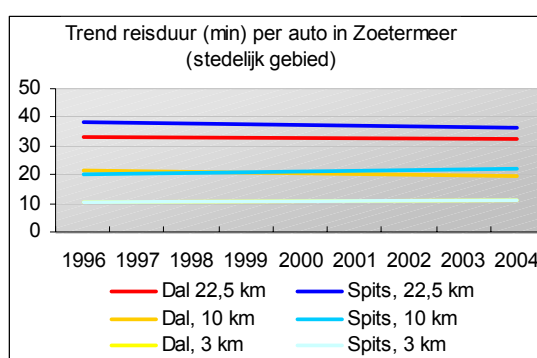
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zoetermeer?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Zoetermeer?		
Periode	Reden	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	

## Zoetermeer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

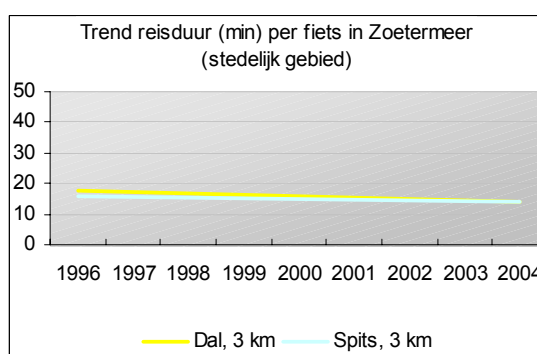
Reisduur (min) per auto in Zoetermeer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,3	19,4	37,4	10,9	22,2	32,9
1997	10,3	19,4	38,5	10,1	20,7	31,7
1998	10,1	21,3	37,6	10,2	22,1	32,3
1999	11,8	22,3	36,7	10,8	19,9	35,6
2000	10,5	21,5	37,5	10,8	21,4	32,2
2001	10,6	21,1	39,6	10,3	18,5	32,7
2002	8,9	20,7	36,6	11,3	21,8	33,6
2003	11,0	23,4	36,3	9,5	18,6	32,8
2004	12,2	21,2	34,7	12,3	20,4	30,4



Reisduur (min) openbaar vervoer in Zoetermeer (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		30,9	58,9
1997		35,9	57,7
1998		29,7	63,9
1999			61,4
2000		29,0	60,8
2001		37,6	58,1
2002		34,6	58,8
2003			58,2
2004		32,0	

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Zoetermeer (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,0	33,9	17,8	36,6
1997	15,4	34,5	16,1	39,5
1998	15,2	29,3	16,7	39,0
1999	15,5	39,1	16,6	44,8
2000	15,6	31,3	16,0	38,1
2001	14,1	33,0	15,3	
2002	14,7	35,8	15,3	34,9
2003	15,4	41,8	14,9	
2004	13,3		13,8	







## De bereikbaarheid van Zwolle

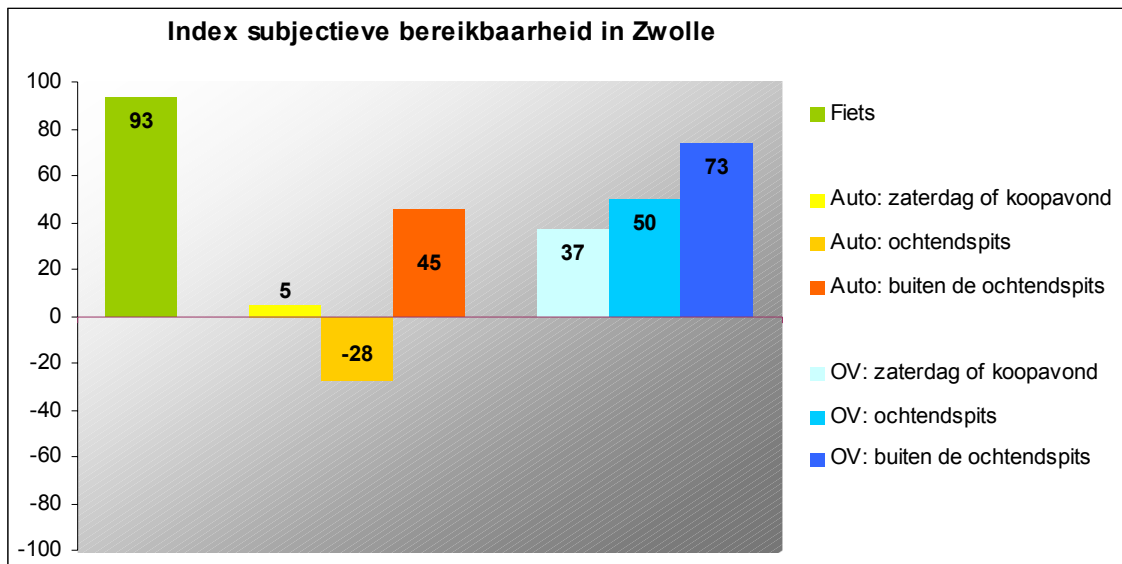
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over de bereikbaarheid positief dan wel negatief zijn.

Ten behoeve van de subjectieve bereikbaarheid is aan mensen gevraagd wat zij vinden van de bereikbaarheid van het centrum van de stad. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze en naar periode. Tevens is aan mensen gevraagd *waarom* zij de bereikbaarheid goed dan wel slecht vinden.

Ten behoeve van de objectieve bereikbaarheid is de reisduur bepaald van reizen van, naar en binnen het stedelijke gebied van de stad. Het gaat om reizen van deur tot deur. Er is onderscheid gemaakt naar vervoerwijze, periode en afstandcategorie. Indien er voldoende gegevens voorhanden waren, is de objectieve bereikbaarheid ook vastgesteld voor het centrum van de stad.

## Zwolle: Subjectieve bereikbaarheid

De subjectieve bereikbaarheid heeft betrekking op de meningen van mensen. Er is een index gemaakt die de meningen van mensen reflecteert: een positieve waarde op de index betekent dat de meeste mensen positief zijn over de bereikbaarheid, een negatieve waarde betekent dat de meesten negatief zijn over de bereikbaarheid. De index kan maximaal een waarde 100 aannemen en minimaal een waarde -100. De meningen zijn gegeven over fiets, auto en openbaar vervoer. Met uitzondering van de fiets is er ook nog onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van de stad in de ochtendspits, de bereikbaarheid op zaterdag of koopavond en de bereikbaarheid door de week buiten de ochtendspits. In de tabellen staan de meest genoemde redenen voor een positieve respectievelijk negatieve mening over bereikbaarheid.



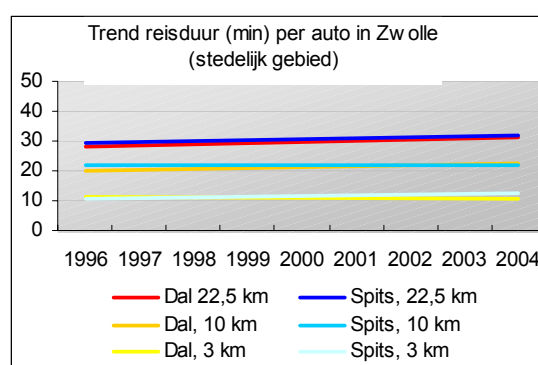
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zwolle?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Zwolle?		
Periode	Reden	
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Ochtendspits	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

## Zwolle: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

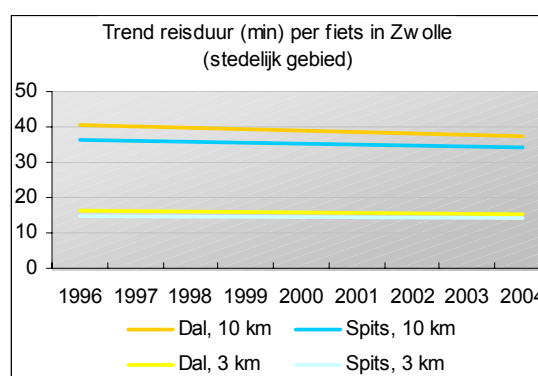
Reisduur (min) per auto in Zwolle (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	23,2	28,0	10,6	19,7	25,8
1997	11,5	20,9	30,1	11,2	20,5	29,1
1998	10,2	20,6	31,8	10,8	21,3	30,4
1999	13,3	22,0	29,9	12,3	19,9	30,0
2000	10,7	22,7	31,6	11,1	22,4	31,5
2001	12,2	22,0	32,4	11,1	22,0	28,3
2002	9,8	22,8	31,0	8,4	20,7	29,4
2003	10,5	21,1	30,2	10,8	21,3	27,8
2004	15,3	22,6	32,3	11,5	23,3	34,4



Reisduur (min) openbaar vervoer in Zwolle (stedelijk gebied)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996		32,5	51,8
1997		30,1	50,9
1998		33,2	48,2
1999		34,4	49,7
2000		35,7	46,1
2001			52,6
2002			50,9
2003			
2004			50,8

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

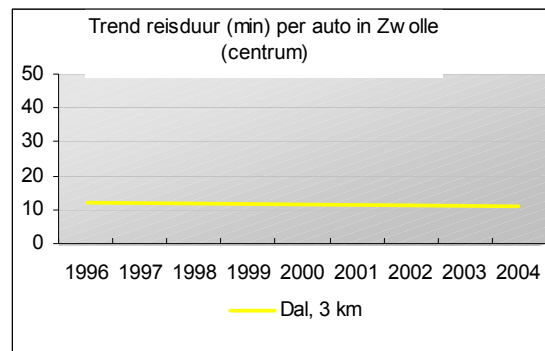
Reisduur (min) met de fiets in Zwolle (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,4	37,6	15,6	42,9
1997	14,8	33,7	16,5	40,7
1998	13,8	34,0	16,3	37,2
1999	16,4	36,0	15,8	38,8
2000	15,3	36,2	16,0	37,5
2001	14,5	38,6	15,4	40,2
2002	13,7	34,1	14,3	34,6
2003	15,0	35,1	14,4	41,1
2004	13,3	32,3	16,7	37,8



## Zwolle: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

De tabellen en grafieken hieronder betreffen het centrumgebied van de stad. Hier gaat het dus alleen reizen van of naar (of binnen) het centrum van de stad. De tabellen geven de gemiddelde reisduur per vervoerwijze en per afstandscategorie. De grafieken bevatten lineaire interpolaties (trendlijnen) van de data in de tabellen. De grafieken geven daarmee een indruk van de ontwikkeling van de reisduur. Voor auto en fiets wordt zowel de ontwikkeling in de spits (7 tot 9 en 16 tot 18 uur) als tijdens daluren (9 tot 16 uur) getoond. Bij het openbaar vervoer zijn spits- en dalperiode samengenomen tot dag (7 tot 18 uur). In de tabellen is geen cijfer ingevuld wanneer onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Dan ontbreekt ook de trendlijn in de grafiek.

Reisduur (min) per auto in Zwolle (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,7	25,3	28,4	11,2	22,1	26,0
1997	12,2	21,0	28,6	12,3	21,0	29,4
1998	10,6	22,5	29,0	11,5	20,0	30,7
1999	12,0	20,1	32,4	13,5	19,2	28,7
2000	12,0	21,8	35,4	10,6	21,6	33,9
2001	12,1	26,2	35,9	12,0	25,7	
2002				9,5	21,5	
2003				11,4		
2004		23,1		10,9	21,2	



Reisduur (min) openbaar vervoer in Zwolle (centrum)			
	Dag		
	3km	10 km	22,5 km
1996			50,5
1997			46,5
1998			48,9
1999			50,5
2000			
2001			
2002			
2003			
2004			

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

Reisduur (min) met de fiets in Zwolle (centrum)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,1	37,5	14,1	37,5
1997	14,1	31,7	14,1	31,7
1998	12,8	36,6	12,8	36,6
1999	16,5	29,7	16,5	29,7
2000	15,6		15,6	
2001	13,9		13,9	
2002	16,3		16,3	
2003	14,4		14,4	
2004	13,1		13,1	

