

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

G30	Tien overige
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.

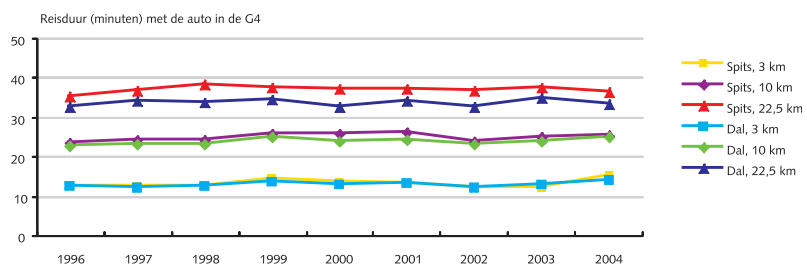
Afgezien van kleine jaarlijkse fluctuaties is de reisduur op alle afstanden gelijk gebleven.

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

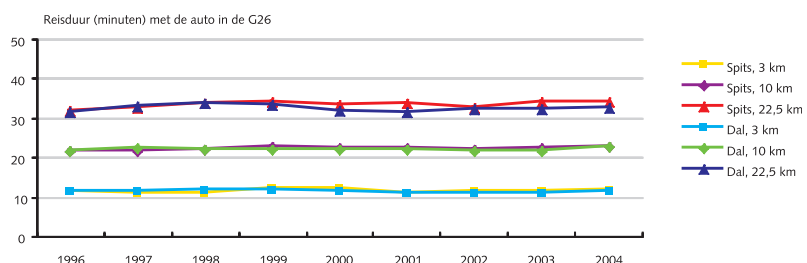
Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in G4 in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



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.

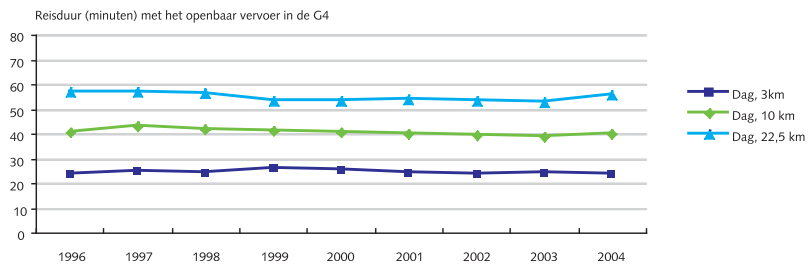
OV

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

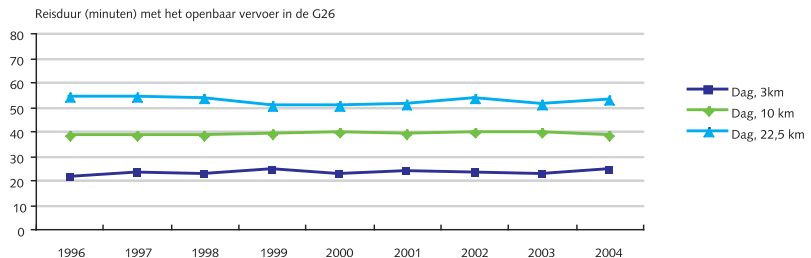
Ontwikkeling gemiddelde reistijd OV van, naar en in G4 gedurende werkdagen van 7-18 uur



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.

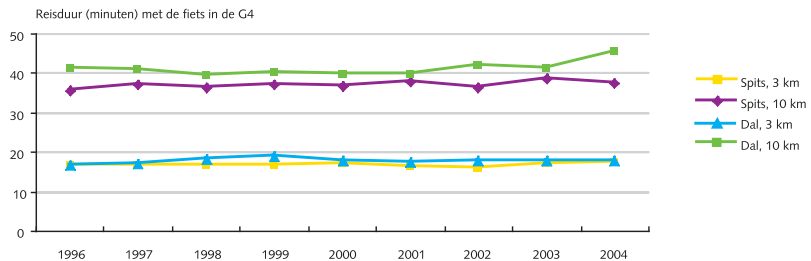
Uit figuur 2.5 is af te lezen dat de reisduur op de korte afstand, 3 km, in spits- en dalperiode bijna gelijk is: gemiddeld ongeveer 17 minuten in de spitsperiode en ongeveer 18 minuten in de dalperiode. Opvallend

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.

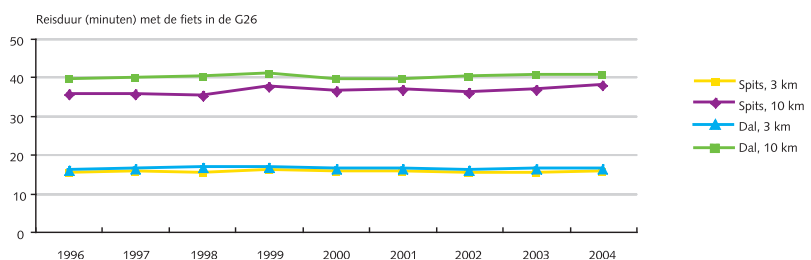
Op de korte afstand, 3 km, is de reisduur net als bij de G4 stabiel. De gemiddelde reisduur van verplaatsingen van 10 km is ook in de G26 toegenomen.

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

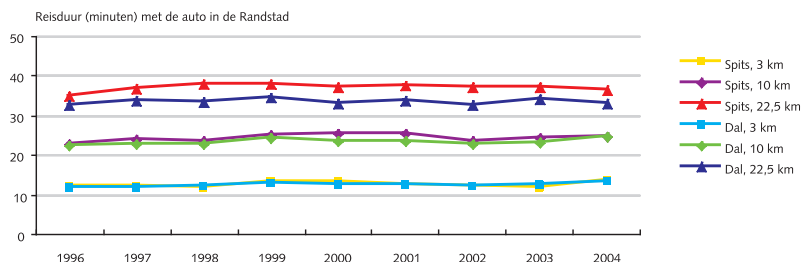
Figuur 2.7 laat de ontwikkeling van de reistijd met de auto in de grote steden in de Randstad (zie bijlage) zien. Het beeld lijkt sterk op dat van de G4. Ook hier is afgezien van kleine jaarlijkse fluctuaties geen sprake van een duidelijke ontwikkeling in de reisduur. Naarmate de afstand

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

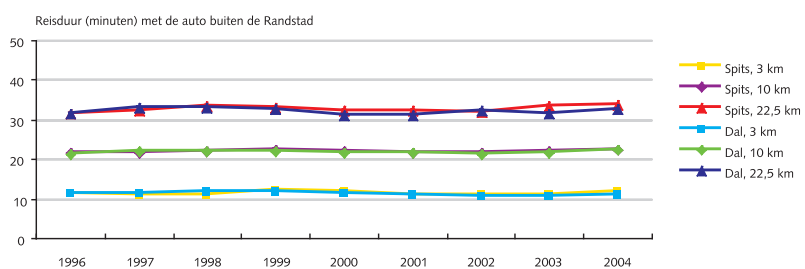
Ontwikkeling gemiddelde reistijd per auto van, naar en in de grote steden in de Randstad in spits (werkdagen 7-9 en 16-18 uur) en tijdens daluren (door de week 9-16 uur)



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)



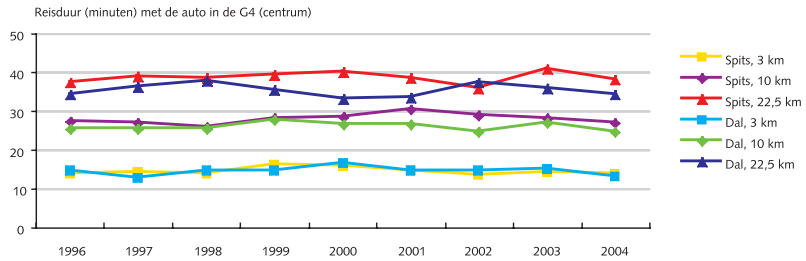
2.2.3 Centrum G4

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)

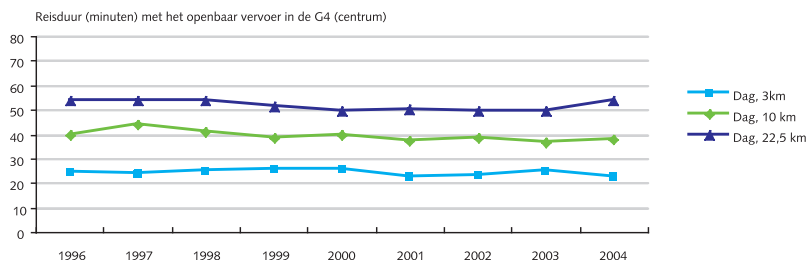


OV

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



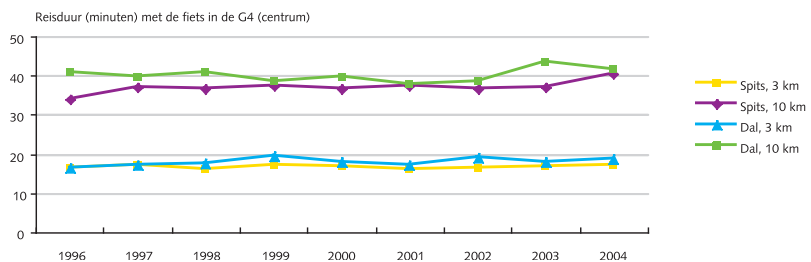
Fiets

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

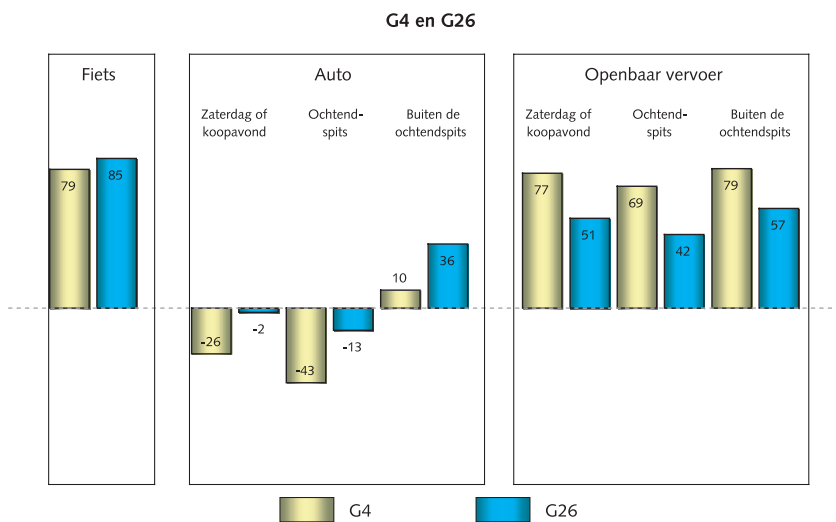
meningen licht in de meerderheid. Het beeld in de overige grote steden is in de ochtendspits licht negatief, op zaterdag of koopavond zijn er ongeveer net zoveel positieve als negatieve meningen en door de week buiten de ochtendspits is het meningensaldo positief. In subjectieve zin is de bereikbaarheid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

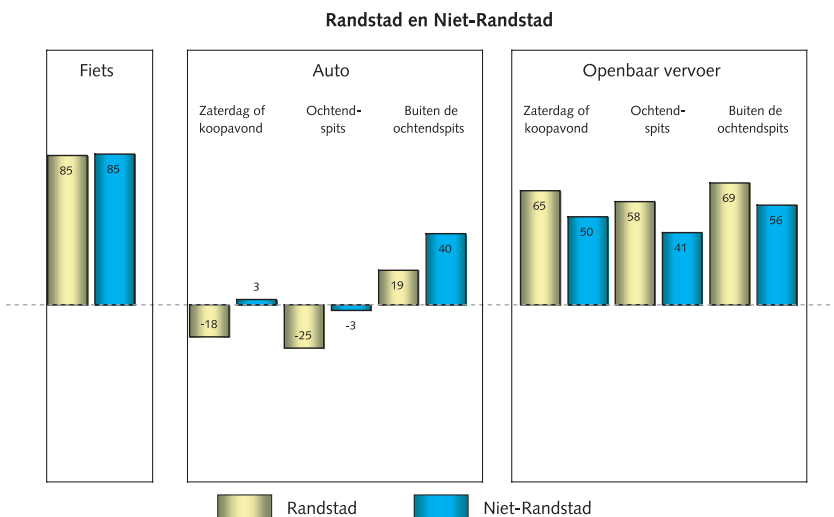
Figuur 3.2 geeft de subjectieve bereikbaarheid voor de grote steden binnen de Randstad en voor de grote steden buiten de Randstad weer. Voor de fiets is het beeld binnen en buiten de Randstad zeer positief.

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

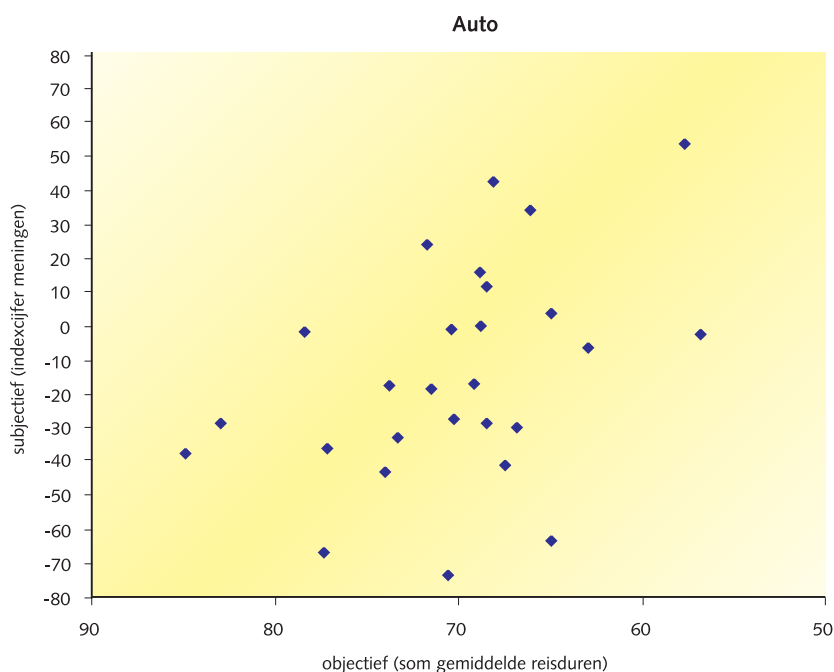
Auto

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



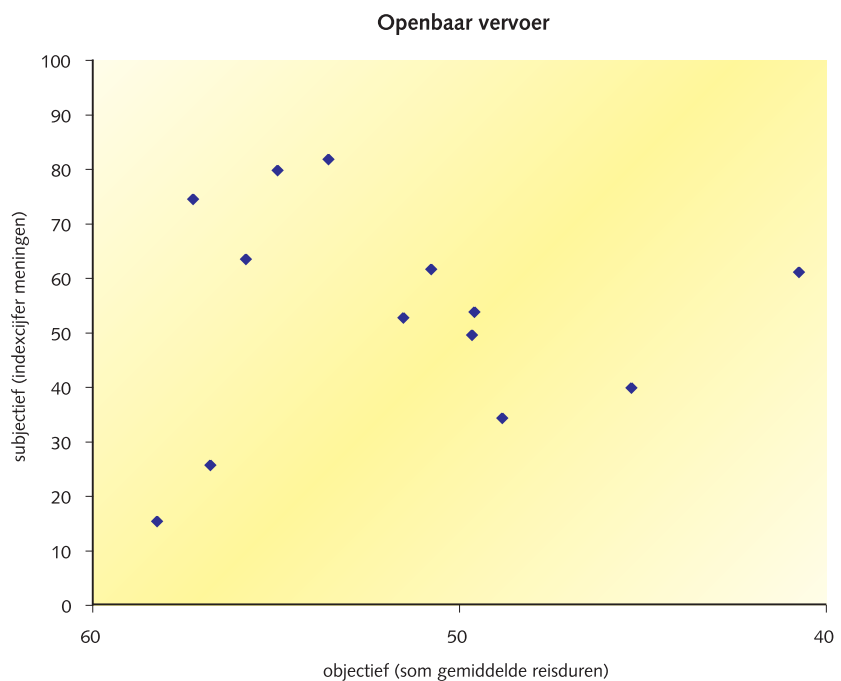
OV

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



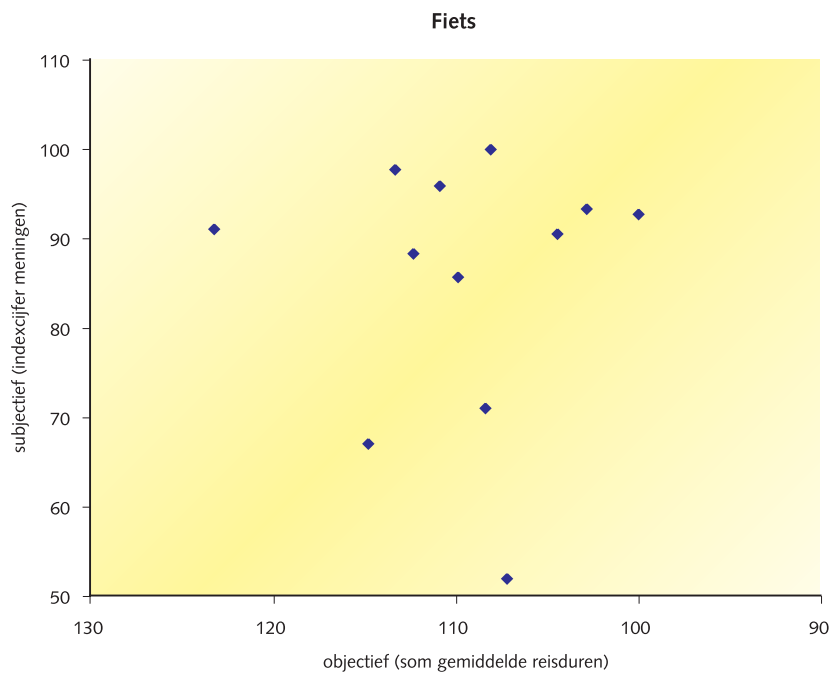
Fiets

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

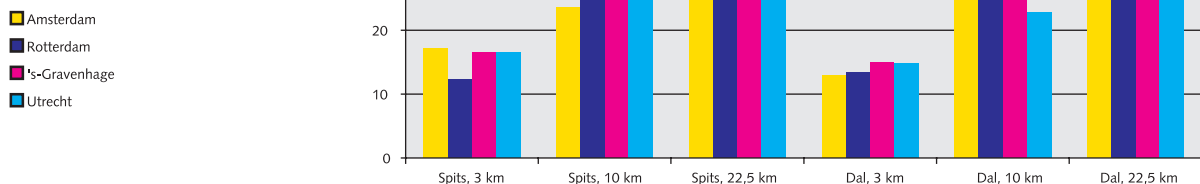
5.2.1 Steden groep 1 onderling vergeleken

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

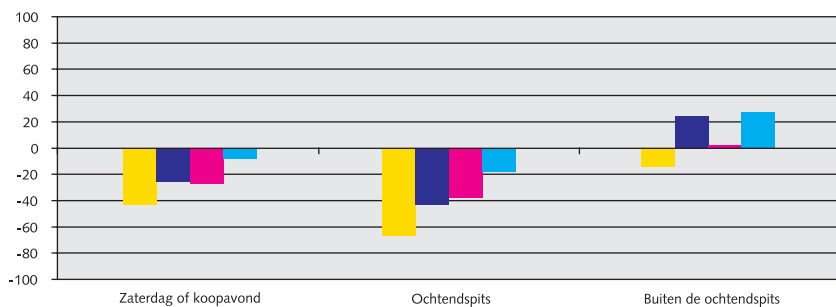


In figuur 5.2 worden de vier grote steden onderling vergeleken op de subjectieve bereikbaarheid met de auto. Weergegeven is of burgers de bereikbaarheid van het centrum positief dan wel negatief ervaren. Op zaterdag of koopavond is de meerderheid negatief gestemd over de bereikbaarheid van de vier grote 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

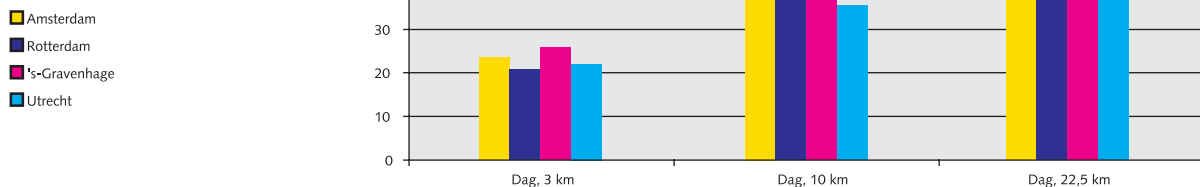


OV

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

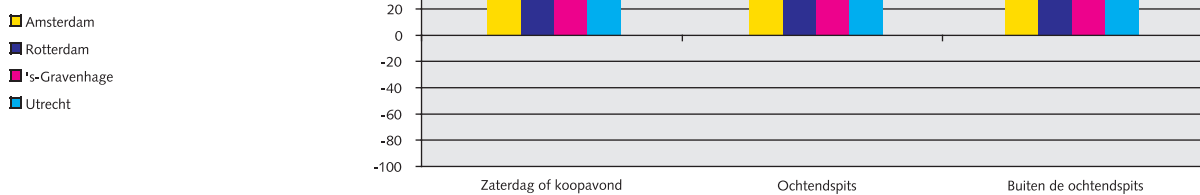
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per openbaar vervoer in de G4



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



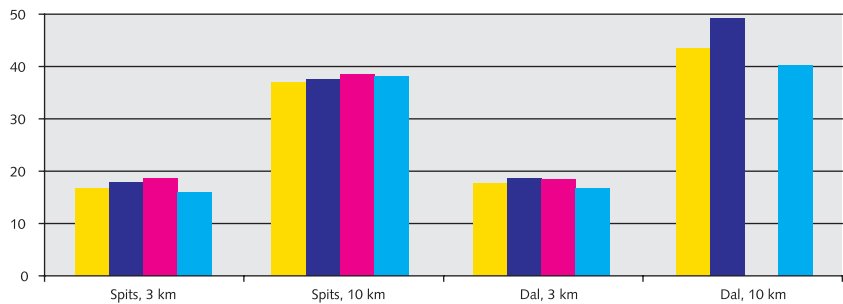
Bij het OV komt het objectieve en subjectieve beeld aardig overeen. Amsterdam scoort subjectief steeds het slechtst en objectief ook op de afstanden 3 en 10 km en het een na slechtst op de afstand 22,5 km. Utrecht scoort subjectief steeds het best en objectief ook op de afstanden 10 en 22,5 km en het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

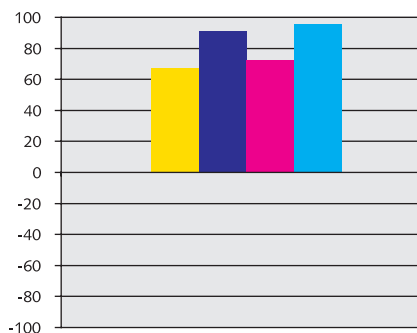
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in de G4



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



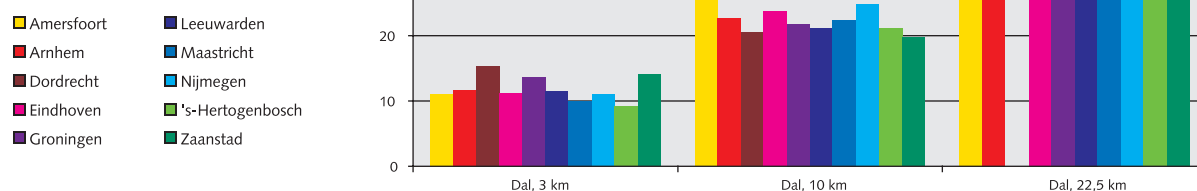
5.2.2 Steden groep 2 onderling vergeleken

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.

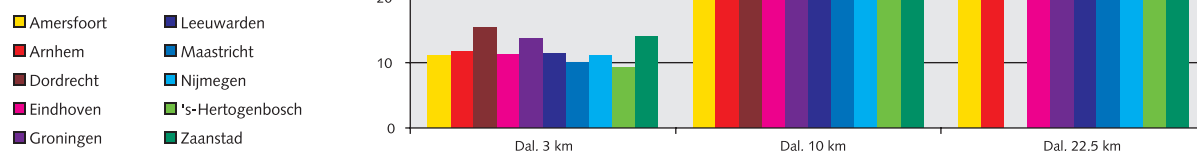
Figuur 5.7a

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



Figuur 5.7b

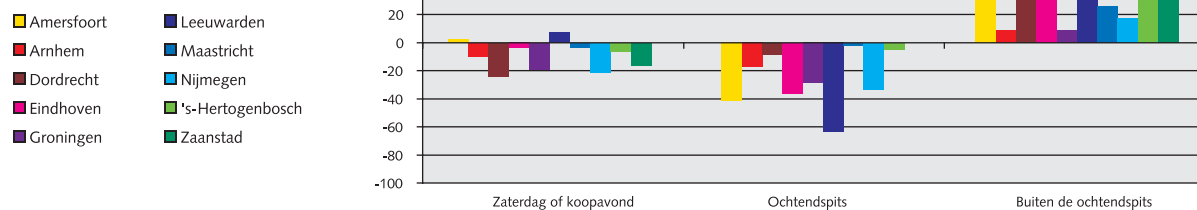
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 2 tijdens de dalperiode



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

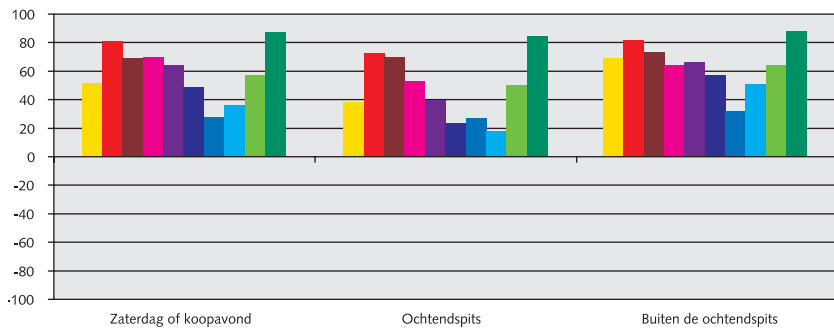


Openbaar vervoer

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

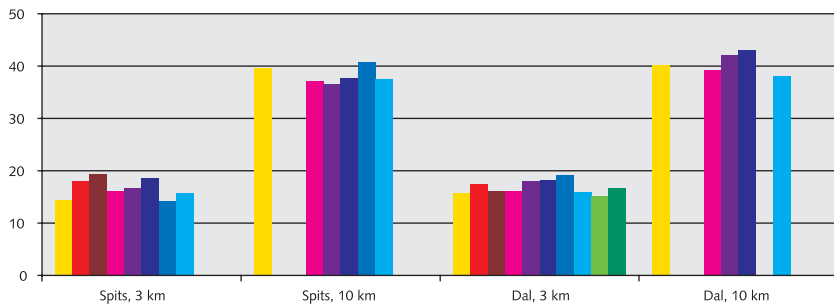


Fiets

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.

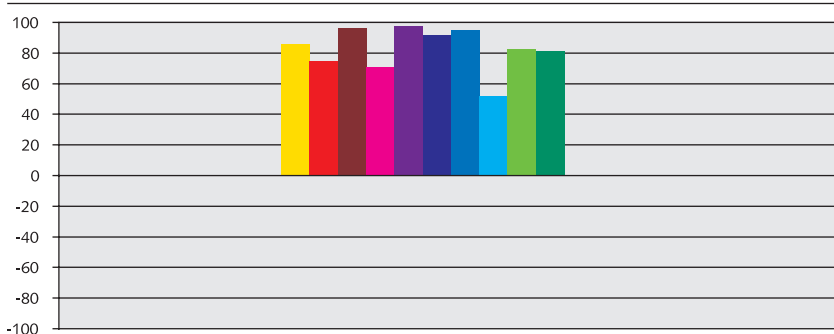
Figuur 5.10

Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 2



Figuur 5.11

Subjectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 2



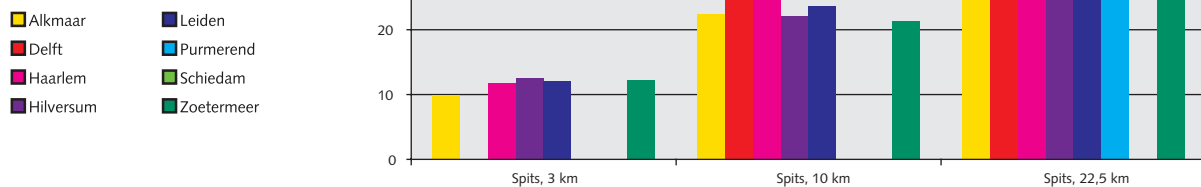
5.2.3 Steden groep 3 onderling vergeleken

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.

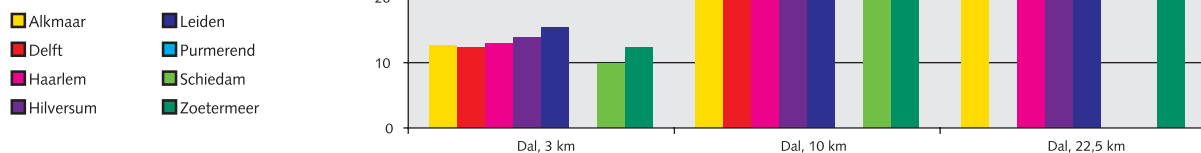
Figuur 5.12a

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



Figuur 5.12b

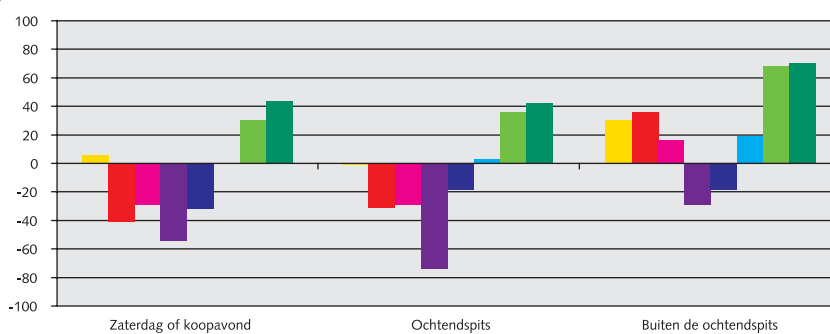
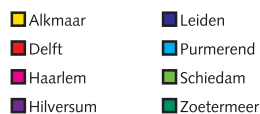
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 3 tijdens de dalperiode



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

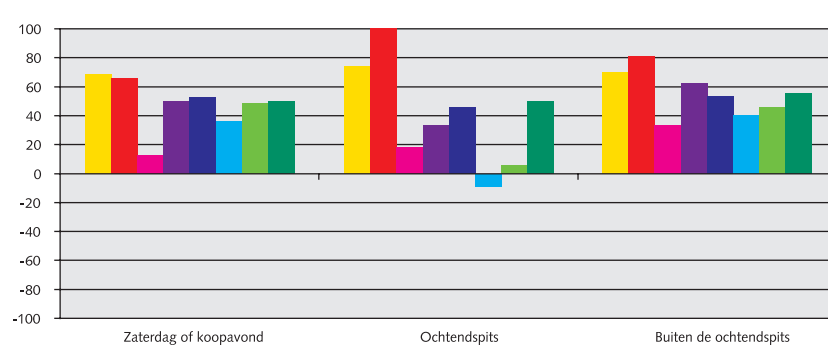


Openbaar vervoer

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

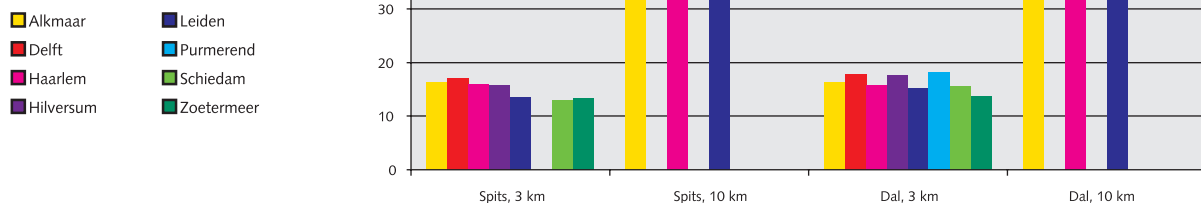


Fiets

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



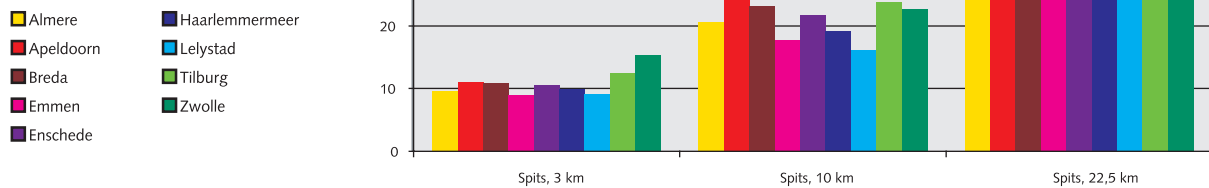
5.2.4 Steden groep 4 onderling vergeleken

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.

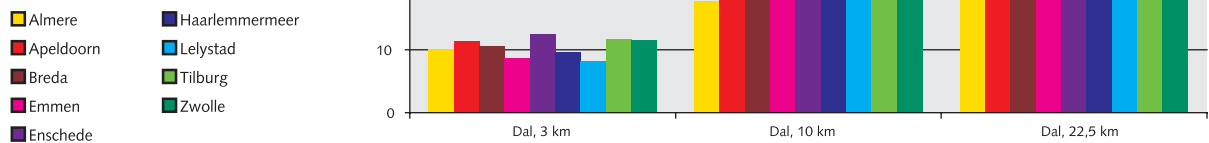
Figuur 5.17a

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



Figuur 5.17b

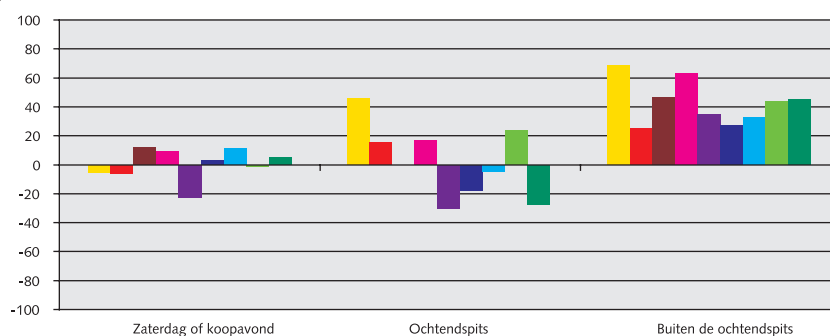
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 4 tijdens de dalperiode



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

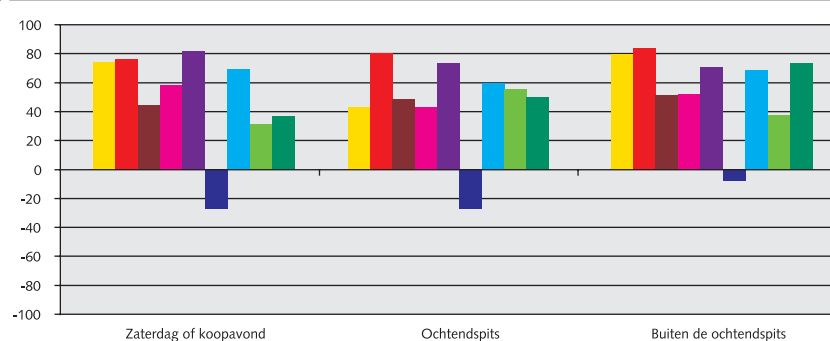


OV

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



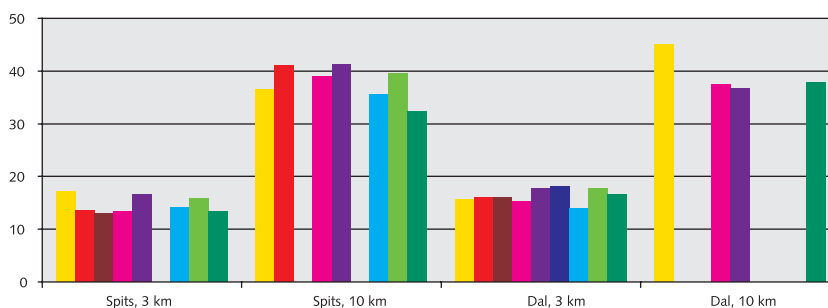
Fiets

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

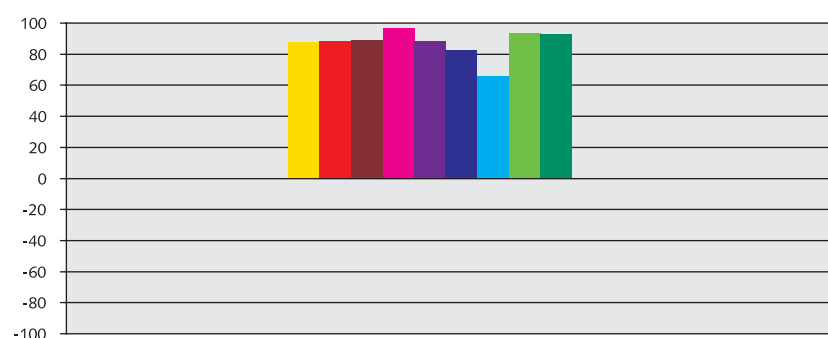
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 4



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



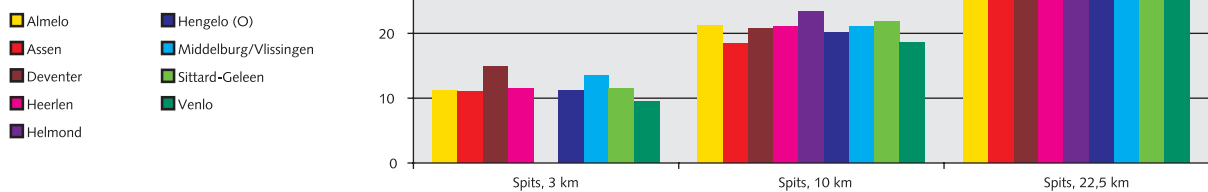
5.2.5 Steden groep 5 onderling vergeleken

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.

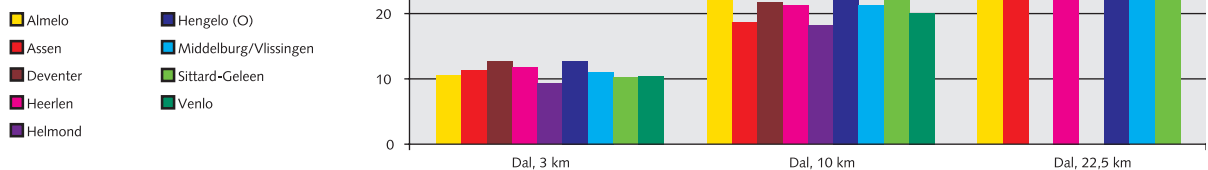
Figuur 5.22a

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



Figuur 5.22b

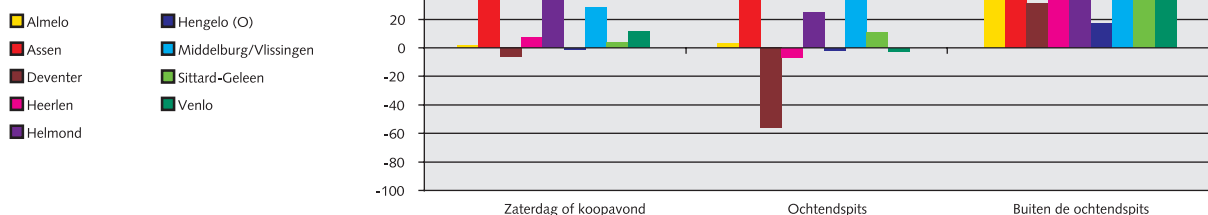
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per auto in groep 5 tijdens de dalperiode



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

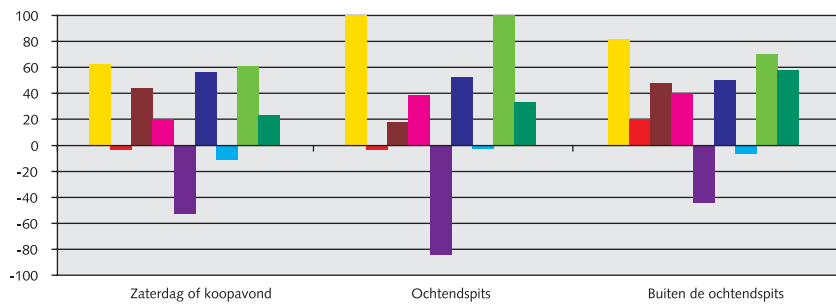


Openbaar vervoer

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

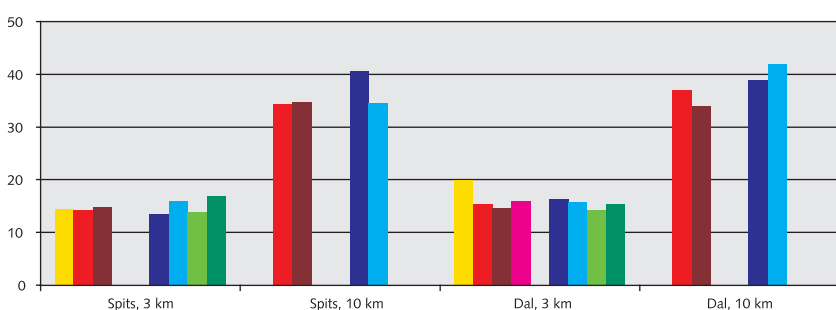


Fiets

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

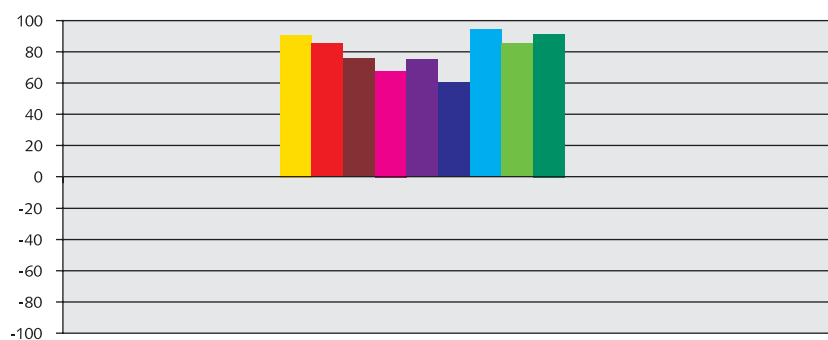
Objectieve bereikbaarheid in 2004 per fiets in groep 5



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



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.
