



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bereikbaarheid van banen en voorzieningen: opgaven en oplossingen

Overzicht van bestaande kennis en witte vlekken

Notitie

Iris Roeleven, Marije Hamersma

November 2025

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

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

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

Samenvatting

Er is politiek en beleidsmatig veel aandacht voor (veranderingen in) de bereikbaarheid van banen en voorzieningen en de gevolgen daarvan. Mede daarom is er de afgelopen tijd al veel onderzoek gedaan naar dit thema. Deze notitie geeft een (niet uitputtend) overzicht van bestaande kennis en kennishiaten in Nederland rond 1) de mate van bereikbaarheid en ontwikkelingen daarin ("is er een probleem?") en 2) mogelijke oplossingsrichtingen voor verminderde bereikbaarheid ("hoe kun je ermee omgaan?").

Inzichten op basis van de inventarisatie

Uit de selectie van studies kunnen we verschillende conclusies trekken over **de mate en ontwikkeling van bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Nederland**. We weten onder andere het volgende:

- De bereikbaarheid in Nederland is zowel op basis van 'berekende' indicatoren als 'gepercipieerde' indicatoren gemiddeld vrij goed. Wanneer onderscheid wordt gemaakt naar vervoerwijzen is daarbij wel te zien dat de bereikbaarheid met de auto en fiets gemiddeld beter is dan met het ov. De *berekende* bereikbaarheid is daarnaast lager in landelijk gebied; het *gepercipieerde* beeld is veel minder regionaal gedifferentieerd. Dit illustreert dat de perceptie van bereikbaarheid en de berekende bereikbaarheid slechts ten dele met elkaar samenhangen.
- Zowel de *berekende* als de *gepercipieerde* bereikbaarheid ontwikkelen zich door de jaren heen, door veranderingen in reissnelheid, nabijheid tot bestemmingen en persoonlijke omstandigheden. In de afgelopen jaren is de berekende bereikbaarheid van bestemmingen per ov volgens onderzoek afgenomen. Deze ontwikkeling verschilt per regio, in sommige regio's is de situatie volgens bestaande indicatoren verslechterd en in andere regio's verbeterd. Ook de *verwachte* ontwikkeling van de berekende bereikbaarheid van banen en voorzieningen, waaronder detailhandel en onderwijs, varieert tussen regio's en (WLO-)scenario's.
- Het al dan niet hebben van een auto is belangrijk voor de *gepercipieerde* bereikbaarheid. Ook factoren als leeftijd en opleidingsniveau spelen hierin een rol. Veranderingen in nabijheid tot voorzieningen lijkt enige invloed te hebben op de gepercipieerde bereikbaarheid, maar autobezit en Sociaal-demografische factoren zoals hierboven genoemd lijken gemiddeld meer van belang.
- Bestaande berekende bereikbaarheidsindicatoren zijn vooral gericht op het in kaart brengen van bereikbaarheid in *termen van reistijd*. De kosten en comfortcomponent zijn hierin vaak nog niet meegewogen. Wel bestaan er verschillende recente onderzoeken naar de betaalbaarheid van mobiliteit. Uit onderzoek blijkt onder andere dat ca 10% van de volwassen inwoners van Nederland moeite heeft met rondkomen en ook betaalbaarheidsproblemen ervaren bij hun mobiliteit. Daarmee is duidelijk dat kosten een belangrijk onderdeel van bereikbaarheid vormen.
- Digitale alternatieven kunnen in sommige gevallen fysieke activiteiten vervangen of het reiscomfort verbeteren. Mensen zien hiervoor over het algemeen meer mogelijkheden bij winkelen en zorg, dan bij sociale contacten. Veel mensen zien voordelen van digitale reisinformatie, maar

tegelijktijd zijn er ook kwetsbare groepen die door toenemende digitalisering in transport uitgesloten lijken te worden.

- Uit onderzoek blijkt verder dat mensen als gevolg van minder bereikbaarheid soms minder vaak deelnemen aan activiteiten. Kwalitatief onderzoek laat bijvoorbeeld zien dat personen met een beperkte bereikbaarheid familie en vrienden minder vaak zien. Vanuit een kwantitatief oogpunt weten we dat mensen met een lagere gepercipieerde bereikbaarheid minder activiteiten ondernemen, en dat een verminderde bereikbaarheid voor bepaalde groepen de kans op werk verkleint.

De opgaven rond bereikbaarheid kunnen ook in een bredere context geplaatst worden. In bestaande studies vinden we daarover het volgende:

- Wat betreft de verschillende aspecten van bereikbaarheid vinden burgers 'het kunnen bereiken van belangrijke voorzieningen' maatschappelijk gezien belangrijker dan bijvoorbeeld 'kortere reistijden'. Breder gezien vinden mensen aspecten als agressie in het verkeer en onveiligheid een groter maatschappelijk probleem dan bijvoorbeeld files. Opvallend daarbij is ook dat het aandeel mensen dat files op snelwegen (helemaal) niet acceptabel vindt sinds 2010 duidelijk lijkt te zijn gedaald.
- De meeste Nederlanders vinden op dit moment zaken als de woningmarkt, immigratie en integratie en waarden en normen een grotere maatschappelijke uitdaging voor Nederland dan problemen rond verkeer en vervoer.

Waar het gaat om **oplossingen voor verminderde bereikbaarheid van banen en voorzieningen**, maken we onderscheid tussen 'oplossingen' op het niveau van een individu of groep, en op het niveau van de overheid. Op individueel of groepsniveau vinden we daarbij onder andere het volgende:

- Onderzoek suggereert dat mensen zich (tenminste ten dele) lijken aan te passen aan situaties met minder bereikbaarheid (coping). Mensen die kiezen om te wonen in dit soort gebieden en bijv. niet te verhuizen, vinden een goede bereikbaarheid wellicht minder van belang (residentiele zelfselectie). Ook spelen adaptieve preferenties (het aanpassen van de voorkeuren op de bestaande mogelijkheden) hierin waarschijnlijk een rol. Hoe bovenstaande aspecten precies doorwerken in de ervaren bereikbaarheid is in onderzoek echter nog niet uitgewerkt.
- Op gemeenschapsniveau wordt het verdwijnen van (lokale) voorzieningen in dorpen volgens onderzoek vooral geassocieerd met de sociale functie van dergelijke voorzieningen. Ook wordt gesteld dat gedragsreacties af kunnen hangen van de context: bijvoorbeeld de kenmerken van de bevolking in het gebied, maar ook de ruimtelijke situatie (zijn er nog alternatieve voorzieningen in de omgeving?). Welke contextuele factoren precies een rol spelen in de reactie op afnemende bereikbaarheid van voorzieningen is nog niet geheel bekend.
- Het hebben van een sociaal netwerk is tenminste van belang wanneer mensen minder goed in staat zijn om te gaan met de vervanging van fysieke mogelijkheden met digitale alternatieven. Ook maatschappelijke initiatieven kunnen een rol spelen om kwetsbare groepen te ondersteunen. Denk hierbij aan deelauto's van vve's, fietsmaatjes, automaatjes of vraagafhankelijk vervoer.

Ook de overheid kan maatregelen nemen om bereikbaarheid te behouden of te verbeteren.

- Om invloed uit te oefenen op bereikbaarheid, kan worden ingezet op het verbeteren van mobiliteitsopties, op nabijheid óf op de (individuele) toegang tot mobiliteit of voorzieningen. Een eerste verkenning suggereert dat inzet op mobiliteit en nabijheid een vergelijkbare bijdrage heeft in het verbeteren van bereikbaarheid, maar dit zal afhankelijk zijn van de context en het type maatregel.
- Waar het gaat om mobiliteitsopties, kan de overheid werken aan maatregelen gericht op het verbeteren van transportmogelijkheden (zoals infrastructuurinvesteringen en verbetering van de capaciteit of de dienstregeling van het ov). Op systeemniveau kunnen maatregelen gericht op het beter managen van de vraag naar mobiliteit bijdragen om de reissnelheid te verbeteren en daarmee indirect de bereikbaarheid te verhogen. Hierbij kan gedacht worden aan inzet op minder reizen (zoals thuiswerken), slimmer (of beter gespreid) reizen, of met andere vervoerwijzen reizen.
- Waar het gaat om nabijheid, kan volgens onderzoek gedacht worden aan ondersteuning bij het in stand houden van voorzieningen en daarvoor financiële middelen ter beschikking stellen. Het stellen van een norm of richtlijn voor de reistijd of -afstand naar voorzieningen kan ook een manier van sturing zijn.
- Waar het gaat om (individuele) toegang tot mobiliteit of voorzieningen, vragen verschillende studies aandacht voor mensen zonder auto of die financiële beperkingen hebben om deel te nemen aan het mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan (overheids)inzet op deelmobiliteit en flexvervoer, kortingsproducten voor minima, of bijv. educatie gericht op digitale vaardigheden, of het bieden van analoge alternatieven voor gebruik van het ov. Bij financiële problemen kan ook algemene inkomenspolitiek ondersteunen.
- De onderzoeken vragen ook aandacht voor de governance bij het sturen op bereikbaarheid. Het realiseren van bereikbaarheid betreft een samenspel tussen ministeries, maar ook met en binnen decentrale overheden, met vervoerders en marktpartijen. Meer zicht op leerervaringen op dit vlak kan helpen om het sturen op bereikbaarheid verder vorm te geven.

Kennisleemtes

Uit de analyse volgen verschillende **kennisleemtes**. Met name op onderstaande thema's is (in willekeurige volgorde) vervolgonderzoek naar ons idee beleidsrelevant en opportuun. Op enkele hiervan beoogt het KIM de komende tijd vervolgonderzoek te gaan doen.

- Een nadere uitwerking van het begrip bereikbaarheid voor andersoortige bestemmingen (zoals sociale contacten) en vervoerwijzen. Hierbij valt ook te denken aan een beter begrip van de bereikbaarheid((s)perceptie) van sociale contacten, in grensgebieden en van internationale bestemmingen. Huidige bereikbaarheidsindicatoren zijn vooralsnog vaak beperkt tot een selectie van bestemmingen in Nederland, terwijl in de bereikbaarheidservaring van mensen het kunnen bereiken van plekken over de grens ook een rol kan spelen. Ook bestaan er naar ons weten nog weinig indicatoren gericht op de bereikbaarheid te voet of per e-fiets.
- Overzicht van de verschillen in methodiek en uitkomsten van verschillende bestaande bereikbaarheidsindicatoren. Dit biedt meer transparantie in de vraag waarom deze soms verschillende uitkomsten laten zien.

- Meer inzicht in de kosten en comfortcomponent van bereikbaarheid en hoe deze mee te nemen in bereikbaarheidsindicatoren. Huidig onderzoek operationaliseert bereikbaarheid meestal via de reistijd of reisafstand tot bestemmingen, maar bereikbaarheid is breder dan dat.
- Een beter begrip hoe residentiele zelfselectie, optiewaarde en adaptieve preferenties een rol spelen bij de gepercipieerde bereikbaarheid. Verschillende studies refereren aan het belang van bovenstaande termen, maar hoe deze concepten precies uitwerken en wat hiervan de beleidsmatige betekenis is, is nog niet helder. Vinden mensen in landelijk gebied bereikbaarheid inderdaad minder belangrijk? Waarom vinden mensen het kunnen bereiken van bepaalde voorzieningen van belang, ondanks dat ze er amper gebruik van maken? En waarom accepteren mensen bijvoorbeeld meer reistijd bij het reizen met ov dan met de auto?
- Meer inzicht in het belang van de sociaal-ruimtelijke context in de bereikbaarheidservaring. Het is zinvol meer inzicht te hebben in hoe aspecten als de sociale cohesie, de nabijheid van een stedelijk centrum of de hoeveelheid alternatieve voorzieningen in de omgeving een rol spelen in de mate waarin mensen bereikbaarheidsuitdagingen ervaren. Dit helpt om ruimtelijke verschillen in ervaren bereikbaarheid beter te doorgronden.
- Meer inzicht in de 'gevolgen' van een verminderde bereikbaarheid. Dit helpt (ook) om de beleidsmatige aandacht voor het thema 'bereikbaarheidsarmoede' beter in te vullen. We weten nog niet veel over hoe en waar verminderde bereikbaarheid precies op doorwerkt, voor welke typen bestemmingen de gevolgen groter zijn, en voor welke groepen dan.
- Meer inzicht in (ervaringen met) reeds genomen initiatieven (van overheden, organisaties en burgers) om met verminderde bereikbaarheid om te gaan. Er kan geleerd worden uit bestaande casussen. Dit helpt om succes- en faalfactoren inzichtelijk te maken (in verschillende contexten).
- Verdiepend onderzoek naar de rol van digitale vormen van bereikbaarheid als substitutie voor fysieke bereikbaarheid. Voor welke typen activiteiten kan dit inderdaad een alternatief bieden, voor welke groepen dan, en onder welke condities? Dit helpt om te bezien voor welke typen bestemmingen en groepen het nastreven van fysieke bereikbaarheid meer en minder van belang is.
- Meer zicht in hoe verschillende typen maatregelen bijdragen aan bereikbaarheid en de perceptie daarvan. Dit vraagt ook aandacht voor hoe IenW het denken vanuit bereikbaarheid ook (volwaardig) mee kan nemen in de toetsing van beleidsmaatregelen (binnen of naast de MKBA). Het betreft hier ook de afweging tussen mobiliteitsmaatregelen enerzijds en nabijheidsmaatregelen anderzijds.
- Inzicht in de organisatie of governance van bereikbaarheid: hoe werk je samen aan het realiseren van bereikbaarheid? Het is van belang meer te leren over hoe je dit in samenwerking met andere ministeries, overheden en andere maatschappelijke stakeholders in praktijk realiseert.

De focus van deze notitie ligt op het kunnen bereiken van banen en voorzieningen vanuit het perspectief van personen. Meer inzicht in bestaande kennis en hiaten rond bereikbaarheid vanuit het perspectief van bedrijven of goederen kan ook van meerwaarde zijn.

Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 8

- 1.1 Aanleiding 8
- 1.2 Doel en onderzoeksvragen 8
- 1.3 Aanpak 8
- 1.4 Inhoudelijk en methodologisch kader 8
- 1.5 Scope 10
- 1.6 Leeswijzer 10

2 Mogelijke bereikbaarheidsopgaven: wat weten we over de mate van bereikbaarheid in Nederland? 11

- 2.1 Berekende bereikbaarheid 11
 - 2.1.1 Verleden 11
 - 2.1.2 Heden 13
 - 2.1.3 Toekomst 15
- 2.2 Perceptie bereikbaarheid 15
 - 2.2.1 Verleden 16
 - 2.2.2 Heden 16
 - 2.2.3 Toekomst 23
- 2.3 Conclusie: Bestaande kennis en lacunes 23

3 Oplossingsrichtingen voor (verminderde) bereikbaarheid: wat weten we? 26

- 3.1 Omgaan met minder bereikbaarheid door individuen/groepen 26
- 3.2 Mogelijke oplossingen vanuit het perspectief van de overheid 27
 - 3.2.1 Wat: (mogelijke) oplossingen voor (verminderde) bereikbaarheid 27
 - 3.2.2 Welke: Effecten en kosten van oplossingen voor verminderde bereikbaarheid 31
 - 3.2.3 Hoe: Governance rond oplossingen voor verminderde bereikbaarheid 32
- 3.3 Conclusie: Bestaande kennis en lacunes 33

4 Conclusie 35

- 4.1 Inzichten in bereikbaarheidsopgaves en oplossingen 35
- 4.2 Kennisleemtes rond bereikbaarheidsopgaves en oplossingen 36
- 4.3 Tot besluit 37

Referenties 38

Colofon 40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Er is momenteel veel maatschappelijke en politieke aandacht voor verminderde bereikbaarheid van voorzieningen door o.a.:

- Verschraving van het ov en minder geld en stikstofruimte voor het bouwen van wegen;
- Het wegtrekken en de schaalvergroting van voorzieningen.

Ook bij IenW bestaat toenemende aandacht voor het denken vanuit bereikbaarheid en wat daarbij de (mogelijke) opgaven zijn. Hierbij is het relevant om te weten in hoeverre er een mogelijke (bereikbaarheids)opgave is en waar of voor wie dan, wat hiervoor mogelijke oplossingen zijn, en hoe effectief die zijn. Verschillende onderzoeken vanuit het KiM en vanuit andere (kennis)organisaties hebben hier de afgelopen tijd al inzichten voor geleverd. Hiernaast is er momenteel ook op verschillende plekken onderzoek gaande rond bereikbaarheid. In het kader van deze ontwikkelingen verkennen we in deze notitie of de mogelijke opgaven en de 'mogelijke oplossingen' rond bereikbaarheid al voldoende in beeld zijn en of er nog eventuele kennislacunes liggen.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Doel van deze notitie is een overzicht te geven van wat er al is onderzocht rond de mate van (verminderde) bereikbaarheid en hiervoor relevante oplossingsrichtingen en welke kennis hier nog mist in de Nederlandse context. Daarbij staan de volgende vragen centraal:

- In hoeverre is er sprake van verminderde bereikbaarheid ("Is er een probleem")?
- Wat zijn strategieën of oplossingen voor verminderde bereikbaarheid ("Hoe kan je ermee omgaan")?

Hierbij staan steeds 3 vragen centraal:

1. Wat weten we al?
2. Wat weten we (nog) niet?
3. In hoeverre is hetgeen wat we (nog) niet weten beleidsrelevant en onderzoekbaar, door het KiM of door andere (kennis)organisaties?

1.3 Aanpak

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden gebruiken we verschillende informatiebronnen. Om een overzicht te maken van de huidige kennis en de witte vlekken die nog bestaan gebruiken we literatuur gericht op de situatie in Nederland of over Nederland. Dit doen we met name op basis van bij ons bekend onderzoek, aangevuld met een beknopte internetscan en navraag binnen het KiM en bij enkele anderen in het netwerk. We beogen hiermee (dus) niet uitputtend te zijn. We bespreken in deze notitie beknopt de uitkomsten van de verzamelde studies die recent uitgevoerd zijn. De benoemde kennisleemtes zijn (ook) met beleidsdirecties van IenW besproken, om (nog) meer scherp te krijgen in de beleidsrelevantie.

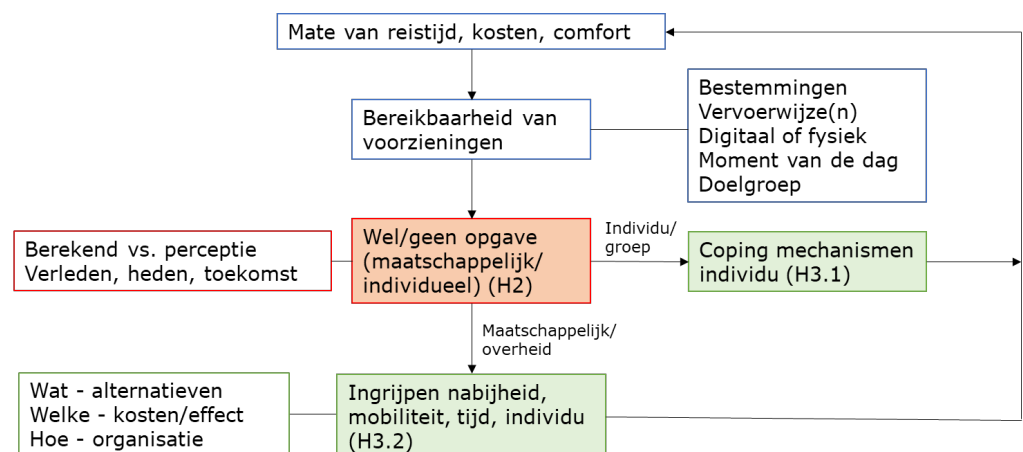
1.4 Inhoudelijk en methodologisch kader

Om de in de voorgaande paragraaf besproken onderzoeksvragen te beantwoorden kunnen verschillende aspecten van bereikbaarheid worden beschouwd. Figuur 1 presenteert hiervoor een schematisch overzicht.

- Bereikbaarheid gaat over zowel reistijd, kosten als comfort. Oftewel: het betreft de mate waarin men in staat is binnen acceptabele reistijd, kosten en comfort

plekken te bereiken. Bereikbaarheid heeft daarmee een transportcomponent (welk vervoersmogelijkheden bestaan er), een nabijheidscomponent (waar zijn de bestemmingen en de woningen), een tijdscomponent (wanneer zijn deze beschikbaar) en een individuele component (in hoeverre is 'het systeem' toegankelijk voor mensen/bedrijven) (zie ook [Hamersma et al., 2023](#); gebaseerd op [Geurs & van Wee, 2004](#)).

- Bereikbaarheid kan nader worden verdiept, door bijvoorbeeld te kijken naar verschillende typen bestemmingen die bereikt moeten worden, verschillende vervoerwijzen waarmee die bereikbaarheid gerealiseerd kan worden, of doelgroepen die plekken moeten bereiken. Ook kan bijvoorbeeld worden gekeken naar digitale versus fysieke vormen van bereikbaarheid, of kan bereikbaarheid worden gezien op verschillende momenten van de dag, week, etc. (immers: de bereikbaarheid kan bijvoorbeeld tijdens de spits anders zijn dan in de avond). Voor het gemak vatten we dit hier samen als de meer 'inhoudelijke invalshoeken'. In de analyse van witte vlekken zullen deze aspecten worden betrokken.
- Inzicht in de mate van bereikbaarheid kan helpen in het bepalen van een (mogelijke) opgave (te bespreken in H2). Om de mate van bereikbaarheid te bepalen, maken we onderscheid in een aantal (meer 'methodologische') invalshoeken:
 - Gaat het om berekende bereikbaarheid of om gepercipieerde bereikbaarheid.
 - Gaat het om de mate van bereikbaarheid op één moment in de tijd ('foto') of om de ontwikkeling in bereikbaarheid ('verleden', of juist 'toekomst').
- Een opgave kan worden "beslecht" via een "oplossing" (te bespreken in H3). Ook hier onderscheiden we een aantal (meer 'methodologische') invalshoeken om naar oplossingen te kijken.
 - Gaat het om oplossingen die door individuen of groepen zelf worden gezocht om om te gaan met minder bereikbaarheid (te bespreken in H3.1), of om oplossingen waar een overheid voor aan de lat staat (te bespreken in H3.2).
 - Wanneer het gaat om oplossingen door een overheid, gaat het dan om inzicht in het type oplossingsrichtingen ('wat'), de effecten van oplossingsrichtingen ('welke') of in de organisatie van oplossingsrichtingen ('hoe').



Figuur 1: Meegenomen invalshoeken en aspecten van (mogelijke) bereikbaarheidsopgaves en oplossingen.

1.5 Scope

De nadruk ligt in deze notitie op de bereikbaarheid vanuit het perspectief van personen. De bereikbaarheid vanuit het perspectief van bedrijven of goederen blijft dus onderbelicht. Dit betekent echter niet dat bereikbaarheid op dit terrein minder van belang is.

De nadruk in de notitie ligt op bereikbaarheid van (verschillende) voorzieningen, maar wat een voorziening is nemen we vrij breed. Het kan hier ook gaan om banen of sociale contacten.

1.6 Leeswijzer

In deze notitie gebruiken we de aspecten in Figuur 1 om studies rond bereikbaarheid te vergelijken en eventuele witte vlekken te vinden. Hierbij maken we onderscheid naar studies over de mate van bereikbaarheid en studies over oplossingen rond bereikbaarheidsproblemen.

- In Hoofdstuk 2 bespreken we kennis en witte vlekken omtrent de mate van bereikbaarheid in Nederland. We splitsen de studies op basis van: berekende versus perceptie van bereikbaarheid en het tijdsplan (verleden, heden, toekomst) waar studies zich op richten.
- In Hoofdstuk 3 gaan we in op kennis en witte vlekken omtrent oplossingen rond bereikbaarheidsproblematiek. Hier splitsen we op basis van het perspectief (gaat het om het "omgaan met verminderde bereikbaarheid" op individueel of groepsniveau, of om "maatregelen voor verminderde bereikbaarheid" door de overheid). Binnen deze laatste categorie onderscheiden we studies die ingaan op het type oplossingen, op de effectiviteit of de kosten ervan en studies die ingaan op organisatorische aspecten van oplossingsrichtingen.

We eindigen elk hoofdstuk met een conclusie, waarin we de bestaande kennis en de kennishiaten kort samenvatten. In hoofdstuk 4 trekken we conclusies over de onderzoekbaarheid en beleidsrelevantie van verschillende kennishiaten uit hoofdstuk 2 en 3.

2 Mogelijke bereikbaarheidsopgaven: wat weten we over de mate van bereikbaarheid in Nederland?

In dit hoofdstuk gaan we in op bestaande kennis en eventuele kennisleemtes rond (het bepalen van) de mate van bereikbaarheid. Hierbij maken we onderscheid tussen kennis omtrent berekende bereikbaarheid (2.1) en omtrent percepties van bereikbaarheid (2.2). Binnen elk thema wordt onderscheid gemaakt tussen onderzoeken die kijken naar de historische ontwikkeling (*verleden*), onderzoeken die kijken naar de situatie op een bepaald moment (*heden*), en onderzoeken die de mogelijke toekomstige ontwikkeling in beeld brengen (*toekomst*).

2.1 Berekende bereikbaarheid

Een aantal recente studies onderzoeken de mate van bereikbaarheid in Nederland op basis van een berekende indicator, oftewel een indicator op basis van ruimtelijke gegevens (en niet op basis van 'zeggedrag' van mensen).

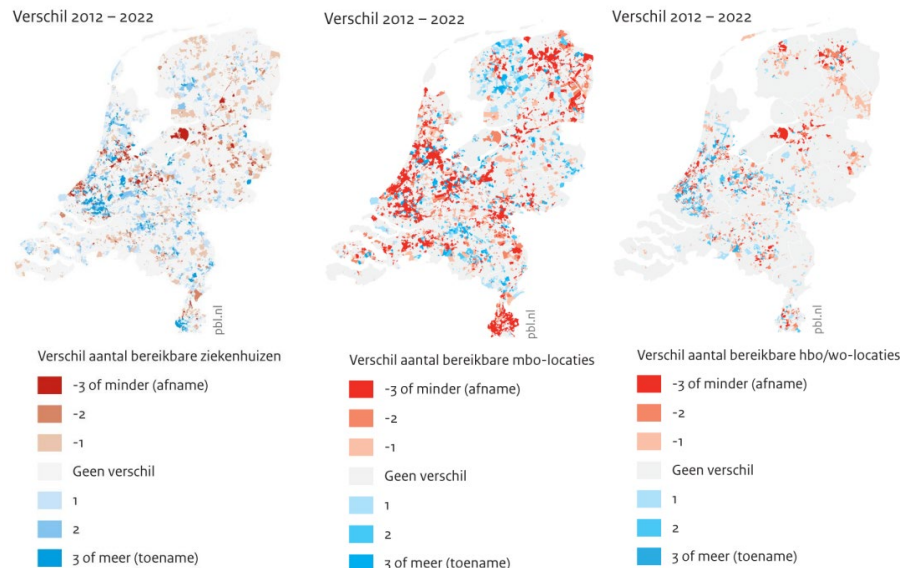
Er bestaan verschillende manieren om bereikbaarheid te berekenen. Binnen de berekende indicatoren op basis van reistijd is daarbij een onderscheid te maken naar geobserveerde bereikbaarheidsindicatoren, op basis van gerealiseerde reistijden, en modelmatige bereikbaarheidsindicatoren, bepaald met behulp van verkeers- en vervoersmodellen. Een meer 'simpele' bereikbaarheidsindicator is het bepalen van afstanden tot voorzieningen, die over de weg of hemelsbreed berekend kunnen worden. In deze paragraaf bespreken we onderzoeken die gebruik maken van een berekende bereikbaarheidsindicator. Daarbij maken we in de tekst onderscheid naar het type indicator dat gebruikt wordt.

2.1.1 *Verleden*

We gaan eerst in op een aantal studies die ingaan op ontwikkelingen in de mate van (berekende) bereikbaarheid in Nederland.

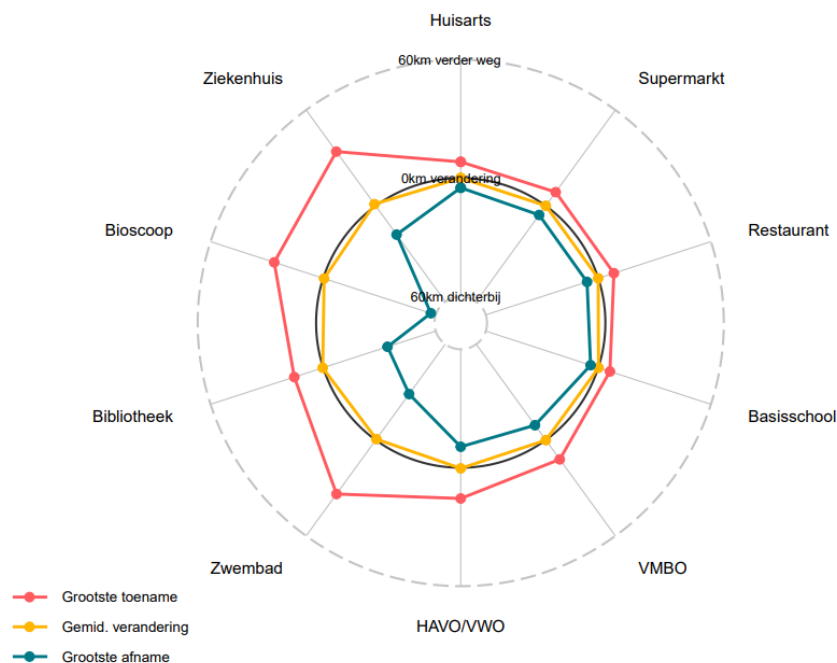
- **Ontwikkeling in (berekende) bereikbaarheid:**

- Het KiM rapporteert periodiek over de verandering in de bereikbaarheid van banen, onderwijs en winkelen voor alle vervoerwijzen op basis van een (momenteel) modelgebaseerde potentiële bereikbaarheidsindicator (ontwikkeld voor de IMA) ([KiM, 2023](#)). Uit het meest recente Mobiliteitsbeeld (2023) komt een beeld naar voren dat de bereikbaarheid gemiddeld is verbeterd over de jaren, maar dat de mate waarin wel verschilt per gebied. In een aantal gebieden is de bereikbaarheid van banen en voorzieningen juist verminderd.
- Ook het PBL heeft een onderzoek uitgebracht over de ontwikkeling van bereikbaarheid tussen 2012 en 2022 per auto, per ov en per fiets, maar dan op basis van reistijden bepaald met behulp van het bestaande netwerk en gerealiseerde reissnelheden (geobserveerde bereikbaarheid) ([Bastiaanssen & Breedijk, 2024](#)). Hierin werd gekeken naar de typen bestemmingen zorg, onderwijs, werk en supermarkt. Ook in deze studie komt een beeld naar voren dat de ontwikkeling van bereikbaarheid in de afgelopen jaren verschilt per gebied, waarbij zowel vooruitgang als achteruitgang is te zien. Achteruitgang geldt met name voor de bereikbaarheid per ov. Deze achteruitgang wordt volgens de studie van het PBL vooral veroorzaakt door verschraving van ov en minder door een verminderde nabijheid van voorzieningen. Zie ook Figuur 2.



Figuur 2: Ontwikkeling aantal bereikbare ziekenhuizen (links), mbo-locaties (midden) en hbo/wo-locaties (rechts) per openbaar vervoer op basis van PBL-studie 'Beter Bereikbaar?' (Bastiaanssen & Breedijk, 2024).

- Het recent afgeronde proefschrift van [Christiaanse \(2024\)](#) gaat ook in op de ontwikkeling van bereikbaarheid. Hierin is de ontwikkeling in de bereikbaarheid naar de supermarkt, basisschool en huisarts tussen 2000 en 2012 in Friesland geografisch in beeld gebracht. In dit geval is hiervoor een indicator op basis van afstanden tot voorzieningen gebruikt. In dit onderzoek is te zien dat ook binnen een minder dichtbevolkte provincie zoals Friesland ruimtelijke verschillen bestaan met betrekking tot de ontwikkeling van de bereikbaarheid.
- Een analyse van [Nordeman \(2023\)](#) laat verder zien dat het aantal verschillende soorten voorzieningen tussen 2002 en 2022 zowel in stedelijke als in niet-stedelijke gebieden in Nederland is veranderd. Deels zijn deze veranderingen in beide typen gebieden hetzelfde: het aantal winkels en cafés is bijvoorbeeld overal afgenomen. Maar er zijn ook verschillen. Zo is het aantal supermarkten en basisscholen veel sterker afgenomen in niet-stedelijke gebieden.
- De studie "De bereikbaarheid van voorzieningen op buurtniveau (2008-2021)" van het [Kenniscentrum Ongelijkheid \(2023\)](#) laat ook een variërend beeld zien van de ontwikkeling van de afstand tot verschillende typen voorzieningen. In dit onderzoek wordt gebruikt gemaakt van de nabijheidsstatistieken van het CBS. Hieruit blijkt dat de afstand tot recreatieve voorzieningen zoals de bioscoop en een restaurant gemiddeld gezien is afgenomen, terwijl de afstand tot basisvoorzieningen zoals een basisschool of een ziekenhuis gemiddeld is toegenomen. Buurtkenmerken die een significante (negatieve) relatie hebben met de afstand tot voorzieningen zijn volgens dit onderzoek onder andere inkomen, het percentage huurwoningen en de bevolkingsdichtheid. Zie ook Figuur 3.



Figuur 3: verschil in afstand tot voorzieningen tussen 2021 en 2008, op basis van de studie van het [Kenniscentrum Ongelijkheid \(2023\)](#). De gele lijn geeft de gemiddelde afstandsverandering voor alle buurten. De rode lijn geeft de grootste afstandstoenames die in buurten zijn gemeten in deze periode. De blauwe lijn geeft de grootste afstandsafnames die in buurten zijn gemeten in deze periode.

2.1.2

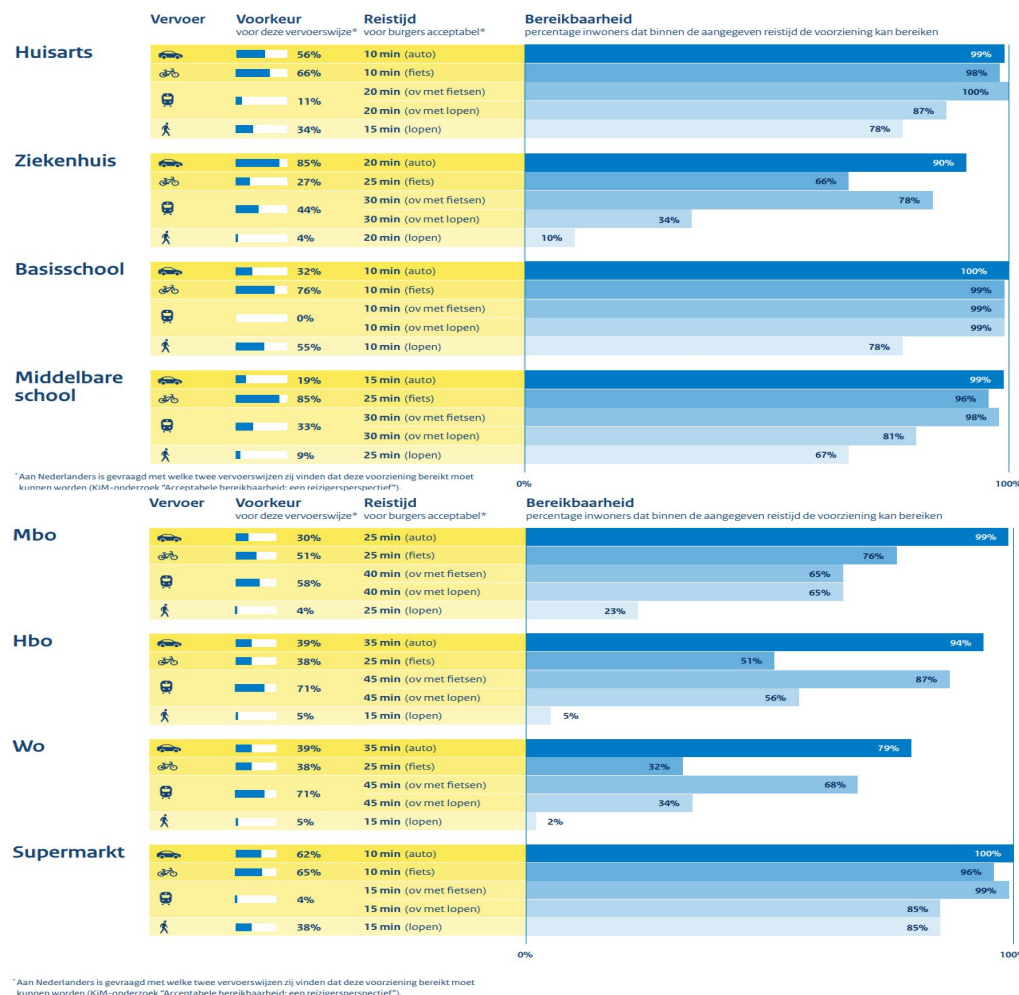
Heden

Er zijn ook verschillende studies waarin een beeld wordt geschetst van de mate van (berekende) bereikbaarheid op één tijdstip.

- **Bereikbaarheid op basis van reistijd:**

- Het eerdere aangehaalde Mobiliteitsbeeld 2023 van het [KiM \(2023\)](#) toont voor het jaar 2022 een beeld van de ruimtelijke variatie in respectievelijk de bereikbaarheid van banen, winkels en onderwijs. De kaartbeelden op basis van een modelgebaseerde indicator laten in het algemeen zien dat de bereikbaarheid van deze bestemmingen in (rand)stedelijk gebied beter is dan in de meer perifere gebieden van Nederland. In het Mobiliteitsbeeld van 2025 zal een update van kaartbeelden voor de situatie van 2024 beschikbaar komen.
- De studie "Toegang voor iedereen?" van het PBL ([Bastiaanssen & Breedijk, 2022](#)) geeft op basis van een indicator gebaseerd op gerealiseerde reistijden voor 2022 een vergelijkbaar ruimtelijk beeld voor de bereikbaarheid met de auto, het ov en de fiets. De bereikbaarheid is ook in dit onderzoek beter in (rand)stedelijk gebied dan in de meer perifere gebieden van Nederland. In dit onderzoek worden onder meer banen, zorg, onderwijs, winkels en groen meegenomen als bestemmingen. Daarbij bestaan ook significante verschillen in bereikbaarheid tussen vervoerwijzen, waarbij met name het ov een stuk minder bereikbaarheid verleent dan de auto.
- IenW heeft daarnaast in het kader van het traject Mobiliteitsvisie onderzoek laten doen naar de huidige mate van bereikbaarheid. Deze '0-meting' richt zich op de huidige mate van bereikbaarheid per auto, ov en fiets op basis van een drietal benaderingen. Hierin wordt een brede set aan bestemmingen meegenomen, zoals verschillende typen onderwijs en zorg, supermarkt, recreatie, sociale voorzieningen en banen. Uit deze studie

komt het beeld naar voren dat de meeste mensen bestemmingen binnen de gemiddelde acceptabele reistijdgrenzen kunnen bereiken (zie ook figuur 4). Met name met de auto kan het gros van de mensen binnen acceptabele reistijden voor hun relevante bestemmingen bereiken. Met andere vervoerwijzen is dit aandeel duidelijk lager.



Figuur 4: Het aandeel inwoners dat binnen gemiddeld acceptabel bevonden reistijden bestemmingen kan bereiken met verschillende vervoerwijzen (Zie IenW '0-meting' Mobiliteitsvisie, 2024).

- **Bereikbaarheid op basis van reisafstanden:** De hierboven genoemde onderzoeken kijken met name naar reistijden. In het kader van bereikbaarheid kan ook naar afstanden tot voorzieningen worden gekeken. Verschillende publicaties gebruiken de nabijheidsstatistieken van het CBS (z.d.) om tot een beeld te komen van de nabijheid tot voorzieningen (zie bijvoorbeeld [dit artikel in het Parool](#)). Hieruit blijkt dat anno 2023 bijna 2 miljoen Nederlanders wonen in een gemeente waar het aantal voorzieningen in de buurt te wensen overlaat. Ze moeten gemiddeld meer dan 4 kilometer reizen om bij een bibliotheek, zwembad, treinstation of café te komen.
- **Bereikbaarheid op basis van ontsluitingskwaliteit.** Recent deed een stagiair van het KiM onderzoek naar de mate waarin bedrijventerreinen op dit moment ontsloten zijn via duurzame vervoerwijzen. Oftewel: in hoeverre zijn er op en rond de bedrijventerreinen ov-voorzieningen, fietspaden en laadpalen beschikbaar. Hieruit bleek dat ongeveer 20% van de bedrijventerreinen in Nederland op dit moment via geen van bovenstaande duurzamere

mogelijkheden is 'ontsloten'. Ongeveer 20% is met tenminste 2 van de 3 bovenstaande duurzame alternatieven ontsloten. De rest met slechts 1 daarvan. Ook bleek dat terreinen in stedelijk gebied vaker met meer duurzame vervoerwijzen ontsloten zijn. Daarnaast reizen werknemers vaker met ov of fiets als zij op een bedrijventerrein werken wat met duurzame vervoerwijzen ontsloten is ([zie Hana, 2025](#)).

2.1.3 Toekomst

Wat betreft de (verwachte) ontwikkeling van de berekende bereikbaarheid in Nederland is ook enig onderzoek bekend.

- **Verschillen in verwachte ontwikkeling bereikbaarheid:**

- Ten eerste geeft de IMA 2021 ([IenW, 2021](#)) een beeld van de verwachte ontwikkeling in bereikbaarheid naar de toekomst toe. Hierin worden banen, winkels en onderwijs onderscheiden en wordt ook naar verschillende vervoerwijzen (auto, ov, fiets) gekeken. Hieruit is af te leiden dat de bereikbaarheid gemiddeld zal groeien, maar zich waarschijnlijk verschillend zal ontwikkelen in verschillende gebieden. Waar de bereikbaarheid verbetert en waar deze vermindert is erg afhankelijk van het specifieke (WLO-) scenario. Echter is in een aantal regio's in beide scenario's een afname te zien, onder meer de noordelijke provincies, Zeeland, Limburg en een aantal andere locaties. Op dit moment wordt deze bereikbaarheidsindicator doorontwikkeld ten behoeve van de volgende IMA.
- In een studie van het KiM over de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland wordt ook een beeld geschetst van de mogelijke toekomstige ontwikkeling tussen 2018 en 2040 van bereikbaarheid naar regio met gebruik van dezelfde indicator en dezelfde bestemmingen als voor de IMA-21 is toegepast ([Jorritsma et al., 2023](#)). Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en bevolkingsgroei of afname. Ook hierin is veel variatie te zien in de verwachte ontwikkeling van de bereikbaarheid bij verschillende scenario's. Wel is de verwachte ontwikkeling in de randstad in het algemeen positiever dan in andere vaak meer landelijk gelegen regio's.

Samengevat zijn er (al) verschillende studies die via een berekende indicator inzicht geven in de mate van bereikbaarheid en ontwikkelingen daarin. Sommige typen bestemmingen zijn daarin meer belicht dan andere: inzichten in de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen, het bereiken van sociale contexten of specifiekere typen bestemmingen zoals verschillende typen werk zijn bijvoorbeeld beperkter voorhanden. Ditzelfde geldt voor inzicht in de bereikbaarheid van voorzieningen op verschillende tijdstippen (momenten van de dag, week, het jaar, et cetera.); de meeste studies bezien bereikbaarheid namelijk ongeacht het precieze tijdstip, of alleen tijdens de spits. Ook valt op dat er weinig studies zijn die de berekende bereikbaarheid te voet in kaart brengen op landelijk niveau, en maken huidige bereikbaarheidsindicatoren vaak nog geen onderscheid tussen de gewone fiets en de e-fiets. Gezien de reissnelheid en de acceptabele reisafstand per e-fiets hoger ligt en het gebruik van de e-fiets de komende jaren verder zal groeien (zie ook de Haas en Huang, 2021) is dit onderscheid wellicht zinvol.

2.2 Perceptie bereikbaarheid

In deze paragraaf geven we een overzicht van bestaande studies die aandacht besteden aan de perceptie van bereikbaarheid of de gevolgen daarvan. Oftewel: zij

brengen in kaart hoe de mate van bereikbaarheid wordt ervaren met behulp van verschillende indicatoren.

2.2.1 Verleden

Er zijn enkele studies die ingaan op veranderingen in ervaren bereikbaarheid.

- **Ontwikkeling in de gepercipieerde bereikbaarheid:** Recent heeft een afstudeerder bij het KiM verkennend onderzoek gedaan naar de ontwikkeling in bereikbaarheidsperceptie, op basis van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Hiertoe is de zogenaamde Perceived Accessibility Scale (PAC-schaal) gebruikt, een construct ontwikkeld door [Lättman et al. \(2018\)](#) dat bestaat uit een viertal stellingen¹. Uit zijn onderzoek blijkt dat 61% van de respondenten die zowel in 2020 als in 2023 deelnam aan een MPN-vragenlijst, geen verandering in bereikbaarheidsperceptie liet zien. 12% was positiever geworden over bereikbaarheid, en 27% negatiever. Een toename in auto- of fietsbezit had een significante positieve invloed op de ervaren bereikbaarheid (en vice versa). Ook een verbetering van de nabijheid van een supermarkt, station of middelbare school heeft een significant positief effect op de ervaren bereikbaarheid (en vice versa). Dit effect is echter duidelijk minder groot ([Moleman, 2025](#)). Wel beperkt de studie zich tot een vergelijking van 2 jaren, en bleken er enkele methodologische uitdagingen door wat verschil in meetschalen.
- **Ervaringen rond wegtrekken van voorzieningen:** Daarnaast besteedt het promotieonderzoek van [Christiaanse \(2024\)](#) aandacht aan de ervaringen rond het wegtrekken van voorzieningen.
 - Hieruit blijkt onder meer dat mensen meer waarde hechten aan het hebben van specifieke voorzieningen in de buurt op het moment dat deze er ook momenteel zijn. Wanneer deze voorzieningen er nooit zijn geweest of zijn weggetrokken wordt er ook minder waarde gehecht aan deze voorzieningen. Voorzieningen hebben daarbij niet alleen maar waarde in het kader van bereikbaarheid, maar hebben vaak ook een sociale of culturele functie. Er wordt geen directe relatie onderzocht met de perceptie van bereikbaarheid.
 - Daarnaast hebben [Haartsen & Gieling \(2021\)](#) als vervolg op een onderzoek van [Christiaanse \(2024\)](#) onderzocht hoeveel waarde mensen uit een krimpend dorp hechten aan een supermarkt. Waar het onderzoek van [Christiaanse \(2024\)](#) hiernaar keek op het moment dat de supermarkt wegtrok, kijkt het onderzoek van [Haartsen & Gieling \(2021\)](#) hier nogmaals naar nadat er 2 jaar verstreken zijn. Hieruit blijkt dat men ook twee jaar na de sluiting van de supermarkt nog sterke waarde hecht aan de functionele, sociale en culturele functie van een supermarkt. De waarde die men hecht aan de sociale functie van een supermarkt is twee jaar na de sluiting hiervan zelfs toegenomen. Ook in dit onderzoek wordt geen directe relatie onderzocht met de perceptie van bereikbaarheid.

2.2.2 Heden

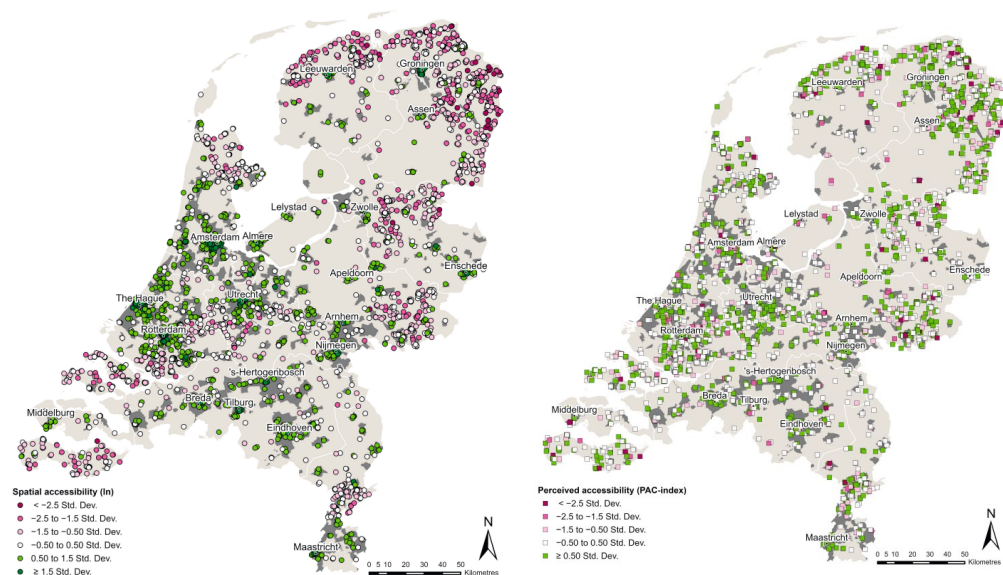
Een aantal Nederlandse onderzoeken bestuderen de perceptie van bereikbaarheid in het heden op kwantitatieve wijze.

- **Mate van gepercipieerde bereikbaarheid:**

¹ De 4 stellingen zijn de volgende. Rekening houdend met de huidige reismogelijkheden, in hoeverre bent u/je het eens of oneens met de volgende stellingen? 1) Ik kan mijn gewenste dagelijkse activiteiten makkelijk uitvoeren; 2) Ik kan mijn leven leiden zoals ik dat wil; 3) Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil; 4) De bereikbaarheid van mijn gewenste activiteiten is goed.

- Uit een recent onderzoek van [Durand et al. \(2025\)](#) blijkt dat Nederlanders hun huidige reismogelijkheden en de mate waarin zij hun gewenste bestemmingen kunnen bereiken gemiddeld een rapportcijfer van een 8,1 geven. 4,5% van de Nederlanders geeft een rapportcijfer van 5 of lager. Daarnaast blijkt in dit onderzoek op basis van de Perceived Accessibility Scale (PAC) die ook al in paragraaf 2.2.1 wordt aangehaald dat:
 - o 89% van de Nederlanders aangeeft dat de bereikbaarheid van hun gewenste activiteiten goed is;
 - o 89% van de Nederlanders aangeeft dagelijkse activiteiten makkelijk uit te kunnen voeren;
 - o 85% van de Nederlanders aangeeft alle gewenste activiteiten uit te kunnen voeren;
 - o 82% van de Nederlanders aangeeft op alle bovengenoemde aspecten tevreden te zijn.
 - In [Durand et al. \(2025\)](#) wordt ook gerapporteerd welk aandeel van de mensen aangeeft soms, zelden of nooit specifieke plekken te kunnen bereiken, op basis van indicator in het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN) wat wordt uitgevoerd door CBS. Hierbij wordt gekeken naar de bestemmingen werk, onderwijs, supermarkt, zorg, familie/vrienden, sport/hobby. Het aandeel inwoners van Nederland (van 15 jaar en ouder) dat zegt bepaalde bestemmingen meestal of altijd goed te kunnen bereiken varieert tussen de 87% en 97%, afhankelijk van het specifieke type bestemming. Van de mensen tussen de 18 en 24 jaar voor wie het bereiken van een onderwijslocatie relevant is, geeft ongeveer 1 op de 8 (13%) aan die locaties niet goed te kunnen bereiken. Bijna 1 op de 6 (16%) 80-plussers voor wie het bereiken van een ziekenhuis of een huisarts relevant is, geeft aan ten minste 1 van deze locaties niet goed te kunnen bereiken. In totaal geeft 11,5% van de inwoners van Nederland (van 15 en ouder) aan wel eens een werklocatie, onderwijslocatie, ziekenhuis, huisarts of supermarkt niet goed te kunnen bereiken.
 - Dezelfde CBS-indicator wordt gebruikt in [Moleman & Kroesen \(2025a\)](#) en in [Moleman & Kroesen \(2025b\)](#) om groepen met verschillende niveaus van perceptie van bereikbaarheid te identificeren en oorzaken van (verminderde) percepties van bereikbaarheid te onderzoeken. Hieruit blijkt onder meer dat een groot deel van de respondenten (89%) hun bereikbaarheid als uitstekend percipiëren. Er zijn kleine groepen die meer barrières ervaren, vooral personen van middelbare leeftijd (rond de 50 jaar) (2,3%) en ouderen (0,7%). Daarnaast blijkt dat het niet hebben van een rijbewijs een belangrijk negatief effect heeft op perceptie van bereikbaarheid in rurale gebieden. Het hebben van een e-fiets heeft juist een positieve invloed op de perceptie van bereikbaarheid van ouderen.
 - [Pot \(2025\)](#) laat zien dat er verschillende dimensies kunnen worden onderscheiden binnen de perceptie van bereikbaarheid. In dit onderzoek wordt specifiek onderscheid gemaakt tussen de tevredenheid met de bereikbaarheid (aan de hand van de PAC schaal) en de perceptie of er voldoende voorzieningen bereikbaar zijn. Hieruit blijkt o.a. dat ongeveer 70% van de steekproef tevreden is met hun bereikbaarheid in algemene zin, maar dat ongeveer 18% binnen deze groep vindt dat ze niet voldoende voorzieningen in de buurt hebben.
- **(Beperkte) samenhang berekende en gepercipieerde bereikbaarheid:**

- [Pot \(2023\)](#) heeft onder meer in het kader van zijn proefschrift verschillende studies gedaan naar de perceptie van bereikbaarheid en hoe deze verschilt tussen meer stedelijke en meer rurale gebieden. Hiervoor gebruikt hij o.a. ook de eerder aangehaalde PAC-schaal. Hieruit komt onder andere naar voren dat een groot deel van de ondervraagde Nederlanders een goede bereikbaarheid ervaart. De studie laat ook zien dat er maar beperkte samenhang bestaat tussen berekende bereikbaarheid en de gepercipieerde bereikbaarheid. Zo laat Figuur 5 zien dat de berekende bereikbaarheid in meer perifere gebieden over het algemeen lager is, maar dit ruimtelijk verschil op basis van de gepercipieerde bereikbaarheid veel minder duidelijk zichtbaar is. Dat er minder verschil bestaat in percepties van bereikbaarheid wordt door verschillende factoren veroorzaakt, waaronder ook residentiele zelfselectie (het fenomeen waarbij mensen geneigd zijn te gaan wonen in een omgeving die aansluit bij hun voorkeuren; als je in een slecht bereikbaar gebied gaat wonen is de kans groter dat je bereikbaarheid en het hebben van veel opties nabij ook wat minder belangrijk vindt). Het al dan niet hebben van een auto en internettoegang speelt hierin ook een belangrijke rol, aldus Pot.

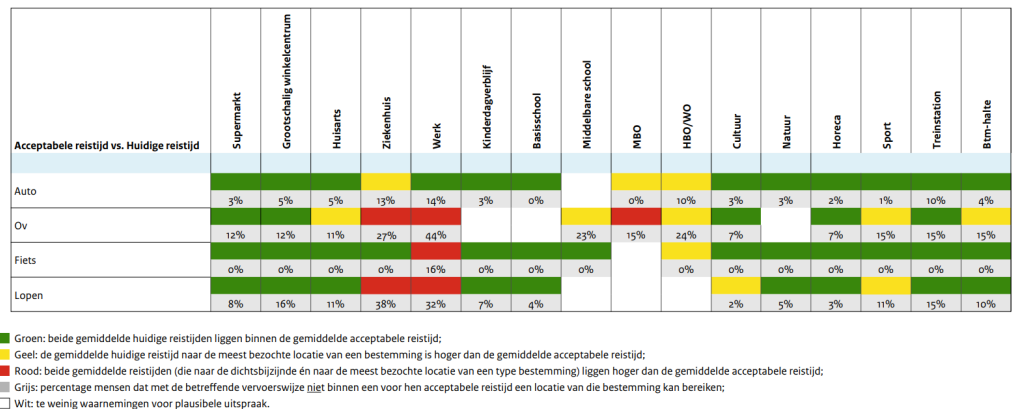


Figuur 5: Berekende bereikbaarheid (links) en gepercipieerde bereikbaarheid van respondenten (rechts) van respondenten in het onderzoek van [Pot \(2023\)](#).

- Ook de KiM-studie 'De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland' schetst dit beeld, op basis van dezelfde indicator als door [Pot \(2023\)](#) gehanteerd. De studie laat zien dat er nauwelijks verschil bestaat tussen bewoners van stedelijk en landelijk gebied in de perceptie van bereikbaarheid, terwijl op basis van berekende bereikbaarheid wel duidelijke verschillen worden geschetst ([Jorritsma et al., 2023](#)).
- **Acceptabele bereikbaarheid:**
 - In een recent onderzoek van het KiM wordt op een andere manier een beeld gegeven van de perceptie van bereikbaarheid, door de reistijden die mensen op individueel niveau acceptabel vinden naar verschillende bestemmingen te vergelijken met de reistijden die mensen aangeven nu te hebben ([Hamersma & Roeleven, 2024](#)). Hierin zijn 16 verschillende

bestemmingen meegenomen, te categoriseren in winkels, zorg, werk, recreatie en ov-bestemmingen. Enkele inzichten:

- De studie laat onder meer variatie zien in de mate waarin mensen het relevant vinden om verschillende typen bestemmingen te kunnen bereiken. Het kunnen bereiken van een ziekenhuis, huisarts of supermarkt vindt veruit het grootste deel van de Nederlanders relevant. Dit terwijl bijvoorbeeld maar een klein deel van de Nederlanders frequent een huisarts of ziekenhuis bezoekt. De zogenaamde 'optiewaarde' (waarde toekennen aan de beschikbaarheid in geval men het nodig heeft) kan hierin een rol spelen. Volgens het onderzoek vindt maar circa 10 tot 20% het kunnen bereiken van verschillende onderwijsbestemmingen voor zichzelf relevant. Deze relevantie is (uiteraard) hoger voor jongeren en voor degenen met kinderen.
- Ook blijkt uit de studie dat reizigers vaak meer reistijd naar bestemmingen accepteren per ov dan met andere vervoerwijzen. Of dit komt door een andere reisbeleving, of doordat men voorkeuren aanpast op basis van de huidige (vaak langere) ov-reistijden, kan niet uit de studie worden opgemaakt.
- De studie laat ook zien dat veel mensen binnen een voor hen acceptabele reistijd verschillende bestemmingen kunnen bereiken (zie ook Figuur 6). Echter, er zijn wel een aantal groepen waarvoor dit minder vaak het geval is, zoals mensen zonder toegang tot een auto en mensen met lagere inkomens.
- Ook biedt de studie verkennend zicht op de mate waarin mensen in staat zijn binnen voor hen acceptabele kosten te reizen. Gemiddeld gezien blijkt dat voor alle bestemmingen het geval te zijn, maar op persoonsniveau is 10-15% hiertoe gemiddeld minder in staat, met variatie tussen bestemmingen.
- Ook verkende de studie relevante comfortaspecten die naast kosten en reistijd een rol spelen. Betrouwbaarheid van de reistijd en weersomstandigheden werden hier veelvuldig genoemd.



Figuur 6: Mate waarin mensen in staat zijn binnen hun acceptabele reistijd voor hen relevante bestemmingen met voor hen relevante vervoerwijzen kunnen bereiken.

- Gerelateerd aan bovengenoemd onderzoek is er ook recent onderzoek van [Pot & Piesch \(2024\)](#) over acceptabele reisafstanden. De studie laat zien dat

bewoners van ruraal gebied over het algemeen grotere reisafstanden accepteren, met name vanwege een groter autogebruik. Daarentegen liggen acceptabele reisafstanden voor actieve vervoerwijzen juist hoger in stedelijk gebied. Met name in ruraal gebied komen de huidige reisafstanden volgens de studie niet altijd overeen met de geaccepteerde reistijden, dit geldt in het bijzonder voor het openbaar vervoer. Een beleidsimplicatie is volgens de studie dat uniforme drempelwaarden of richtlijnen voor minimale reisafstanden of reistijden tot bepaalde voorzieningen mogelijk ineffectief zijn, gezien de variatie tussen regio's met verschillende bereikbaarheidsbehoeften.

- **(Gepercipieerde) kosten:** Wat betreft de kostencomponent van bereikbaarheid onderzocht het KiM recent ook de mate waarin mensen plekken soms niet kunnen bereiken als gevolg van te hoge kosten ([Krabbenborg & Durand, 2024](#)). Uit de studie blijkt dat circa 10% van de Nederlanders moeite heeft met rondkomen en problemen ervaart bij het betalen van hun mobiliteit; dit kan worden gezien als een vorm van bereikbaarheidsarmoede. De studie schat dat tussen de 1 en 5% van de volwassen inwoners van Nederland soms activiteiten niet kan bereiken voornamelijk vanwege betaalbaarheidsproblemen. Daarnaast laat deze studie zien dat er verschillende manieren zijn om betaalbaarheid van mobiliteit te meten. In het onderzoek wordt specifiek onderscheid gemaakt naar prijzen en prijsontwikkelingen, de uitgaven van huishoudens aan mobiliteit (ten opzichte van het inkomen) en de ervaren bereikbaarheidsproblemen.
- **Ervaren bereikbaarheidsproblemen:** In het onderzoek "beperkt bereikbaar" van het KiM ([Krabbenborg & Uitbeijerse, 2023](#)) wordt onderzoek verricht naar de persoonlijke ervaringen van mensen met bereikbaarheidsproblemen. Verschillende barrières bij het bereiken van bestemmingen worden onderscheiden in deze studie. Dit zijn barrières gerelateerd aan het vervoerssysteem (een gebrek aan geschikt vervoer), aan landgebruik (weinig of geen activiteiten in de buurt), aan de tijdscomponent (bijvoorbeeld onbetrouwbare reistijd, lage frequenties) en aan het individu (individuele mogelijkheden).
- **Digitaal als alternatief (?):** Naast fysieke bereikbaarheid, is er in toenemende mate aandacht voor digitale vormen van bereikbaarheid. Sommige studies geven daarbij informatie over de vraag in hoeverre digitale vormen van bereikbaarheid een substituut kunnen vormen voor fysieke bereikbaarheid, of wellicht meer een aanvulling zijn. Andere studies gaan in op de vraag in hoeverre digitalisering de toegang tot mobiliteit (als onderdeel van bereikbaarheid) verbetert of juist belemmert.
 - Zo is in de studie over acceptabele bereikbaarheid van het KiM ([Hamersma & Roeleven, 2024](#)) bevraagd in hoeverre mensen digitale alternatieven voor verschillende activiteiten als een alternatief zien voor fysieke activiteiten. Circa 38% van de respondenten vindt digitale alternatieven voor respectievelijk winkelen en een zorgafspraak een goed alternatief voor fysieke bezoeken aan deze activiteiten. Ongeveer 28% vindt digitaal boodschappen doen een goed alternatief voor fysiek boodschappen doen. Slechts 12% vindt dat digitale mogelijkheden voor sociale contacten een goed alternatief zijn voor fysieke afspraken. Meer dan 40% van de studenten in het onderzoek vindt online onderwijs een goed alternatief voor fysiek onderwijs. Van de werkenden vindt circa 38% digitale alternatieven een goede vervanging voor fysieke werkactiviteiten. In de studie wordt niet ingegaan op verklaringen voor de mate waarin mensen digitale alternatieven al dan niet als substituut zien.

Digitale mogelijkheid goed alternatief voor fysieke alternatief %	Boodschappen doen	Winkelen	Thuiswerken	Thuisonderwijs	Zorgafpraak	Sociale activiteiten
Helemaal mee oneens	24,4	12,3	30,7	18,6	13,7	26,1
Mee oneens	24,7	14,7	14,1	18,3	19,6	36,9
Niet mee eens/ niet mee oneens	23,1	25,5	17,2	20,2	28	24,9
Mee eens	16,9	35,4	21,3	32,5	31,2	9,6
Helemaal mee eens	10,8	12,1	16,8	10,3	7,5	2,6

Tabel 1: Aandeel respondenten dat digitale mogelijkheden een goed alternatief vindt voor verschillende fysieke activiteiten.

- Digitalisering kan het reizen makkelijker maken. Zo blijkt uit een vrij recente KiM studie [Durand, Hamersma & Rienstra \(2023\)](#) dat veel respondenten voordelen ervaren van het reizen met digitale reisinformatie. De meeste reizigers ervaren door het gebruik van (persoonlijke) digitale reisinformatie meer zekerheid tijdens hun reis, meer flexibiliteit in hun vertrektijdstip en routekeuze, en een kortere reistijd. 30-50% van de respondenten voelt zich hierdoor veiliger onderweg. Het recente scriptie onderzoek van [Milan Moleman \(2025\)](#) suggereert ook dat een toename in online vergaderen de perceptie van bereikbaarheid vergroot.
- Tegelijkertijd kan digitalisering voor bepaalde groepen reizigers ook barrières oproepen. In een studie van het KiM ("Een inclusief openbaar vervoerssysteem in het digitale tijdperk: op het juiste spoor?") wordt onderzocht in hoeverre mensen barrières ervaren door digitale toepassingen bij de toegang tot het ov ([Durand et al., 2023](#)). Hierbij komen verschillende voordelen van digitalisering naar voren, maar wordt ook duidelijk dat digitalisering in het ov een barrière vormt voor bepaalde mensen bij het reizen met het ov en dus het bereiken van plekken in de weg kan staan.
- **Bereikbaarheid in relatie tot andere uitdagingen:** Waar het gaat om perceptie, kan ook de vraag worden gesteld hoe mensen bereikbaarheid afwegen met andere maatschappelijk relevante doeleinden zoals veiligheid, gezondheid en leefomgevingsaspecten.
 - In recent onderzoek van [Durand et al. \(2025\)](#) wordt geanalyseerd hoe Nederlanders verschillende mobiliteitsgerelateerde aspecten afwegen. Hieruit volgt onder andere:
 - Nederlanders vinden anno 2025 met name kosten van het ov, agressie in het ov en agressie op de weg belangrijke maatschappelijke problemen op het gebied van mobiliteit. Files op de wegen bevinden zich in deze lijst in de middenmoot. Uit een eerder onderzoek van het KiM ("Blik op de file", [KiM, 2020](#)) bleek een soortgelijk beeld. Hier werd ook een vergelijking getrokken met 2010, toen een soortgelijke vraag aan mensen werd gesteld. Opvallend is met name de daling van het aandeel mensen dat files op autosnelwegen (helemaal) niet acceptabel vindt, van 72% in 2010 naar 35% in 2020. Andere factoren zoals agressie op de weg en in het ov, geluidsoverlast en luchtvervuiling werden ook in het onderzoek in 2020 als een groter probleem ervaren dan de file.
 - Andere maatschappelijke thema's worden door Nederlanders op dit moment als urgenter gezien dan uitdagingen op het gebied van

mobiliteit. De thema's woningmarkt, immigratie en integratie en normen en waarden vormen in deze ranking de top 3. (Slechts) 3% van de Nederlanders noemt verkeer en vervoer een van de belangrijkste probleemgebieden. Wel merken de onderzoekers op dat alhoewel verkeer en vervoer niet hoog staat op deze lijst, het wel relatie heeft met verschillende thema's die hoger staan, zoals woningmarkt en (sociale) veiligheid.

- Er zijn duidelijke verschillen tussen wat mensen vinden vanuit een maatschappelijk perspectief en vanuit een individueel perspectief. Vanuit een individueel perspectief scoren aspecten gerelateerd aan de auto, zoals kosten van de auto en files, duidelijk hoger en aspecten als verkeersonveiligheid, uitstoot en beschikbaarheid van ov lager.
- Ook heeft IenW recent in een [Participatieve Waarde Evaluatie \(PWE\) \(IenW, 2025c\)](#) aan mensen gevraagd verschillende soorten doelen rond mobiliteit en bereikbaarheid qua relevantie af te wegen als men op de stoel van een bestuurder zou zitten. Hieruit bleek dat men veel prioriteit geeft aan 'belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken', op de voet gevolgd door 'plekken betaalbaar kunnen bereiken', 'belangrijke producten goed beschikbaar' en 'bereikbaarheid voor mensen met een beperking'. 'Minder hoeven te reizen', 'prettiger en comfortabeler reizen', 'verschillende banen kunnen bereiken' en 'kortere reistijden' krijgen duidelijk minder prioriteit.
- **Gevolgen van verminderde (ervaren) bereikbaarheid**
 - Wat betreft de *gevolgen* van verminderde bereikbaarheid, kijken [Pot et al. \(2024\)](#) in hun onderzoek kwantitatief naar de relatie tussen perceptie van bereikbaarheid en de relatie met (of gevolgen voor) het participeren in activiteiten. Hierbij wordt een niet-lineair effect gevonden, waarbij geldt dat met name mensen die aan minder dan 4 activiteiten per week deelnemen vaker een lage perceptie van bereikbaarheid hebben dan mensen die aan meer dan 4 activiteiten per week deelnemen. In de kwalitatieve studie van [Krabbenborg & Uitbeijerse \(2023\)](#) is het meest genoemde gevolg van beperkte bereikbaarheid dat mensen hun familie en vrienden minder vaak zien. Uit de studie "Betaalbare mobiliteit?" van het KiM ([Krabbenborg & Durand, 2024](#)) blijkt daarnaast (op basis van een bereikbaarheidsindicator uit het nationaal verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, ODIN) dat tussen 1 en 5,5% van de inwoners van Nederland niet of minder deelneemt aan sommige activiteiten (zoals een familie- of ziekenhuisbezoek) omdat ze het vervoer ernaartoe niet kunnen betalen.
 - Het onderzoek van [Mehdizadeh et al. \(2025\)](#) analyseert de mediërende rol van het participeren in activiteiten in de relatie tussen de perceptie van bereikbaarheid en levenstevredenheid. Hiervoor worden 4 stellingen gebruikt rond de perceptie van bereikbaarheid van de eigen buurt met de auto, het ov, de fiets en lopend, afkomstig uit het MPN. De resultaten van dit onderzoek laten zien dat hogere percepties van bereikbaarheid met de auto en fiets een direct effect hebben op levenstevredenheid. De perceptie van bereikbaarheid voor lopen heeft daarentegen alleen een indirect effect op levenstevredenheid via participatie in activiteiten. Er wordt geen relatie gevonden tussen de perceptie van bereikbaarheid met het ov en levenstevredenheid.
 - Onderzoek van [Vulpen et al. \(2024\)](#) laat zien dat de afstand tot publieke voorzieningen op zich slechts een zwakke relatie heeft met gevoelens van

onvrede en gebrek aan vertrouwen in de overheid. Tegelijkertijd is bevolkingskrimp -wat vaak samenhangt met een afname van voorzieningen- wel sterk geassocieerd met een gevoel van onvrede ten opzichte van de overheid.

- Wat het effect is van verminderde bereikbaarheid, of wegtrekkende voorzieningen, kan verschillen tussen de typen voorzieningen die wegtrekken. Zo laten [Gieling et al. \(2019\)](#) zien dat voor de sociale hechtheid die in een plaats wordt ervaren supermarkten en cafés belangrijk zijn, maar basisscholen, wijkcentra of sportlocaties veel minder. In dit onderzoek wordt geen expliciete link gelegd met bereikbaarheid.
- Het recente scriptie onderzoek van [Milan Moleman \(2025\)](#) gaat ook in op de relatie tussen ervaren bereikbaarheid enerzijds, en aspecten als woontevredenheid, activiteitenparticipatie en levenstevredenheid anderzijds. De studie suggereert inderdaad dat een hogere/lagere bereikbaarheidsperceptie zich door vertaalt in hierboven genoemde aspecten. Overigens vindt hij ook dat de causale relatie tussen bereikbaarheidsperceptie en levenstevredenheid met name andersom is. Oftewel: een verandering in levenstevredenheid heeft een groter effect op de perceptie van bereikbaarheid, dan vice versa.
- De perceptie van bereikbaarheid kan ook invloed hebben op het reisgedrag van mensen. Dit komt naar voren in onderzoek van [Mehdizadeh & Kroesen \(2025\)](#). Uit ditzelfde onderzoek blijkt echter ook dat het effect van het reisgedrag met verschillende vervoerwijzen op de perceptie van bereikbaarheid met verschillende vervoerwijzen groter is dan andersom.

2.2.3 Toekomst

Over de (mogelijke) ontwikkeling van de perceptie van bereikbaarheid naar de toekomst toe is nog geen onderzoek in Nederland bekend. De onderzoekbaarheid hiervan is echter ook betwifelbaar, aangezien de perceptie van bereikbaarheid onderhevig is aan veel verschillende factoren en het lastig is om hier een goede voorspelling van te maken (zonder aannames te doen over ontwikkelingen in voor de perceptie van bereikbaarheid verklarende factoren).

Samengevat is er recent al de nodige kennis gegenereerd omtrent de perceptie van bereikbaarheid in Nederland en ontwikkelingen daarin. Tegelijkertijd weten we nog relatief weinig over de ontwikkeling en perceptie van bereikbaarheid van verschillende typen bestemmingen of locaties, bijvoorbeeld van sociale contacten. Huidige studies naar de perceptie van bereikbaarheid maken namelijk vaak gebruik van een meer overkoepelende meetschaal (PAC-schaal), die meet in hoeverre men tevreden is met de mate waarin men over het algemeen plekken kan bereiken. Verder geven studies nog weinig zicht op de perceptie van bereikbaarheid van plekken in het buitenland, en hoe de nabijheid van buurlanden in grensgebieden de bereikbaarheid beïnvloedt. Ook weten we nog niet zoveel over de mate waarin digitale bereikbaarheid het belang van fysieke bereikbaarheid kan vervangen. Daarnaast weten we (los van enkele kwantitatieve inzichten) nog weinig over wat voor Nederlanders precies de gevolgen zijn van verminderde bereikbaarheid op bijvoorbeeld de kans op en tevredenheid over deelname aan de maatschappij.

2.3 Conclusie: Bestaande kennis en lacunes

In de voorgaande paragrafen hebben we bestaande kennis over de mate van en ontwikkelingen in berekende en gepercipieerde bereikbaarheid in Nederland besproken. Hierin komen ook enkele kennislacunes naar voren. In onderstaande tabel is een overzicht te vinden van de gevonden kennis en kennislacunes, waarbij

we onderscheid maken tussen verschillende inhoudelijke invalshoeken zoals in paragraaf 1.4 geïntroduceerd.

Aspect	Er is al inzicht in:	Nog relatief weinig bekend over:
Tijd, afstand, kosten en comfort	<ul style="list-style-type: none"> • Berekende bereikbaarheid naar reistijd: verleden, heden, toekomst • Berekende nabijheid van voorzieningen: verleden, heden • Perceptie bereikbaarheid in algemene zin, verhouding acceptabele en huidige reistijd en (in mindere mate) perceptie kosten om activiteiten te bereiken • Relatie tussen berekende en perceptie bereikbaarheid in algemene zin • <i>Ontwikkeling</i> perceptie bereikbaarheid + verklaring • Perceptie bereikbaarheid en relaties met woontevredenheid, activiteitenparticipatie, reisgedrag, levenstevredenheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • (Berekende) bereikbaarheid uitgedrukt in kosten en comfort • Verhouding tussen verschillende berekende en perceptie indicatoren • <i>Ontwikkeling</i> perceptie bereikbaarheid verschillende bestemmingen en de gevolgen hiervan • <i>Consequenties</i> van verminderde bereikbaarheid
Bestemmingen	<ul style="list-style-type: none"> • Berekende bereikbaarheid naar verschillende typen bestemmingen (met name werk, onderwijs, winkelen, zorg) • Perceptie bereikbaarheid (via verhouding acceptabel/huidige reistijden) verschillende typen bestemmingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mate van en ervaren bereikbaarheid sociale contacten, en nadere uitsplitsingen, bijvoorbeeld typen werk • Mate van en ervaren bereikbaarheid in grensgebieden en van internationale bestemmingen
Fysieke en digitale bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Mate van thuiswerkmogelijkheden, of men digitale alternatieven een vervanging vindt voor fysiek afspreken en of men barrières ervaart door digitalisering in reizen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mate van digitale bereikbaarheid (van activiteiten), de mate waarin dit het belang van fysieke bereikbaarheid kan substitueren
Tijd-component	<ul style="list-style-type: none"> • Met name bereikbaarheid op een 'gemiddelde' dag of gemeten tijdens spits 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid op verschillende tijdsmomenten (van de dag, week, maand, jaar, enzovoort)
Geografische component	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk landelijk beeld van de berekende bereikbaarheid • Verschillen perceptie bereikbaarheid ruraal en stedelijk gebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid in grensgebieden of van plekken buiten Nederland
Onderscheid naar (doel)groepen	<ul style="list-style-type: none"> • Berekende bereikbaarheid naar inkomen, leeftijd, wel/geen auto • Perceptie bereikbaarheid (incl. verhouding acceptabele/huidige 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdieping (perceptie) bereikbaarheid in relatie tot verschillende doelgroepen

	reistijden) in relatie tot persoonskenmerken	
Vervoerwijzen	<ul style="list-style-type: none"> • Berekende bereikbaarheid auto, fiets, ov • Verschil perceptie bereikbaarheid (via verhouding acceptabel/huidige met) verschillende vervoermiddelen 	<ul style="list-style-type: none"> • Berekende bereikbaarheid te voet • Berekende bereikbaarheid per e-fiets

3 Oplossingsrichtingen voor (verminderde) bereikbaarheid: wat weten we?

In dit hoofdstuk gaan we nader in op bestaande kennis rond oplossingen voor verminderde bereikbaarheid. Hierin maken we onderscheid tussen oplossingen of strategieën *van individuen of groepen* om om te gaan met verminderde bereikbaarheid (3.1) en oplossingen waarin *de overheid* een rol speelt (3.2). Bij deze laatste besteden we respectievelijk aandacht aan studies gericht op verschillende typen overheidsgerelateerde maatregelen (wat), studies die ingaan op effectiviteit of kosten van bereikbaarheidsmaatregelen (welke) en studies gericht op de governance/organisatie om verminderde bereikbaarheid aan te pakken (hoe).

3.1 Omgaan met minder bereikbaarheid door individuen/groepen

Enkele gevonden studies gaan in op hoe individuen en/of groepen 'omgaan' met verminderde bereikbaarheid, een soort van coping dus.

- **Minder bereikbaarheid 'accepteren':** We noemden eerder al dat studies laten zien dat er weinig verschil is in ervaren bereikbaarheid tussen mensen in stedelijk en meer landelijk gebied. Dit terwijl mensen in meer landelijk gebied volgens berekende maten wel minder bereikbaarheid hebben (zie bijvoorbeeld [Pot, 2023](#) en [Jorritsma et al, 2023](#)). Hier kan spelen dat mensen de verminderde bereikbaarheid accepteren en hun voorkeuren hebben aangepast, bijvoorbeeld omdat zij andere aspecten van de woonomgeving belangrijker vinden. We weten ook uit onderzoek dat individuen meer geneigd zijn te verhuizen op het moment dat hun woontevredenheid door een lagere ervaren bereikbaarheid is afgenomen (zie bijvoorbeeld [Hamersma, 2017](#)). In dat geval accepteren mensen de situatie dus niet, en passen zij hun woonsituatie erop aan. Wel kan het zijn dat ze geen keuze hebben om hun situatie aan te passen, bijvoorbeeld omdat het niet lukt om een andere woning te vinden (zie bijvoorbeeld [Van Wee, 2022](#)).
- **Gedagsreacties bij minder bereikbaarheid:** In een situatie van het wegtrekken van voorzieningen gaat [Christiaanse \(2024\)](#) in op een vijftal fases in de reacties van een gemeenschap. De eerste fase is bewustwording, de tweede fase betreft interpretatie en betekenisgeving aan de verandering. De derde fase betreft de evaluatie van de situatie, waarin de houding ten opzichte van de verandering wordt bepaald, gevolgd door de vierde fase waarin de (coping)reactie volgt. De vijfde fase betreft de daadwerkelijke gedragsreactie. De studie laat onder andere in een situatie van afnemende voorzieningen in Ulrum zien dat (slechts) 20% van de bewoners ontevreden was over de leefbaarheid, terwijl 60% ontevreden was over de voorzieningen in de omgeving. Met andere woorden, ontevredenheid over de bereikbaarheid vertaalt zich in veel gevallen niet gelijk in ontevredenheid over de leefbaarheid van een locatie. De studie laat overigens ook zien dat het verdwijnen van voorzieningen vooral wordt geassocieerd met sociale aspecten. Om dit te boven te komen moet dan ook samen met de gemeenschap (in co-creatie) naar alternatieven worden gekeken (aldus Christiaanse).
- **Belang van context in begrijpen gedragsreacties:** De studie van [Christiaanse \(2024\)](#) geeft overigens ook aan dat een dergelijk proces van omgaan met afnemende voorzieningen context specifiek is; in hoeverre de situatie van het verdwijnen van voorzieningen anders is in bijvoorbeeld een stedelijke omgeving of een rurale omgeving, en hoe dit relateert aan de

nabijheid tot andere voorzieningen is voor zover wij weten uit onderzoek niet bekend.

- **Coping bij digitale barrières:** [Durand et al. \(2021\)](#) gaan daarnaast in op coping gedrag waar het gaat om digitale barrières om te reizen met het ov. Zij laten zien dat het eigen sociale netwerk (familie en vrienden) voor deze groep mensen het belangrijkste vangnet is. Zij helpen door hen bijvoorbeeld te begeleiden, gerust te stellen of door taken van hen over te nemen. Ook wordt ondersteuning gezocht buiten het sociale netwerk, door bijvoorbeeld het volgen van cursussen voor betere digitale vaardigheden, of personeel te vragen tijdens de reis. Andere strategieën zijn een hele goede voorbereiding, of in extreme gevallen zwart reizen.
- **Maatschappelijke initiatieven rond mobiliteit:** [KPMG](#) maakte onlangs een inventarisatie voor IenW van maatschappelijke initiatieven gericht op duurzame mobiliteit. Hierin werden de volgende initiatieven onderscheiden: Deelauto's van buurtcoöperaties; Deelauto's van vve's; Fietsmaatjes; Automaatjes; Eigen laadpaal (op oprit) openbaar maken (voor anderen); Laadpalen van vve's; Fietsen-voor-iedereenprojecten; Georganiseerde reizen voor doelgroepen; Vraagafhankelijk vervoer; Ov-vergoeding voor doelgroepen; (Ov-)coaches en voorlichting; Training voor gebruik fiets, rolstoel, rollator en scootmobiel. Veel van deze initiatieven kunnen ook helpen om de bereikbaarheid voor kwetsbare burgers te verbeteren. Hierbij werd genoemd dat IenW een faciliterende rol kan spelen als maatschappelijke initiatieven tegen concrete belemmeringen aanlopen.

Samengevat zijn er enkele studies in dit overzicht opgenomen die inzichten geven in hoe mensen of buurtgemeenschappen omgaan met verminderde bereikbaarheid, soms in een specifieke ruimtelijk context. In hoeverre het omgaan met verminderde bereikbaarheid verschilt tussen verschillende ruimtelijke contexten (bijvoorbeeld in stedelijk gebied of in landelijk gebied), of tussen typen personen is nog minder bekend. Ook hebben we weinig tot geen studie(s) gevonden die specifiek kijken naar (bewoners)initiatieven om om te gaan met minder bereikbaarheid en wat daarin succes- en faalfactoren zijn.

3.2 Mogelijke oplossingen vanuit het perspectief van de overheid

3.2.1 *Wat: (mogelijke) oplossingen voor (verminderde) bereikbaarheid*

Hieronder bespreken we een aantal studies die ingaan op verschillende soorten van overheidsgerelateerde oplossingsrichtingen voor verminderde bereikbaarheid. We gaan zowel in op overheidsingrepen gericht op mobiliteit, als op ingrepen gericht op de nabijheid van bestemmingen.

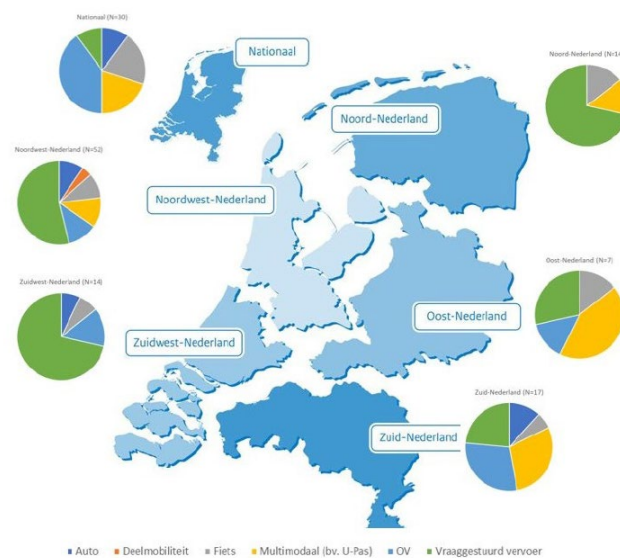
- **Ingrepen gericht op minder, anders, slimmer reizen:** Het [KiM \(2024\)](#) heeft recent een brede inventarisatie gedaan van verschillende soorten maatregelen die doorstroming op de weg kunnen bevorderen. Wanneer de doorstroming op de weg beter is, heeft dit een gunstig effect op de (auto)bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. Doorstroming kan worden bevorderd door maatregelen die zorgen dat er minder voertuigen op de weg zijn, zoals inzet op thuiswerken, inzet op minder afstand tussen wonen en werken, of carpoolen; maatregelen die slimmer gebruik maken van bestaande infrastructuur zoals spitsmijdenprojecten, prijsprikkels en verkeersmanagement; en maatregelen waardoor het gebruik van andere vervoerwijzen dan de auto worden bevorderd, zoals verbetering van de fiets- en ov-infrastructuur, bepaalde vormen van rekeningrijden, of verandering in de reiskostenvergoeding ten gunste van fiets en ov. In hoeverre deze maatregelen ook op *individueel* niveau een bereikbaarheidsverbetering opleveren is niet onderzocht.

- **Alternatieven bieden voor de auto:** Voor mensen die geen toegang hebben tot een auto liggen oplossingen meer op het gebied van publieke mobiliteit (ov, deelmobiliteit, maar ook doelgroepenvervoer of flexvervoer) of de fiets.
 - De zojuist genoemde inventarisatie van maatregelen van het [KiM \(2024\)](#) gaat ook ten dele in op het verbeteren van infrastructuur en faciliteiten voor fiets, deelmobiliteit en ov, en het aantrekkelijker maken van hubs als overstaplocaties waarmee bereikbaarheid per fiets of ov gefaciliteerd kan worden. Ook deed het KiM ([Jorritsma et al., 2021](#)) onderzoek naar het gebruik en de potentie van deelmobiliteit. Hieruit bleek dat het gebruik hiervan nog veelal marginaal is en de potentie het grootste in stedelijk gebied.
 - In sommige situaties is het inzetten op reguliere vormen van ov of deelmobiliteit om bereikbaarheid te faciliteren niet rendabel. Als oplossing hiervoor is er in toenemende mate aandacht voor vraagafhankelijk publiek vervoer als alternatief voor regulier openbaar vervoer. Het vervangen van een vaste lijn of verbinding door een vraagafhankelijk concept stelt de vervoerder in staat om enkel te rijden op het moment dat er vraag is (evt. met kleinere voertuigen). In een recente studie concludeert het KiM dat flexvervoer op papier enkele kansen biedt in delen van Nederland waar geen of slechts op bepaalde tijdstippen lijnbussen rijden. Vervangt dit flexvervoer een reguliere bus, dan ziet een deel van de reizigers dit als een verschraving van het ov-aanbod, met gevolgen voor het dagelijks leven. Bij de ontwikkeling van flexvervoer is daarom meer aandacht nodig voor de reiziger ([De Haas & Durand, 2025](#)).
- **Oplossingen voor kostencomponent bereikbaarheid:**
 - In de studie "betaalbare mobiliteit?" van het KiM ([Krabbenborg en Durand, 2024](#)) komen in de conclusie mogelijke oplossingen voor de kostencomponent van bereikbaarheid langs. Ten eerste wordt genoemd dat betaalbaarheidsproblemen verminderd kunnen worden met meer generieke maatregelen via de algemene inkomenspolitiek. Daarnaast zijn ook mobiliteit specifieke maatregelen denkbaar. Hierbij wordt benadrukt dat maatregelen die de prijs van vervoer voor iedereen verlagen weinig efficiënt zijn, terwijl kortingsproducten voor minima bijvoorbeeld wel efficiënte maatregelen kunnen zijn. Een laatste handelingsperspectief kan worden gevonden bij het voorkomen van betaalbaarheidsproblemen, bijvoorbeeld door in te zetten op meer nabijheid van voorzieningen voor huishoudens met lage inkomens.
 - Specifieke typen van financiële vergoedingen voor een bepaalde doelgroep kunnen bijdragen aan het faciliteren van bereikbaarheid. Een voorbeeld hiervan is een reiskostenvergoeding naar werk, waar bijv. [Motivaction \(2022\)](#) onderzoek naar deed. Hieruit blijkt onder andere dat bijna driekwart van de ondervraagde medewerkers een reiskostenvergoeding wordt aangeboden en daar meestal gebruik van maakt. Vergoedingen die relatief minder vaak worden geboden (minder dan 10%) zijn een kilometervergoeding of aanschafvergoeding voor de fiets, een mobiliteitsbudget, een leasefiets of een poolauto. Dat werknemers (soms) geen gebruik maken van reiskostenvergoeding (ondanks dat het wel wordt aangeboden) komt volgens hen voornamelijk, omdat ze te weinig kilometers maken (55%) of zelfs geen reiskosten maken (28%). De mediaan van de kilometervergoeding voor werknemers is 19 cent per kilometer. Dat geldt zowel voor de auto als voor andere vervoermiddelen. 44% van de werknemers die een reiskostenvergoeding ontvangen, geven aan dat niet hun volledige kosten gedekt worden. 41% krijgt alle kosten of

zelfs meer vergoed. De meerderheid van de werknemers en zelfstandigen geeft daarnaast aan dat ze hun reisgedrag niet zullen aanpassen indien de reiskostenvergoeding hoger wordt, maar ook niet als hun reiskosten zouden stijgen.

- **Mobiliteitsoplossingen voor kwetsbare (doel)groepen:**

- MU Consult inventariseerde in 2022 in opdracht van IenW mobiliteitsgerelateerde maatregelen gericht op het verminderen van mobiliteitsarmoede (Mu Consult, 2022). Op basis van bestaande minimaregelingen en beleidsvisies bij gemeenten en provincies concluderen ze dat er al veel gebeurt op het gebied van mobiliteitsarmoede. Reizen met een motief van zorg, werk of scholing worden vaak vanuit landelijk of regionaal beleid gedekt. Andere reismotieven worden nog minder afgedekt. In dat gat springen de in deze studie geïnventariseerde maatregelen en projecten, die oplossingen bieden voor 'niet-noodzakelijke' ritten, zoals reizen naar culturele en maatschappelijke activiteiten. Vanuit de landkaart gezien worden de meeste projecten en maatregelen geïnitieerd in het noordwesten en westen van Nederland (figuur 7). In het oosten hebben de projecten en maatregelen vooral een multimodale insteek, in het westen is het aanbod vaker vraaggestuurd en in het zuiden ligt de nadruk op het ov. De meeste projecten en maatregelen zijn lokaal actief en worden geïnitieerd vanuit gemeenten of externe partijen. Dit leidt wel tot de vraag in hoeverre mobiliteitsarmoede wordt aangepakt buiten de grenzen van de betreffende gemeente.



Figuur 7: Mobiliteitsgerelateerde maatregelen per regio.

- Durand et al. (2021) onderzochten de problematiek van mensen die minder digitaal vaardig zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, en verschillende oplossingsrichtingen om het systeem inclusiever te maken. Hierbij kan het gaan om het verbeteren van het ontwerp van de specifieke dienst, educatie van (potentiële) gebruikers, het verleiden van mensen tot het gebruik van digitale diensten en inzet op toegankelijkheid voor iedereen via onder andere het bieden van een analoog alternatief.

- **Nabijheidsingrepen:** Naast mobiliteitsoplossingen kan ook ingezet worden op het vergroten van de nabijheid van bestemmingen. Bereikbaarheid kan toenemen wanneer er meer bestemmingen in de omgeving voorhanden zijn, of wanneer er een goed digitaal alternatief voorhanden is. Wel moet gesteld worden dat de overheid zelf maar ten dele invloed heeft op de 'plaatsing' van voorzieningen; de markt en bijvoorbeeld koepelorganisaties spelen hierin ook een belangrijke rol (zie hiervoor ook bijvoorbeeld [Hamersma & 't Hoen, 2023](#)).
 - [Bock et al. \(2024\)](#) onderzochten recent op welke manier de overheid vormgeeft aan het behoud van basisvoorzieningen in het landelijk gebied en welke beleidsinstrumenten men hiervoor inzet. Dit doen ze op basis van een literatuurscan, en een analyse van beleidsvisies in respectievelijk Duitsland, Denemarken, IJsland, Frankrijk, Schotland en Wales. Uit de studie blijkt dat problematiek als gevolg van het wegtrekken van voorzieningen door overheden wordt onderkend en aanleiding is (geweest) voor het opstellen van visies en beleid voor de meer perifere gebieden. Deze zijn vaak gericht op instandhouding van voorzieningen. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar onderwijs, zorg en vervoer maar ook naar cultuur en recreatie, huisvesting en veiligheid. In de plannen kondigen ze allerlei concrete maatregelen aan en geven te kennen financiële middelen te reserveren. Daarnaast wijst men vaak een instituut aan dat de regering ondersteunt met onderzoek en advies en de resultaten van de beleidsmaatregelen monitort. De analyse gaat in op specifieke maatregelen die worden genomen op het gebied van onderwijs, zorg en supermarkten. De studie gaat niet in op andere bestemmingen of op de effecten of kosten van de beleidsinitiatieven.
- **Norm of richtlijn(en):** Een (andere) manier om het verdwijnen van voorzieningen tegen te gaan of bereikbaarheid te 'garanderen' is het instellen van een norm of richtlijn voor een maximale reisafstand of reistijdnorm.
 - Een voorbeeld daarvan is de 45-minutennorm voor spoedeisende hulpen (SEH's) die stelt dat er in principe geen spoedeisende hulpen (SEH's) of afdelingen acute verloskunde mogen sluiten als het gevolg van die sluiting is dat meer inwoners niet binnen 45 minuten met een ambulance op een SEH of afdeling acute verloskunde kunnen zijn. Het ministerie van VWS deed onlangs onderzoek naar herziening van die norm, omdat er volgens partijen onvoldoende wetenschappelijke basis voor deze norm bestaat. Daarnaast zou er naast de aanrijtijd ook naar de bredere context gekeken moeten worden, zoals de benodigde expertise voor een medische situatie. Uiteindelijk lijkt een variant met grote(re) inspraak van de gemeenten voor de invulling van de zorg maar met nadruk op landelijke sturing op nabijheid van acute zorg de voorkeur te hebben. Dit verzacht mogelijk een kans op concurrentie tussen gemeenten vanuit een politiek belang om op te komen voor de eigen gemeentebelangen ([Berenschot, 2024](#)).
 - Verschillende gemeenten werken daarnaast met richtlijnen voor (maximale) afstanden naar voorzieningen zoals een basisschool of een huisarts. Het 15-minutenstad concept wat in steden als Utrecht en Amsterdam wordt gehanteerd en waarbij ernaar wordt gestreefd om basisvoorzieningen binnen 15 minuten loop- of fietstijd aan te bieden, is hiervan ook een voorbeeld. In [Hamersma et al \(2023\)](#) is hier een beknopte inventarisatie van te vinden.

- In het kader van het Kabinetstandpunt 'Bereikbaarheid op peil' is er daarnaast voor gekozen om gemiddelde 'acceptabele reistijden' die volgen uit de studie van Hamersma & Roeleven (2025) als signaalwaarde te hanteren waarop de bereikbaarheid van een aantal door burgers belangrijk geachte bestemming gemonitord gaat worden.

Samengevat zijn er al verschillende studies die een beeld geven van mogelijke maatregelen die kunnen worden ingezet om de bereikbaarheid te verbeteren. Met name maatregelen die kunnen worden ingezet om via de comfortcomponent de bereikbaarheid te verbeteren zijn daarin nog onderbelicht. Daarnaast kunnen maatregelen uiteraard verschillen tussen typen bestemmingen, of tussen verschillende momenten van de dag, de week of het jaar; hier is nog maar beperkt zicht op. Welke soorten digitale alternatieven er bestaan voor fysieke bestemmingen en in hoeverre zij voor verschillende doelgroepen een alternatief vormen is voor zover ons bekend ook nog niet tot zeer beperkt onderzocht.

3.2.2 *Welke: Effecten en kosten van oplossingen voor verminderde bereikbaarheid*

Hieronder bespreken we studies die niet zozeer maatregelen inventariseren, maar specifiek ingaan op de *effectiviteit of efficiency* van bepaalde oplossingen of maatregelen gericht op bereikbaarheid.

- **Effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen versus nabijheidsmaatregelen:**
 - In een recente verkennende studie van Studio Bereikbaar (in opdracht van het ministerie van IenW) is gekeken in hoeverre ingrepen op voorzieningenbeleid, nabijheid van bestemmingen en mobiliteit bijdragen aan het kunnen bereiken van onderwijs, zorg, winkels en werk. Hier is gekeken in hoeverre het percentage mensen in Nederland die binnen de 'gemiddeld door burgers acceptabel geachte reistijden' plekken kunnen bereiken verandert als gevolg van 1) trendmatige ontwikkelingen, en 2) een aantal what-if scenario's rond mobiliteits-, voorzieningen- en ruimtelijk beleid.
 - De inzichten uit het what-if scenario suggereren dat dit percentage door het verhogen van het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld overeind houden van voorzieningen of regionale steunpunten) of het verbeteren van het mobiliteitsaanbod (bijvoorbeeld beperken van congestie of aanpassen van het ov-aanbod) enkele procenten kan toenemen. Op lokaal of regionaal niveau kunnen de verbeteringen groter zijn.
- **Effecten van mobiliteitsingrepen:** Ook vonden we enkele studies die ingaan op de effectiviteit van bepaalde mobiliteitsgerelateerde maatregelen op (aspecten van) bereikbaarheid.
 - De al genoemde inventarisatie van het KiM ([KiM, 2024](#)) naar maatregelen om doorstroming te faciliteren, brengt ook de effecten van dergelijke maatregelen in beeld voor zover bekend uit documentatie. Verbeterde doorstroming draagt bij aan bereikbaarheid, al is bereikbaarheid (zoals we eerder stelden) meer dan dat. Het overzicht laat onder andere zien dat auto ontmoedigende maatregelen gericht op minder autogebruik en prijsprikkels over het algemeen meer effect hebben op doorstroming op de weg dan maatregelen gericht op het faciliteren van alternatieven voor de auto. Overigens noemt het overzicht ook dat grootschalige inframaatregelen kunnen bijdragen aan doorstroming; wel gaan deze ingrepen vaak gepaard met het activeren van latente vraag (leidend tot meer vraag). Alhoewel betere doorstroming bijdraagt aan een betere bereikbaarheid per auto, gaat de studie niet specifiek in op bereikbaarheid van voorzieningen (per auto). PBL en CPB relateren in Kansrijk

Mobiliteitsbeleid verschillende (mobiliteits)maatregelen zoals infrastructuurinvesteringen wel aan effecten op “auto-, of ov-bereikbaarheid”, maar onderscheiden hierin geen bestemmingen ([Verrips & Hilbers, 2020](#)). Infra investeringen en bundelingsbeleid zorgen volgens deze studie bijv. voor een toename van de bereikbaarheid van banen; accijnsverhoging, een afschaffing van de woon-werkvergoeding en het invoeren van betalen naar gebruik zorgen voor een daling van de baanbereikbaarheid (door meer kosten voor de gebruiker).

- PBL publiceerde begin 2025 een studie gericht op (ex-post) effecten van de realisatie van station Dronten. Centraal staat in deze studie in hoeverre de ingebruikname van het station heeft geleid tot een verbetering van de ov-bereikbaarheid van banen. Hieruit blijkt dat vanuit bijna alle buurten in de woonplaats Dronten binnen 45 minuten reizen zo’n 3 tot 9 keer meer banen kunnen worden bereikt met het ov dan voorheen. Voor andere buurten in de gemeente, buiten de woonplaats zelf, zijn er binnen die reistijd juist minder banen met het ov te bereiken. Dit als gevolg van de inperking van het regionaal busvervoer na de ingebruikname van de Hanzelijn. Vervolgens zijn de arbeidsmarktuitkomsten geanalyseerd van de inwoners van de buurten waar de bereikbaarheid van werk is verbeterd. Hieruit blijkt dat het aandeel bestaande inwoners van Dronten met betaald werk na de aansluiting *niet meer* is toegenomen dan in de controlebuurten. Ook zijn ze *niet meer* uren gaan werken ([Weterings & Bastiaanssen, 2025](#)).
- **Effect van digitale alternatieven:** Een recente studie van het KiM gaat zijdelings in op de mate waarin digitale alternatieven van invloed zijn op het belang van fysieke bereikbaarheid van verschillende bestemmingen ([Hamersma & Roeleven, 2024](#)). Hieruit blijkt dat mensen die voldoende digitale alternatieven voor winkelen en werk op locatie ervaren, fysieke bereikbaarheid van deze bestemmingen minder belangrijk vinden. Voor andere bestemmingen werd geen directe relatie tussen digitale alternatieven en het belang van fysieke nabijheid gevonden, maar meer onderzoek is nodig om dit beter te doorgronden.

Samengevat zijn er enkele studies uitgevoerd die zicht geven op de *effecten* van verschillende typen maatregelen die bereikbaarheid kunnen beïnvloeden. Wel zijn deze in veel gevallen verkennend of meer kwalitatief van aard. Studies die de effecten van verschillende typen beleidsmaatregelen op bereikbaarheid kwantitatief bezien en tegen elkaar afwegen zijn bijvoorbeeld nog schaars. Ook weten we nog weinig over of die effecten dan verschillen op verschillende tijdstippen, in verschillende ruimtelijke contexten of voor verschillende doelgroepen. Ook ontbreekt er goede ex-post informatie over de effecten van verschillende maatschappelijke initiatieven om bereikbaarheid te verbeteren, en is er maar beperkt zicht op de mate waarin bestaande digitale alternatieven daadwerkelijk als substituut voor fysieke nabijheid kunnen worden ingezet. Studies gericht op kosten van verschillende typen maatregelen gericht op de bereikbaarheid van bestemmingen zijn voor zover ons bekend ook vooralsnog (vrijwel) niet voorhanden.

3.2.3

Hoe: Governance rond oplossingen voor verminderde bereikbaarheid

Bereikbaarheid van bestemmingen als banen en voorzieningen kunnen vaak worden gerealiseerd door een combinatie van ingrepen gericht op mobiliteit en/of nabijheid. Dit betekent dus ook benodigde samenwerking tussen verschillende overheden, maar ook met publieke en private organisaties en burgers. Enkele studies gaan in op het *hoe* van dit vraagstuk.

- **Verschillende partijen betrokken:** In een recente studie rond het toewerken naar bereikbaarheidsdoelen beschrijft het KiM deze verschillende aspecten van bereikbaarheid en hoe daarin verschillende partijen een rol spelen ([Hamersma et al., 2023](#)). In een vervolgotitie rond dit thema wordt dit ook geconcretiseerd voor de casus bereikbaarheid van onderwijs ([Hamersma en 't Hoen, 2023](#)). Hieruit blijkt ook dat het ministerie van IenW maar beperkt invloed heeft op het realiseren van bereikbaarheid en dus samen moet werken met anderen om hierop te kunnen sturen, des te meer naarmate de voorziening of bestemming in kwestie een lokaler karakter krijgt.
- **Procesaanpak gewenst:** Daarnaast heeft IenW in het kader van de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie samen met de regio gewerkt aan de uitwerking van bereikbaarheidsdoelen op regionaal schaalniveau. Op basis van de observaties wordt in een rapport van Goudappel en Rebel [geconcludeerd](#) dat er nog onvoldoende gedeelde taal en begrippenkader is binnen het Rijk, binnen de regio's en ook tussen Rijk en regio. Daarom is een procesgerichte gebiedsaanpak op basis van enkele richtinggevende basiskeuzes wenselijk. Hierbij wordt de volgende aanpak door de auteurs geadviseerd:
 1. Hanteer categorieën met streefwaarden (in plaats van een harde grens) om bereikbaarheid in kaart te brengen; Dit vraagt volgens het rapport nog wel de nodige uitwerking. Bijvoorbeeld waar het gaat om kwaliteitsverschillen – de ene middelbare school biedt niet dezelfde mogelijkheden als de andere – en om de hardheid van de aanvaardbare reistijd - wanneer komt toegang tot zorg of onderwijs echt onder druk te staan, hoeveel mag je afwijken van de reistijd streefwaarde. Om zicht te krijgen op de daadwerkelijke opgave is een verdere verdieping naar doelgroepen noodzakelijk.
 2. Stel bereikbaarheidsdoelen vast aan de hand van brede opgaven die Rijk en regio belangrijk vinden: Toegang voor iedereen, sterke en leefbare regio's, Nederland beter verbonden.
 3. Maak een programma aanpak met onomkeerbare stappen in 3 lagen:
 - o Werken aan data en gezamenlijke taal en begrippenkader;
 - o Samenwerking tussen Rijk en regio organiseren;
 - o Borgen van randvoorwaarden en voortgang door het Rijk.

Samengevat wordt er al nagedacht over het governancevraagstuk rond het realiseren van bereikbaarheid van voorzieningen, maar is er nog weinig concrete documentatie beschikbaar met leerervaringen.

3.3 Conclusie: Bestaande kennis en lacunes

In onderstaande tabel vatten we de al bestaande kennis samen via de eerder benoemde "inhoudelijke" invalshoeken. Ook geven we aan welke aspecten in bestaande studies nog minder aan bod komen.

Aspect	Er is al inzicht in:	Nog relatief weinig bekend over:
Tijd, afstand, kosten en comfort	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe individuen/groepen in algemene zin omgaan met afnemende voorzieningen • Soorten overheidsmaatregelen met name gericht op bereikbaarheid in termen van reistijd • Effectiviteit en kosten van inzet op mobiliteit versus nabijheid of voorzieningenbeleid in verbeteren bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Overzicht van maatregelen gericht op kosten- of comfortcomponent van bereikbaarheid • Effecten of efficiency van de effecten van specifieke maatregelen op (componenten van) bereikbaarheid • Organisatie/governance bereikbaarheid in praktijk

	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten maatregelen ten behoeve van doorstroming • Organisatie/governance bereikbaarheid in theorie 	
Bestemmingen	<ul style="list-style-type: none"> • Beleidsinitiatieven rond verbeteren nabijheid van werk, zorg en onderwijs 	<ul style="list-style-type: none"> • Overheidsmaatregelen voor bereikbaarheid andere typen bestemmingen • Effecten of kosten van maatregelen op de bereikbaarheid van verschillende typen bestemmingen • Organisatie/governance bereikbaarheid in relatie tot verschillende typen bestemmingen
Fysieke versus digitale bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Effect van (perceptie) digitale alternatieven op belang van nabijheid verschillende bestemmingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschikbare digitale alternatieven voor verschillende (fysieke) bestemmingen • Organisatie/governance gericht op digitale alternatieven
Tijdcomponent		<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheidsmaatregelen voor verschillende momenten van dag, week of jaar (inventarisatie, effecten en kosten, governance)
Geografische component		<ul style="list-style-type: none"> • Hoe individuen omgaan met verminderde bereikbaarheid in verschillende ruimtelijke contexten • Effecten, kosten of governance van maatregelen in verschillende ruimtelijke contexten
Onderscheid naar (doel)groepen	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliteitsmaatregelen voor doelgroepen zoals digitaal kwetsbaren, en minima 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe verschillende typen personen, buurten of regio's zelfstandig omgaan met verminderde bereikbaarheid • Effecten, kosten, governance van bereikbaarheidsmaatregelen in relatie tot doelgroepen
Vervoerwijzen	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen gericht op het kunnen gebruiken van ov, fiets of het faciliteren van doorstroming 	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten, kosten, governance van bereikbaarheidsmaatregelen in relatie tot verschillende vervoerwijzen

4 Conclusie

Deze notitie verkende bestaande kennis en kennishiaten rond het bepalen van opgaven en oplossingsrichtingen voor verminderde bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Nederland. Hieronder bespreken we een aantal hoofdbevindingen.

4.1 Inzichten in bereikbaarheidsopgaves en oplossingen

Bestaande kennis wat betreft de opgave rond bereikbaarheid in Nederland

Met name in recente jaren is relatief veel onderzoek uitgekomen over de bereikbaarheid van banen en voorzieningen in Nederland. Een deel van deze onderzoeken heeft betrekking op berekende bereikbaarheid en een deel op de perceptie van bereikbaarheid. Op basis van meerdere studies kan geconcludeerd worden dat de bereikbaarheid in Nederland gemiddeld gezien relatief goed is. Wel is de bereikbaarheid met de auto volgens zowel berekende als gepercipieerde indicatoren over het algemeen beter dan met het ov. Daarbij blijkt dat de berekende bereikbaarheid van bestemmingen per ov de afgelopen jaren is afgenomen. Daarnaast is de berekende bereikbaarheid lager in landelijk gebied; voor de gepercipieerde bereikbaarheid is het beeld minder regionaal gedifferentieerd.

Een belangrijk aandachtspunt is dat bij veel onderzoeken over de berekende bereikbaarheid met name de reistijden en reisafstanden centraal staan, en dat kosten en moeite, andere aspecten van bereikbaarheid, nog minder aandacht krijgen. Wel zijn er al aanwijzingen dat kosten een belangrijk onderdeel zijn van de bereikbaarheid van personen. Zo heeft 10% van de volwassen inwoners van Nederland moeite met rondkomen en ook problemen bij het betalen van hun mobiliteit.

De mate van bereikbaarheid wordt beïnvloed door verschillende factoren. Ten eerste zijn zowel de mobiliteitscomponent als de ruimtelijke ordeningscomponent relevant voor de mate van berekende bereikbaarheid. De perceptie van bereikbaarheid wordt daarentegen meer beïnvloed door vervoermiddelbezit en verschillende sociaal-demografische factoren, en in mindere mate door bijvoorbeeld de nabijheid van voorzieningen. Bij een gebrek aan fysieke bereikbaarheid, kan digitale bereikbaarheid mogelijk een aanvulling vormen. Hiervoor wordt door individuen vooral mogelijkheden gezien op het gebied van winkelen en zorg, en minder voor sociale contacten. Een lagere mate van bereikbaarheid heeft ook gevolgen; zo laat onderzoek zien dat verminderde bereikbaarheid ook kan leiden tot verminderde deelname aan activiteiten.

Bestaande kennis wat betreft de oplossingen voor verminderde bereikbaarheid.

Oplossingen voor verminderde bereikbaarheid kunnen vanuit verschillende perspectieven (individu, groep, overheid) worden gezien. Bezien vanuit het perspectief van individuen of groepen suggereert onderzoek dat zij zich (tenminste ten dele) lijken aan te passen aan situaties met minder bereikbaarheid (coping) of hun preferenties aanpassen op basis van de mogelijkheden die ze hebben (oftewel adaptieve preferenties). Daarnaast kunnen mensen manieren vinden om met behulp van hun sociale netwerk of via digitale mogelijkheden alsnog aan gewenste of benodigde activiteiten deel te nemen. Ook maatschappelijke initiatieven kunnen een rol spelen om kwetsbare groepen te ondersteunen. Denk hierbij aan deelauto's van vve's, fietsmaatjes, automaatjes of vraagafhankelijk vervoer.

De overheid kan (ook) verschillende typen maatregelen nemen om bereikbaarheid op peil te houden of te verbeteren. Om invloed uit te oefenen op bereikbaarheid, kan worden ingezet op mobiliteit, toegankelijkheid van mobiliteit of voorzieningen,

of nabijheid. Een eerste verkenning suggereert dat ingrepen in mobiliteit en nabijheid een ongeveer even grote bijdrage hebben in het verbeteren van bereikbaarheid, maar dit zal afhankelijk zijn van de context en het type maatregel. Waar het gaat om mobiliteit kan gedacht worden aan het verbeteren van transportmogelijkheden zoals infrastructuurinvesteringen of investeringen in de capaciteit of de dienstregeling van het ov. Waar het gaat om nabijheid kan gedacht worden aan het beschikbaar stellen van financiële middelen voor het in stand houden van voorzieningen of het stellen van een norm of richtlijn voor nabijheid van voorzieningen. Waar het gaat om toegang tot mobiliteit of voorzieningen, vragen verschillende studies aandacht voor mensen die geen toegang hebben tot een auto of financiële beperkingen hebben om deel te nemen aan het mobiliteitssysteem. Denk hierbij aan (overheids)inzet op deelmobiliteit en flexvervoer, kortingsproducten voor minima, of bijvoorbeeld educatie gericht op digitale vaardigheden, of het bieden van analoge alternatieven voor gebruik van het ov. Bij financiële problemen kan ook algemene inkomenspolitiek ondersteunen. Om succesvol te sturen op deze verschillende oplossingen voor verminderde bereikbaarheid is het volgens onderzoek ook belangrijk om aandacht te hebben voor de governance van dit vraagstuk.

4.2 Kennisleemtes rond bereikbaarheidsopgaves en oplossingen

Op basis van onze inventarisatie van bestaande kennis definiëren we (in willekeurige volgorde) een aantal relevante kennisleemtes rond het in kaart brengen van bereikbaarheidsopgaves en daarvoor relevante oplossingen. Op enkele hiervan beoogt het KiM de komende tijd vervolgonderzoek te gaan doen:

- **Verdere uitwerking van het concept bereikbaarheid voor andere typen bestemmingen en vervoerwijzen.** Op dit moment zijn er al verschillende indicatoren beschikbaar rond het bereiken van meer lokale en regionale bestemmingen. Tegelijkertijd is dit spectrum ook nog niet compleet, en is bijvoorbeeld nog niet goed in beeld hoe bereikbaarheid van bijvoorbeeld sociale contacten, recreatieve locaties of bestemmingen over de grens geoperationaliseerd kan worden. Huidige berekende indicatoren nemen namelijk vaak bestemmingen over de grens (zoals supermarkten in het buitenland) niet mee. Ook bestaan er naar ons weten nog weinig indicatoren gericht op de bereikbaarheid te voet of per e-fiets. Er is een verschil tussen de gewone fiets en e-fiets waar het gaat om reissnelheid en acceptabele reistijden, die vaak (nog) niet onderscheiden wordt in bestaande bereikbaarheids-indicatoren. De vraag is ook in hoeverre bovenstaande aspecten relevant zijn in de bereikbaarheidsbeleving van Nederlanders.
- **Verschillen in indicatoren voor bereikbaarheid.** Verschillende onderzoeken gebruiken momenteel verschillende bereikbaarheidsindicatoren. Met name wat betreft verschillende bereikbaarheidsindicatoren gebaseerd op reistijden is hierbij nog niet volledig duidelijk waar verschillen tussen uitkomsten van indicatoren vandaan komen. Een overzicht van de verschillen in methodiek en uitkomsten kan nuttig zijn. Dit helpt in het vergroten van transparantie in het analyseren van bereikbaarheid.
- **Bereikbaarheid aan de hand van kosten en comfort.** Huidig onderzoek operationaliseert bereikbaarheid meestal via de reistijd of reisafstand tot bestemmingen, maar bereikbaarheid is breder dan dat. Meer inzicht verkrijgen in de kosten- en comfortcomponent van bereikbaarheid is daarom relevant. Hiermee kan een completer beeld worden gecreëerd van de bereikbaarheid.
- **Residentiële zelfselectie, optiewaarde en adaptieve preferenties.** Verschillende studies refereren aan het belang van bovenstaande termen in het begrijpen van gepercipieerde bereikbaarheid, maar hoe deze concepten precies uitwerken en wat hiervan de beleidsmatige betekenis is, is nog niet helder.

Vinden mensen in landelijk gebied bereikbaarheid inderdaad minder belangrijk? Waarom vinden mensen het kunnen bereiken van bepaalde voorzieningen van belang, ondanks dat ze er amper gebruik van maken? En waarom accepteren mensen bijvoorbeeld meer reistijd bij het reizen met ov dan met de auto?

- **Het belang van de sociaal-ruimtelijke context.** Het is ook zinvol meer inzicht te hebben in hoeverre sociaal-ruimtelijke kenmerken zoals de sociale cohesie, de nabijheid van een stedelijk centrum of de hoeveelheid alternatieve voorzieningen een rol spelen in de mate waarin mensen bereikbaarheidsuitdagingen ervaren. Dit helpt om ruimtelijke verschillen in ervaren bereikbaarheid beter te doorgronden.
- **De gevolgen van verminderde bereikbaarheid.** Huidige kennis over dit thema in de Nederlandse context richt zich vaak op slechts enkele aspecten. Meer zicht daarop helpt (ook) om de beleidsmatige aandacht voor het thema 'bereikbaarheidsarmoede' beter in te vullen. In hoeverre leidt verminderde bereikbaarheid bijvoorbeeld tot sociale uitsluiting? Wat is daarvoor 'de ondergrens', oftewel: wanneer heeft verminderde bereikbaarheid ook echt negatieve consequenties? Hier is ook een koppeling met doelgroepen zinvol: Wat zijn de effecten van veranderingen in bereikbaarheid op verschillende doelgroepen?
- **Bestaande initiatieven bij verminderde bereikbaarheid.** Verschillende (decentrale) overheden, organisaties en burgers hebben ervaring met het omgaan met verminderde bereikbaarheid. Door deze bestaande casussen te analyseren kunnen succes- en faalfactoren (voor verschillende contexten) inzichtelijk worden gemaakt.
- **Digitale alternatieven voor fysieke bereikbaarheid.** Er bestaat al enige (versnipperde) kennis rond dit onderwerp. Er ontbreekt echter nog een completer beeld dat ingaat op vragen zoals: in hoeverre zijn digitale mogelijkheden een alternatief voor fysieke bereikbaarheid en voor wie dan? In welke situaties wel en niet? Welke mogelijkheden zijn er al? Dergelijke kennis helpt beleid om te bezien in welke mate fysieke oplossingen altijd noodzakelijk zijn.
- **De effecten van beleidsmaatregelen op bereikbaarheid.** Het is nuttig om te weten in hoeverre verschillende beleidsmaatregelen gericht op het vergroten van bereikbaarheid effect hebben op de (perceptie van) bereikbaarheid. Het gaat dan niet alleen om mobiliteitsmaatregelen, maar ook om maatregelen op het gebied van nabijheid en toegankelijkheid van mobiliteit en voorzieningen. Hier is namelijk nog maar beperkt inzicht in. Dit vraagt ook om aandacht voor hoe IenW het denken vanuit bereikbaarheid ook (volwaardig) mee kan nemen in de toetsing van beleidsmaatregelen (binnen of naast de MKBA).
- **Governance van bereikbaarheid.** Doordat bereikbaarheid meerdere aspecten bevat die niet allemaal onder de verantwoordelijkheid van één partij vallen is samenwerking bij het sturen op bereikbaarheid belangrijk. Het zou een toevoeging zijn om een beter beeld te hebben van hoe zo'n samenwerking in elkaar zou kunnen zitten en effectief zou kunnen zijn, bijvoorbeeld door te leren van casussen.

4.3 Tot besluit

In dit overzicht lag de nadruk op het personenperspectief. Ook rond eventuele bereikbaarheidsproblematiek en oplossingsrichtingen in relatie tot goederenvervoer of vanuit het perspectief van bedrijven en bedrijventerreinen zijn waarschijnlijk kennishiaten. Zo zijn er nog maar beperkt indicatoren beschikbaar om dit inzichtelijk te maken. Het inzichtelijk maken van kennis en kennishiaten op dit terrein is ook waardevol, maar viel buiten de scope van deze notitie.

Referenties

	Afgerond	(Mogelijke) opgave	(Mogelijke) oplossingen
KiM	Acceptabele bereikbaarheid (<i>Hamersma & Roeleven, 2024</i>)	x	
KiM	Betaalbare mobiliteit? (<i>Krabbenborg & Durand, 2024</i>)	x	x
KiM	Beperkt bereikbaar (<i>Krabbenborg & Uitbeijerse, 2024</i>)	x	x
KiM	De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland (<i>Jorritsma et al., 2023</i>)	x	
KiM	Mobiliteitsbeeld (<i>KiM, 2023</i>)	x	
KiM	Een inclusief openbaar vervoersysteem in het digitale tijdperk: op het juiste spoor? (<i>Durand et al., 2021</i>)	x	x
KiM	Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid (<i>Hamersma et al., 2023</i>)		x
KiM	Effecten van maatregelen op doorstroming en verduurzaming reisgedrag (<i>KiM, 2024</i>)		x
KiM	Blik op de file: de file door de ogen van de Nederlandse burger (<i>Jorritsma et al., 2020</i>)	x	
KiM	Deelauto-en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie (<i>Jorritsma et al., 2021</i>)		x
KiM	Reflectie KiM op ontwikkeling bereikbaarheidsdoelen (<i>Hamersma en 't Hoen, 2023</i>)		x
KiM	Vraagafhankelijk ov (<i>de Haas en Durand, 2024</i>)		x
KiM	Hoe kijken inwoners van Nederland tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan? (<i>Durand et al., 2025</i>)	x	
KiM/TU Delft	Ontwikkeling perceptie bereikbaarheid en verklarende factoren (<i>Moleman, 2025</i>) (scriptie M. Moleman , invulling van MB2402)	x	x
KiM/UU	(Duurzame) bereikbaarheid van bedrijfsterreinen (scriptie K. Hana , vooronderzoek t.b.v. DG2514)	x	x
Berenschot	Het lokaal bestuur over de acute zorg in NL (<i>Berenschot, 2024</i>)	x	x
CBS	Nabijheidsstatistieken per wijk/buurt (<i>CBS, z.d.</i>)	x	
IenW	Integrale Mobiliteits-analyse (IMA) 2021 (<i>IenW, 2021</i>)	x	
IenW/Studio Bereikbaar	Effectmeting (<i>IenW, 2025a</i>)		x
IenW/Studio Bereikbaar	0-meting bereikbaarheidsdoelen (<i>IenW, 2025b</i>)	x	
IenW/Goudappel	Gebiedstafels bereikbaarheid (<i>IenW</i>)		x
Goudappel/IenW	Doorontwikkeling IMA Bereikbaarheidsindicator	x	
Ipsos I&O	Ontwikkeling van voorzieningenniveau (<i>Nordeman, 2023</i>)	x	
Kenniscentrum ongelijkheid	De bereikbaarheid van voorzieningen op buurtniveau (2008-2021) (<i>Kenniscentrum ongelijkheid, 2023</i>)	x	
KPMG/IenW	Maatschappelijke initiatieven duurzame mobiliteit (<i>KPMG, 2025</i>)		x
Motivaction/Belastingdienst	Gebruik onbelaste reiskostenvergoeding (<i>Motivaction, 2022</i>)		x
MU/IenW	Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede (<i>Mu Consult, 2022</i>)		x
NTNU/TUD	Does perceived accessibility affect travel behavior of vice versa? Alternative theories testing bidirectional effects and (in)consistency over time. (<i>Mehdizadeh & Kroesen, 2025</i>)	x	
PBL	Beter bereikbaar? (<i>Bastiaanssen & Breedijk, 2024</i>)	x	
PBL	Toegang voor iedereen? (<i>Bastiaanssen & Breedijk, 2022</i>)	x	

PBL	De (spoor)weg naar werk (<i>Weterings & Bastiaanssen, 2025</i>)		x
PBL & CPB	Kansrijk mobiliteitsbeleid (<i>Verrips & Hilbers, 2020</i>)		x
Populytics/ IenW	Resultaten van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid (IenW, 2025c)	x	
RuG	The extra mile: Perceived accessibility in rural areas. <i>PhD thesis. (Pot, 2023)</i>	x	
RuG	Sufficient access? Activity participation, perceived accessibility and transport-related social exclusion across spatial contexts (Pot et al., 2024)	x	
RuG	Perceived accessibility and transport equity: Does satisfaction imply perceived sufficiency of opportunities? (<i>Pot, 2025</i>)	x	
RuG	How far is too far? Urban versus rural acceptable travel distances (<i>Pot & Piesch, 2024</i>)	x	
RuG	The loss of rural facilities. <i>PhD thesis. (Christiaanse, 2024)</i>	x	x
RuG	Behoud van basisvoorzieningen in het landelijk gebied: Een internationale vergelijking (<i>Bock et al. 2024</i>)		x
RuG	Living near highways: The impact of existing and planned highway infrastructure on residential satisfaction (<i>Hamersma, 2017</i>)	x	x
RuG	Dealing with the loss of the village supermarket: The perceived effects two years after closure. (<i>Haartsen & Gieling, 2021</i>)	x	
RuG	Village facilities and social place attachment in the rural Netherlands (<i>Gieling et al., 2019</i>)	x	
SiRM	Quickscan redenen SEH sluitingen 2011-2022 (SiRM, 2024)	x	
TUD	Accessibility evaluation of land-use transport strategies: review and research directions (<i>Geurs & van Wee, 2004</i>)	x	
TUD	Accessibility and equity: A conceptual framework and research agenda (van Wee, 2022)	x	
TUD	Revealing accessibility disparities: A latent class analysis linking objective and subjective accessibility measures. (<i>Moleman & Kroesen, 2025a</i>)	x	
TUD	Exploring the interplay of transport, social and geographical disadvantages and its effect on perceived inaccessibility. (<i>Moleman & Kroesen, 2025b</i>)	x	
Univ Leeds/ TUD/UCL	Perceived accessibility and life satisfaction: the mediating role of activity participation? (<i>Mehdizadeh et al., 2025</i>)	x	
UvA	Does regional decline trigger discontent? Unravelling regional development in The Netherlands. (<i>van Vulpen et al., 2024</i>)	x	

Colofon

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

November 2025

Auteurs:

Iris Roeleven

Marije Hamersma

Projectnummer: MB2402

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Roeleven, I. & Hamersma, M. (2025), Bereikbaarheid van banen
en voorzieningen: opgaven en oplossingen, Overzicht in bestaande kennis en witte
vlekken. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).