



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Beperkt bereikbaar

Persoonlijke ervaringen met  
bereikbaarheidsproblemen



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Lizet Krabbenborg en Gabriëlle Uitbeijerse







# Samenvatting

Barrières die mensen ervaren bij het bereiken van werk, voorzieningen en sociale contacten zijn divers en overlappen regelmatig. Niet alleen reistijd en reiskosten vormen soms een barrière voor de verplaatsing, maar bijvoorbeeld ook angst voor verkeersdrukte of niet kunnen fietsen. Toch vinden mensen met bereikbaarheidsproblemen vaak manieren om aan dergelijke activiteiten mee te doen, zij het soms met veel moeite. De directe gevolgen van deze bereikbaarheidsproblemen voor hun deelname aan de maatschappij lijken daardoor beperkt, maar vanwege de beperkte reisopties hebben zij minder keuze in activiteiten en zijn ze kwetsbaar voor veranderingen. Dat blijkt uit de 30 interviews die we voor dit onderzoek hebben gehouden met mensen die bereikbaarheidsproblemen ervaren.


De grens tussen acceptabele bereikbaarheidsproblemen en ongewenste bereikbaarheidsarmoede is onduidelijk doordat concrete bereikbaarheidsdoelstellingen ontbreken. Daarnaast doen de barrières en de gevolgen daarvan zich ook voor op andere beleidsterreinen dan alleen infrastructuur en mobiliteit. Mobiliteitsbeleid alleen is niet voldoende voor bereikbaarheid voor iedereen.



# Inhoud

In het eerste deel van de brochure vatten we bevindingen uit het onderzoek samen. Hierbij ligt de focus op de bereikbaarheidsbarrières die mensen ervaren en de gevolgen daarvan voor hun deelname aan de maatschappij.




 **Introductie en onderzoekskader**



 **Ervaren barrières**




 **Omgaan met bereikbaarheidsproblemen**



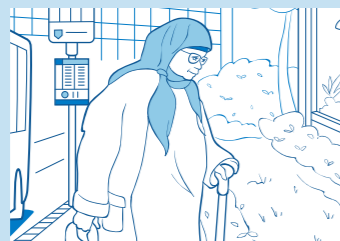
 **De gevolgen van beperkte bereikbaarheid**



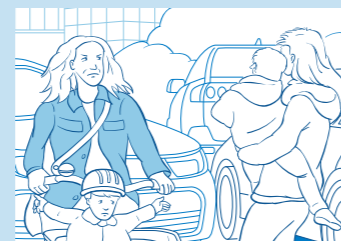
 **Bereikbaarheid voor iedereen?**

## **Persoonlijke verhalen**

In het tweede deel staan de verhalen centraal van personen die moeite hebben om bij activiteiten te komen waaraan ze mee willen doen. Deze persoonlijke ervaringsverhalen zijn samengesteld op basis van meerdere interviews.



Khadiya



Jade en Remco



Jelle



Leo



Fenna



Tjeerd



Thijs

Verantwoording





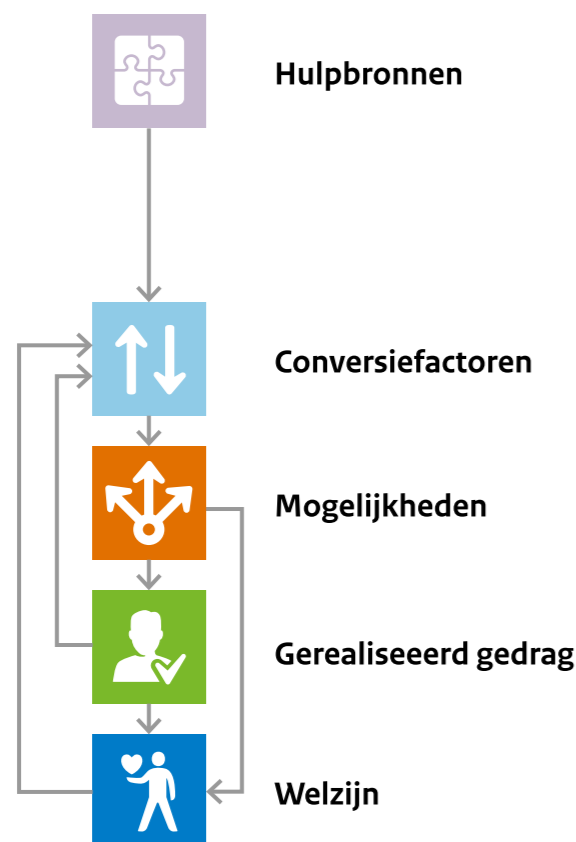
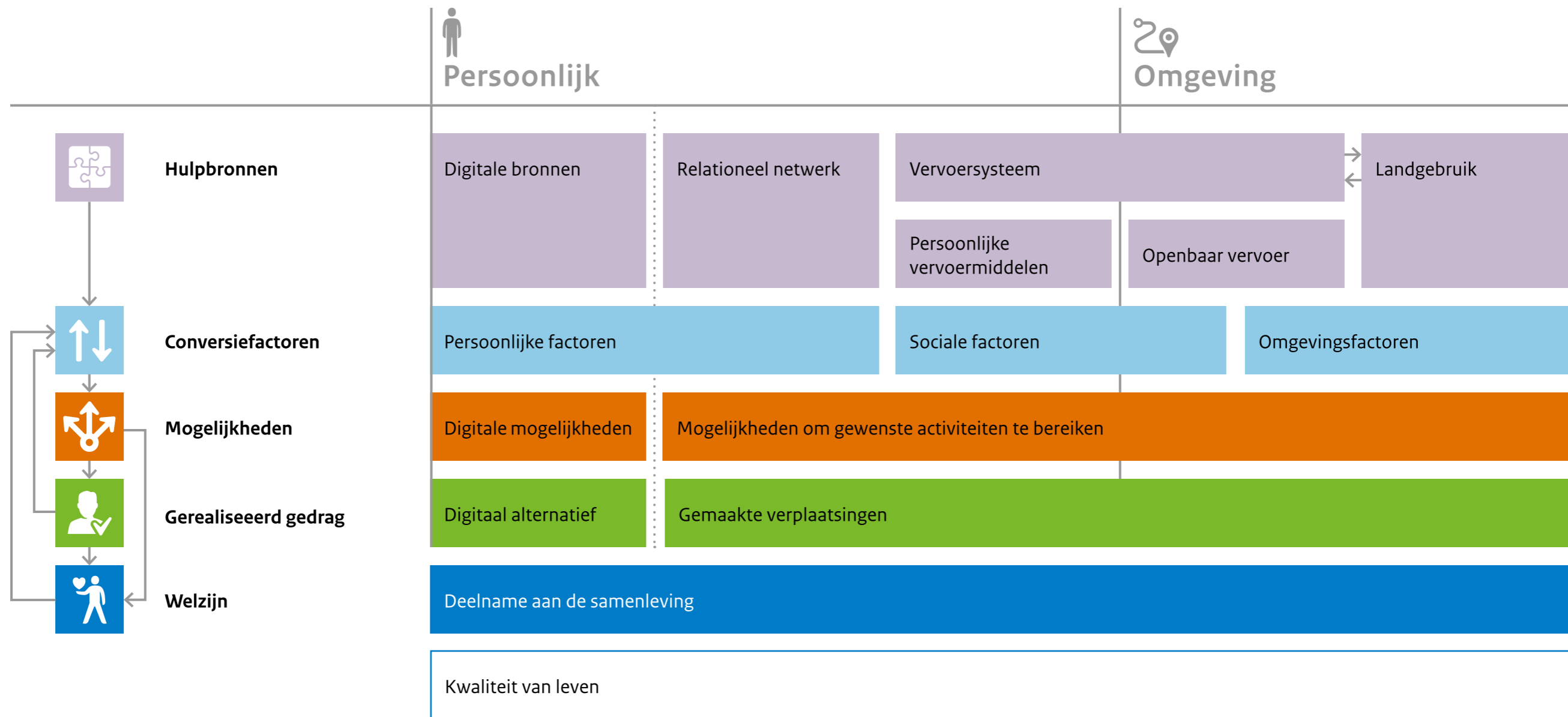
## Onderzoekskader

Het kunnen bereiken van werk, voorzieningen en sociale contacten is een belangrijke voorwaarde voor mensen om te kunnen deelnemen aan de samenleving. In toenemende mate is er aandacht voor bereikbaarheidsproblemen en de consequenties daarvan in de vorm van bereikbaarheidsarmoede.

Welke barrières ervaren mensen bij het bereiken van de activiteiten die zij belangrijk vinden, hoe gaan ze om met die problemen en welke gevolgen hebben de geringere mogelijkheden zich te verplaatsen voor hen? Deze vragen stonden centraal in de 30 interviews die het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft gehouden met mensen die aangeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren.

Op deze manier willen we meer inzicht krijgen in het fenomeen bereikbaarheidsarmoede. De geïnterviewden wonen in en rondom dorpen in Friesland of in het stedelijke Kanaleneiland in Utrecht. In de interviews is niet alleen gevraagd naar verplaatsingen en de moeilijkheden daarbij, maar ook naar de beschikbare hulpbronnen, het vermogen om die hulpbronnen om te zetten in reisopties, en de deelname aan de samenleving. De inzichten hebben we vervolgens vergeleken met de literatuur.





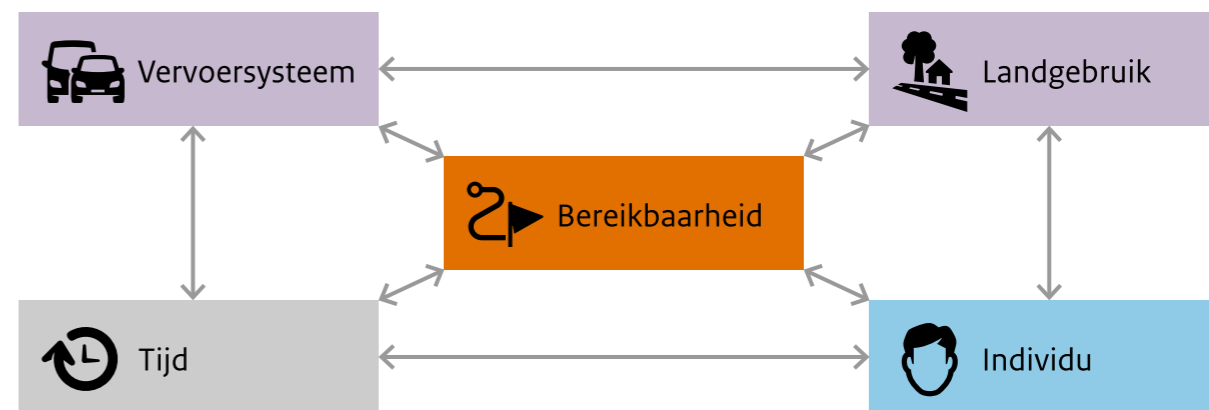
Niet alleen het gerealiseerde verplaatsingsgedrag is belangrijk voor de bereikbaarheid. Juist keuzemogelijkheden moeten centraal staan bij het bestuderen van welzijn. Het conceptuele raamwerk voor deze studie is daarom geïnspireerd door de *capability approach*. Voor het creëren van keuzeopties zijn ook conversiefactoren van belang. Mensen moeten zowel hulpbronnen zoals vervoermiddelen tot hun beschikking hebben, als ook het persoonlijke vermogen om die middelen om te zetten naar (verplaatsings)mogelijkheden.





# A Ervaren barrières

Barrières bij het bereiken van activiteiten zijn divers en overlappen regelmatig. Bovendien komen deze barrières altijd in combinatie voor, zo blijkt uit de interviews.



Ten eerste zijn er barrières die gerelateerd zijn aan het vervoersysteem zelf. Hieronder valt het gebrek aan beschikbaar en geschikt vervoer. Denk aan het gebrek aan eigen vervoer middelen, aan openbaar vervoer in de buurt of aan een ov-verbinding naar de gewenste bestemming. Ook zijn haltes niet overal toegankelijk en is de infrastructuur niet overal veilig. Een andere barrière is de beperkte informatievoorziening over routes en tijden.



*Soms moet je overstappen binnen 5 minuten met de trein. Met kinderen is dat gewoon lastig. Je kan niet zomaar met kinderen gaan rennen om een trein te halen.*

*Tot vijf jaar terug hadden we hier geen fietspad. Dan moesten wij een autoweg delen als fietser en automobilist. Vooral toen ik kleine kinderen had, die moest ik naar school brengen, moest ik op dezelfde weg rijden. Dat was altijd een wat hachelijke situatie.*





Een tweede categorie barrières heeft te maken met *landgebruik*. Een voor de hand liggende barrière die respondenten noemen, is dat er geen of weinig gewenste activiteiten in de buurt zijn. Ook noemen zij de woonplek zelf als barrière indien zij liever wonen op een beter bereikbare, maar voor hen niet te betalen plek.



*Toen we naar dit dorp verhuisden, hadden we ook de verwachting dat ik op de fiets naar Leeuwarden zou gaan en dat lukte in eerste instantie ook wel. Alleen ja, de wintermaanden kwamen eraan (...) ik denk dat als de kans zich voordoet en ik kan terugverhuizen, dat ik ga.*

*De vrouwenfitness in Overvecht is 24 uur geopend. Dat is ideaal omdat ik zo vaak weg ben.(...) ik sport nu helemaal niet omdat de afstand naar die sportplek te groot is.*



Een derde categorie betreft de *tijdscomponent* van verplaatsingen. Denk aan een lange reistijd, maar ook een onbetrouwbare reistijd, een lage frequentie van (openbaar) vervoersopties en overvol openbaar vervoer tijdens de spits.



*Dat is de sardientjesbus. Het wil heel vaak dat die bus knotsvol zit, dus dat ie op een gegeven moment gewoon wegrijdt. Dan staat er een hele groep met mensen en dan gaan de deuren dicht en heb je het nakijken.*

*Soms als ik een taxi regel, dan komt die ook te laat. Ik heb bijvoorbeeld een afspraak met het ziekenhuis en bestel de taxi 30 minuten te vroeg. (...) maar soms duurt het een uur voordat de taxi komt.*







*Ik heb geen geld om een superdure fiets te kopen. Er ligt hier regelmatig veel afval, ook veel glas. Dus heb regelmatig een lekke band en die heb ik niet 1-2-3 gefikst.*

*Als mijn kinderen geld op mijn chipkaart hebben gezet, dan lukt het. Anders blijf ik thuis.*



Ten slotte identificeren we een culturele barrière waardoor mensen minder vervoersopties zoals de fiets gebruiken. Weersomstandigheden kunnen mensen met onoverdekte vervoermiddelen in hun mobiliteit beperken.



De barrières in de vierde categorie zijn gelinkt aan het *individu*. Beperkte financiën weerhouden mensen er vaak van om een verplaatsing te maken of vaardigheden te ontwikkelen zoals het halen van een rijbewijs of het kopen of repareren van een vervoermiddel. Gezondheidsbeperkingen vormen eveneens een barrière, net als angsten. Denk aan angst voor verkeersdrukke, ongelukken of voor fietsendiefstal. Ook beperkte digitale en taalvaardigheden werken als een drempel.



*Mijn man is vaak een week weg voor werk, dan heeft hij de auto mee. We hebben ervoor gekozen om niet nog een auto te nemen want dat kost geld en dan zijn we beperkt in andere dingen. Dat is de afweging.*

*Ik heb geen rijbewijs doordat ik als jong persoon een aantal heftige ongelukken mee heb gemaakt*







## Omgaan met bereikbaarheidsproblemen

Wanneer mensen barrières ervaren bij verplaatsingen, betekent dat niet meteen dat zij de gewenste activiteit niet kunnen ondernemen. Zij hebben verschillende manieren om met bereikbaarheidsproblemen om te gaan.

Deze *copingmechanismen* kunnen er in sommige gevallen toe leiden dat iemand de activiteiten uiteindelijk wel doet, maar in een andere vorm of met hulp. In andere gevallen doet hij of zij de activiteit niet.

### Activiteit wél doen

De meest genoemde manier om met een bereikbaarheidsprobleem om te gaan is hulp van familie, vrienden en officiële instanties. Hierdoor zijn veel mensen in staat om alsnog aan de gewenste activiteit mee te doen, al geven velen ook aan met tegenzin hulp te ontvangen. Hoewel dit een veel voorkomend mechanisme is, is het niet voor iedereen weggelegd. Hiervoor is immers een sociaal netwerk nodig met mensen die wel (vervoers) middelen hebben en kunnen gebruiken.

Een digitaal alternatief is een tweede wijze om met de bereikbaarheidsproblemen om te gaan. Zo'n digitaal alternatief stelt mensen in staat om ondanks hun bereikbaarheidsproblemen aan activiteiten (zoals werk) mee te doen. Dergelijke alternatieven worden echter niet altijd als volwaardig gezien, zeker bij sociale activiteiten.



Ten derde kunnen mensen bereikbaarheidsbarrières ook slechten door zich aan te passen en het te doen met wat ze wél beschikbaar hebben. Geïnterviewden steken dan veel tijd, moeite of geld in een verplaatsing om deze toch mogelijk te maken, ondanks de barrières. Hieronder vallen ook het slim plannen van meerdere activiteiten en zwartrijden.

### Afzien van de activiteit

Een laatste mechanisme dat we onderscheiden, is het naar beneden bijstellen van de verplaatsingswens. Mensen kiezen ervoor om zich niet of minder (vaak of ver) te verplaatsen. Waar sommigen uitgesproken ontevreden zijn over de verminderde mogelijkheden, berusten anderen in dat lot. Ook lijkt een groep mensen het voor zichzelf goed te praten, bijvoorbeeld dat het toch goed voor het klimaat is om minder auto te rijden.



*Ik wil niet dat mijn kinderen mij altijd moeten brengen.  
Dat kan niet. Dus blijf ik thuis zitten.*







## De gevolgen van beperkte bereikbaarheid

Door de barrières toch te overbruggen komen veel geïnterviewden soms bij de activiteiten waaraan ze mee willen doen. Niettemin ervaren ze gevolgen van het zich minder kunnen verplaatsen dan ze zouden willen: minder sociale contacten, beperkingen voor werk en studie, en beperkingen bij zorg. Mensen zijn zich overigens niet altijd bewust van gemiste activiteiten door hun beperkte opties.

Het meest genoemde gevolg van minder verplaatsingen voor deelname aan de maatschappij is dat geïnterviewden minder vaak familie en vrienden zien. In welke mate zij dit als ernstig ervaren, verschilt sterk: waar sommigen een gevoel van uitsluiting en eenzaamheid ervaren, vinden anderen het hoogstens 'jammer'.

Ten tweede hebben bereikbaarheidsproblemen gevolgen voor werk en studie. In de literatuur is dit gevolg het uitgebreidst bestudeerd, hoewel empirisch bewijs in Nederland nog beperkt is. Amerikaanse studies tonen aan dat autobezit de kans op werk significant verhoogt, maar het is minder duidelijk in hoeverre dit voor Nederland geldt. Hier zijn doorgaans immers meer alternatieven voor de auto voorhanden. Respondenten noemen enkele voorbeelden waarbij de bereikbaarheidsbarrières ervoor zorgen dat zij minder keuze hebben in werk of het nemen van ontslag.





Een beperkte bereikbaarheid leidt er vrijwel niet toe dat geïnterviewden zorgafspraken overslaan. Het bereiken van zorgvoorzieningen beschouwen respondenten als essentieel en ze weten daar uiteindelijk te komen – eventueel met veel hulp, kosten en moeite.

Ten slotte geven zij in de interviews ook aan dat bereikbaarheidsproblemen zorgen voor een verminderde vrijheid van jonge kinderen om te gaan en staan waar ze willen. Bijvoorbeeld omdat de reisafstand of de verkeerssituatie hen belet om zelfstandig naar de activiteit te fietsen.







## Bereikbaarheid voor iedereen?

Hoewel beleidsmakers mensen met bereikbaarheidsarmoede graag duidelijk in kaart brengen om een beter grip te krijgen op de omvang van het probleem, wijst deze studie uit hoe complex dit is.

Vaak hebben we het over bereikbaarheidsarmoede als mensen als gevolg van bereikbaarheidsproblemen niet goed mee kunnen doen aan de maatschappij omdat ze essentiële activiteiten zoals werk, zorg en sociale contacten maar beperkt (of moeilijk) kunnen bereiken. In de praktijk echter blijken oorzaak-gevolgrelaties van bereikbaarheidsproblemen niet eenvoudig te onderscheiden. Een laag inkomen hangt bijvoorbeeld samen met minder autobezit, wat het moeilijk maakt om een passende baan te vinden – wat op zijn beurt weer zorgt voor een laag inkomen.

Bereikbaarheidsarmoede hangt niet alleen af van de omgeving en van persoonlijke kenmerken, maar ook sterk van hoe mensen omgaan met hun bereikbaarheidsproblemen. Het valt op dat mensen die bereikbaarheidsbarrières ervaren, vaak zelf oplossingen vinden om toch op de plaats van bestemming te komen. Eventueel met veel moeite, geld en tijd. Niettemin hebben deze personen minder keuzes en terugvalopties. Dat maakt hen niet alleen kwetsbaarder voor veranderingen, daarnaast heeft een beperkte set aan opties ook negatieve gevolgen voor de kwaliteit van leven. En kiest een huishouden ervoor voldoende bereikbaarheid te realiseren, dan kan dit weer negatieve gevolgen hebben op andere vlakken. Is een huishouden bijvoorbeeld afhankelijk van een auto om in de bereikbaarheid te voorzien ('gedwongen autobezit'), terwijl dit ten koste gaat van goed eten of een warm huis. Dit voorbeeld laat ook zien dat bereikbaarheidsarmoede vaak raakt aan andere 'typen' armoede, zoals energiearmoede.





Omdat het complex is om bereikbaarheidsarmoede vast te stellen, is het op zijn minst uitdagend om de omvang van het probleem te kwantificeren. Concrete beleidsdoelen op het vlak van bereikbaarheid ontbreken, en daarmee beleidsdoelen gericht op het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede. Zodoende is het lastig om concrete en effectieve maatregelen aan te wijzen.

Ten slotte benadrukken we dat zowel de oorzaken als de gevolgen en coping-mechanismen sterke dwarsverbanden hebben met beleidsterreinen zoals zorg, onderwijs en wonen. Problemen om bijvoorbeeld een school te bereiken kunnen immers verbeterd worden door het vervoer en de infrastructuur erheen te verbeteren, maar ook door ingrepen in de ruimtelijke inrichting (van activiteiten en wonen) en het onderwijsbeleid (bijvoorbeeld door een keuze in de grootte van scholen). Samenwerking met andere departementen en andere overheden is daarom noodzakelijk. Met mobiliteitsbeleid alleen ontstaat geen bereikbaarheid voor iedereen.



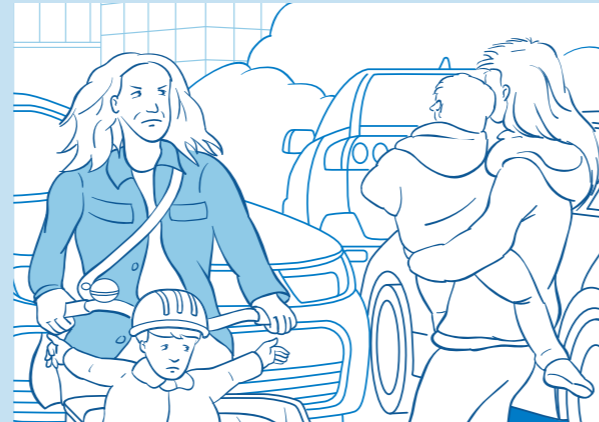




## Persoonlijke verhalen



Khadiya



Jade en Remco



Jelle



Leo



Fenna



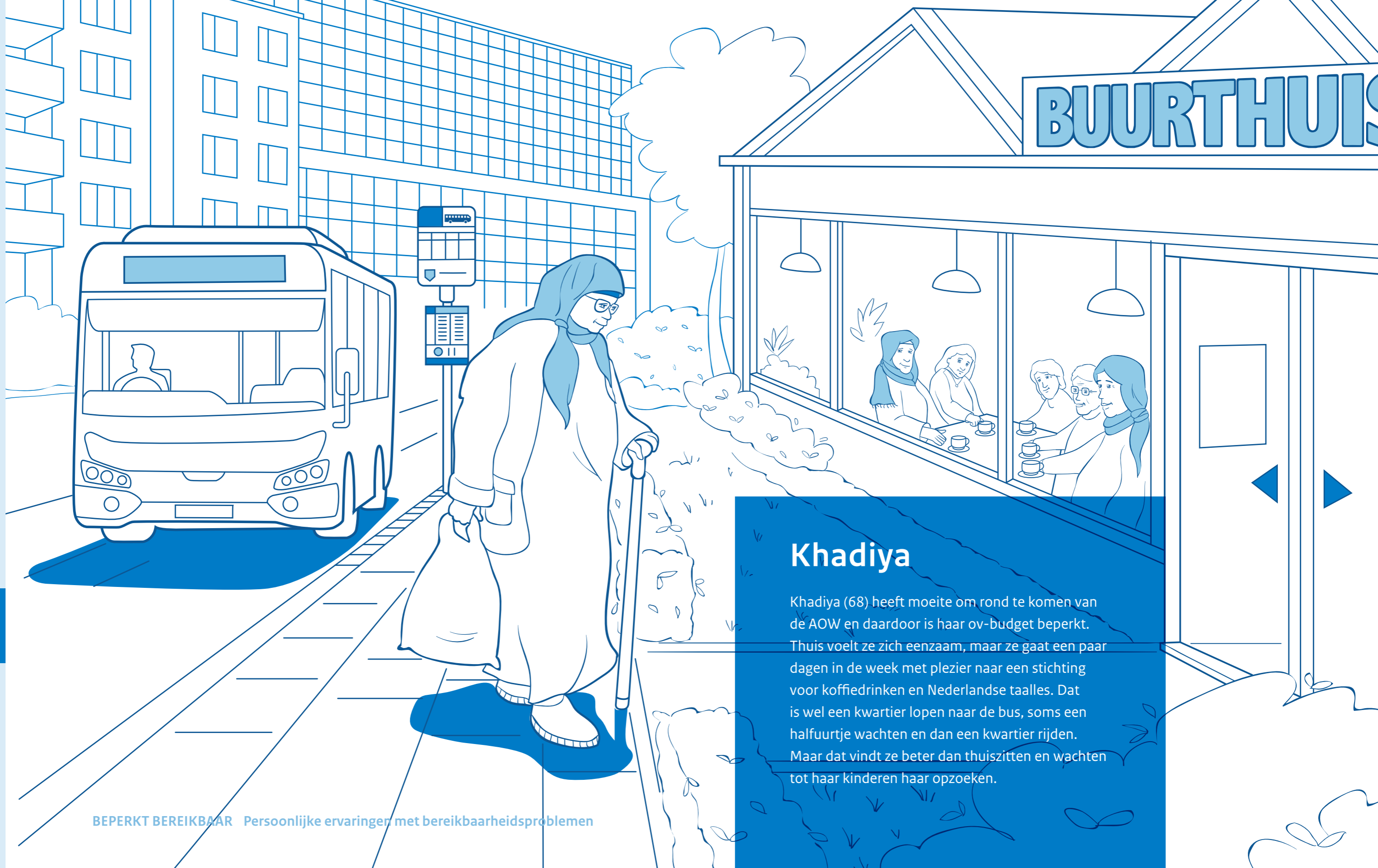
Tjeerd



Thijs

*Alle persoonlijke verhalen zijn samengesteld uit meerdere interviews. De namen zijn gefingeerd.*





BUURTHUIS

## Khadiya




Khadiya (68) heeft moeite om rond te komen van de AOW en daardoor is haar ov-budget beperkt. Thuis voelt ze zich eenzaam, maar ze gaat een paar dagen in de week met plezier naar een stichting voor koffiedrinken en Nederlandse taalles. Dat is wel een kwartier lopen naar de bus, soms een halfuurtje wachten en dan een kwartier rijden. Maar dat vindt ze beter dan thuiszitten en wachten tot haar kinderen haar opzoeken.






## Even de deur uit



Khadiya durft niet meer te fietsen, hoewel ze dat vroeger wel heeft gedaan. Fietsen in het drukke Utrechtse verkeer is gevaarlijk voor ouderen, vindt ze. Toen haar man nog leefde had hij een auto. Nu heeft ze daar geen geld meer voor.



Ze neemt daarom vaak de bus naar de stichting. Het kwartiertje lopen naar de bushalte is wel zwaar met haar reuma. Om de eenzaamheid tegen te gaan is regelmatig bezoek aan de stichting voor haar heel erg belangrijk: 'ik kom mijn bed uit, en ben bezig tot vier uur 's middags.' De eenzaamheid van Khadiya komt mede doordat ze als migrant naar Nederland is gekomen. 'Ik ben hier nu alleen met mijn kinderen. Ik heb geen familie hier, iedereen is in Marokko.' Vroeger had ze haar kinderen thuis om zich heen, dat bracht gezelligheid en drukte.



*'Mijn buskaart is snel leeg. Zonder saldo kan ik niet met de bus naar de stichting. Mijn kinderen laden de ov-chipkaart op als er genoeg geld op mijn rekening staat. Ik kan dat zelf niet.'*



Wel merkt ze dat de bus duur is. 'Als mijn kinderen mijn ov-chipkaart hebben opgeladen, is die heel snel op. Als mijn bankrekening voldoende geld heeft, zetten ze er 20 euro op, en anders 10 euro. Ik kan dat niet zelf.' Als haar kaart niet meer genoeg saldo heeft, gaat ze minder vaak naar de stichting toe.

## Wachten op de regiotaxi

Soms regelt de gastvrouw bij de stichting voor haar een regiotaxi. Haar eigen Nederlands is te beperkt om goed te telefoneren. 'Alleen weet je, soms komt die te laat,' vertelt Khadiya. 'Eén keer heb ik twee uur gewacht, was hij mij vergeten.' De taxi moet overal stoppen, en dan duurt het soms een halfuur, soms 40 minuten. Ook de regiotaxi is beperkt, merkt ze op: 'daar mag ik per jaar 500 km mee reizen, vroeger was dat 2000 km. Daarom moet ik wel goed bedenken of het de moeite is.' Ze gebruikt de regiotaxi meestal voor een bezoek aan het ziekenhuis. 'Om zeker te weten dat ik op tijd kom, vraag ik hem vroeg aan. Daardoor moet ik heel lang wachten in het ziekenhuis.'

Met de trein naar verdere bestemmingen staat haar gezondheid niet toe. 'Vanwege mijn knie val ik soms, en daarom ben ik soms een beetje bang om met de trein te reizen.' Als er iemand meegaat is ze minder bang, zegt ze: 'Binnen in de trein, als ik in de stoel zit, is het geen probleem. Het is meer het uitstappen, op de trap, de roltrap en het perron vinden. Daarom is de bus beter geschikt voor mij.'

De reis naar haar zoon in België vindt ze erg ver en duur met het ov. Bovendien moet ze dan ook precies de goede treinen nemen. Dat is lastig voor Khadiya: 'Ik spreek niet goed Nederlands en de bordjes lezen is ook erg lastig. In de Flixbus die zonder overstappen naar Antwerpen rijdt zit ik in één keer goed. Dan hoef ik alleen in de goede bus te stappen. Mijn zoon haalt me dan op van het busstation.'

## Afhankelijk van haar kinderen

Haar kinderen komen haar wel eens opzoeken of halen haar op voor een uitje in de stad of bij hun thuis. 'Mijn dochter komt al eens in de twee weken om met mij in de auto naar de Lidl te gaan. Dan haal ik gelijk veel voorraad.'



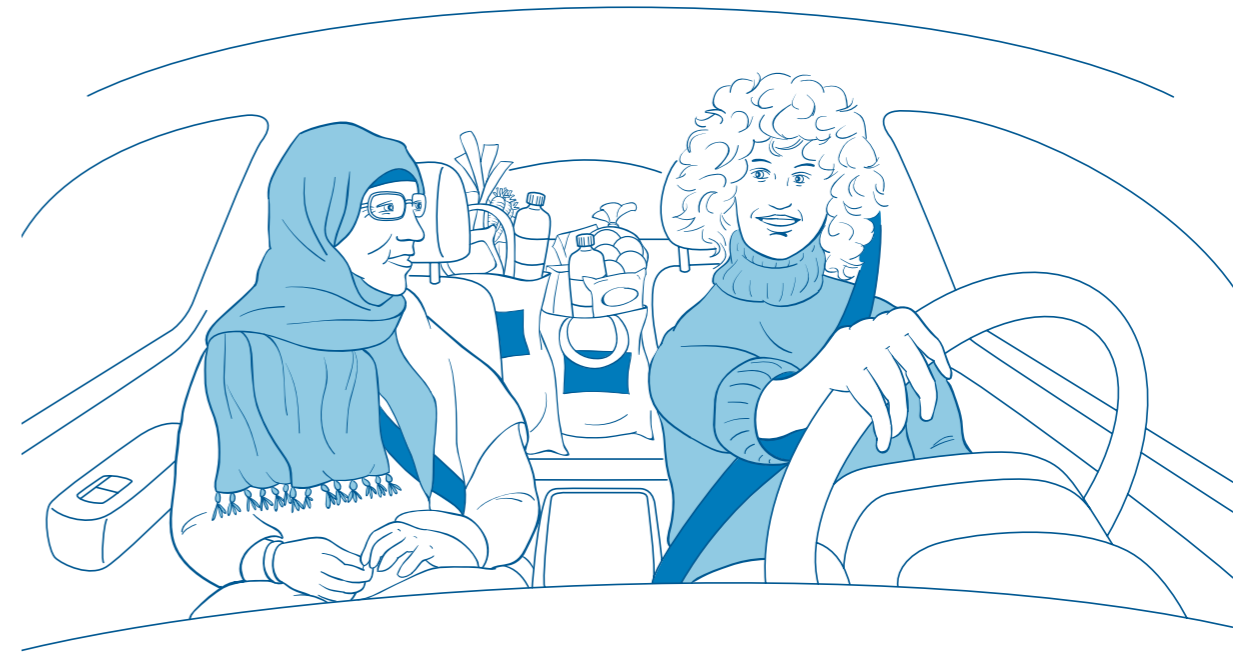
Maar ze wil haar kinderen niet te vaak vragen. Haar dochter die ook in Utrecht woont heeft vaak geen tijd want ze werkt veel. Khadiya gunt haar een eigen leven. ‘Het is wel vervelend om hulp te vragen. Je moet ze ook vrijlaten.’ Haar zoon die nu in België woont, neemt zijn kinderen mee als hij een nachtje komt logeren. Dan maken ze wel eens een dagje een uitje naar andere plekken die ze wil.

### Liever zelf boodschappen doen

Khadiya zou best wel meer uitjes willen doen: andere steden bezoeken zoals Amsterdam of een reis naar België. Met andere vrouwen op stap gaan en daarvan genieten. Zelfs een tripje naar de binnenstad of stoffenmarkt zou ze leuk vinden, maar de busreis daarheen ervaart ze nu als een te hoge drempel. Khadiya bedenkt dat de gemeente haar misschien kan helpen om meer activiteiten te bezoeken. ‘Met een scootmobiel ga ik proberen zelf meer naar buiten te gaan en boodschappen te doen.’



*‘Om zeker te weten dat ik op tijd voor mijn afspraak kom, vraag ik de regiotaxi vroeg aan. Maar daardoor moet ik wel lang wachten in het ziekenhuis.’*







## Jade en Remco

Jade (34) vindt het steeds gevaarlijker worden in de wijk. Haar middelste dochter is onlangs aangereden; dat was echt schrikken. Ze is getrouwd met Remco (49) en heeft 3 kinderen. Remco brengt de jongste met de auto naar de gastouder aan de andere kant van het kanaal, aangezien ze geen oppas konden vinden in de buurt.





## Angst voor drukte

Jade legt uit dat ze niet meer met haar dochter naar school fietst, omdat het te druk is met auto's en uitladende vrachtauto's. 'Ze laten fietsers niet voorgaan, we hebben geen fietspaden. Hoe wil je dat doen? Op de stoep fietsen? In de ochtend rond kwart over 8 is het daar gewoon bomvol. Fietsers die fietsen overal en nergens, en er rijden overal auto's, nog hard ook.' Jade denkt dat het zou helpen om er een eenrichtingsweg van te maken met twee rode fietspaden.

Het gaat overigens wel goed met haar dochter. 'Bij de aanrijding was ze gevallen en had ze wat schrammen. Maar de schrik zit er echt goed in. Met oversteken heeft ze nu echt angst. Ze knijpt mijn handen gewoon helemaal fijn.' Als de jongste kinderen naar een speeltuin willen, gaat Jade altijd zelf met ze mee. 'We hebben geen zebrapaden, weet je wel, iedereen steekt overal en nergens maar over.'

*'Het is heel erg druk in de wijk Kanaleneiland.  
Geen zebrapaden, iedereen steekt overal en nergens  
maar over. Fietsers en auto's rijden overal hard.'*

## Naar het werk

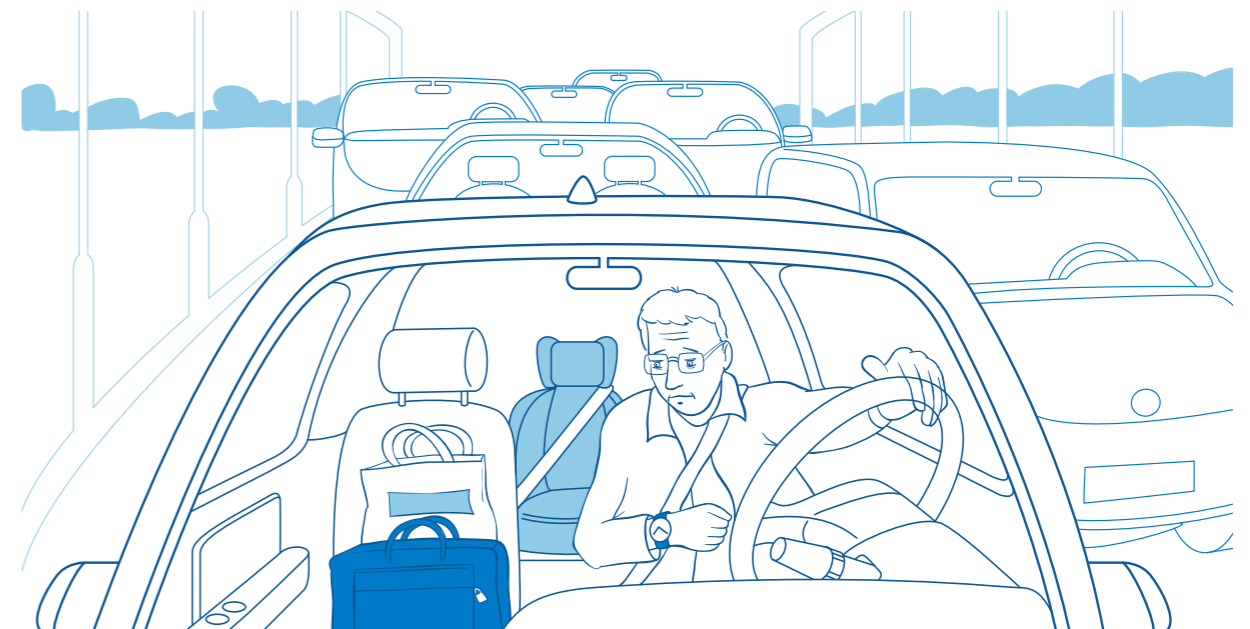
Jade en Remco zijn tevreden met hun huurhuis in een rustige straat in de wijk. Ze kent veel burens en heeft haar ouders, schoonouders, winkels, een supermarkt en haar werk in de buurt. Ze heeft geen rijbewijs en ze is daardoor afhankelijk van het openbaar vervoer of haar man. Met een kinderwagen de bus in stappen is voor haar een drempel. Ze is van plan toch weer te gaan lessen voor een rijbewijs, zodat ze zich makkelijker kan verplaatsen. Het kost haar echter wel moeite om hiervoor tijd vrij te maken, met een druk gezin en lange werkdagen.

Remco werkt ook redelijk dichtbij, maar pakt toch de auto: 'Eerst breng ik namelijk mijn jongste zoon naar de gastouder in een nabijgelegen wijk, dan ga ik gelijk door naar mijn werk en eind van de middag haal ik hem daar weer op.' Fietsen is te ver omdat hij zich niet fit voelt én 3 tassen mee moet nemen: werklaptoptas, gewone tas en de tas voor het kind. Met de fiets moet je helemaal omfietsen en een hoge brug over. Met de auto is het goed te doen, tenzij er file staat op 't Goylaan. 'Echt bizar, dan sta je gewoon 20 minuten vast. Mijn vrouw rijdt geen auto, dus dat betekent: ik haal en breng mijn zoon altijd.'

Remco heeft jarenlang van zijn huis in Bunnik naar zijn werk in Amsterdam gereisd. 'Wat ik dan deed, is de bus of de fiets naar Utrecht Centraal en daar dan de trein naar Amsterdam. Toen ik wegging uit Amsterdam, heb ik gezworen om nooit meer zo'n afstand te moeten overbruggen.'

## Weinig parkeerplekken

Overigens baalt Remco er wel van dat er na vertrek van de Lidl verderop regelmatig te weinig parkeerplekken zijn. 'Bezoekers van de woonboulevard komen bij ons in de buurt parkeren. Gratis.' Zonder Lidl verderop doet iedereen in het winkelcentrum zijn boodschappen en puilt de parkeerplaats uit. 'Dan ben ik op m'n werk en moet ik mijn auto bijna thuis parkeren.'







## Jelle



Student Jelle (22) woont nog bij zijn ouders in een Fries dorp, maar zou veel liever in de stad wonen, dichterbij vrienden. Om op school te komen is hij ruim 1-1,5 uur onderweg: met de fiets naar Drachten, met de bus naar Leeuwarden, en vanaf het busstation lopen naar school. Af en toe gaat hij met de trein naar festivals, zelfs in Rotterdam, maar dan zonder het volle pond te betalen.





## Veel overstappen


Het reizen kost Jelle veel tijd. Alleen al naar school is hij voor een enkele reis zo'n 1,5 uur onderweg. 'Vanuit mijn dorp zijn er verschillende ov-opties. Je kunt fietsen naar een bushalte, en met de bus naar het treinstation in Heerenveen, en met de trein naar Leeuwarden. Anders pak je fiets naar Drachten, en met de bus (Q-liner) naar Leeuwarden.' Het laatste stuk in Leeuwarden loopt hij altijd, omdat hij geen zin heeft om op de toch al drukke bus te wachten. 'Er is gek genoeg geen goede verbinding vanaf het station naar het MBO.'





'Als ik kan kiezen, neem ik de trein. Dat is goedkoper, in de daluren kun je met een Dal-vrij-abonnement met korting reizen. In de bus zit je met het streekabonnement en daar betaal je veel meer voor.'



## Onverlicht fietspad



Fietsen naar andere dorpen voor de bus- of treinhalt is geen probleem overdag. 's Nachts daarentegen wil hij liever niet fietsen. 'Eén keer fietste ik naar huis in de avond en het was al helemaal donker, op een fietspad apart van de weg met aan beide kanten van het fietspad een sloot. Ergens op het fietspad zit dan een bocht en een bruggetje. Toen kwam een auto van de andere kant aan, die had groot licht aan dat mij compleet verblindde. Ik dacht dat daar de bocht van het bruggetje zat, dus ging de bocht om en ineens lag ik in het water! Schrok me dood en klom het water uit. Mijn telefoon was helemaal nat en deed het niet meer.'



Tegenwoordig hebben veel vrienden zelf een auto. Jelle steekt zijn geld liever in andere hobby's. 'Ik ben wel begonnen met m'n rijbewijs, maar ben toch gestopt. De kosten waren hoog. Ik moet het zelf betalen. En de rijkschool wil me niet bij mijn afgelegen huis ophalen, dus kost het weer meer tijd als je er eerst naartoe moet fietsen.'

## Blijven hangen in de stad

Wanneer hij weer naar huis wil die avond, bedenkt hij 's ochtends al dat hij met de Q-liner gaat. 'Die gaat nog tot half 1, terwijl hij veel eerder weg moet om de trein en andere bus te halen'. Met de Q-liner is hij flexibeler, ook al is dat verder fietsen. Soms blijft hij 's avonds gezellig met vrienden hangen in de stad. Als het nog later wordt, en hij geen slaapplek kan vinden, neemt hij weleens een hostel. 'Dat doe ik ook om niet van anderen afhankelijk te zijn.'

Soms gaat Jelle uit naar feestjes en festivals, ook in de Randstad. 'Dan neem ik die 3 uur reistijd maar voor lief, maar dan moet het wel de moeite zijn. De kosten zijn wel echt hoog als je een gewoon kaartje koopt. Liever reis ik op een groepsticket of met iemand mee met een auto.'



*'Ik ga graag naar festivals, ook in de Randstad. Eigenlijk ben ik al te oud, maar ik koop toch een jeugdticket voor € 15 retour in plaats van een gewoon treinkaartje voor € 60.'*

Afgelopen weekend naar een festival in Rotterdam koos hij ervoor om een jeugdticket te kopen, dat eigenlijk niet voor 18-plussers is. 'Dat kost € 7,50, dus ben je retour € 15 kwijt. Ik ben gelukkig niet gecontroleerd. Maar anders was ik niet gegaan, dan is het € 60.' Hij maakte er een lang uitje van: 'Rond kwart voor 7 's avonds vertrok ik en het festival duurde tot 7 uur 's ochtends. Daarna ging ik nog gezellig mee naar een afterparty in Schiedam, en heb ik wat geslapen bij kennissen in Vlaardingen. Ik kwam thuis om 8 uur 's avonds.' Bij zulke lange treinreizen maakt hij soms ook nog een tussenstop bij vrienden in Zwolle.



## Meer sociaal leven

Jelle baalt ervan om in een dorp te wonen. 'Vanaf de middelbare school had ik liever in een stad gewoond, dicht bij vrienden, ga ik misschien uit en zo. Dat was nu wel heel moeilijk. Ik heb me toen ook heel erg alleen gevoeld, omdat ik helemaal niet zo'n goede aansluiting had met leeftijdgenoten in de buurt.'



*'Ik ga minder vaak naar de stad dan ik zou willen.  
Ik mis het sociale leven daar, in verenigingen en zo.'*

Nu nog steeds heeft hij het gevoel dingen te missen. Hij gaat veel minder vaak gewoon 'even' naar de stad dan hij zou willen. 'Als ik in de stad zou wonen, zou dat beter voor mij zijn. Ik zou wel bij een vereniging willen, meer sociaal leven hebben. Ik zie mijn vrienden daar ook minder vaak.' Met een rijbewijs en auto zou hij misschien vaker op pad gaan, ook 's avonds nog even naar een andere vriend die achteraf woont. 'Hoewel, de kosten van een auto houden me wel tegen.'

Uiteindelijk lukt het hem toch wel om overal te komen waar hij écht moet zijn. 'M'n ouders hebben een auto en kunnen me desnoods ergens brengen of halen. Mocht er echt wat zijn, dan kan ik natuurlijk altijd gewoon bellen. Ook andere mensen uit de buurt zouden wel behulpzaam zijn in geval van nood.'

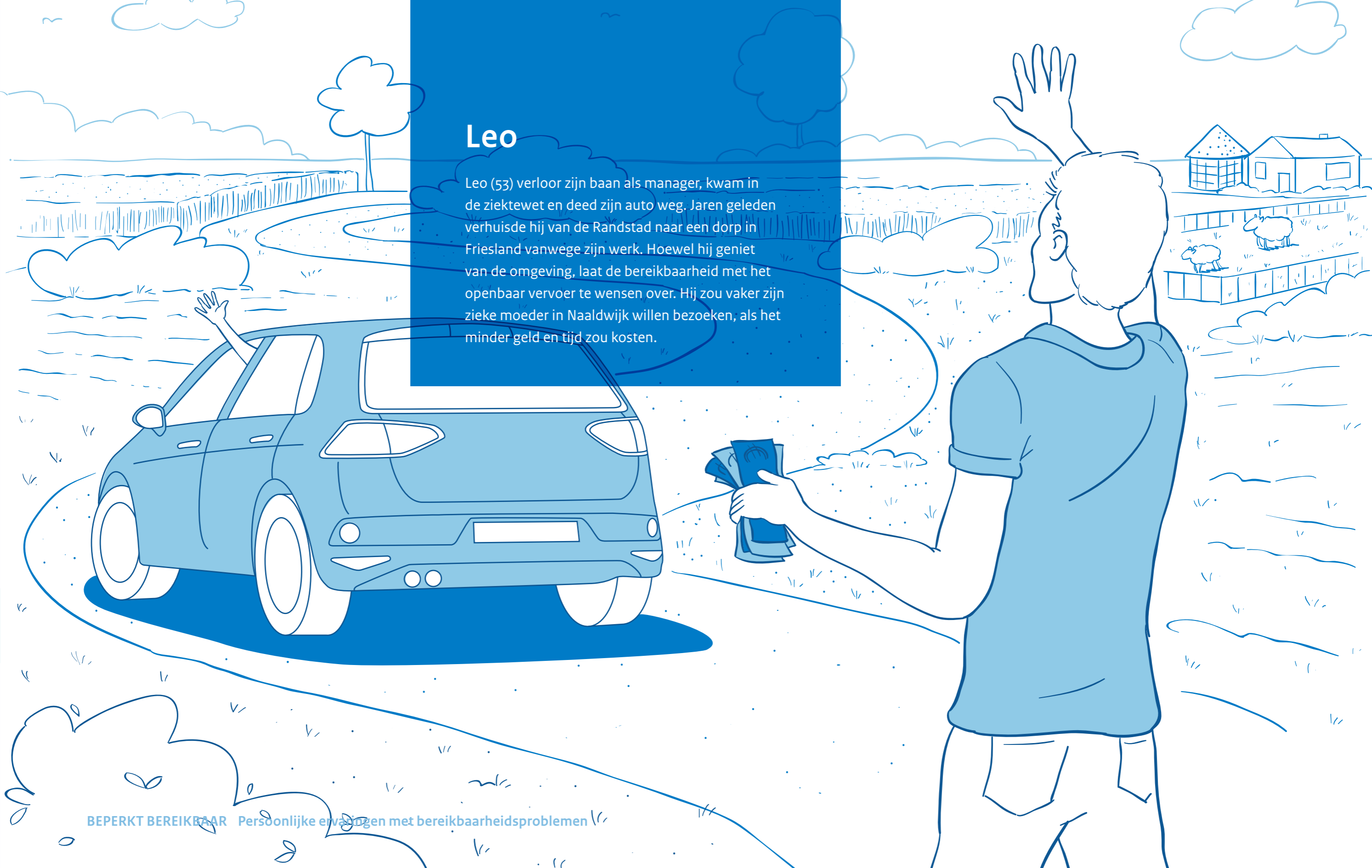






## Leo

Leo (53) verloor zijn baan als manager, kwam in de ziektewet en deed zijn auto weg. Jaren geleden verhuisde hij van de Randstad naar een dorp in Friesland vanwege zijn werk. Hoewel hij geniet van de omgeving, laat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te wensen over. Hij zou vaker zijn zieke moeder in Naaldwijk willen bezoeken, als het minder geld en tijd zou kosten.





## Vooruitplannen

Sinds 2 jaar zit Leo in de ziektewet. Daarmee ging zijn inkomen achteruit en besloot hij zijn auto weg te doen. Leo mist zijn auto wel; nu is hij afhankelijk van fiets en openbaar vervoer. 'In de zomermaanden is de fiets prima te doen, maar in de wintermaanden is het een ander verhaal. Kijk, ons dorp heeft helemaal geen voorzieningen, dus je bent toch afhankelijk van Heerenveen of Drachten om je dagelijkse boodschappen te doen.' 2 keer in de week haalt hij op de fiets boodschappen voor hemzelf en 2 bijna volwassen zoons die bij hem thuis wonen.

Hij vertelt dat het wel went zonder auto, hij begint al beter te plannen. 'Behalve als je met spoed ergens naartoe moet. Maar goed, dan kan ik altijd de auto lenen van de burens.' Hulp vragen aan burens en vrienden beperkt hij liever tot de momenten waarop het echt nodig is. Hij probeert eromheen te plannen.

*'Zonder auto ben je toch afhankelijk van fiets en ov. Ook voor de dagelijkse boodschappen moet ik echt op pad.'*

## Onzinritjes

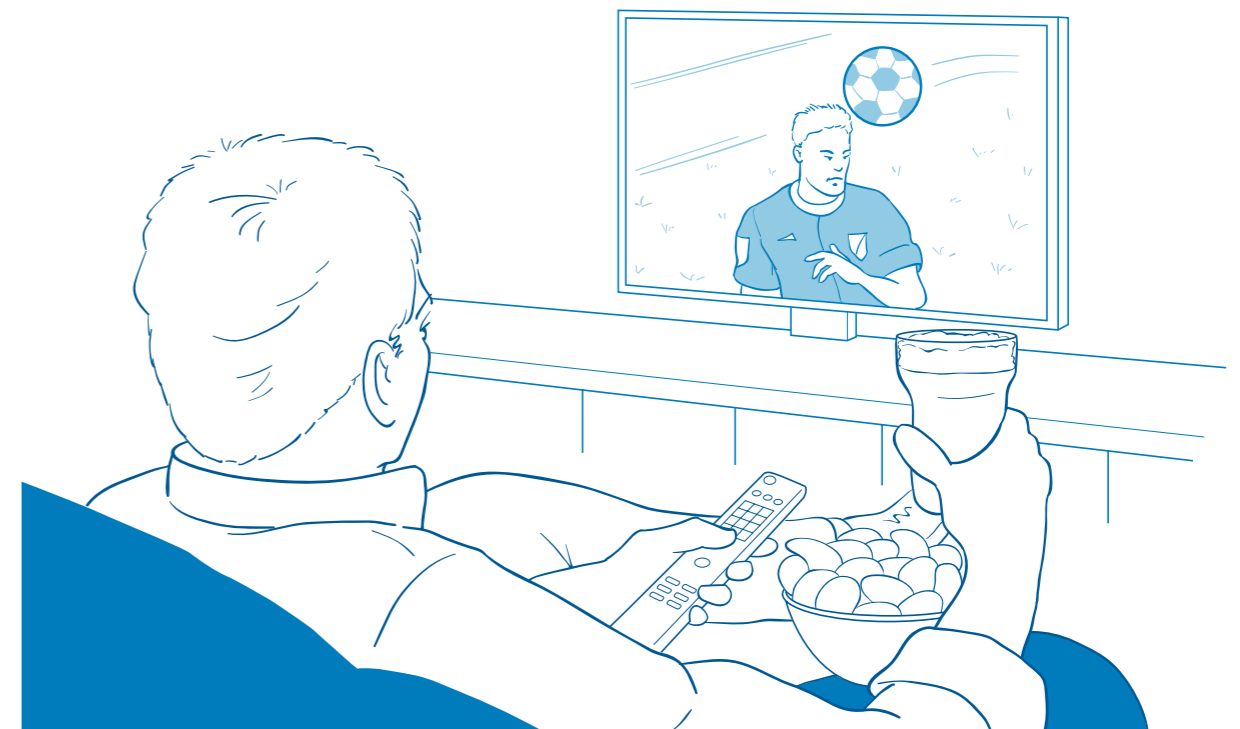
Voor werk heeft Leo vaak grote afstanden afgelegd met de auto. Werkgevers zaten in Den Helder, Zwolle, en Deventer bijvoorbeeld. 'Toen ik nog een auto had, reed ik soms wel eens 3 keer heen en weer naar Heerenveen. Soms onzinritjes, maar ja, dan stapte ik toch weer in die auto. Dat doe ik nu niet meer. Nu ben ik meer aan het fietsen en buiten, dat is ook wel prima. Voor het milieu ook nog eens goed.' Zijn zieke moeder bezoekt hij elke 2 weken in Naaldwijk, soms blijft hij daar een paar dagen. 'Ze heeft kanker en dat kan altijd heel snel bergafwaarts gaan. Wanneer het voorbij is, is niet te voorspellen.'

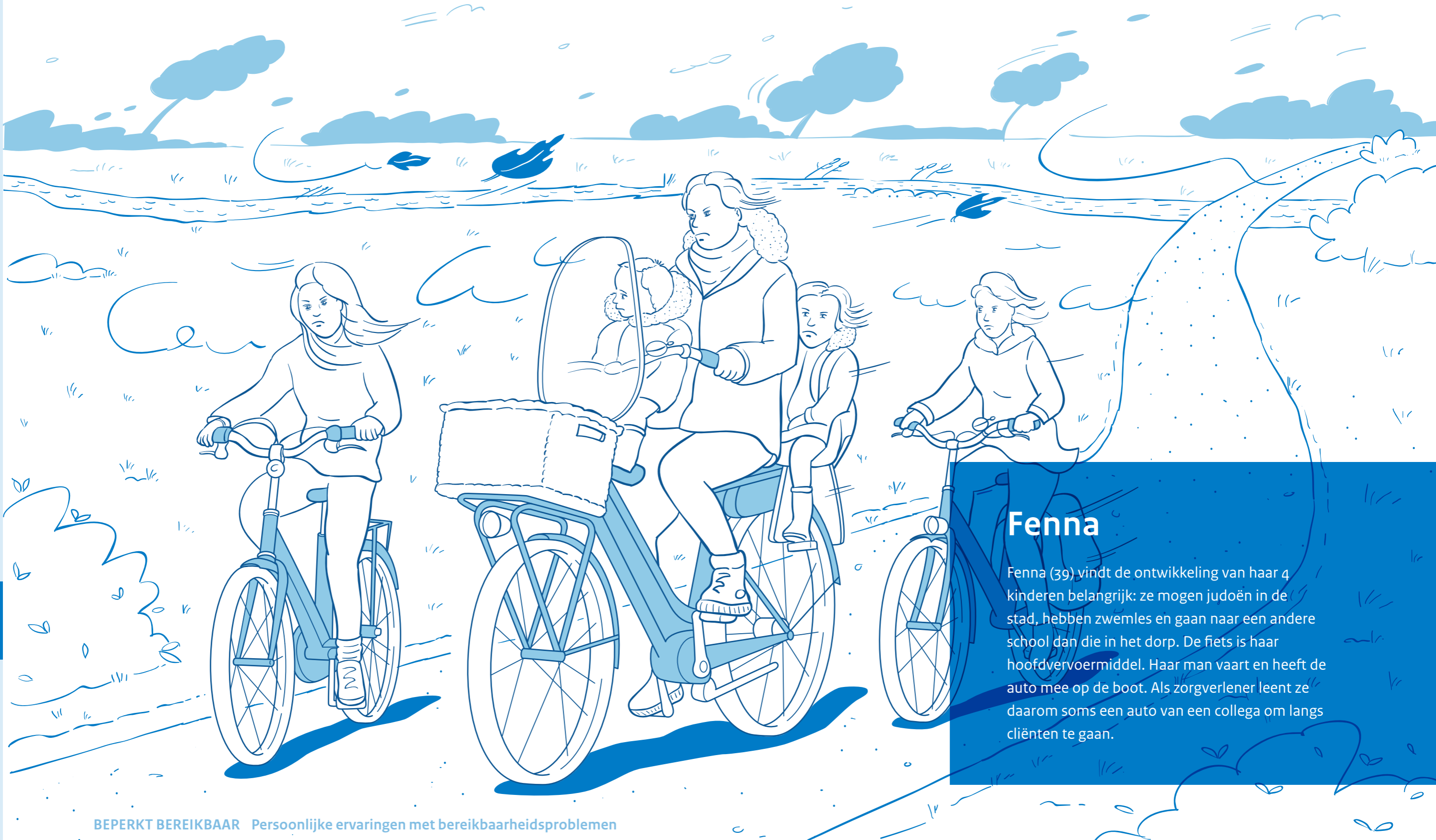
Zijn 2 oudste dochters wonen bij hun oma in de buurt, die doen ook veel voor haar. De treinreis erheen duurt 2,5 uur vanaf Heerenveen. 'De ene keer voelt het lang, maar de andere keer, met een boek, is het ook wel lekker.' Met de auto zou het 1,5 uur rijden zijn. Leo: 'Dat scheelt dus niet zoveel.' Hij zou zijn ouders wel wat vaker willen bezoeken, maar de kosten en tijd weerhouden hem daarvan.

## Niet zo noodzakelijk

Leo heeft nu minder sociale contacten dan tijdens zijn werkende leven. Hij vindt het nu wel moeilijker om in het weekend ergens naartoe te gaan, zoals uit eten of even naar een terras. 'In een stad of in de Randstad is dat veel makkelijker, dan heb je sneller die sociale interactie. Er zijn wel wat muziekverenigingen, maar daar heb ik niet zoveel mee.'

Ook mist hij het kijken naar voetbal, in Heerenveen. 's Avonds naar het stadion en weer terugfietsen naar huis is toch ver en teveel gedoe. Dat laat je dan maar gaan. Ik kan het met mijn abonnement nu thuis ook prima volgen en dat kost een stuk minder tijd. Het is natuurlijk niet zo noodzakelijk als boodschappen doen en ziekenhuisbezoek.'

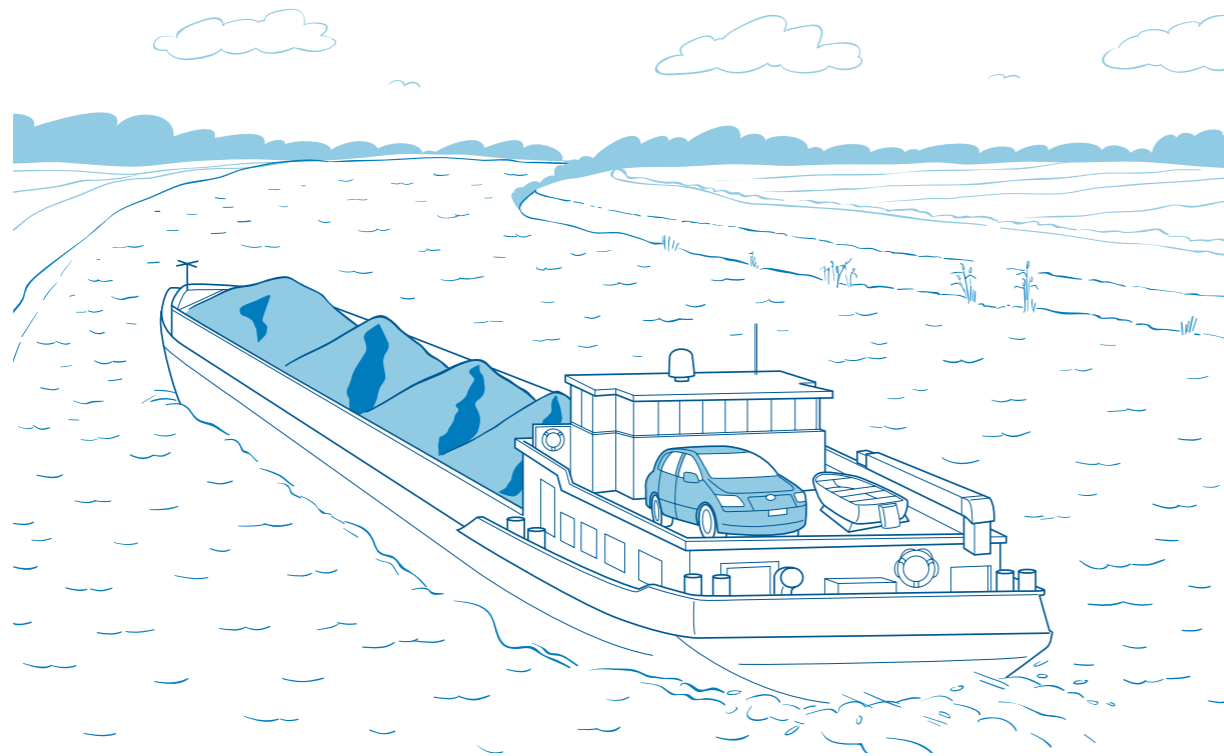




## Fenna

Fenna (39) vindt de ontwikkeling van haar 4 kinderen belangrijk: ze mogen judoën in de stad, hebben zwemles en gaan naar een andere school dan die in het dorp. De fiets is haar hoofdvervoermiddel. Haar man vaart en heeft de auto mee op de boot. Als zorgverlener leent ze daarom soms een auto van een collega om langs cliënten te gaan.





## Mobiliteitservaringen

‘Als mijn man met de boot én auto weg is, is het een hele organisatie om alle activiteiten te plannen,’ legt Fenna uit. ‘Mijn man komt morgen weer thuis met de auto, dus dan is het weer een weekje makkelijk tot hij volgende week weer afvaart.’

Fietsen is daardoor vaak de beste optie. ‘Met regen? Dan maar een regenjas aan. Maar met tegenwind zijn de kinderen lastig te motiveren, en leen ik zo mogelijk een auto. We hebben wel allemaal fietsen met versnellingen.’

Voor het judoën van de kinderen op woensdagmiddag heeft Fenna de auto van haar moeder geleend. ‘Want met het openbaar vervoer moeten we 2 keer overstappen. Met de auto is het een kwartiertje.’ Haar moeder houdt er vaak rekening mee en kan eromheen plannen. Fenna combineert dit ritje dan ook gelijk met het doen van de weekboodschappen.

Haar collega vindt het geen probleem als Fenna de auto leent voor huisbezoeken. ‘Meestal heeft zij de auto niet nodig op haar vrije dag, en dan kan ik hem lenen. Ik fiets

dan bijvoorbeeld de avond ervoor naar haar toe, en neem de auto mee, en breng hem ’s middags weer terug. We appen even over wat het beste uitkomt.’

## Bewuste keuzes

Fenna geniet volop van haar grote huis met grote tuin. Ze denken wel eens na over een huis dichtbij alle faciliteiten. ‘Als je verhuist, en je kinderen worden ouder, dan kunnen ze zelfstandig naar activiteiten gaan. De oudste zit nu op de middelbare school, dus die zou in principe in dat geval zelf naar de judo kunnen. Nu is het te ver en breng ik haar.’



*‘Tegen regen kun je je kleden. Maar met harde wind is het lastig om de kinderen te motiveren om te fietsen.’*

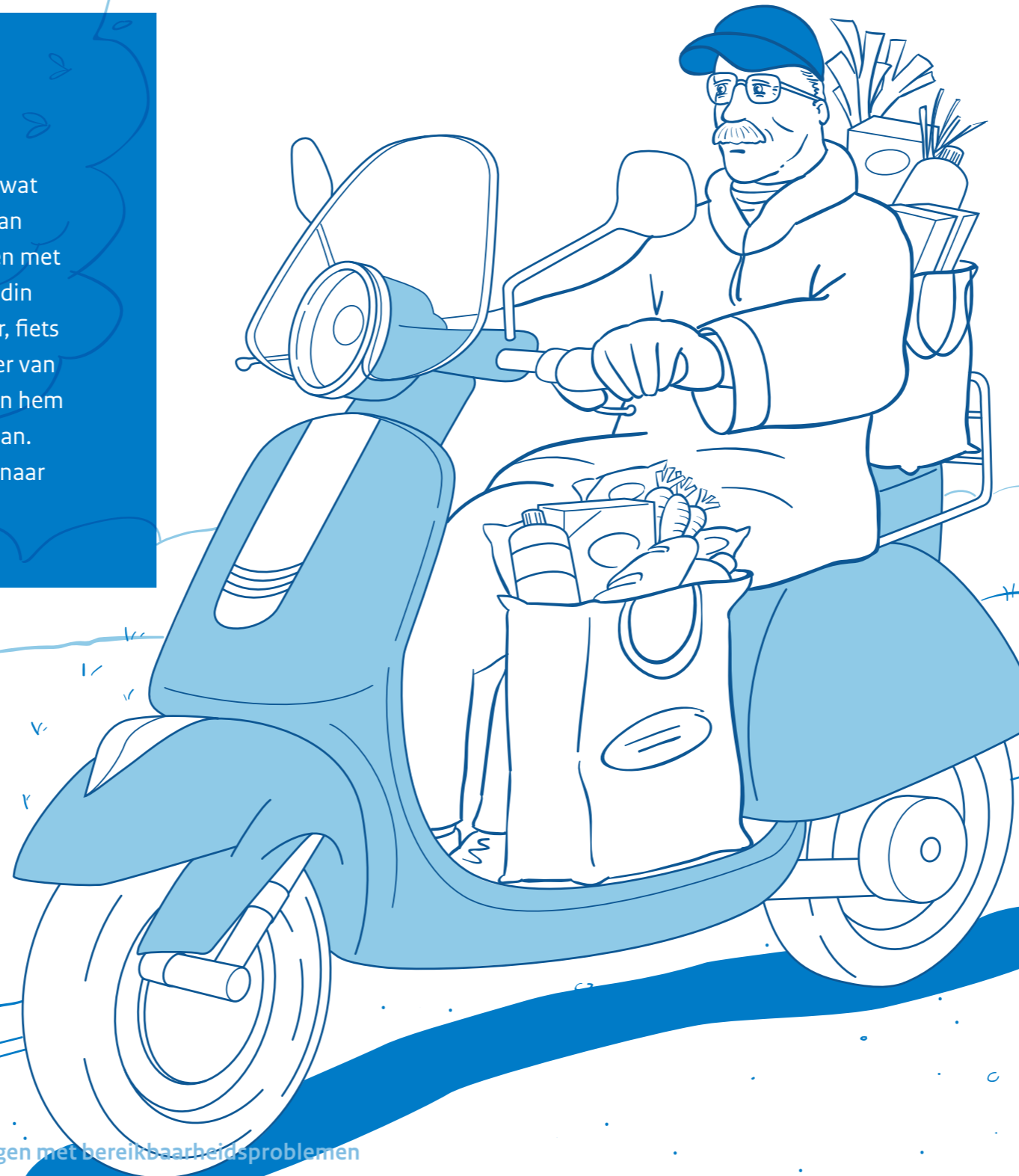
Een auto erbij zou het vervoer een stuk gemakkelijker maken. Maar uiteindelijk heeft het stel de afweging gemaakt van niet, want anders zouden ze moeten bezuinigen op andere zaken. In hun omgeving zien ze veel gezinnen die het prima redden met 1 auto. ‘Wij zijn wél op andere vlakken een uitzondering, omdat we de kinderen in een ander dorp op school hebben en ze hobby’s uitoefenen die niet in het dorp te vinden zijn. Andere kinderen voetballen gewoon hier vlakbij.’

Zonder auto gaat Fenna niet zo vaak bij sommige vriendinnen op bezoek. ‘Als mijn man thuis is en de auto er dus staat, dan kan dat wel. En natuurlijk kunnen ze altijd bij mij komen. Maar ik wil ook weleens het huis uit, en naar vriendinnen die wat verder weg wonen. Bijvoorbeeld in Harlingen, Franeker en zelfs Deventer, dat kan echt niet fietsend.’



## Tjeerd

Tjeerd (70) is gepensioneerd, maar klust nog wat bij in zijn oude baan. Daarnaast houdt hij ervan om erop uit te gaan, bijvoorbeeld te wandelen met zijn hond of een uitje te maken met zijn vriendin uit Groningen. Hij gebruikt vooral zijn scooter, fiets en het ov, maar dat is wel lastig bij het vervoer van zware spullen of in het donker. Collega's halen hem soms op om met de auto naar zijn werk te gaan. Zijn vriendin komt regelmatig met haar auto naar hem toe om samen wat te ondernemen.





## Vrijheid met de scooter

Dagelijks gebruikt hij zijn scooter. Zonder scooter zou hij zich minder vrij voelen om erop uit te gaan. 'Ik word natuurlijk ook ouder en met slecht weer of hoge windkracht is het heel lastig met de scooter.' Onbewust combineert hij veel activiteiten met elkaar. 'Soms ga ik vogels kijken, en op de terugweg neem ik dan ook wat boodschappen mee die ik nog nodig heb.' In het weekend haalt hij boodschappen voor de hele week als zijn vriendin er met haar auto is.

Zijn vriendin komt vanwege haar auto vaker bij hem langs dan andersom. 'Met het ov zou de verbinding met de grote steden als Leeuwarden en Groningen wel te doen zijn. Het is alleen niet zo handig om met de hond in de bus te gaan.' En met het openbaar vervoer zou het ook wel enkele uren kosten, terwijl het met de auto zo'n 40 minuten kost. Samen gaan ze wel eens uit, naar een concert bijvoorbeeld.



*'Met het ov zou de reis naar Groningen wel te doen zijn, maar het is natuurlijk niet handig om met een hond in de bus te gaan. En het kost enkele uren, terwijl het met de auto zo'n 40 minuten is.'*

## Steeds minder bussen

De bus vanuit het dorp naar Dokkum gaat ongeveer 8 keer per dag. Om naar een ander dorp te gaan, moet je zo'n beetje altijd via Dokkum. 'Maar dan kan het zomaar zijn dat je een uur moet wachten bij de overstap.' Hij weet nog dat de situatie zo'n 25 jaar geleden heel anders was. 'Toen had je gewoon nog een bus, en als je dan op een gegeven moment tegen de buschauffeur zei naar welk dorp je moest, reed hij daarlangs. Dat was voor iedereen.'

Hij voelt zich betrokken bij de gemeenschap en omgeving, ook al is hij naar eigen zeggen geen wezenlijk onderdeel van het dorpsleven. 'Niet alle dorpen hier zijn welvarend. Ik denk dat er stille armoe is en dat mensen de bus te duur vinden. En dat maakt het natuurlijk lastiger: want als de bus niet wordt gebruikt, gaan ze minder vaak rijden en wordt het duurder.'



*'Met het ov zou de reis naar Groningen wel te doen zijn, maar het is natuurlijk niet handig om met een hond in de bus te gaan. En het kost enkele uren, terwijl het met de auto zo'n 40 minuten is.'*

Door zijn pensionering werkt hij niet meer voor een werkgever. 'Maar nu help ik vrijwilligers die daar ook werken, of val ik in als zij soms op het laatst toch niet kunnen.' En bij slecht weer zijn er ook collega's in de buurt die mij even oppikken.

Soms verbaast hij zich erover dat iedereen zelf voor het eigen vervoer zorgt. 'Ik vind dat mensen best ook wat meer samen mogen regelen. Dan kom je hier 's morgens 10 auto's tegen met allemaal een moeder met een kind. En die rijden dan weer terug en om 12 uur gebeurt precies hetzelfde weer. Kunnen ze dat niet onderling afspreken?'

## Tevreden in de uithoek

'Ik woon hier graag: ik kan nog lekker naar de dijk toe wandelen met mijn hond.' Tjeerd vindt zijn woonplek wel een uithoek. 'Ik moet wel creatief zijn om het land te bereiken, denk aan een concert in Amsterdam. Als ik leuke tickets heb, dan zoek ik daar een van mijn vrienden bij die mij mee kan nemen daarheen.'

Tjeerd mist geen activiteiten, ondanks zijn afgelegen woonplaats. 'Ik vind het ook prima om een boek te pakken bijvoorbeeld. Als ik iets echt graag wil, dan regel ik het ook wel. Desnoods neem ik wel een taxi. Ik red het financieel wel goed genoeg.'



*'Als ik iets echt graag wil, dan regel ik het ook wel.  
Desnoods neem ik wel een taxi.'*







## Thijs

Voor Thijs (21) is het nog best ver door de stad om naar de universiteit te fietsen. Dat kost ruim een half uur ondanks tussendoorweggetjes om stoplichten te mijden. Door glas op straat heeft hij regelmatig een lekke band en repareren kost hem veel geld. In de spits is het te druk om met het openbaar vervoer te gaan. Voor een uitwedstrijd kan zijn hockeyteam auto's lenen, zodat ze uithoeken beter kunnen bereiken. Dan kan de grote keeperstas achterin. Naar een wedstrijd op de fiets is die tas meenemen meer gedoe.



## Ochtendspits

Voor zijn lessen gaat Thijs nu ongeveer 3 keer per week naar de universiteit, afhankelijk van wat er wordt aangeboden. Meestal fiets hij de 8 kilometer, maar dan moet hij door de stad via veel verkeerslichten. ‘Wel een stuk of 15 of zo. Zeker in de ochtendspits staan die lang op rood. Dat vind ik veel tijd kosten. En met slechter weer of met een lekke band neem ik de bus naar de uni. Die is echt minder efficiënt, omdat je geen tussendoorweggetjes kan nemen zoals met de fiets. En hij stopt heel vaak.’ Tussen 7 uur en half 9 vindt hij het altijd te druk in de bus. ‘Zo druk is echt heel oncomfortabel. En 1 keer reed de volle bus gewoon door, konden we niet eens instappen.’

Thijs kiest er soms voor om online college te volgen. ‘In de ochtend is het superdruk onderweg, en kom ik misschien weer te laat. En ja, het is best wel lang fietsen. Terwijl ik me wel beter kan concentreren als ik fysiek in die les zit. Hier op mijn kamer staan allemaal spullen van me, en dan komt er weer iemand langs...’

## Dáár gebeurt het

Sinds 3 jaar woont Thijs nu in Utrecht, hij is daarheen verhuist voor zijn studie. Hij woont samen met ruim 20 andere studenten op 1 verdieping in Kanaleneiland. ‘Echt supergezellig, met een vrij grote woonkamer, en genoeg douches, wc’s en kookpitjes’. Veel vrienden wonen echter dichtbij de campus in de Uithof, Utrecht Oost. ‘We spreken vaak bij 1 van hen af. Voor de anderen is dat dan zo’n 10 minuten fietsen, maar als we bij mij zouden afspreken moet iedereen een heel eind. En je bent dan ook een stuk dichtbij het noordelijke deel van de stad, waar we graag uitgaan.’

Thijs mist niet graag studentactiviteiten en is blij dat hij in Utrecht woont. ‘Toen ik begon met studeren was er – net als nu – hoge kamernood. Dan heb je niet heel veel keus, ben je blij als je een plekje vindt.’ Nu woont hij wel dichtbij genoeg om mee te doen met de activiteiten, maar toch is hij wel altijd degene die bij z’n vrienden langsgaat.

## Grote tassen

1 of 2 keer in de week traint hij op een hockeyveld, net als de universiteit ook in het oosten van de stad. Naar een uitwedstrijd neemt hij soms de grote keeperstas mee. ‘We hebben wel vaak een probleem, aangezien er een aantal andere teamspelers zijn die er niet goed mee kunnen fietsen. Mij lukt dat nog wel als het moet.’ Als ze ver moeten reizen voor een uitwedstrijd, kiezen ze niet vaak voor het openbaar vervoer. ‘De meeste sportclubs zitten in een gat, en zijn niet goed te bereiken met een trein of bus. Gelukkig kunnen we altijd wel via via 2 of 3 auto’s lenen om iedereen mee te krijgen.’



*‘Soms neem ik de bus naar de uni. Die is echt minder efficiënt, omdat je geen tussendoorweggetjes kan nemen zoals met de fiets. En hij stopt heel vaak. In de spits is het echt druk, dan rijdt hij soms vol voorbij.’*

Regelmatig gaat hij naar zijn ouders in Haarlem en dan neemt hij soms zijn vuile kleding mee. ‘Dat vind ik wel een grote en onhandige tas om mee te nemen in de trein en bus. Gelukkig zetten mijn ouders me op de terugweg soms af op het station.’

‘Mijn vader heeft een bedrijf in Amsterdam. Vroeger werkte ik daar ook soms. Dat industrieterrein is wel altijd lastig bereikbaar.’ Vanuit Haarlem met z’n vader mee was nog te doen. ‘Maar vanuit Utrecht had ik er niet veel zin in om zover te reizen. Toen ben ik daarmee gestopt.’

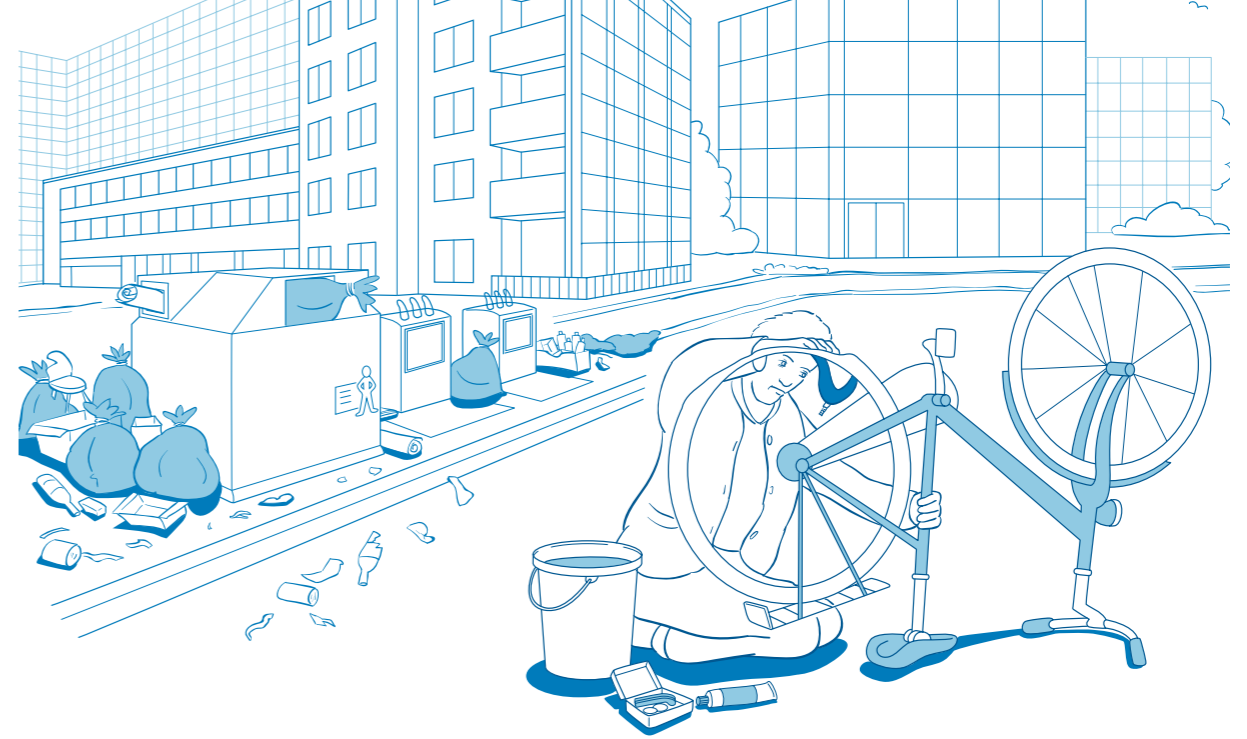


## Lekke band

‘Als mijn band weer eens lek is, neem ik de bus naar het Centraal Station en pak ik een ov-fiets om flexibeler te zijn. In het weekend gaat de bus niet zo vaak. En als ik vanuit sport bijvoorbeeld weer ergens anders heen wil, bijvoorbeeld naar de stad, is een fiets ook handiger.’

Hij bedenkt dat investeren in een goede fiets wel zou kunnen helpen. ‘Maar ja, een goede fiets is echt ontzettend duur. En hier worden ook veel fietsen gestolen of kapot gemaakt. Of in grachten gegooid.’ Hij betwijfelt of het de moeite waard zou zijn.

‘Kunnen ze op de ov-kaart niet een korting op fietsreparatie zetten?’ suggereert hij. ‘Meestal plak ik mijn band zelf, maar soms heb je echt een nieuwe nodig als die verder is gescheurd. Maar dan ben je € 60 kwijt! Volgens mij werd ik ook een beetje afgezet.’



# Verantwoording

## Werkwijze

Voor dit onderzoek zijn in totaal 30 mensen geïnterviewd die zelf aangeven bereikbaarheidsproblemen te hebben. De helft van hen woont in of nabij Kanaleneiland in Utrecht. De andere helft woont in kleinere dorpen of op het platteland van Friesland. De interviewleidraad is gebaseerd op de *capability approach*. De achtergrond, methode, resultaten en conclusie van het onderzoek heeft het KiM gepubliceerd in het rapport 'Beperkt bereikbaar. Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede'. Deze brochure is gebaseerd op dat rapport.

## Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) te downloaden is: Krabbenborg, L. en Uitbeijerse, G.C.M. (2023). *Beperkt Bereikbaar. Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

## Colofon

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

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
[info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

ISBN/EAN: 978-90-8902-290-5  
Datum: Mei 2023  
Publicatienummer: KiM-23-A012

### Auteurs:

Lizet Krabbenborg  
Gabrielle Uitbeijerse

### Vormgeving en opmaak:

Things to Make and Do

### Illustraties:

Studio te Kaat

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) of aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met 1 van onze medewerkers. Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Krabbenborg, L. en Uitbeijerse, G.C.M. (2023). *Beperkt Bereikbaar. Persoonlijke ervaringen met bereikbaarheidsproblemen*. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).