

# **Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004**

Augustus 2005

# **Tabellenboek Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2004**

Augustus 2005

---

.....

## Colofon

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

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

**Datum:** augustus 2005

**Status:** Definitief

---

## Inhoudsopgave

---

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

---

---

---

# 1. Inleiding

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

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



## De bereikbaarheid van **Alkmaar**

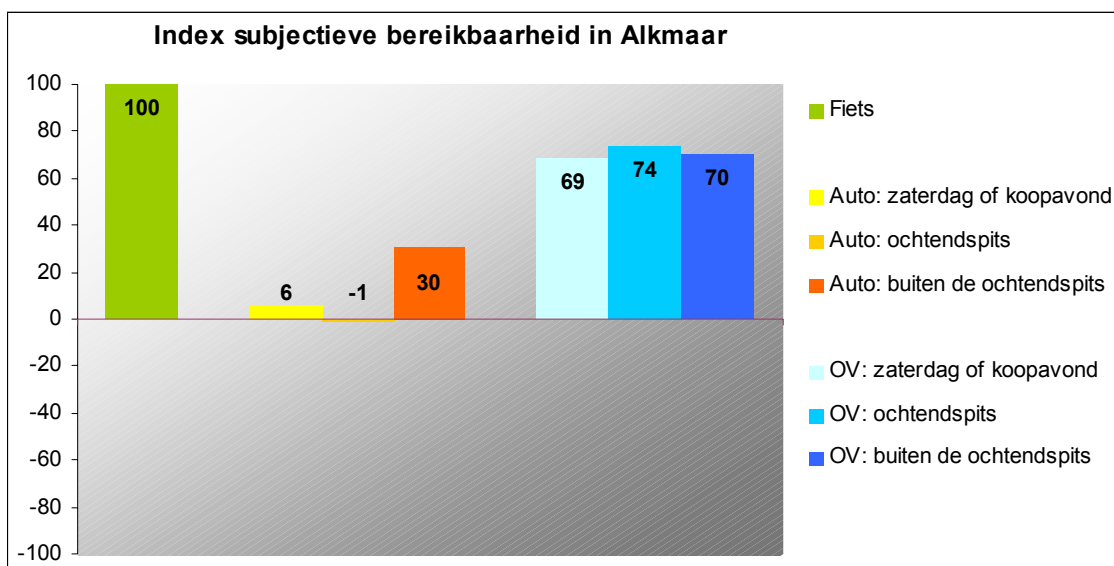
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Alkmaar: Subjectieve bereikbaarheid

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



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

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

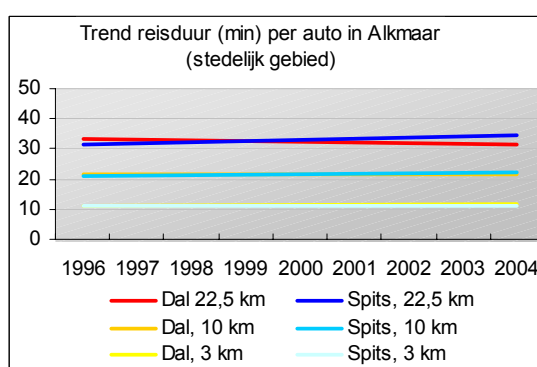
### Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Alkmaar?

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

## Alkmaar: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

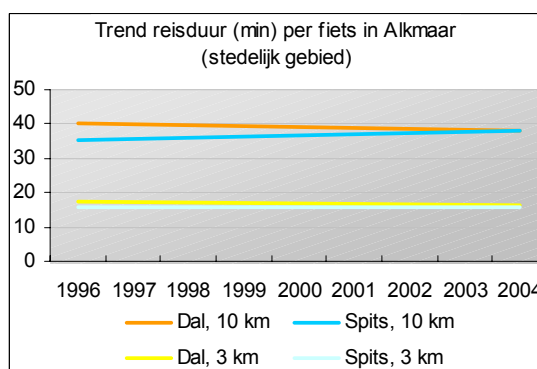
Reisduur (min) per auto in Alkmaar (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,2	22,1	29,5	12,6	22,8	34,7
1997	9,7	18,6	35,7	10,3	21,3	32,4
1998	11,6	20,7	32,2	10,3	21,0	35,1
1999	11,4	22,8	35,5	12,6	21,3	30,8
2000	13,1	21,3	29,8	10,7	22,8	29,1
2001	10,4	22,0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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Alkmaar: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Almelo**

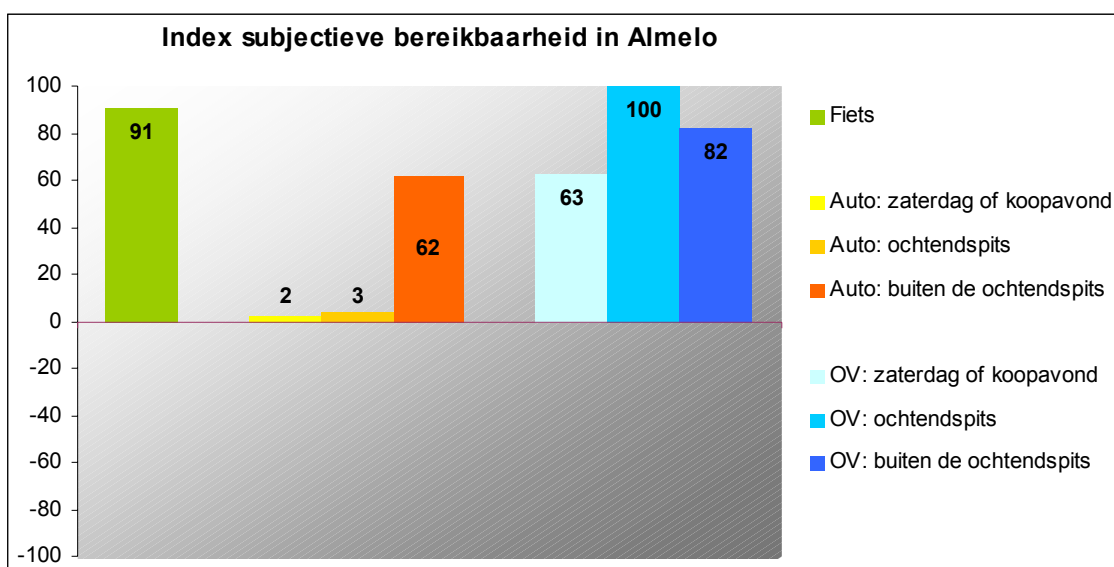
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Almelo: Subjectieve bereikbaarheid

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



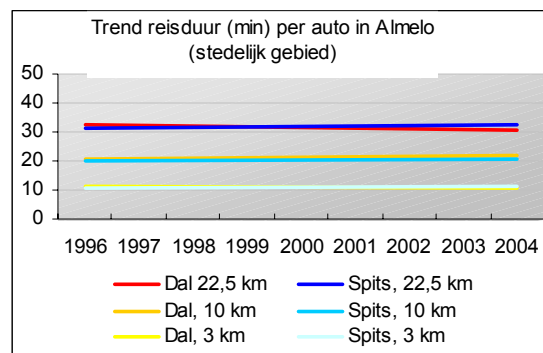
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Almelo?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

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

## Almelo: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

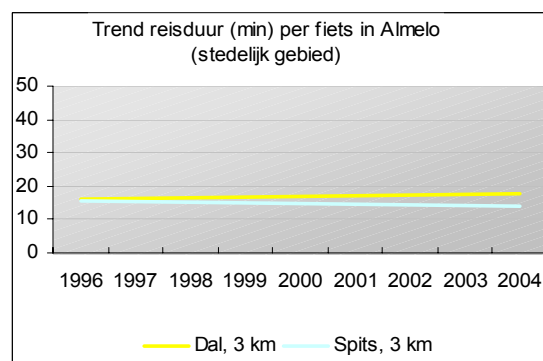
Reisduur (min) per auto in Almelo (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,8	19,2	27,9	10,0	21,2	31,9
1997	8,6	20,1	34,2	10,6	20,7	30,9
1998	13,1	21,2	33,2	13,5	21,5	34,1
1999	10,8	21,2	31,1	10,6	20,6	32,4
2000	12,6	19,8	34,0	13,0	20,6	31,6
2001	8,3	18,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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





## De bereikbaarheid van **Almere**

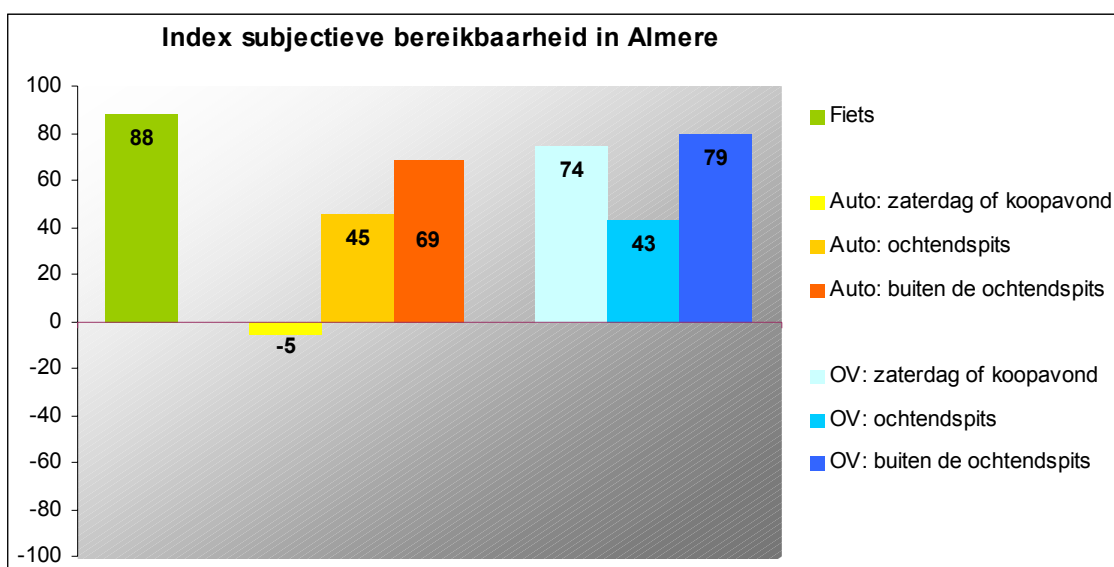
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Almere: Subjectieve bereikbaarheid

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



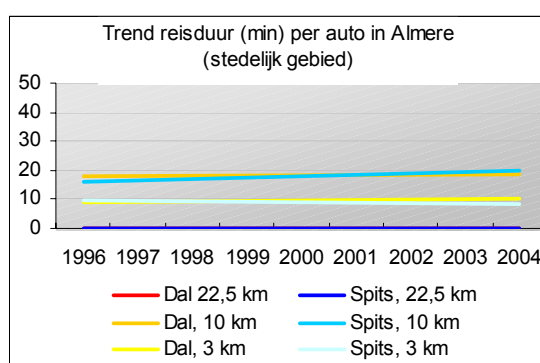
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Almere?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

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

## Almere: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

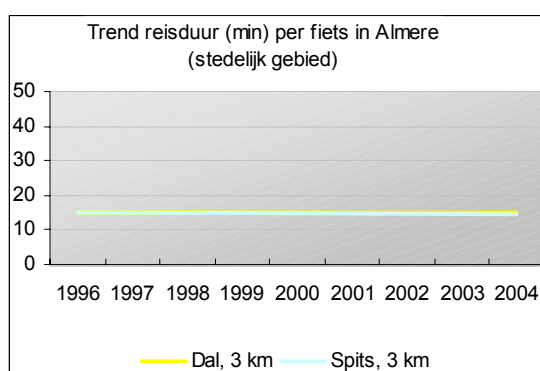
Reisduur (min) per auto in Almere (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	15,7		9,7	17,3	
1997	9,0	16,1	30,6	8,8	16,9	24,2
1998	9,2	16,9	36,4	8,3	19,3	29,1
1999	9,8	16,9	34,1	9,0	19,3	
2000	7,5	19,9	30,2	10,0	18,9	
2001	8,0	16,6	37,0	10,0	18,9	
2002	9,0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



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Almere: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Amersfoort

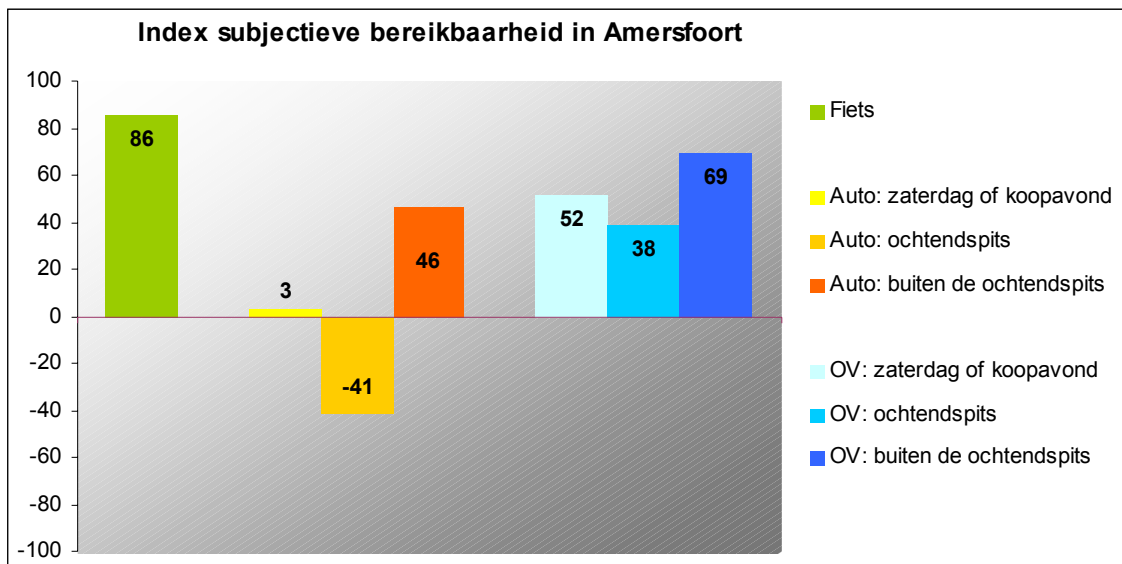
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Amersfoort: Subjectieve bereikbaarheid

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



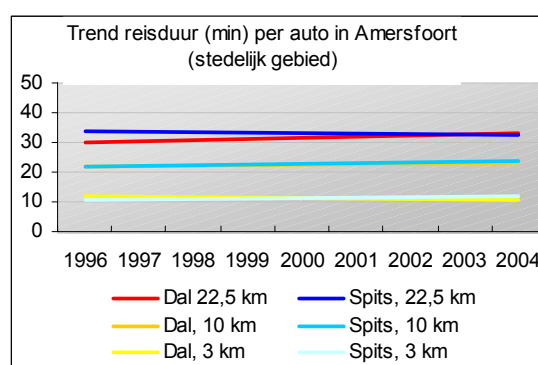
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Amersfoort?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

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

## Amersfoort: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

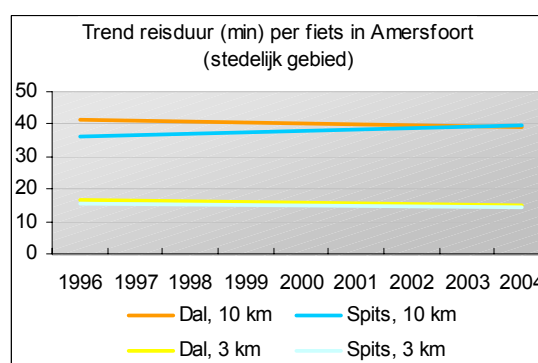
Reisduur (min) per auto in Amersfoort (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,3	31,0	10,9	23,7	28,8
1997	10,0	21,8	35,0	11,8	20,8	30,3
1998	10,0	21,3	34,0	12,4	25,5	30,3
1999	13,3	24,1	33,7	11,2	21,8	32,9
2000	12,5	23,1	34,3	11,5	21,5	29,7
2001	11,7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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

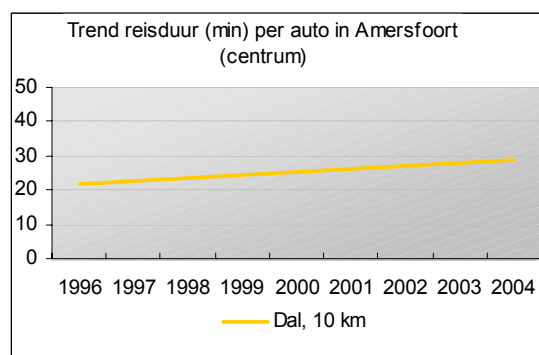
Reisduur (min) met de fiets in Amersfoort (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	36,6	16,4	39,8
1997	15,2	34,3	16,5	41,1
1998	14,9	36,6	17,1	41,0
1999	15,4	40,1	14,8	42,4
2000	16,0	36,6	16,0	43,7
2001	14,6	42,5	14,4	38,7
2002	14,6	37,8	15,8	35,7
2003	13,5	37,7	15,1	39,6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



## Amersfoort: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

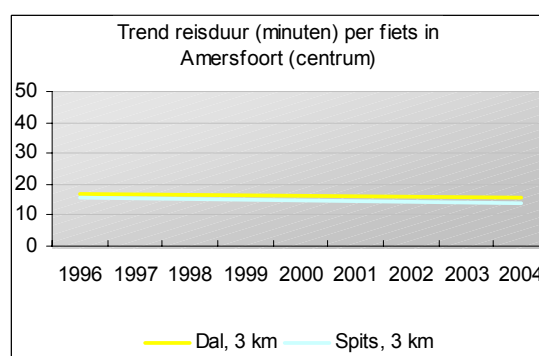
Reisduur (min) per auto in Amersfoort (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		22,7	32,7	10,6	25,0	
1997		28,5		12,1	21,0	
1998		22,1		16,5	28,9	28,8
1999				13,2	23,0	
2000				13,1	23,4	
2001				10,4	20,7	
2002		25,6			25,8	
2003					20,9	
2004					40,1	



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Amsterdam

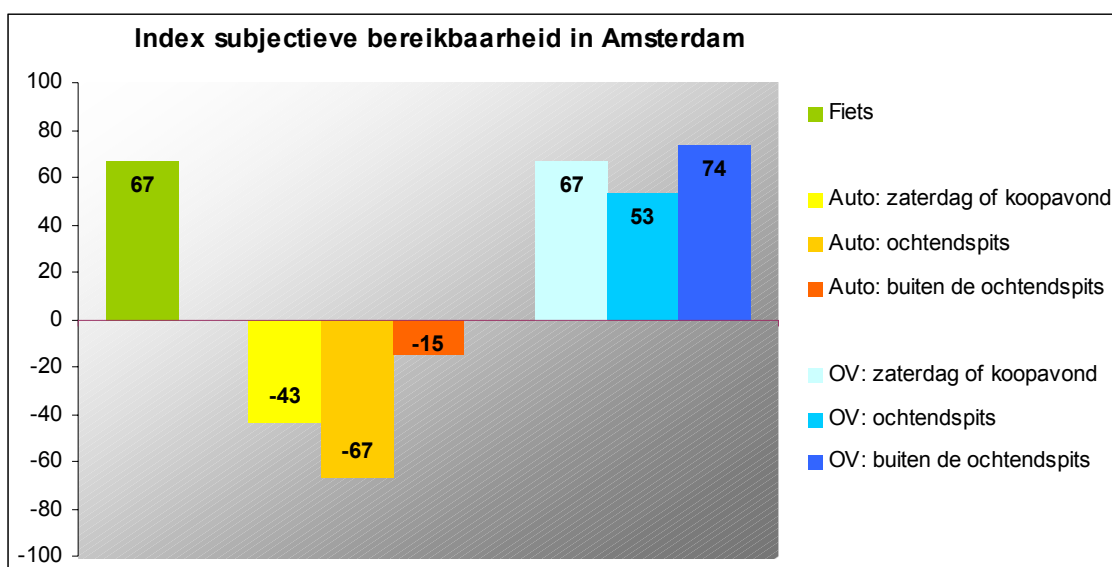
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Amsterdam: Subjectieve bereikbaarheid

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



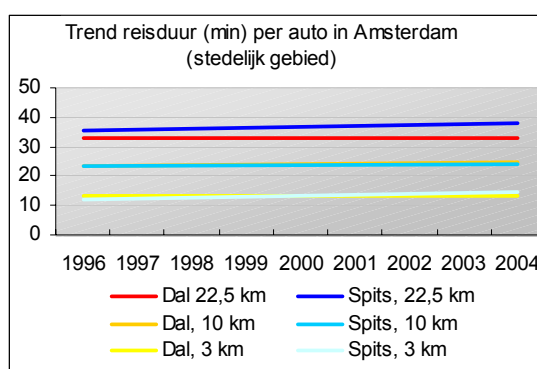
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Amsterdam?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Buiten de ochtendsp. Doorstroming	
OV	Zaterdag/koopavond Aansluitingen/verbindingen	
OV	Zaterdag/koopavond Haltes / stations	
OV	Ochtendspits Aansluitingen/verbindingen	
OV	Ochtendspits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

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

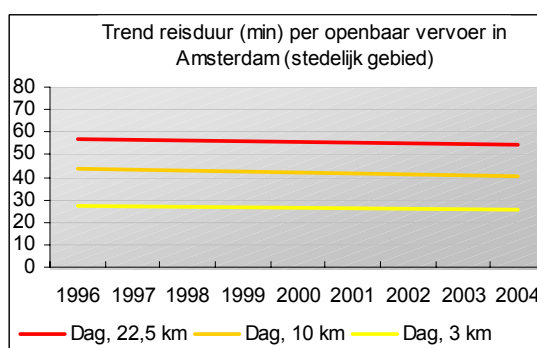
## Amsterdam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

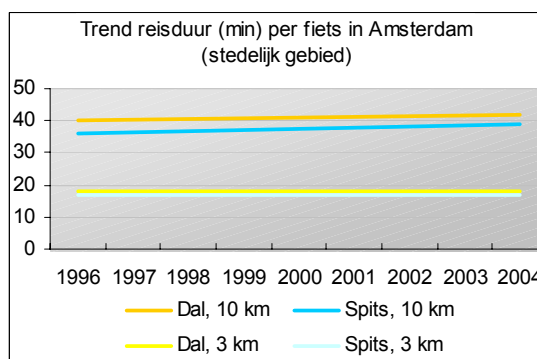
Reisduur (min) per auto in Amsterdam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,5	23,2	34,3	12,3	24,1	31,0
1997	11,8	21,6	34,7	12,2	22,2	34,3
1998	12,4	23,2	37,8	13,6	22,5	33,5
1999	15,2	25,8	36,3	15,3	25,3	33,2
2000	14,5	24,8	36,8	13,5	23,5	32,3
2001	13,1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



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



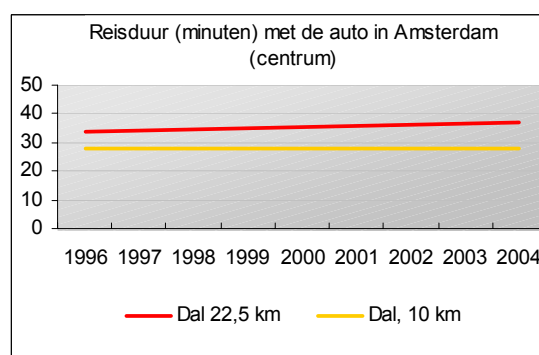
Reisduur (min) met de fiets in Amsterdam (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,2	36,4	16,9	41,0
1997	17,2	38,0	17,7	40,3
1998	16,3	34,3	18,3	40,0
1999	16,2	36,5	19,1	39,5
2000	16,8	38,3	18,4	41,8
2001	17,0	38,9	17,8	42,3
2002	16,2	36,8	17,9	41,9
2003	17,4	41,3	18,3	38,4
2004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



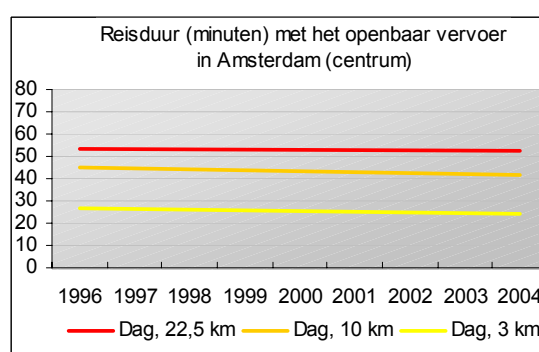
## Amsterdam: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

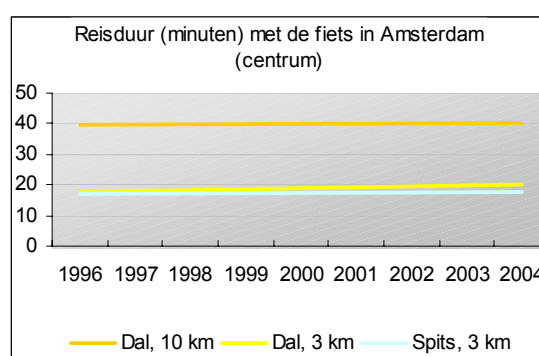
Reisduur (min) met de auto in Amsterdam (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		30,1	39,5	13,7	27,0	33,3
1997		25,3	38,2	16,1	28,1	34,1
1998		23,7	41,4	17,7	30,4	36,4
1999	16,5	26,8	38,7	16,0	29,0	35,4
2000	17,6	25,0	45,8	18,2	26,8	31,7
2001		29,7	42,5	15,3	26,2	36,5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



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



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



## De bereikbaarheid van

# Apeldoorn

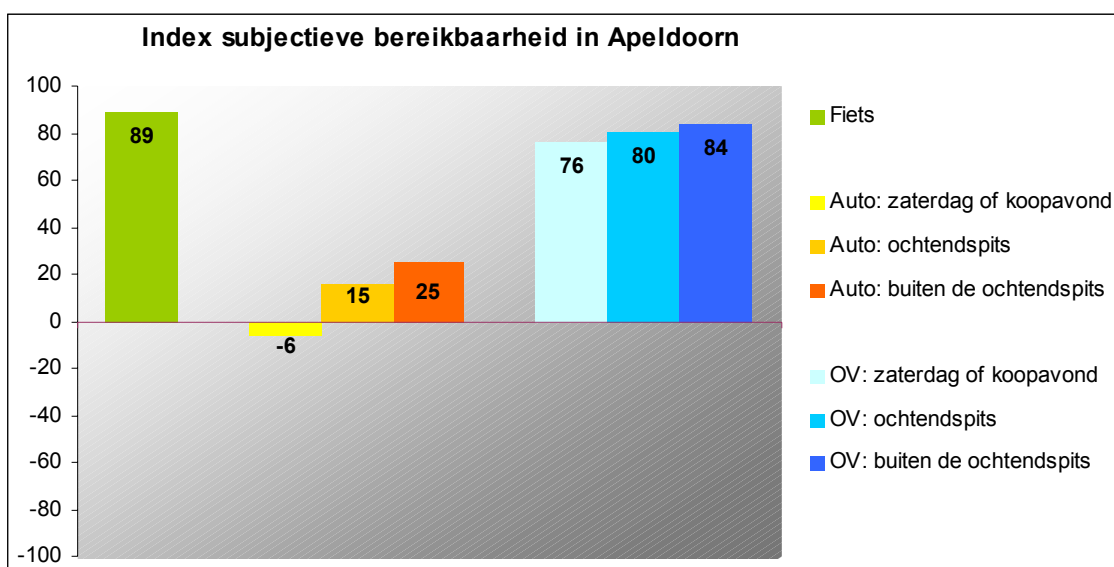
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Apeldoorn: Subjectieve bereikbaarheid

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



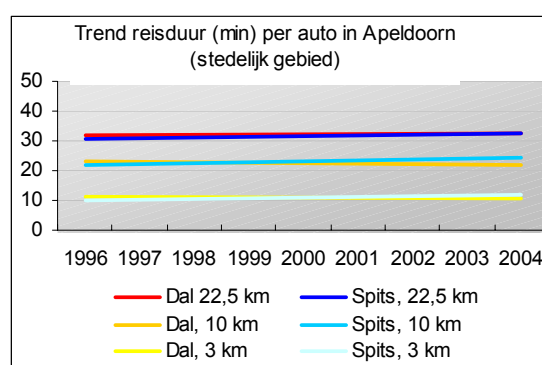
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Apeldoorn?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten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

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

## Apeldoorn: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

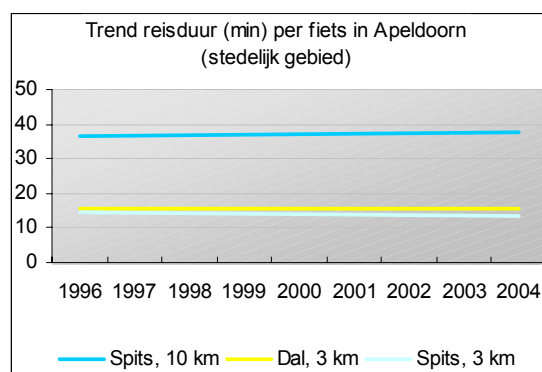
Reisduur (min) per auto in Apeldoorn (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	22,8	29,9	10,7	21,7	30,9
1997	9,5	21,8	32,6	12,0	23,5	33,8
1998	10,3	21,7	31,7	10,6	21,3	31,1
1999	10,5	24,0	30,7	12,3	26,4	33,2
2000	11,9	23,9	31,3	11,0	23,1	31,4
2001	10,2	22,1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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Apeldoorn: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Arnhem**

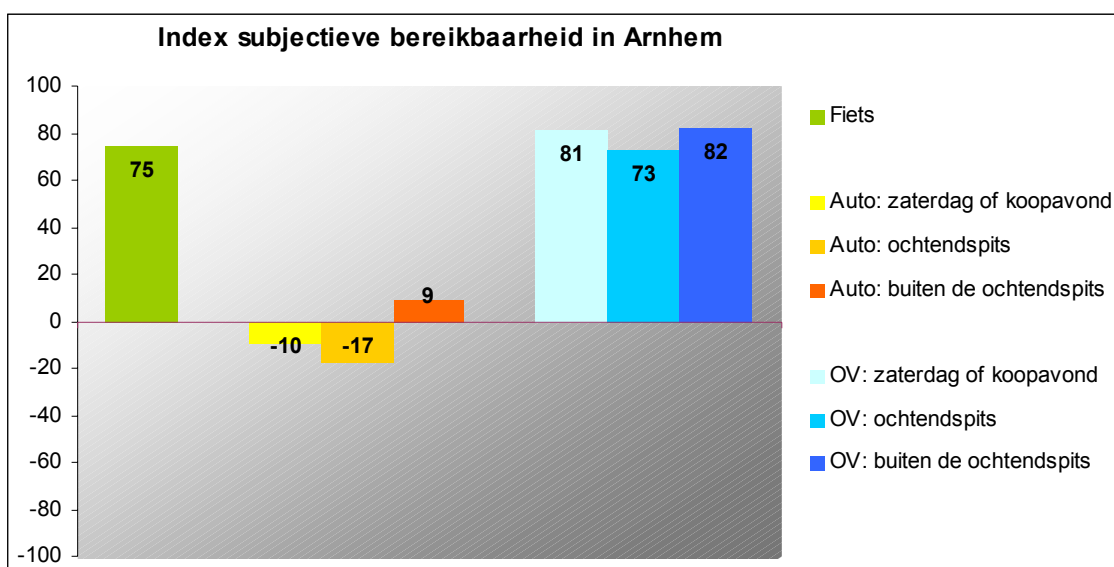
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Arnhem: Subjectieve bereikbaarheid

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



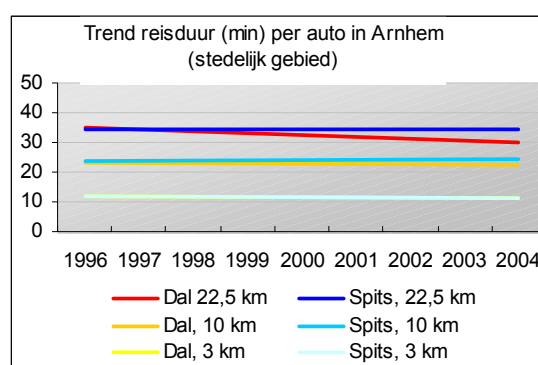
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Arnhem?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
OV Zaterdag/koopavond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

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

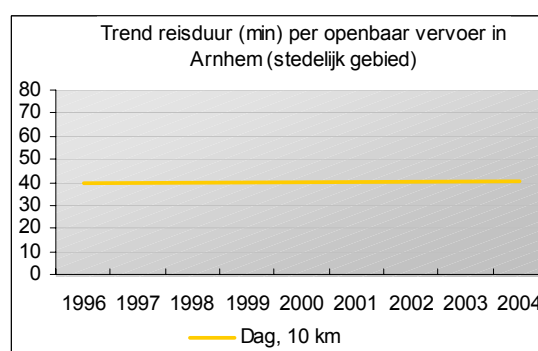
## Arnhem: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

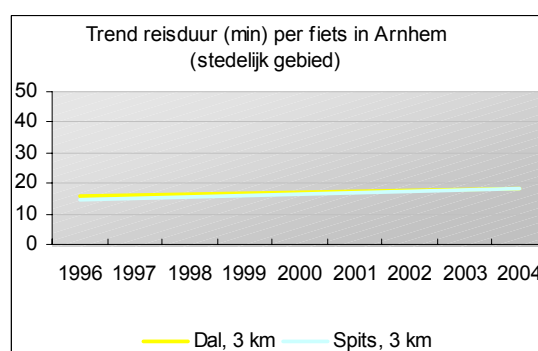
Reisduur (min) per auto in Arnhem (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,5	31,7	11,3	23,5	32,1
1997	11,5	24,7	35,3	12,6	22,9	35,2
1998	9,9	24,6	35,7	10,7	22,4	32,9
1999	12,7	23,0	35,3	12,5	25,1	36,8
2000	12,1	25,7	33,7	11,9	22,2	34,9
2001	12,1	22,8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



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



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



## Arnhem: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Assen

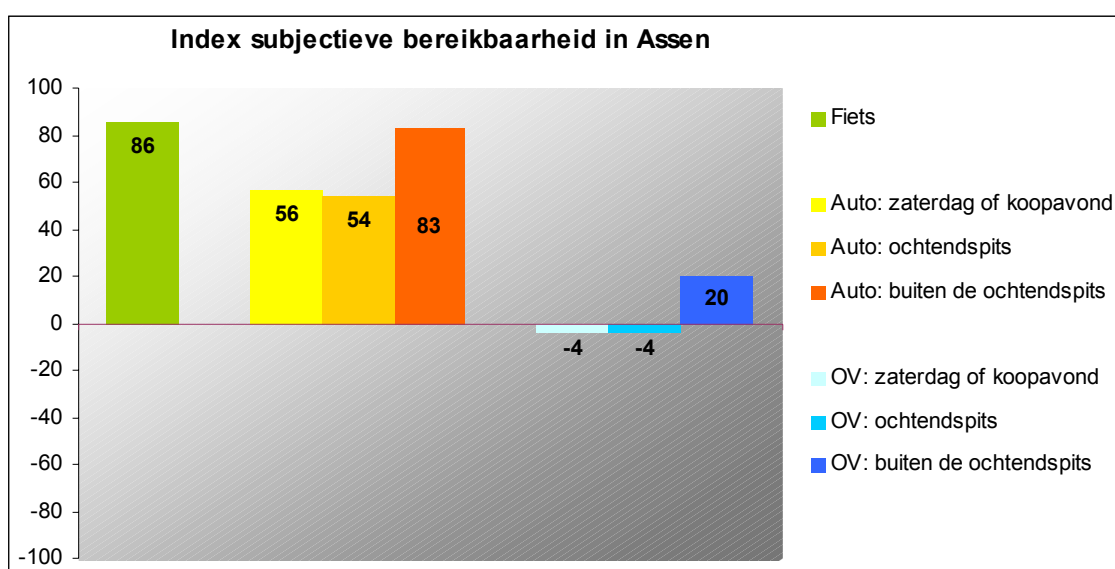
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Assen: Subjectieve bereikbaarheid

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



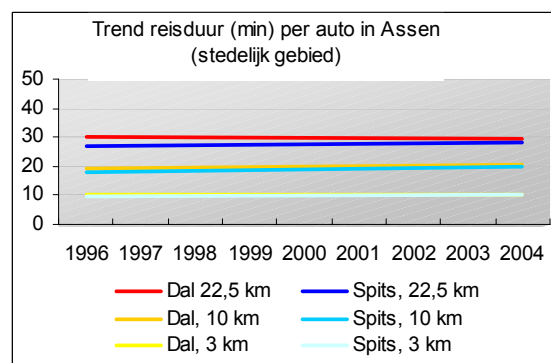
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Assen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Fiets	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen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

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

## Assen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

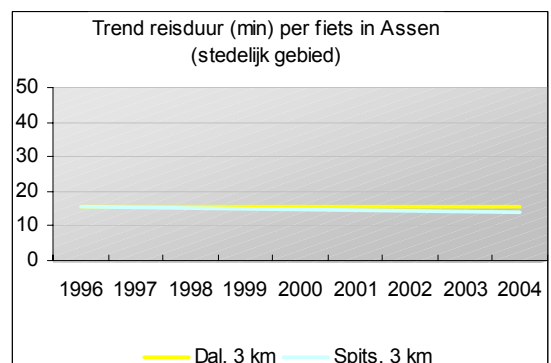
Reisduur (min) per auto in Assen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,4	16,9	25,6	10,1	19,3	31,8
1997	8,9	17,7	26,1	9,9	18,6	28,4
1998	10,2	18,3	29,3	11,2	20,4	30,6
1999	11,2	18,2	27,9	10,5	19,8	29,9
2000	9,3	23,1	27,6	12,6	20,8	26,6
2001	8,3	19,8	26,8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



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

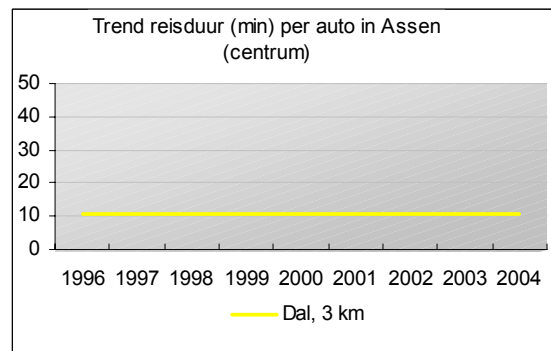
Reisduur (min) met de fiets in Assen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6	32,3	15,5	
1997	15,2	36,2	15,9	41,1
1998	15,8	36,8	14,2	54,8
1999	14,3		14,9	36,9
2000	16,5		17,4	
2001	13,9	38,0	15,5	36,7
2002	13,7	34,8	15,0	41,3
2003	14,8		15,7	
2004	14,2	34,4	15,4	36,9



## Assen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

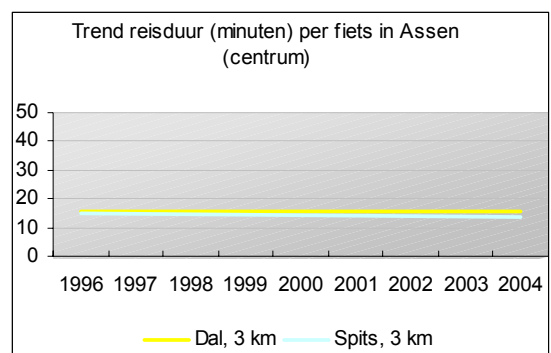
Reisduur (min) per auto in Assen (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,4	17,2	25,9	10,5	20,2	29,0
1997	9,8	17,8		10,2	18,4	28,5
1998	11,3			11,2	18,9	30,7
1999			28,6	11,0		32,8
2000	9,3	22,9		11,3	21,7	26,5
2001	8,5			10,4	17,5	31,3
2002	9,5			9,7	19,7	
2003		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



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van **Breda**

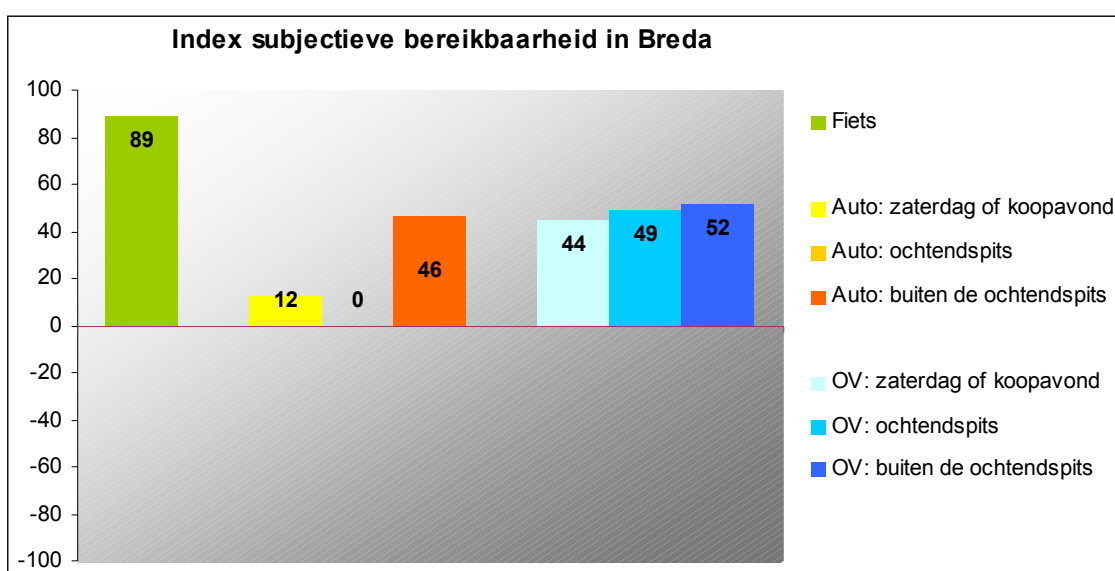
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Breda: Subjectieve bereikbaarheid

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



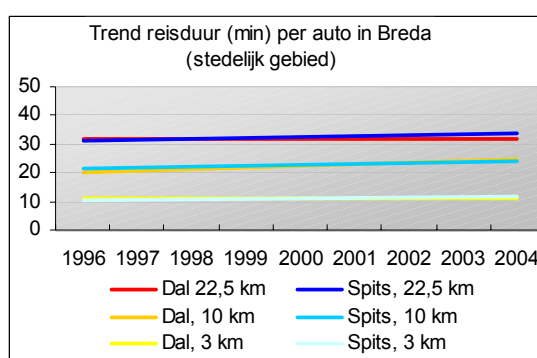
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Breda?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.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

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

## Breda: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

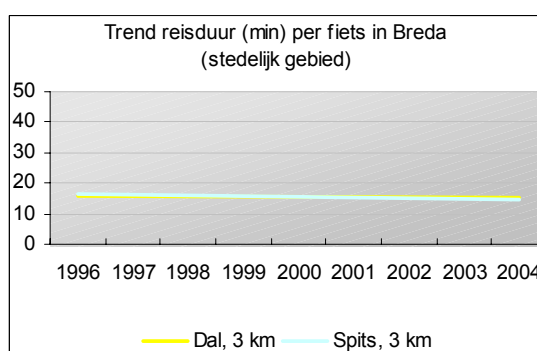
Reisduur (min) per auto in Breda (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	21,0	30,6	10,8	20,1	29,6
1997	10,0	20,9	32,6	10,6	21,5	32,1
1998	10,1	22,3	31,5	10,2	20,9	34,6
1999	12,4	22,9	33,6	12,0	22,1	33,5
2000	12,5	22,6	32,7	11,2	22,9	30,8
2001	11,8	23,1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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

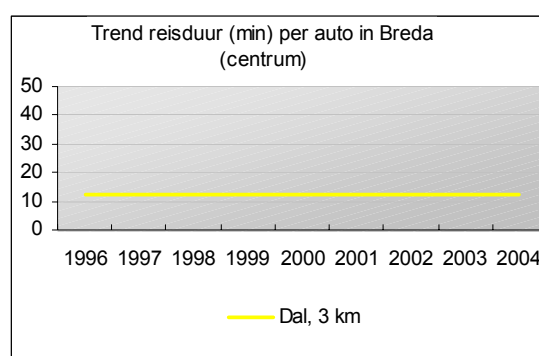
Reisduur (min) met de fiets in Breda (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,6	34,0	15,6	42,2
1997	15,5	34,4	16,3	37,9
1998	17,5	35,8	16,2	37,1
1999	15,6	38,7	15,2	41,0
2000	17,5	38,1	14,9	45,3
2001	14,8	36,0	15,0	39,8
2002	15,9	41,0	15,9	36,2
2003	15,4	33,1	15,3	41,8
2004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



## Breda: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

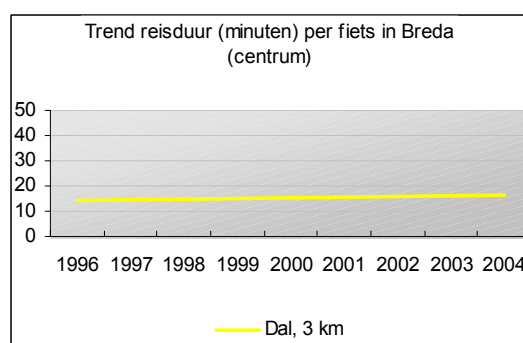
Reisduur (min) per auto in Breda (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	9,9	20,5		11,2	20,2	
1997		22,3		12,3	23,5	33,4
1998	9,1	22,8	31,1	11,0	24,2	
1999		23,3		14,5	21,4	
2000	13,8	22,0		13,1	22,8	
2001	13,7	25,7		11,3	25,3	
2002		22,2		12,1		
2003				12,0	33,7	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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van Delft

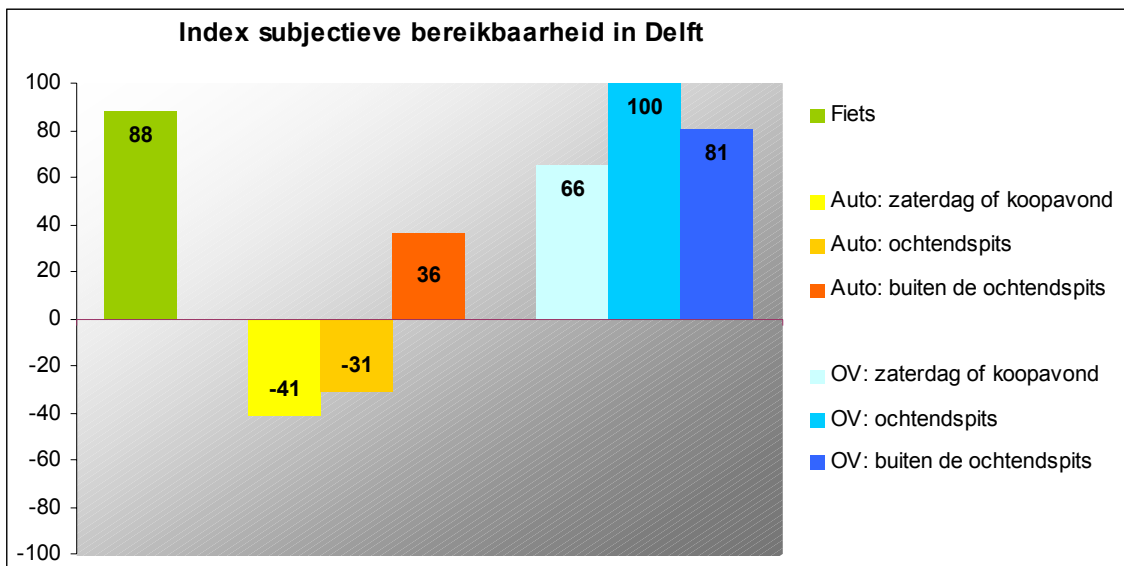
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Delft: Subjectieve bereikbaarheid

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



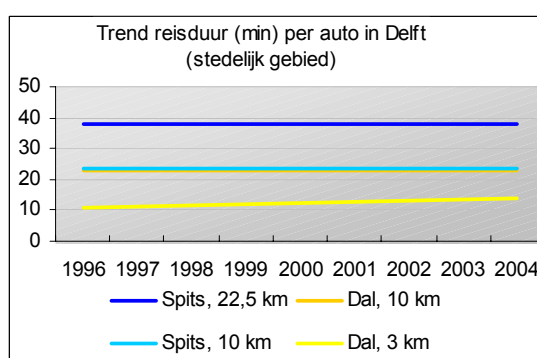
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Delft?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	

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

## Delft: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

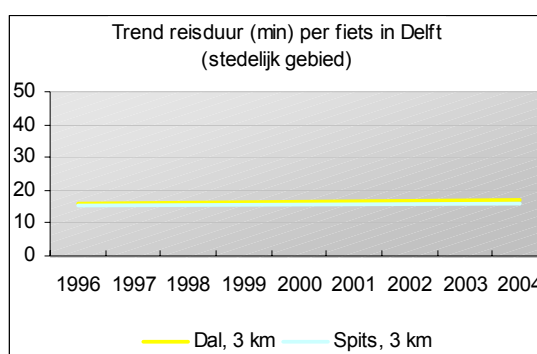
Reisduur (min) per auto in Delft (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,1	23,3	37,9	11,0	23,0	30,6
1997	10,1	26,0	39,7	10,7	21,7	37,7
1998	11,6	21,0	38,8	11,3	23,3	33,3
1999	12,3	24,1	36,4	13,4	24,7	33,0
2000	11,8	21,3	37,8	11,5	21,9	34,1
2001	10,0	23,4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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Delft: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

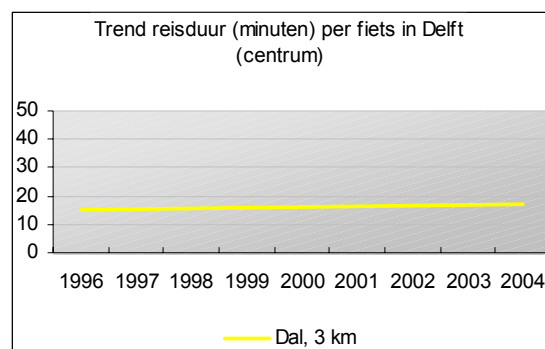
Reisduur (min) per auto in Delft (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996				10,9	29,0	
1997	12,8	28,0		11,1	21,0	
1998				10,3	26,2	
1999						
2000				10,3	21,5	
2001						
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Deventer

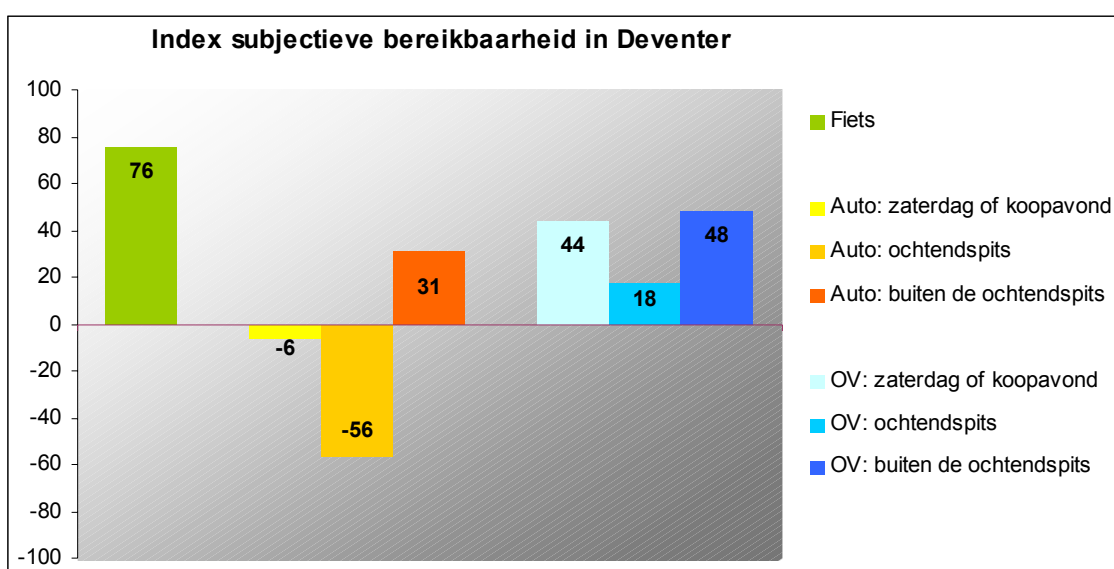
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Deventer: Subjectieve bereikbaarheid

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



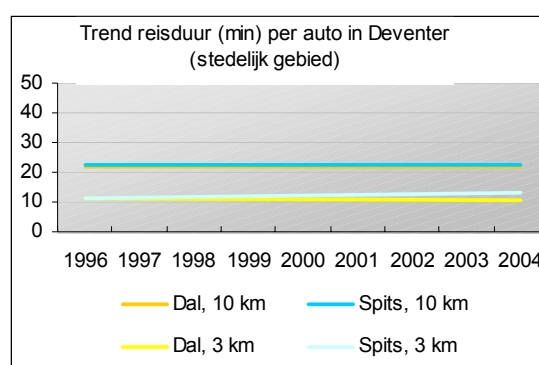
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Deventer?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

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

## Deventer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

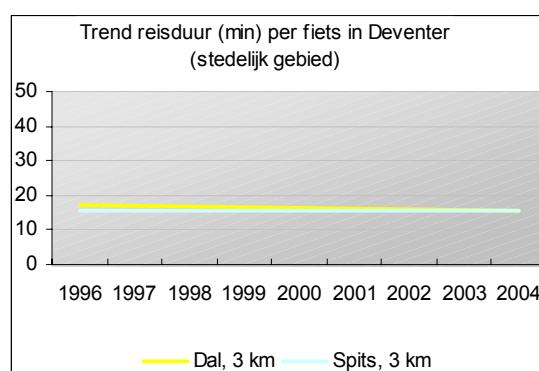
Reisduur (min) per auto in Deventer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,0	31,5	10,4	20,0	31,3
1997	9,9	22,6	32,8	10,6	22,9	33,0
1998	11,2	22,6	33,9	13,2	20,5	31,9
1999	11,7	21,8	31,7	12,2	24,4	33,2
2000	12,9	24,3	32,5	11,3	23,0	28,3
2001	14,2	22,1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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Deventer: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Dordrecht

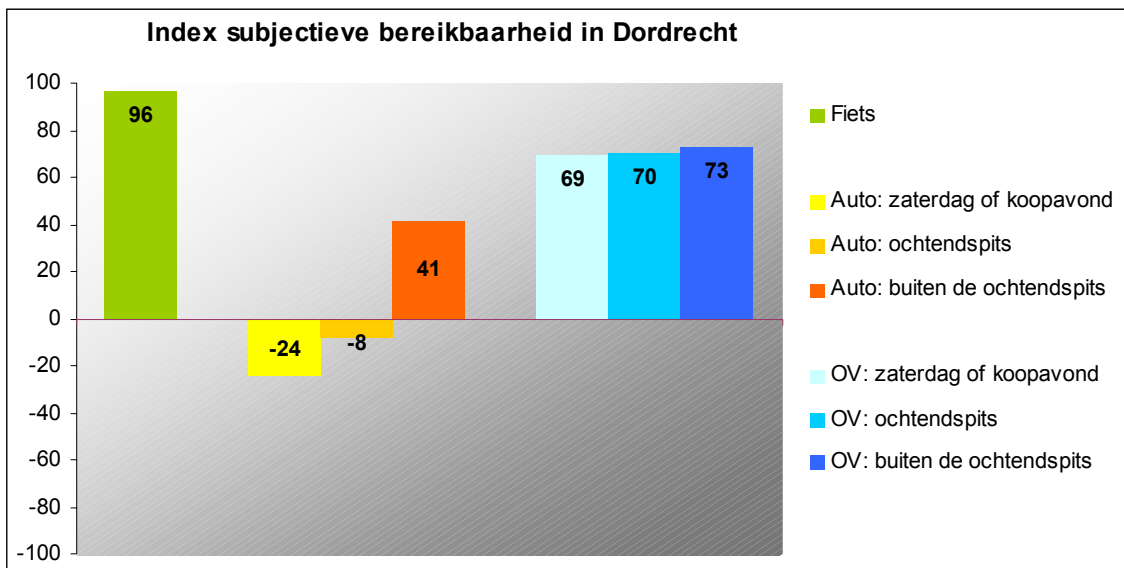
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Dordrecht: Subjectieve bereikbaarheid

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



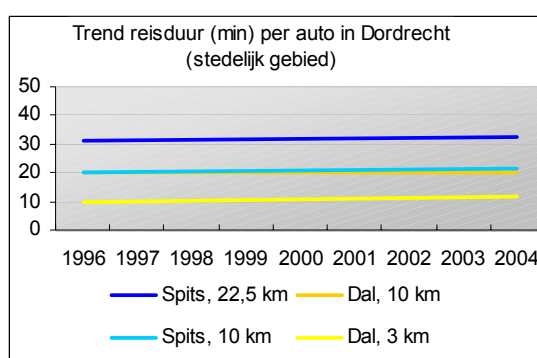
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Dordrecht?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen

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

## Dordrecht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

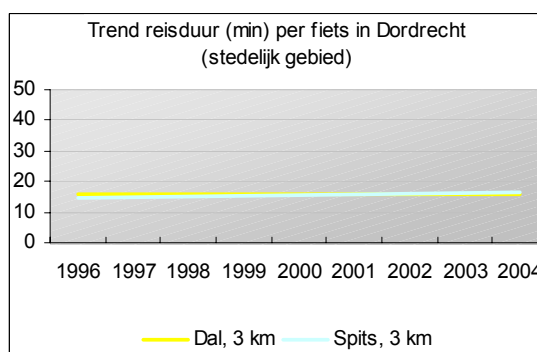
Reisduur (min) per auto in Dordrecht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	20,4	31,2	10,6	20,0	31,7
1997	9,7	20,2	29,8	9,3	19,8	29,2
1998	8,9	18,6	32,0	10,5	20,7	31,1
1999	10,1	20,4	32,4	11,6	19,7	32,3
2000	11,7	21,3	32,4	11,1	21,5	32,6
2001	8,9	21,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Dordrecht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Eindhoven

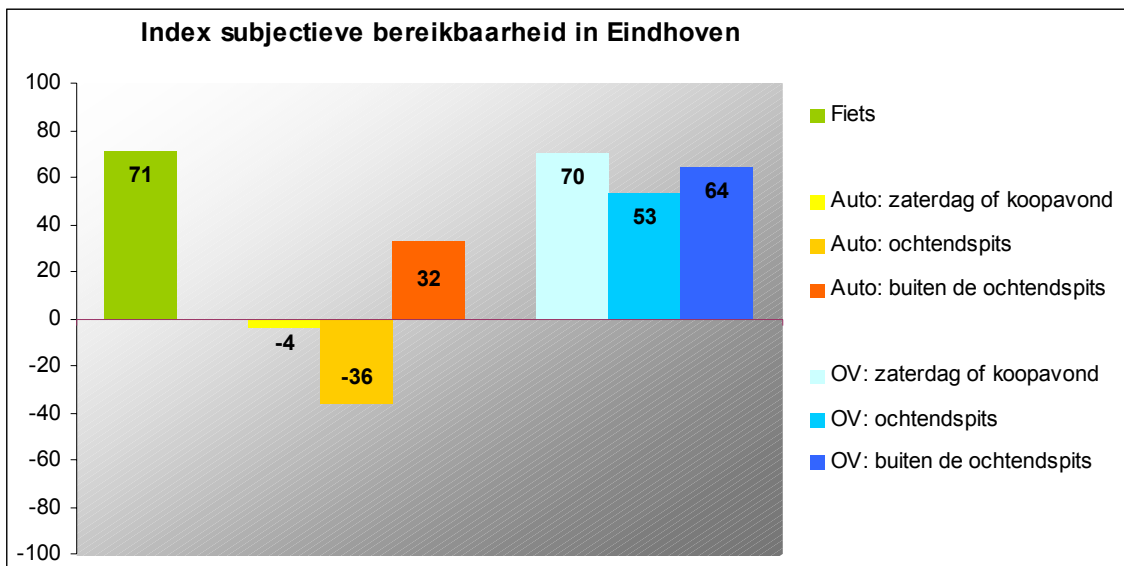
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Eindhoven: Subjectieve bereikbaarheid

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



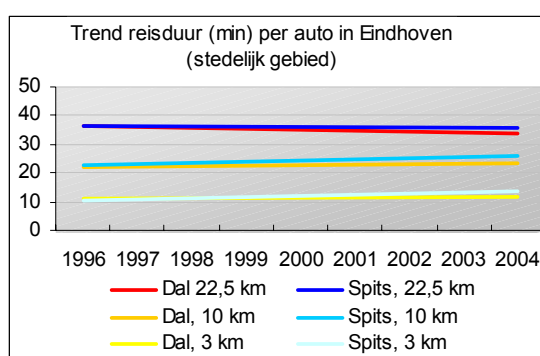
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Eindhoven?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	

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

## Eindhoven: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

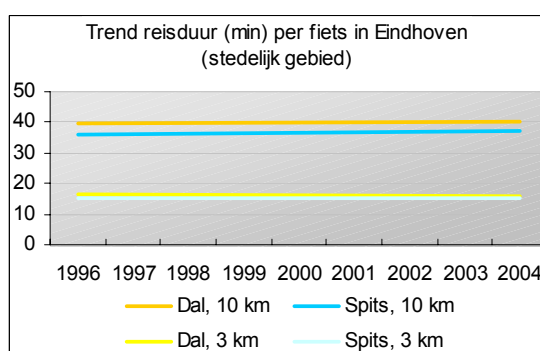
Reisduur (min) per auto in Eindhoven (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,0	22,5	36,3	10,5	21,6	36,0
1997	10,3	23,1	36,3	11,3	22,7	34,1
1998	11,5	24,6	35,2	12,2	21,9	36,3
1999	13,1	25,5	38,3	12,1	23,1	38,8
2000	11,7	24,3	37,2	10,7	23,2	34,7
2001	11,4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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

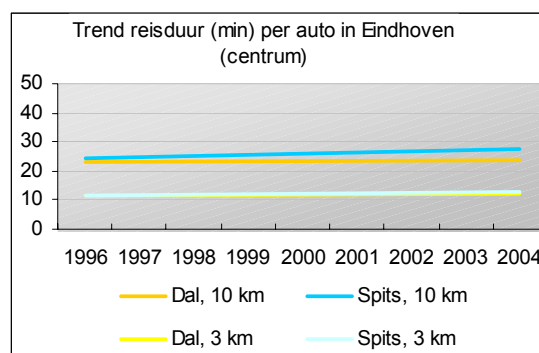
Reisduur (min) met de fiets in Eindhoven (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,8	35,4	15,2	38,7
1997	15,5	35,6	17,6	41,7
1998	15,1	36,7	17,4	39,8
1999	15,9	35,5	16,9	40,4
2000	14,5	37,5	16,1	39,3
2001	15,3	36,3	15,6	37,3
2002	15,4	36,6	17,6	39,7
2003	13,5	36,5	14,9	43,0
2004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



## Eindhoven: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

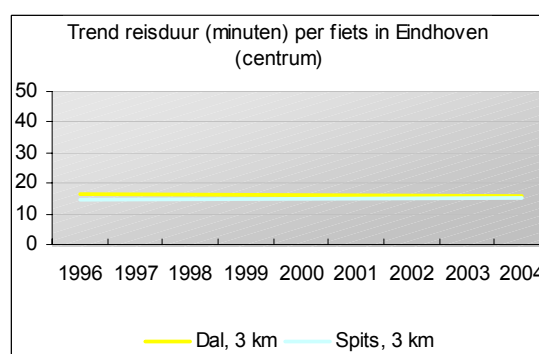
Reisduur (min) per auto in Eindhoven (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	24,6	37,6	11,3	23,2	30,9
1997	10,9	24,3	37,2	11,0	23,9	36,3
1998	11,4	25,2	36,4	12,4	22,7	36,3
1999	13,9	26,7	36,5	13,1	23,8	34,8
2000	12,5	25,2	40,4	11,3	23,0	36,0
2001	13,4	24,8	34,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van **Emmen**

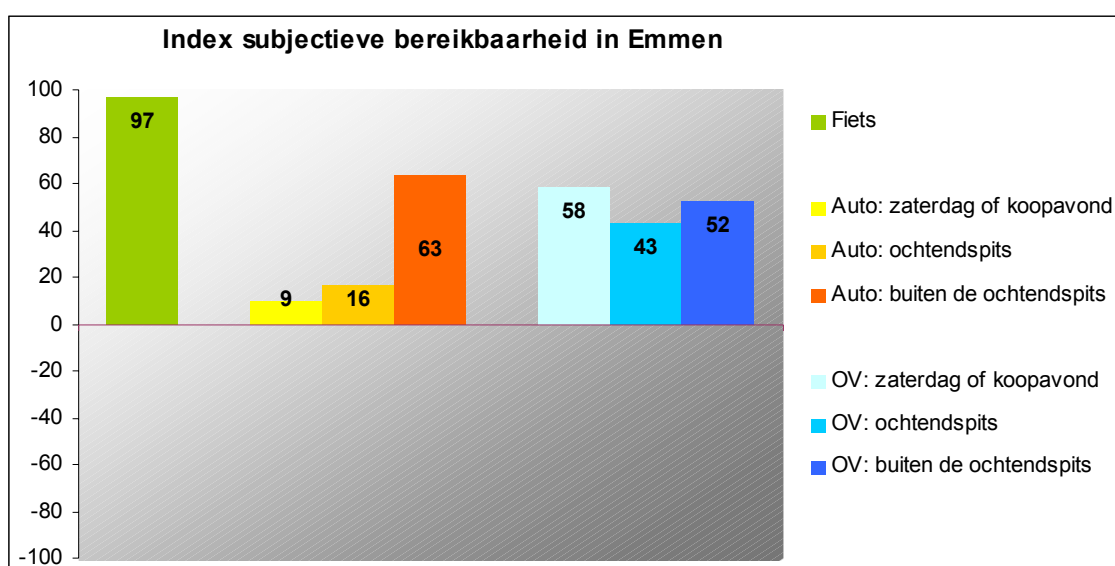
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Emmen: Subjectieve bereikbaarheid

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



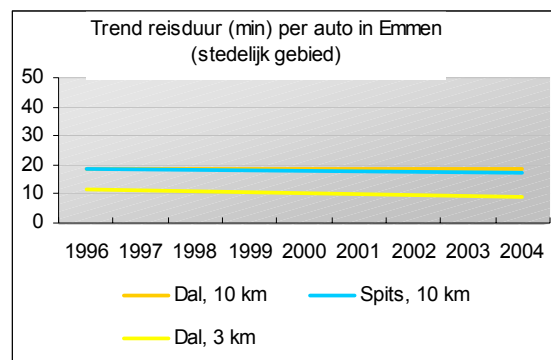
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Emmen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Buiten de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

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

## Emmen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

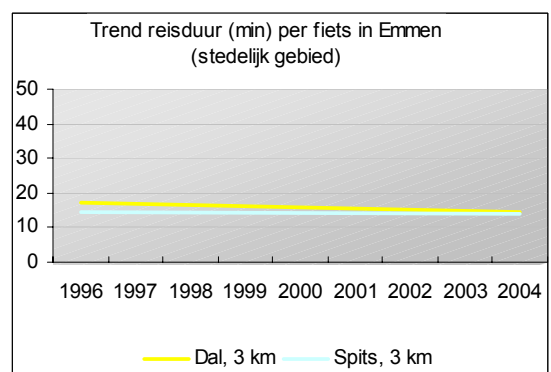
Reisduur (min) per auto in Emmen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,4	19,9	27,8	11,4	17,8	30,2
1997	8,4	16,4	29,0	13,3	19,3	35,0
1998	8,0	16,1	32,8	9,8	20,2	29,7
1999	11,1	19,5	29,0	9,9	19,2	29,1
2000	9,4	18,8	29,0	11,1	17,5	
2001	10,0	17,5	29,3	9,2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



Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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





## De bereikbaarheid van **Enschede**

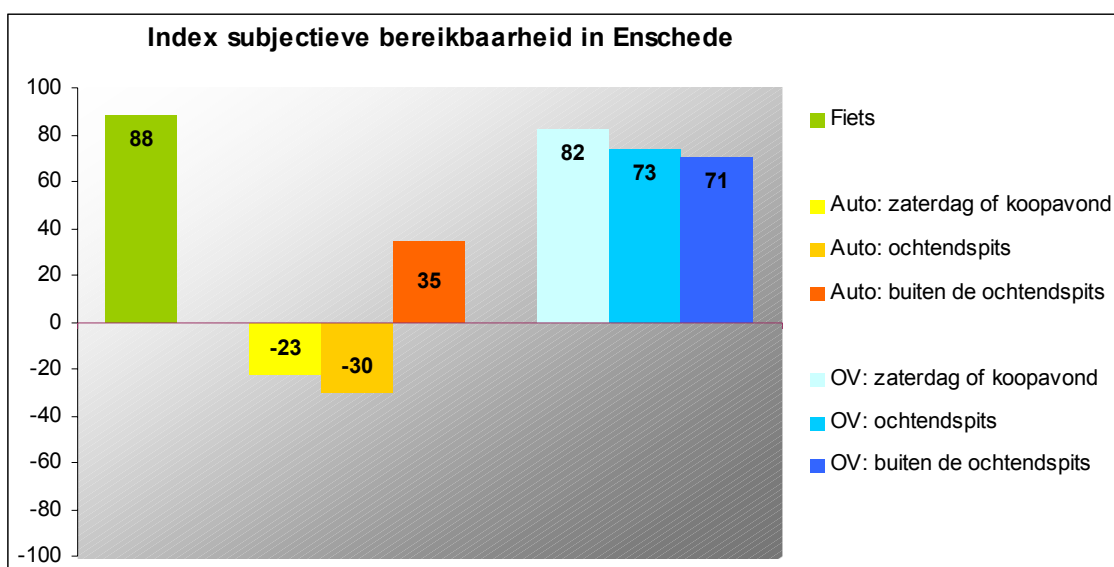
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Enschede: Subjectieve bereikbaarheid

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



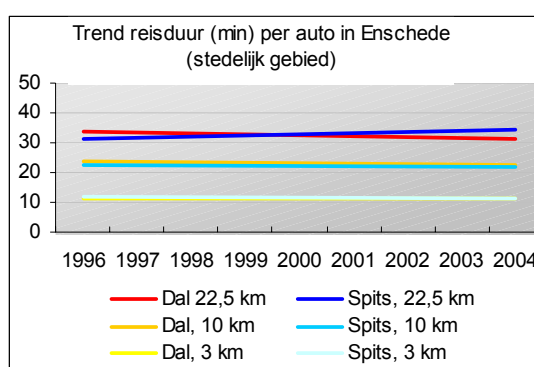
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Enschede?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming

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

## Enschede: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

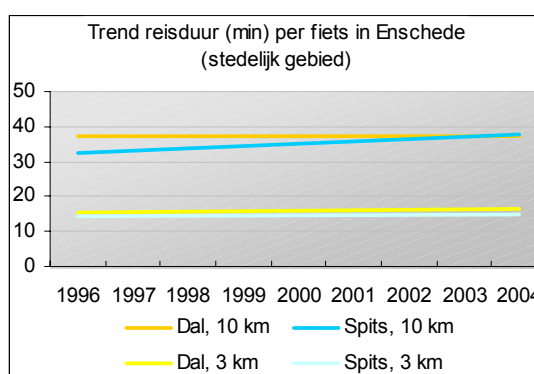
Reisduur (min) per auto in Enschede (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	22,9	31,1	10,5	23,4	32,6
1997	10,6	22,2	31,7	11,5	22,9	34,3
1998	11,7	21,5	33,6	11,3	25,6	37,2
1999	13,2	23,1	33,5	11,8	23,9	31,1
2000	12,1	21,9	30,5	11,1	21,6	32,4
2001	11,7	22,6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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

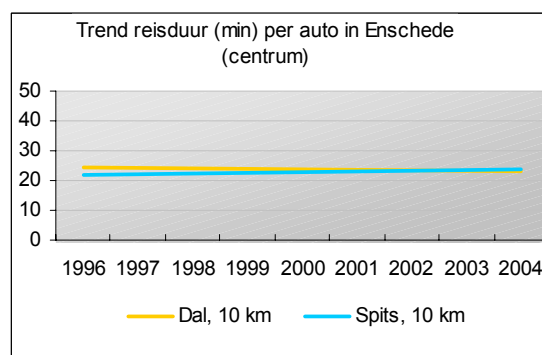
Reisduur (min) met de fiets in Enschede (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,3	32,9	15,1	38,4
1997	15,6	34,1	15,2	36,2
1998	14,0	33,6	15,5	34,0
1999	15,4	35,2	17,3	40,8
2000	14,7	35,2	15,6	36,0
2001	14,7	35,2	15,8	35,6
2002	13,7	32,9	14,4	42,1
2003	14,5	36,1	15,5	34,1
2004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



## Enschede: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

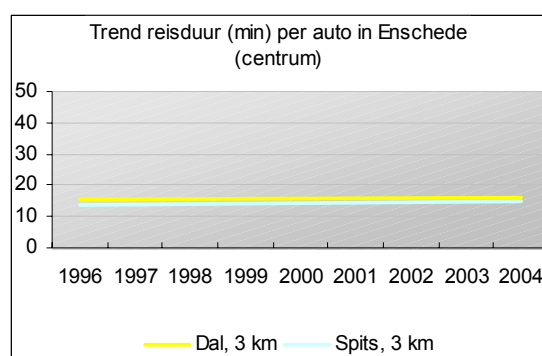
Reisduur (min) per auto in Enschede (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,8	22,6	32,4	11,4	23,2	33,5
1997	11,5	21,9	34,1	12,3	22,7	34,5
1998	11,8	21,0	34,3	11,6	27,0	34,3
1999	12,9	22,4	35,7	11,6	24,9	
2000	13,5	22,2	31,6	13,5	22,7	
2001	12,5	25,6	31,5	11,5	25,7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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



## De bereikbaarheid van 's-Gravenhage

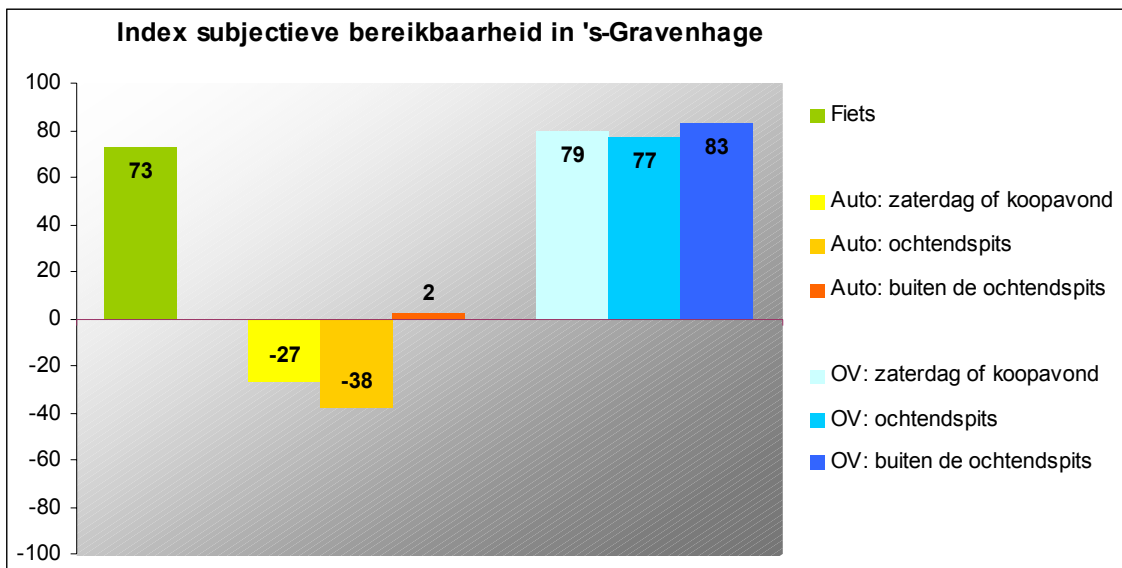
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## 's-Gravenhage: Subjectieve bereikbaarheid

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



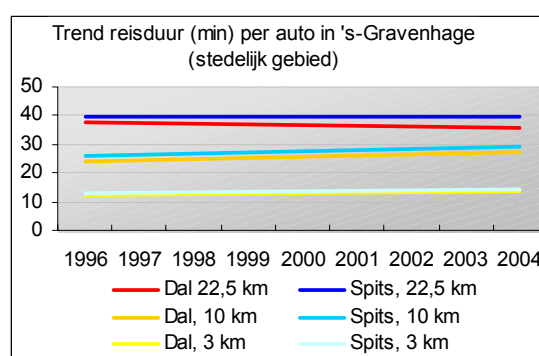
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van 's-Gravenhage?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
OV Zaterdag/koopavond	Haltes / stations	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen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

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

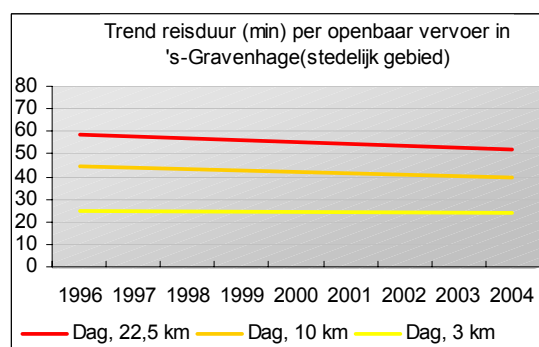
## 's-Gravenhage: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

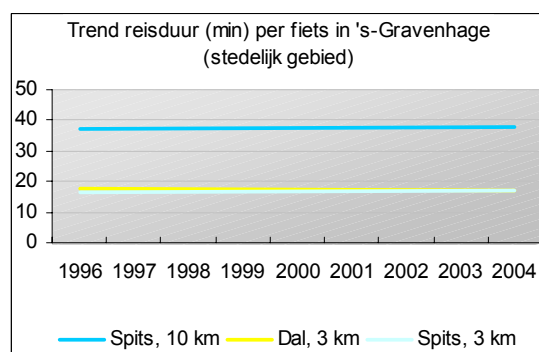
Reisduur (min) per auto in 's-Gravenhage (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,7	25,0	38,5	12,7	23,8	37,6
1997	13,2	27,4	40,4	13,1	25,1	37,2
1998	12,9	25,0	40,9	13,0	25,6	39,2
1999	15,0	27,6	40,5	13,5	26,0	36,3
2000	13,1	27,7	39,8	12,6	24,3	35,7
2001	13,5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



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



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



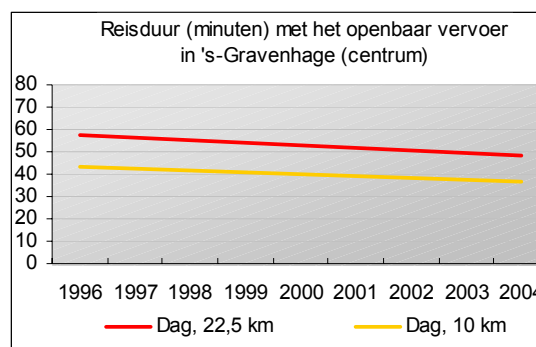
## 's-Gravenhage: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

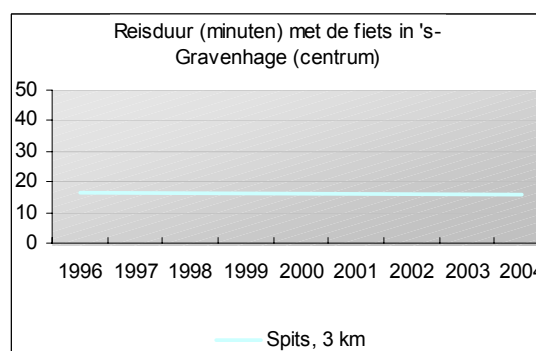
Reisduur (min) per auto in 's-Gravenhage (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	14,9	28,2	38,5	15,9	29,6	34,9
1997	16,2	28,3	41,1	12,8	26,6	36,5
1998	15,3	28,7	36,4	14,1	27,6	41,0
1999	13,6	30,6	37,7	13,2	28,1	34,9
2000	15,1	30,9	37,7	16,1	27,4	35,9
2001	16,7	33,4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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



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



## De bereikbaarheid van

# Groningen

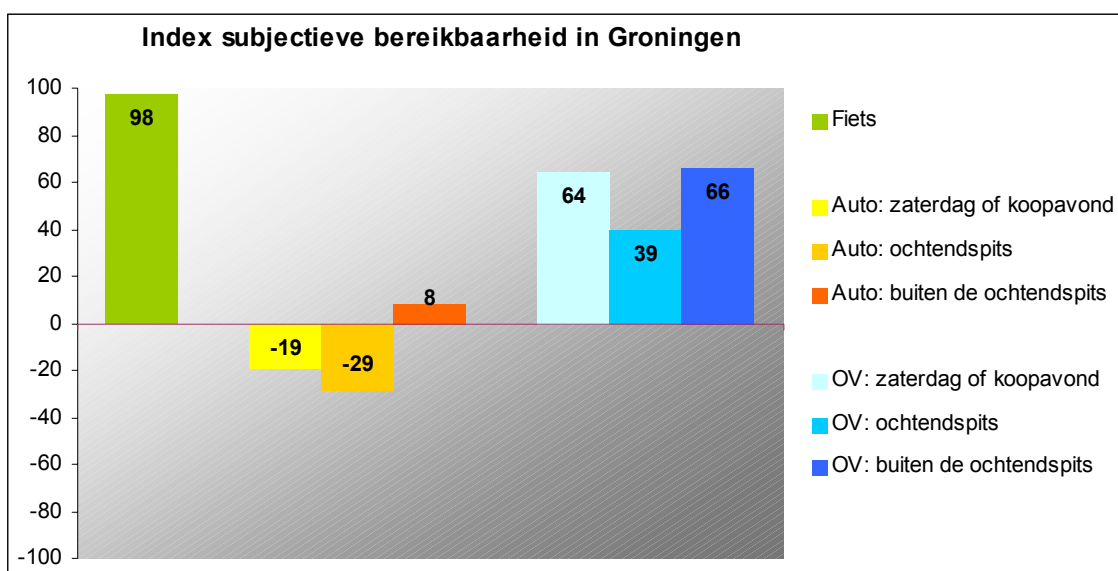
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Groningen: Subjectieve bereikbaarheid

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



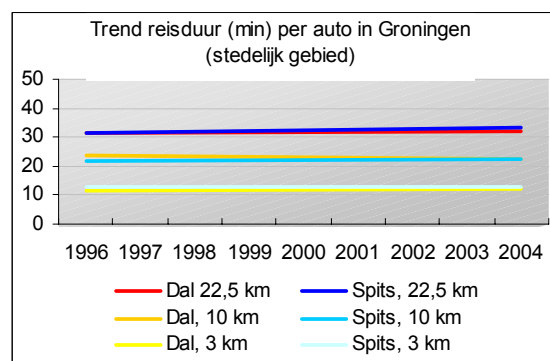
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Groningen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
OV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

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

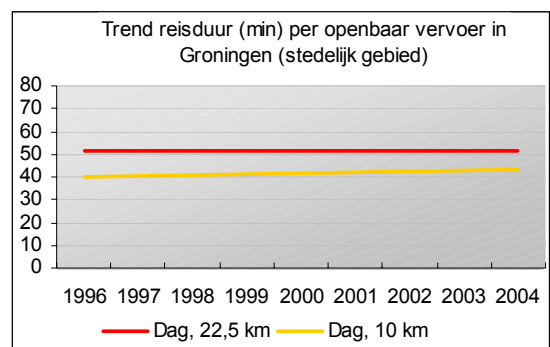
## Groningen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

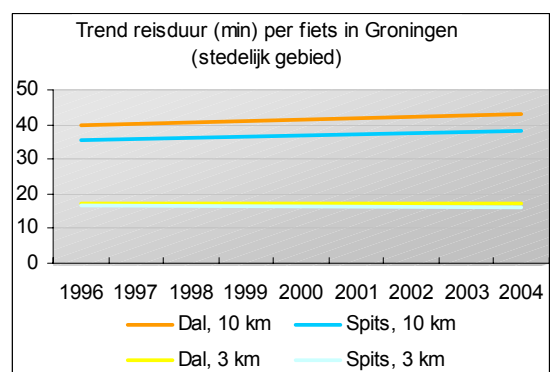
Reisduur (min) per auto in Groningen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,2	21,8	32,3	11,6	23,5	32,3
1997	13,3	21,1	30,2	12,6	23,7	32,1
1998	10,6	22,1	33,4	12,0	21,4	29,5
1999	11,1	24,3	30,2	12,3	23,8	31,3
2000	14,3	21,5	33,6	10,3	22,2	31,8
2001	13,8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



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



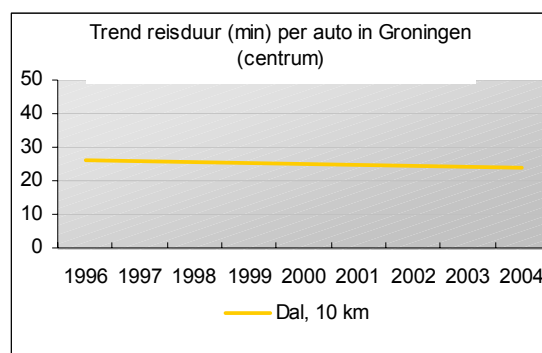
Reisduur (min) met de fiets in Groningen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	17,2	35,0	17,2	40,3
1997	16,3	35,8	17,3	40,1
1998	15,7	35,9	17,0	41,3
1999	17,2	39,3	17,3	37,8
2000	15,5	37,6	17,0	39,5
2001	16,2	34,9	17,3	47,2
2002	15,9	35,8	17,3	42,3
2003	16,1	41,5	15,9	42,4
2004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



## Groningen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

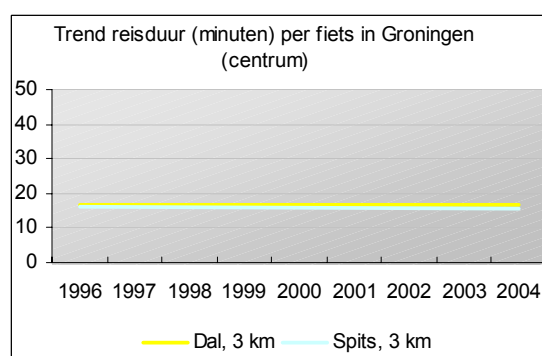
Reisduur (min) per auto in Groningen (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	16,9	26,2	34,8	12,3	26,2	36,2
1997	13,7	22,2	31,9	12,3	27,0	32,2
1998	11,7	22,2	36,9	14,5	23,0	29,4
1999	11,4	28,7	36,0	13,7	23,5	34,3
2000	13,1	23,9	33,8	13,1	26,1	30,8
2001	13,1	24,3	35,3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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar  
voor weergeven van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Haarlem

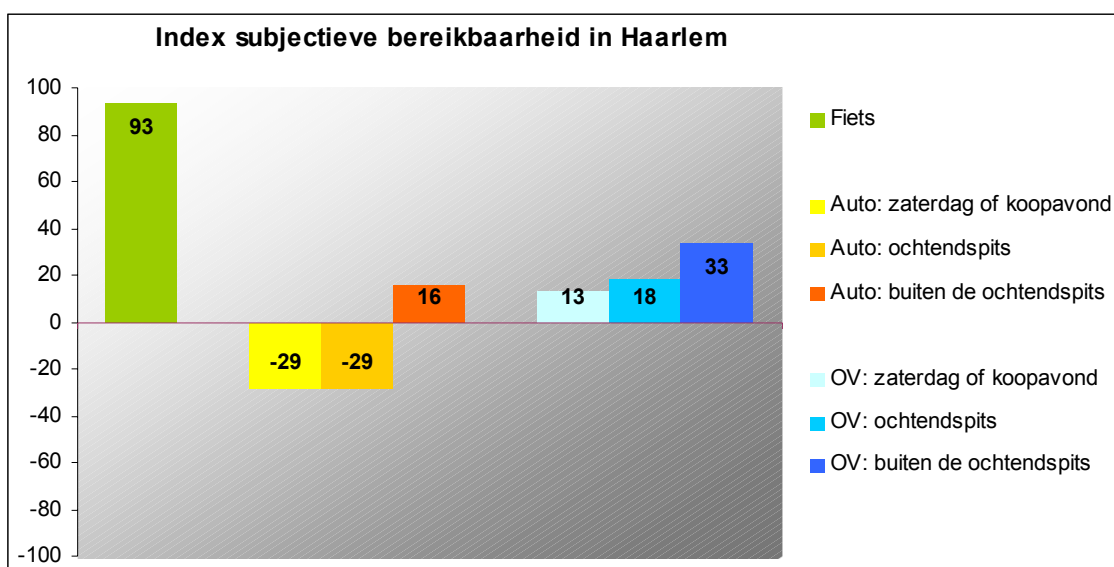
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Haarlem: Subjectieve bereikbaarheid

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



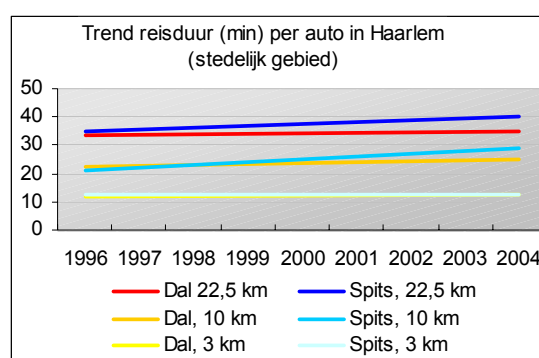
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Haarlem?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming	
Auto Buiten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

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

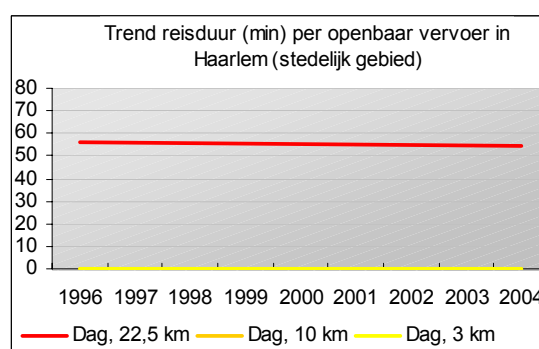
## Haarlem: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

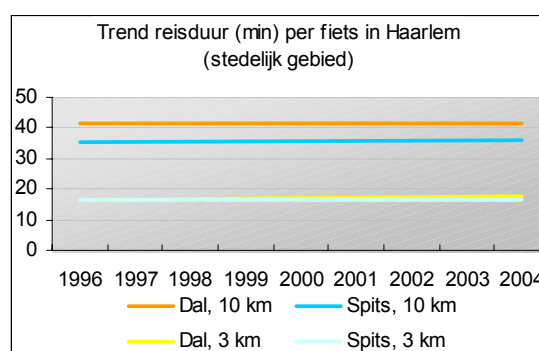
Reisduur (min) per auto in Haarlem (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,3	22,0	33,9	12,3	22,5	33,5
1997	13,0	22,1	33,1	11,4	23,9	32,0
1998	12,5	22,8	37,5	11,4	22,2	35,7
1999	11,7	24,0	39,2	11,8	21,6	33,6
2000	11,8	25,8	38,3	12,8	23,3	36,5
2001	13,1	24,9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



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



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



## Haarlem: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

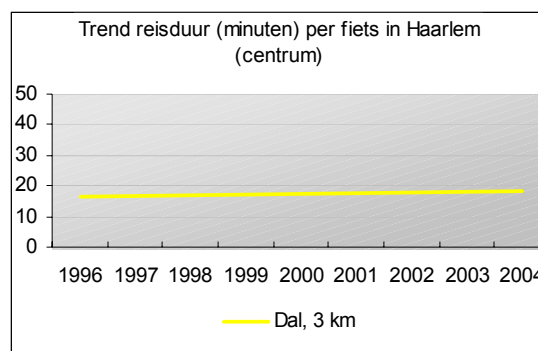
Reisduur (min) per auto in Haarlem (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	14,0	21,6		13,5	28,0	37,5
1997	15,3	23,0	31,6	11,6	25,7	32,4
1998	12,4	24,5		12,6	25,5	
1999		26,0		12,3	22,8	36,3
2000		26,3		13,2	27,4	
2001		26,7		14,5	28,5	
2002				14,9	24,5	
2003						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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Haarlemmermeer

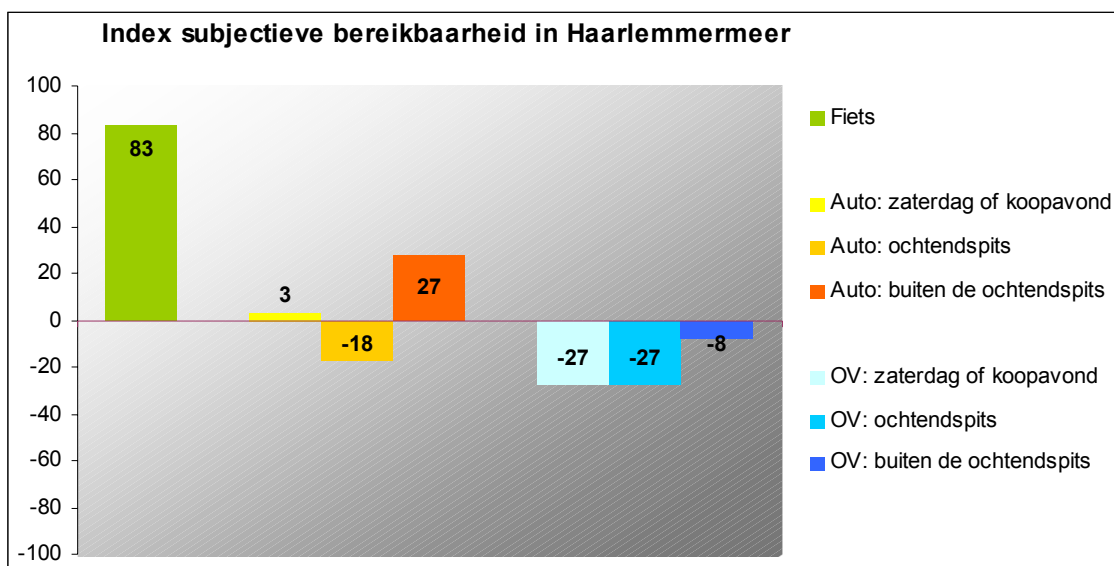
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Haarlemmermeer: Subjectieve bereikbaarheid

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



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

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

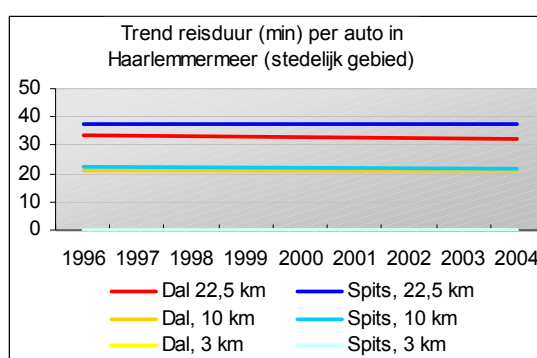
### Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Haarlemmermeer?

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

## Haarlemmermeer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

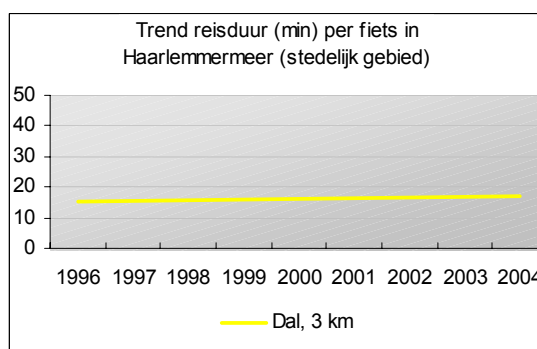
Reisduur (min) per auto in Haarlemmermeer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,2	32,6	10,3	21,9	32,4
1997	9,7	20,3	39,5	9,6	19,3	30,6
1998	10,2	22,6	36,3	10,5	21,6	32,4
1999	10,4	23,3	43,4	12,4	20,3	36,8
2000	11,9	24,0	37,9	9,8	22,2	32,4
2001	10,6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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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





## De bereikbaarheid van

# Heerlen

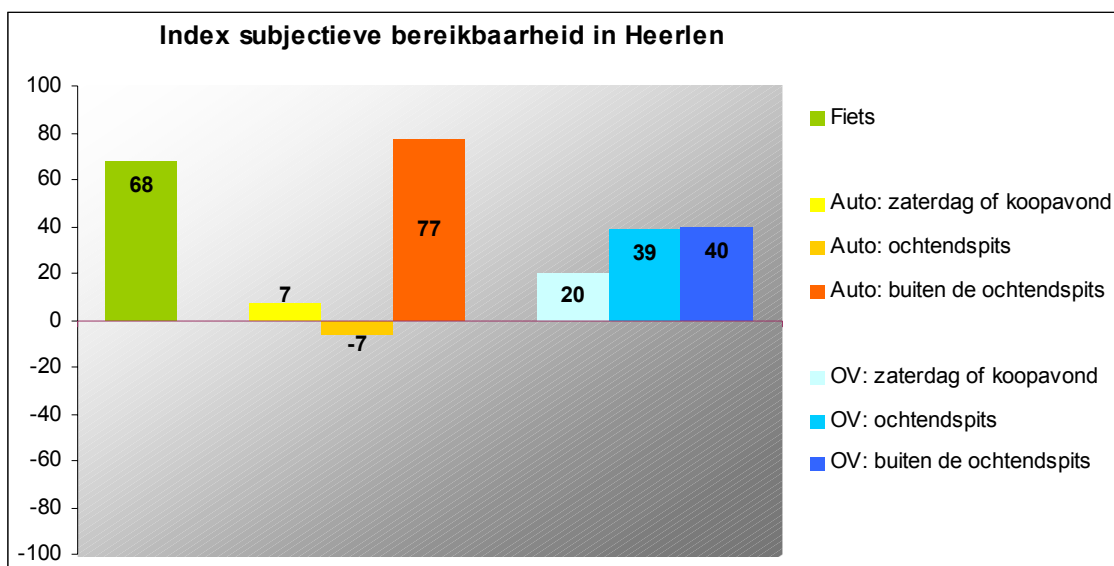
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Heerlen: Subjectieve bereikbaarheid

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



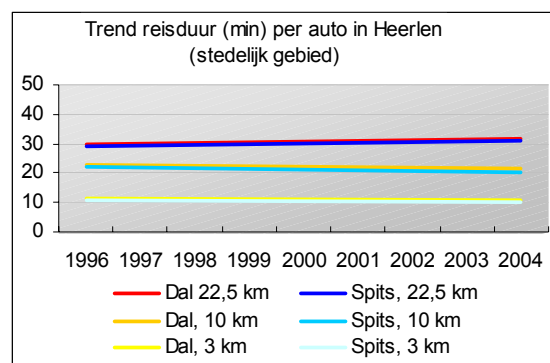
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Heerlen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Ochtendspits	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.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

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

## Heerlen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

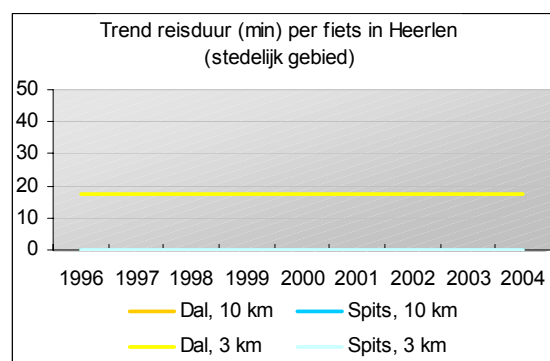
Reisduur (min) per auto in Heerlen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,1	22,9	29,1	12,3	23,0	27,1
1997	11,0	20,9	29,2	10,5	24,3	33,8
1998	10,7	20,8	27,6	10,4	19,4	29,9
1999	12,3	22,3	32,6	12,3	22,8	31,1
2000	10,3	21,9	29,6	11,9	23,0	29,6
2001	8,7	20,2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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

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





## De bereikbaarheid van

# Helmond

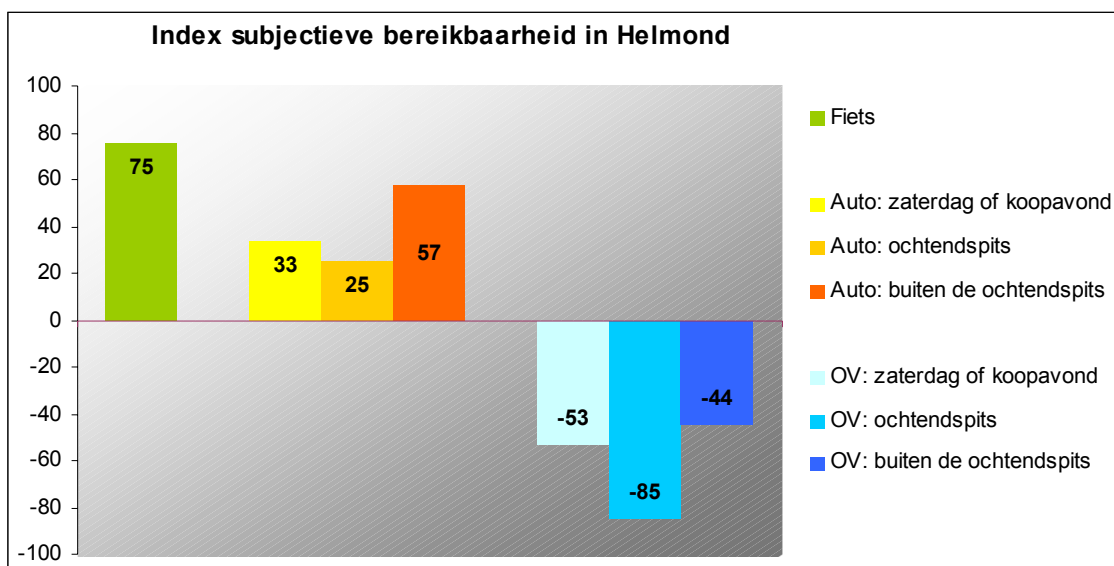
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Helmond: Subjectieve bereikbaarheid

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

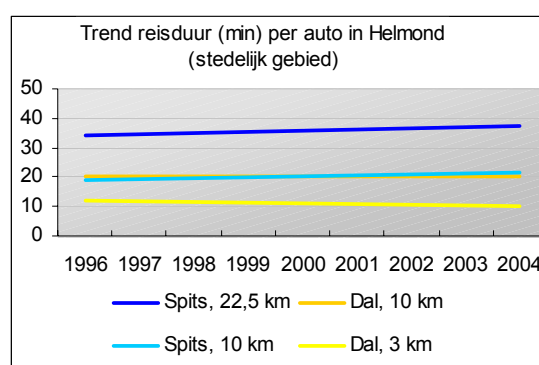


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Helmond?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Helmond?		
Periode	Reden		Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen		Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Zaterdag/koopavond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

## Helmond: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## Helmond: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Hengelo (O)**

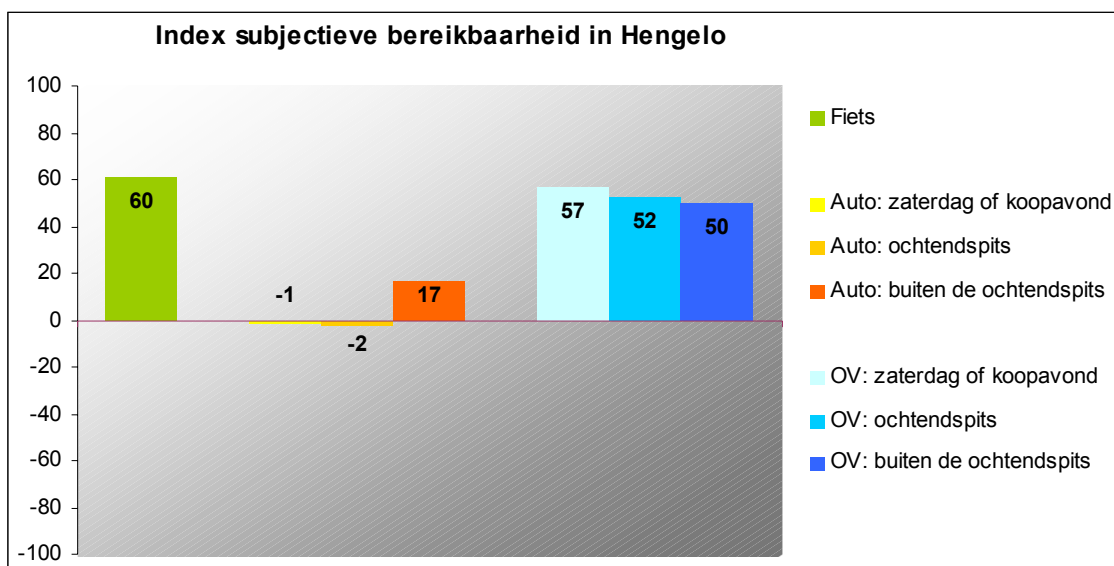
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Hengelo (O): Subjectieve bereikbaarheid

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



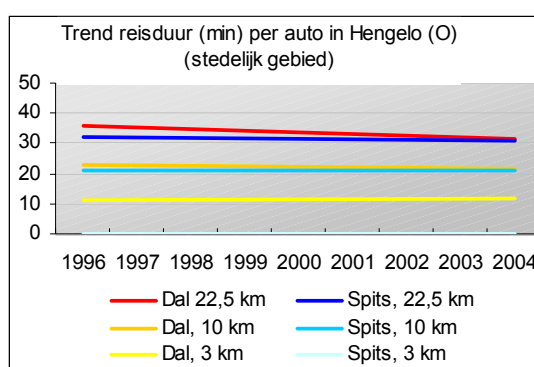
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Hengelo?	
Periode	Reden
Fiets	Doorstroming
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Ochtendspits	Doorstroming
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto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

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

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

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

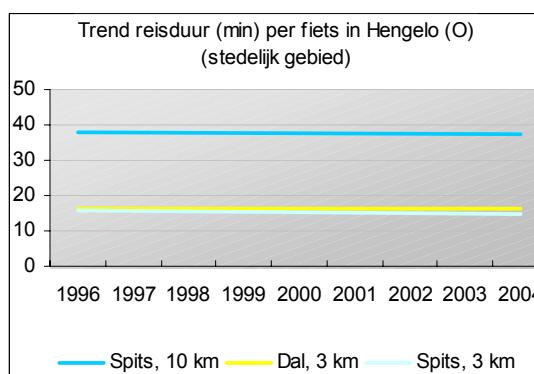
Reisduur (min) per auto in Hengelo (O) (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,7	20,1	31,8	10,9	20,3	35,7
1997	11,5	20,3	31,8	13,1	25,4	35,3
1998	11,3	22,6	32,4	9,9	23,3	33,5
1999	12,0	21,5	31,3	11,9	21,6	33,6
2000	11,6	21,2	33,6	10,0	21,7	35,6
2001	11,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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





## De bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch

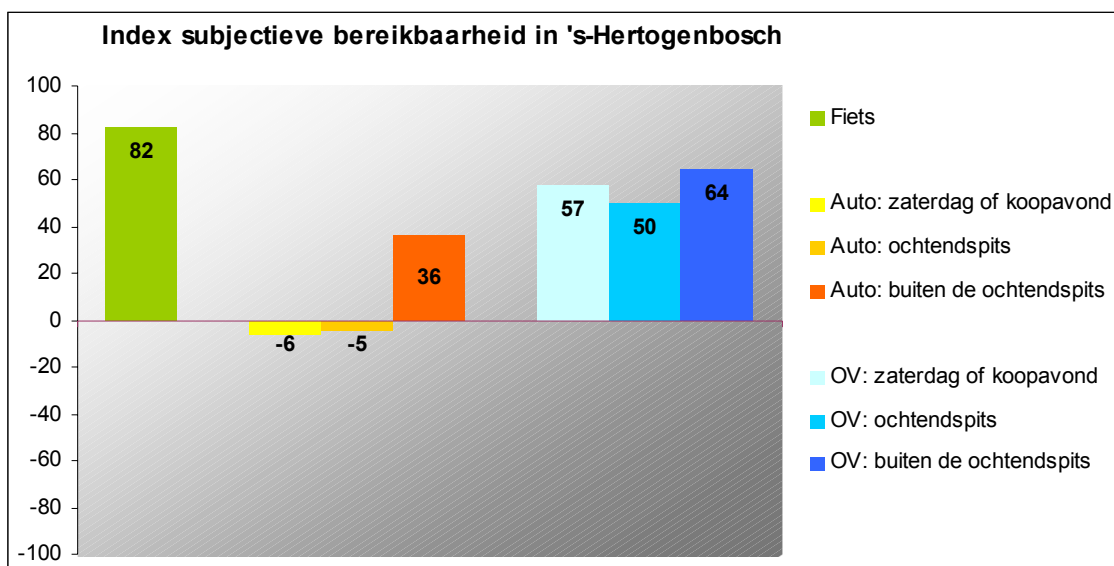
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## 's-Hertogenbosch: Subjectieve bereikbaarheid

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



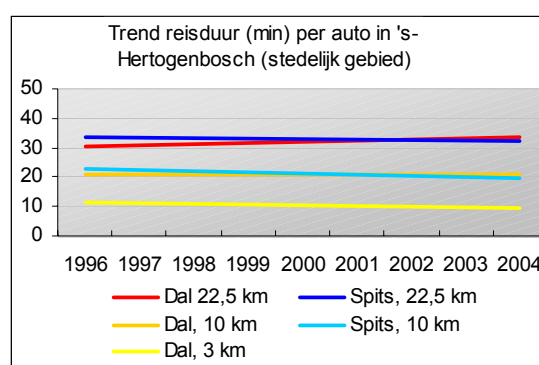
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid	
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming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

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

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

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

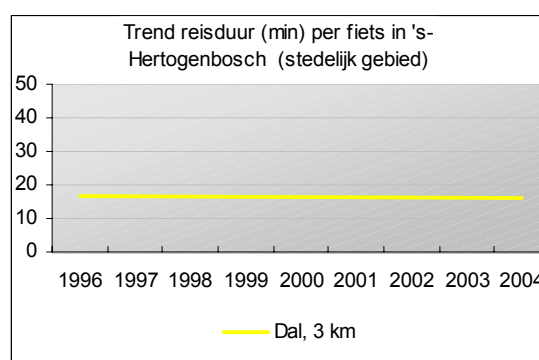
Reisduur (min) per auto in 's-Hertogenbosch (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,5	22,3	32,9	10,9	21,2	32,0
1997	10,4	21,8	31,8	9,8	21,1	30,3
1998	9,6	21,3	35,7	11,3	20,0	32,9
1999	14,4	23,1	34,0	12,8	20,7	31,8
2000	11,5	21,3	31,6	10,8	20,6	31,4
2001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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



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

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

## De bereikbaarheid van **Hilversum**

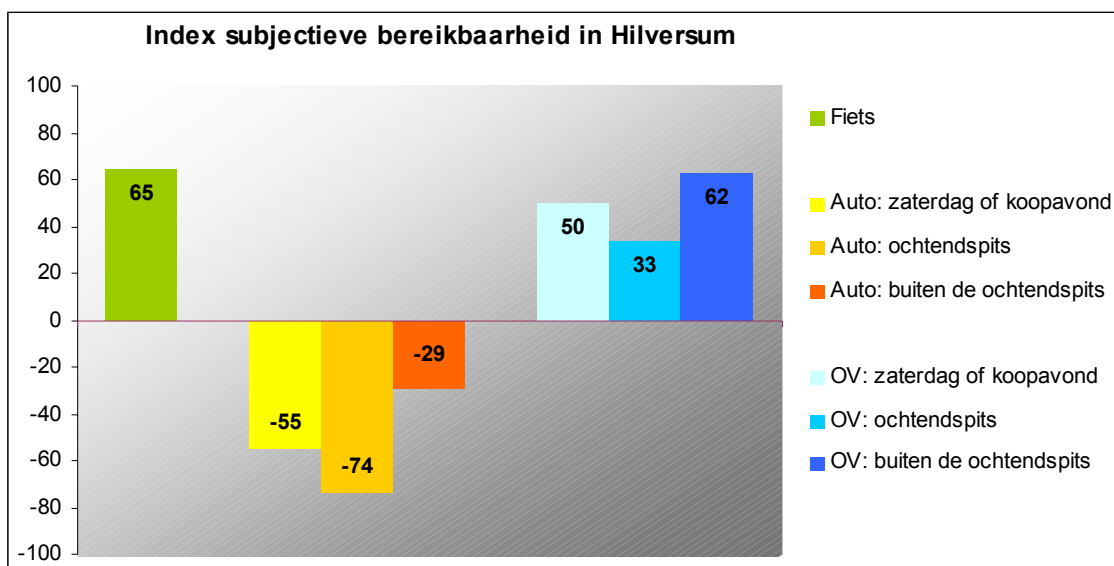
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Hilversum: Subjectieve bereikbaarheid

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



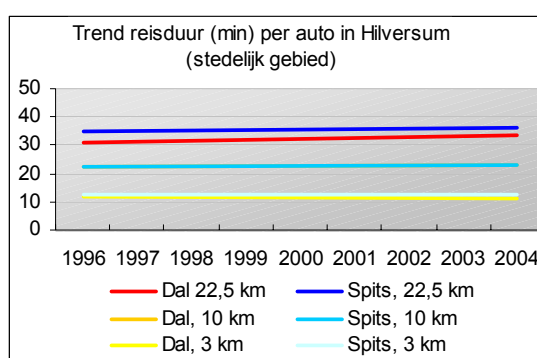
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Hilversum?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Buiten de ochtendsp. Parkeergelegenheid	
OV	Buiten de ochtendsp. Aansluitingen/verbindingen	

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

## Hilversum: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

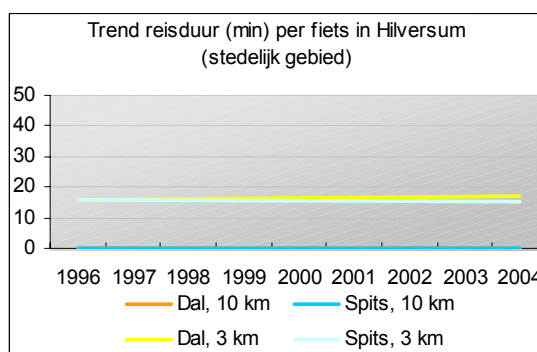
Reisduur (min) per auto in Hilversum (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	21,2	32,6	10,3	21,9	32,4
1997	9,7	20,3	39,5	9,6	19,3	30,6
1998	10,2	22,6	36,3	10,5	21,6	32,4
1999	10,4	23,3	43,4	12,4	20,3	36,8
2000	11,9	24,0	37,9	9,8	22,2	32,4
2001	10,6	22,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



## Hilversum: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Leeuwarden

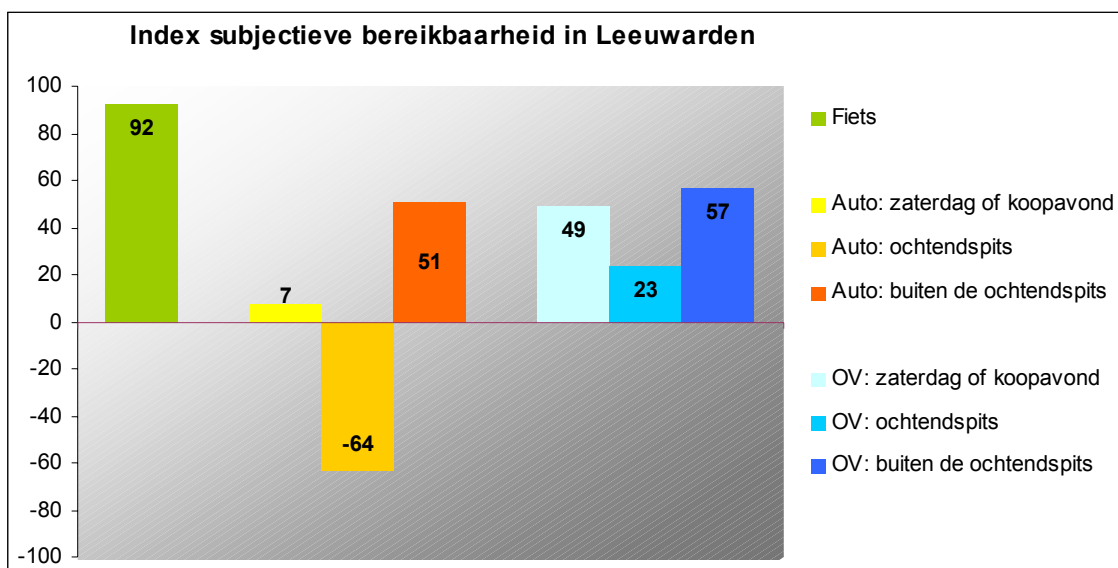
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Leeuwarden: Subjectieve bereikbaarheid

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



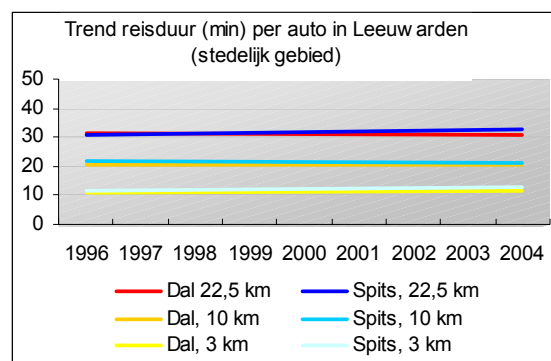
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Leeuwarden?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Fiets	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV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

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

## Leeuwarden: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

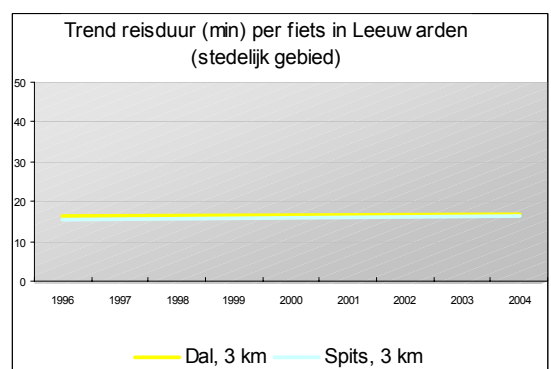
Reisduur (min) per auto in Leeuwarden (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,9	22,4	32,5	11,5	20,2	30,2
1997	11,9	22,1	30,4	11,2	21,3	30,7
1998	10,9	21,7	30,5	10,5	20,2	32,5
1999	10,8	20,8	33,6	10,9	21,0	35,0
2000	14,9	20,9	28,3	12,0	18,9	29,0
2001	10,3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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## Leeuwarden: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

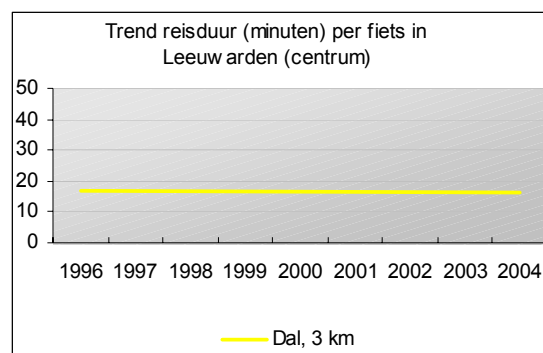
Reisduur (min) per auto in Leeuwarden (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996			32,3	12,0	22,4	
1997			34,7	13,9	20,4	
1998				11,9	20,4	
1999				12,5		
2000						
2001				14,8		
2002						
2003						
2004						

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Leiden

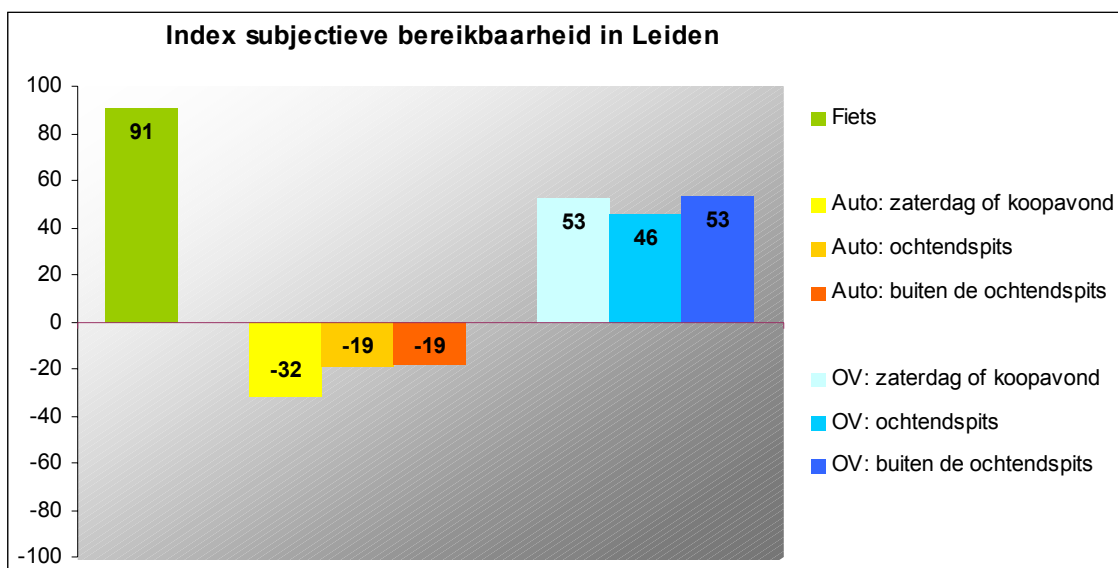
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Leiden: Subjectieve bereikbaarheid

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



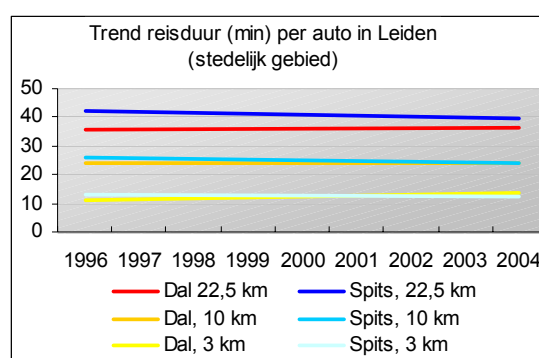
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Leiden?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen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

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

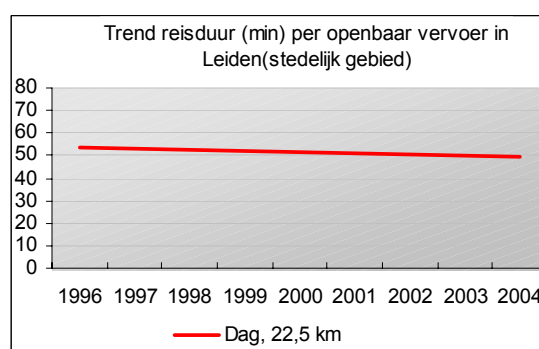
## Leiden: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

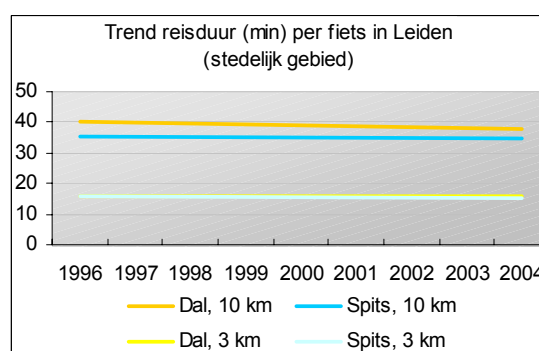
Reisduur (min) per auto in Leiden (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,3	23,6	38,9	11,6	21,1	34,0
1997	13,4	29,3	40,4	12,0	24,5	34,8
1998	11,1	25,1	45,2	11,8	25,6	38,6
1999	12,6	25,4	43,6	12,3	25,0	37,7
2000	13,5	26,4	40,0	12,2	27,1	36,4
2001	12,6	23,9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



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



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



## Leiden: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

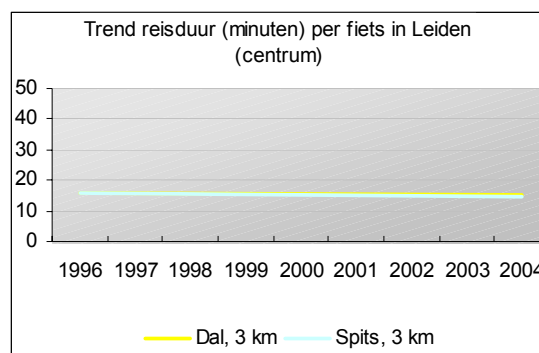
Reisduur (min) per auto in Leiden (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996				10,4	20,5	
1997	14,5	40,3	40,1	12,2	29,1	
1998					25,8	
1999				12,5	26,5	
2000				12,0	26,9	
2001					23,1	
2002				11,9		
2003				15,1		
2004					25,2	

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



## De bereikbaarheid van **Lelystad**

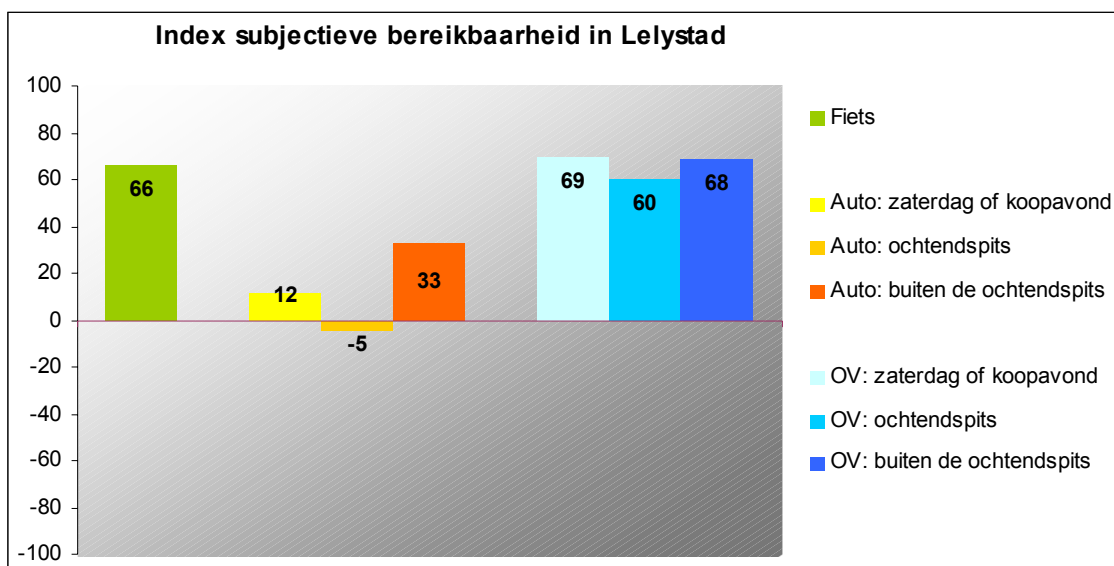
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Lelystad: Subjectieve bereikbaarheid

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



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

## Lelystad: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven



## De bereikbaarheid van

# Maastricht

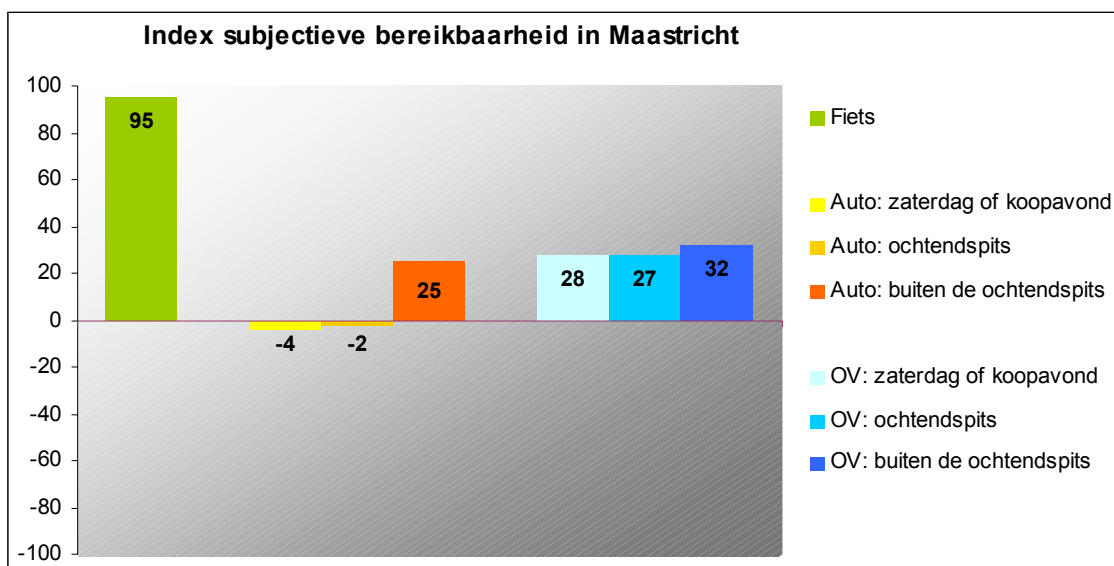
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Maastricht: Subjectieve bereikbaarheid

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



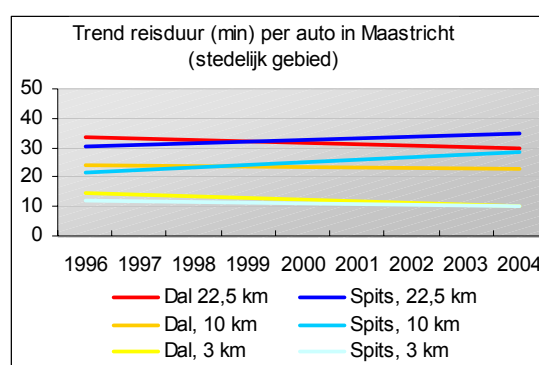
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Maastricht?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

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

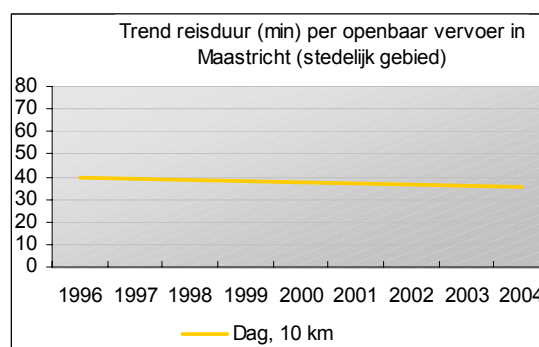
## Maastricht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

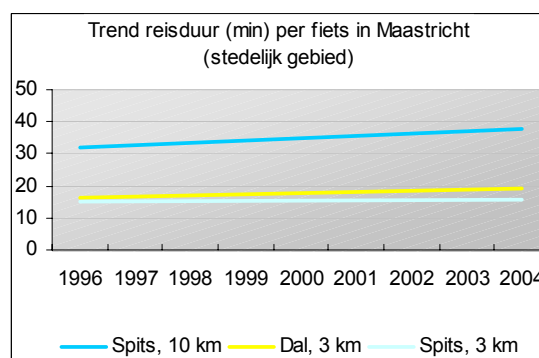
Reisduur (min) per auto in Maastricht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,7	22,8	31,8	16,1	21,3	32,0
1997	12,1	23,6	31,1	12,4	29,2	37,9
1998	12,8	22,8	31,2	13,1	21,7	31,8
1999	12,9	23,4	31,7	13,2	23,1	30,4
2000	11,2	21,9	33,1	10,3	21,6	31,5
2001	11,6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



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



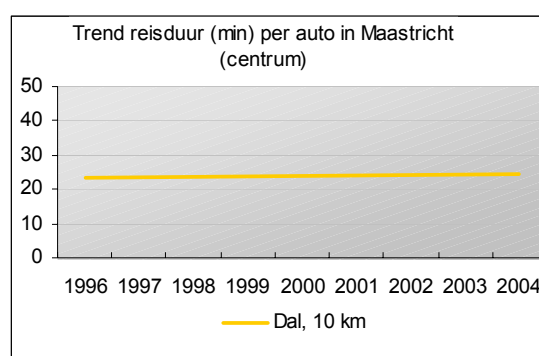
Reisduur (min) met de fiets in Maastricht (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	13,9	34,9	16,7	45,8
1997	16,5	35,1	16,7	36,7
1998	13,6	32,1	16,4	38,7
1999	16,0	31,3	17,8	38,3
2000	16,1	33,8	17,3	38,0
2001	17,4	33,9	18,4	32,6
2002	16,9	37,0	16,5	
2003	14,2	37,6	19,4	
2004	14,1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



## Maastricht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

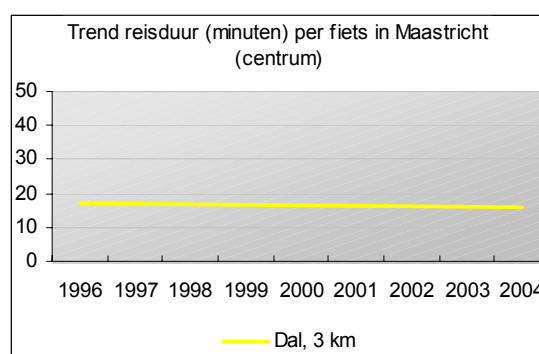
Reisduur (min) per auto in Maastricht (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,7	25,8		12,9	20,6	
1997		25,9	32,7	11,1	25,2	49,1
1998		27,1	32,9	14,7	22,9	30,5
1999	11,9	26,3	32,6	11,0	25,3	
2000		28,6	32,1	11,2	22,4	
2001	9,6	30,7	29,2	13,5	25,2	30,4
2002		26,6	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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



## De bereikbaarheid van

# Middelburg- Vlissingen

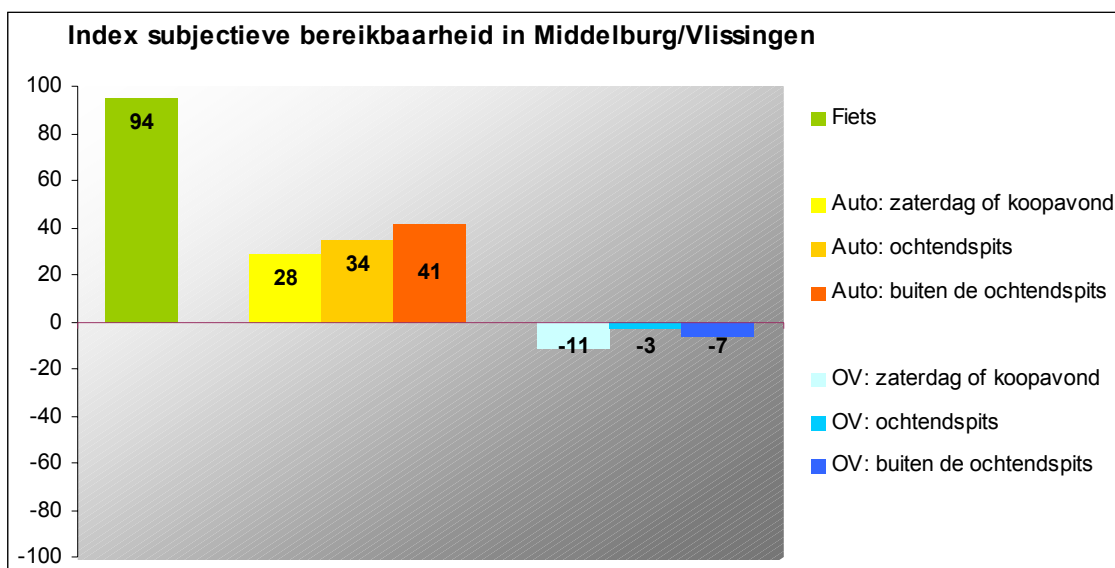
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Middelburg-Vlissingen: Subjectieve bereikbaarheid

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



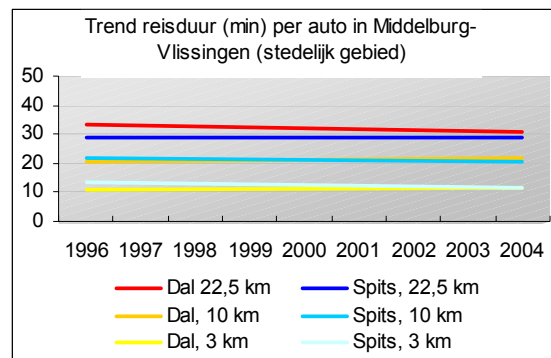
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Middelburg-Vlissingen?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen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

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

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

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

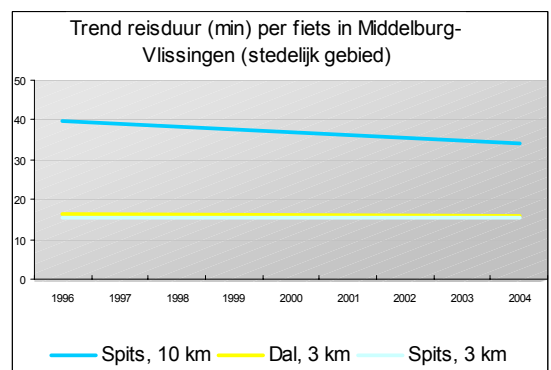
Reisduur (min) per auto in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,0	21,0	32,3	9,7	19,6	34,2
1997	12,9	21,2	27,2	10,4	20,1	35,7
1998	13,9	23,4	28,7	11,5	22,4	31,1
1999	13,6	21,3	29,3	11,7	21,6	33,3
2000	12,3	20,8	25,7	10,4	22,5	28,0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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

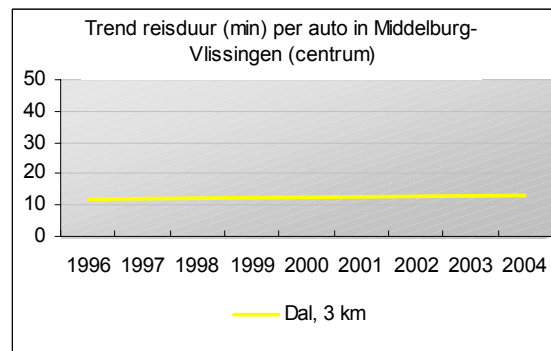
Reisduur (min) met de fiets in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,2	38,0	15,9	42,2
1997	16,0	36,3	16,7	41,5
1998	15,5	39,1	17,4	47,6
1999	15,1	43,8	16,2	41,3
2000	14,3	36,8	16,1	37,9
2001	16,2	33,9	15,5	36,8
2002	14,1	36,7	16,1	
2003	16,0	32,4	16,3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



## Middelburg-Vlissingen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

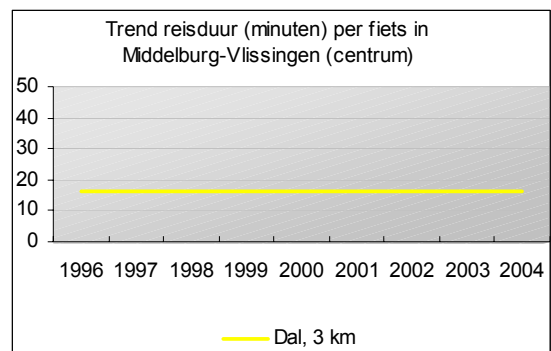
Reisduur (min) per auto in Middelburg-Vlissingen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		24,0	36,1	10,0	20,0	
1997	14,6	21,9		11,3	21,6	
1998				13,5	26,6	
1999				13,6	23,0	
2000				11,9	22,6	
2001				14,3	23,1	
2002				13,4		
2003				10,4		
2004	11,4	22,2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



Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



## De bereikbaarheid van Nijmegen

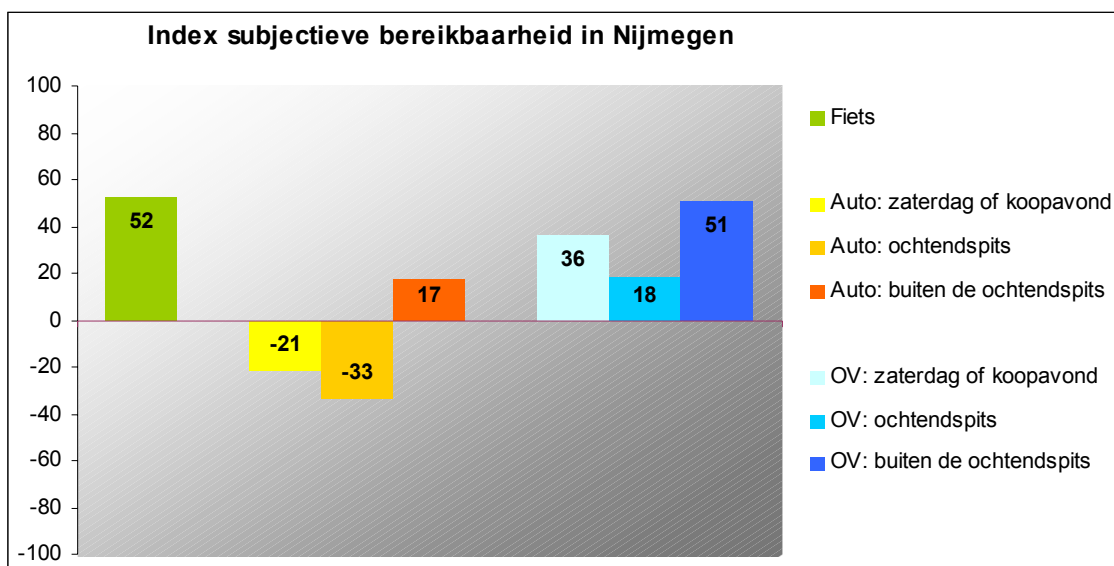
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Nijmegen: Subjectieve bereikbaarheid

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



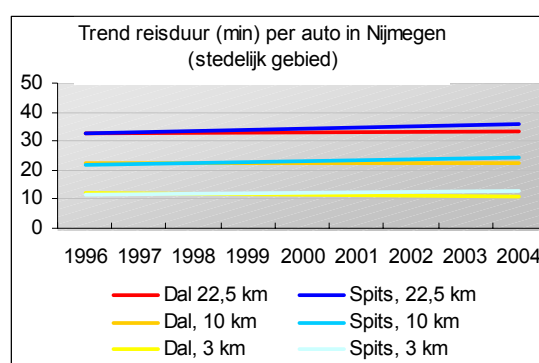
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Nijmegen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits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

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

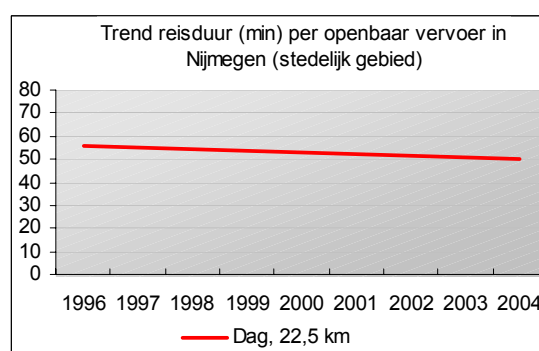
## Nijmegen: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

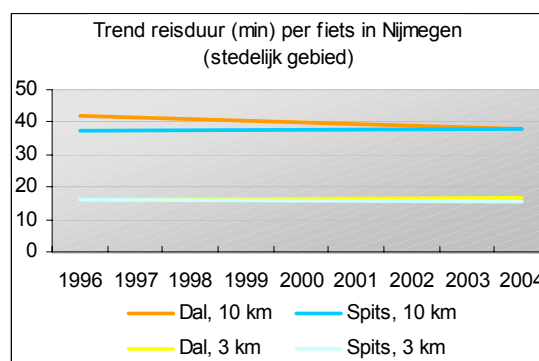
Reisduur (min) per auto in Nijmegen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,9	21,4	30,6	11,0	22,2	31,8
1997	11,7	23,5	32,3	10,9	21,7	34,1
1998	10,4	23,2	37,1	16,8	23,8	33,3
1999	11,8	22,5	32,9	11,7	22,3	33,0
2000	13,2	23,3	37,1	10,8	22,7	33,1
2001	11,1	23,5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



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



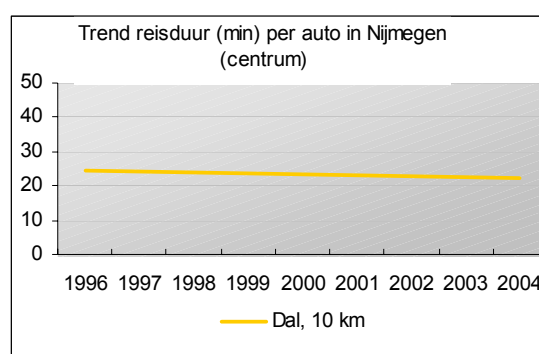
Reisduur (min) met de fiets in Nijmegen (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	15,4	35,1	15,6	39,9
1997	17,1	37,9	16,5	42,1
1998	16,3	36,4	16,6	38,6
1999	15,5	39,4	15,3	42,8
2000	15,6	39,9	18,0	41,6
2001	14,2	38,6	16,2	40,7
2002	14,9	35,6	15,8	39,9
2003	16,7	38,4	16,9	35,2
2004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



## Nijmegen: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van

# Purmerend

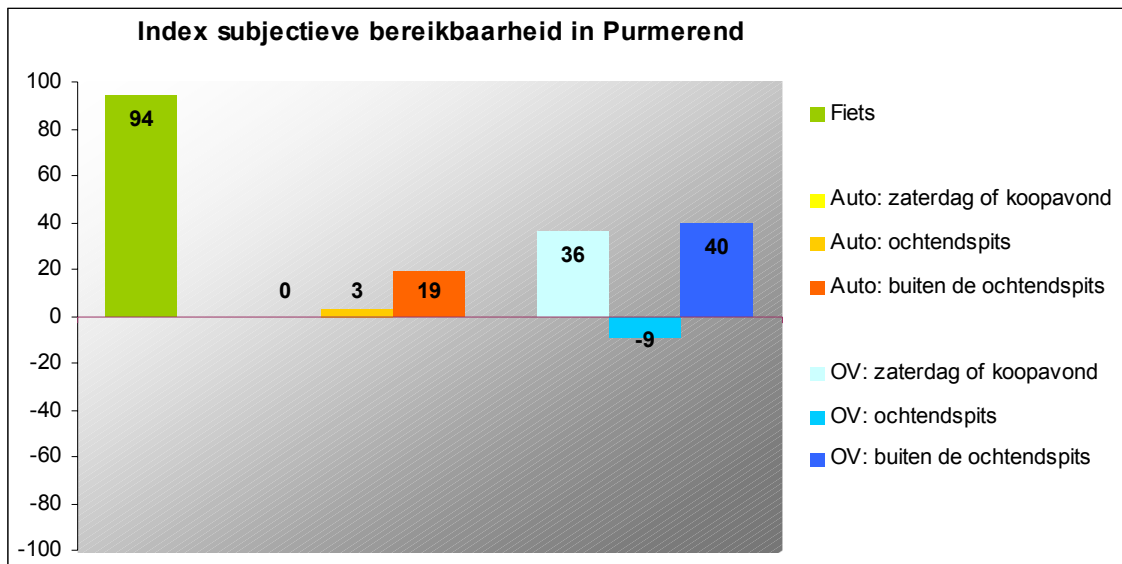
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Purmerend: Subjectieve bereikbaarheid

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

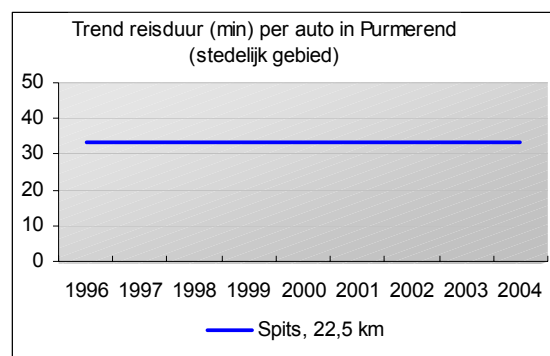


Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Purmerend?			Waarom oordeelt men negatief over de bereikbaarheid van Purmerend?		
Periode	Reden		Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen		Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	Auto	Zaterdag/koopavond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

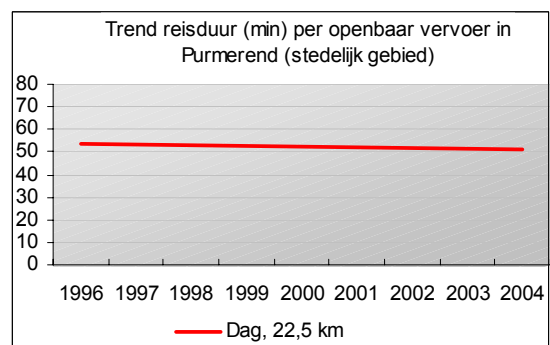
## Purmerend: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

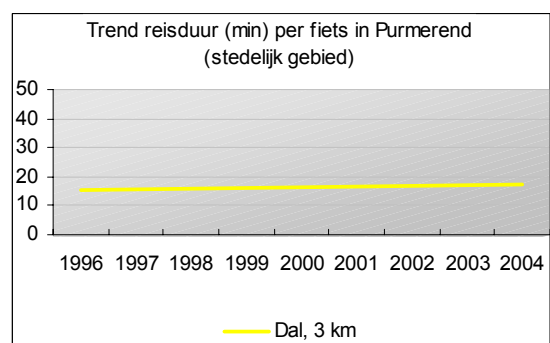
Reisduur (min) per auto in Purmerend (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,9	19,9	33,1	11,3	17,4	31,2
1997	11,2	18,9	31,1	10,4	20,6	33,6
1998	11,5	18,9	35,9	10,6	20,1	30,7
1999	10,3	18,4	35,3	12,2	19,5	31,5
2000	10,6	19,4	32,3	10,3	18,7	35,0
2001	12,0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



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



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





## De bereikbaarheid van

# Rotterdam

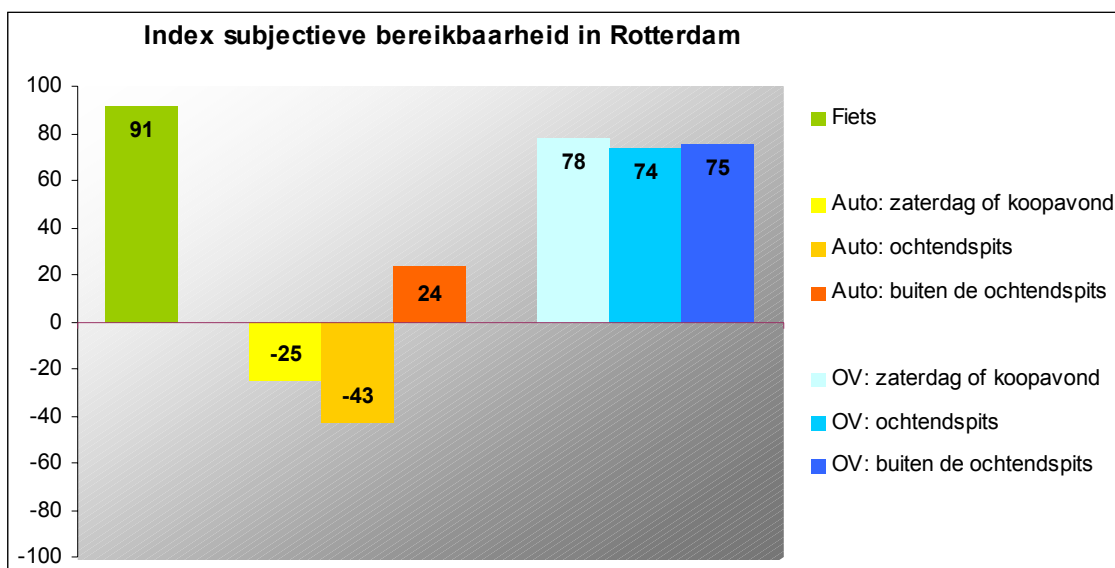
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Rotterdam: Subjectieve bereikbaarheid

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



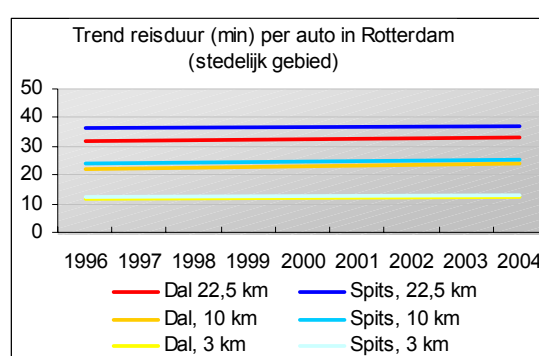
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Rotterdam?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV Zaterdag/koopavond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

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

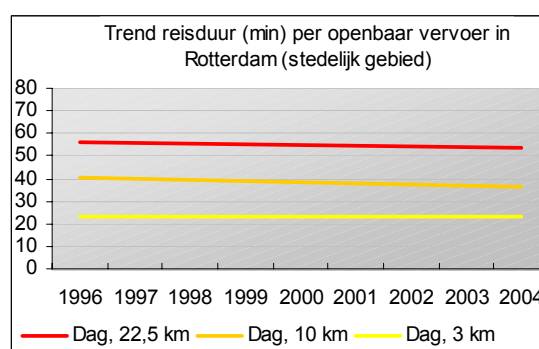
## Rotterdam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

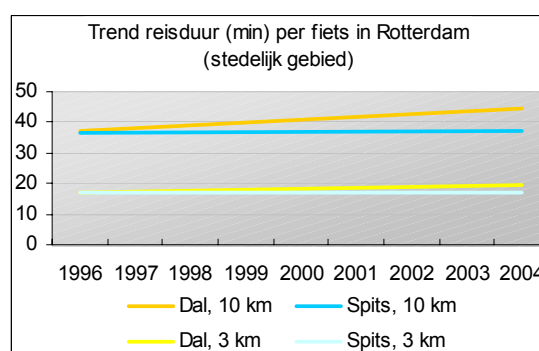
Reisduur (min) per auto in Rotterdam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	11,1	22,9	34,2	11,6	20,9	31,3
1997	12,0	24,9	36,3	11,3	22,7	32,1
1998	12,0	24,3	38,1	11,9	22,0	31,2
1999	13,1	25,4	36,7	12,6	23,8	34,9
2000	13,4	26,0	36,2	12,0	23,9	31,9
2001	13,8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



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



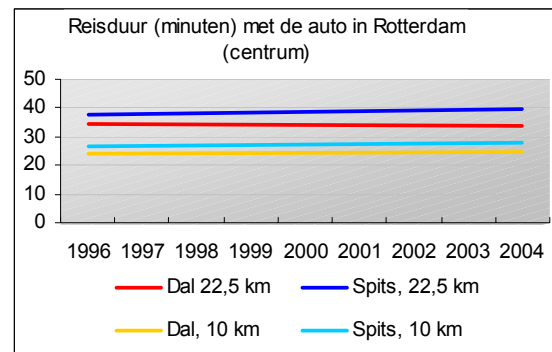
Reisduur (min) met de fiets in Rotterdam (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	16,9	34,6	16,3	41,0
1997	15,9	36,9	16,4	37,3
1998	17,7	38,5	18,5	38,7
1999	17,4	38,6	19,4	41,2
2000	18,8	34,5	18,7	39,4
2001	16,8	36,0	17,4	36,4
2002	16,3	36,2	19,4	39,7
2003	16,0	36,8	18,9	44,7
2004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



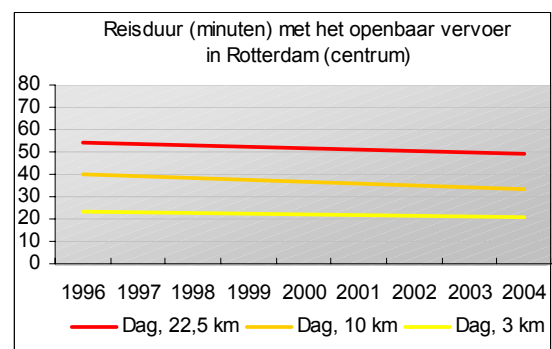
## Rotterdam: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

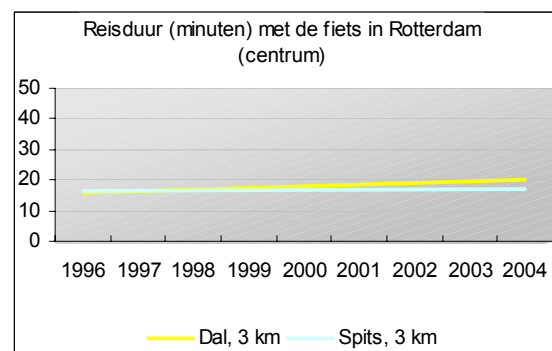
Reisduur (min) per auto in Rotterdam (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996		26,6	36,2	12,9	22,3	33,5
1997	12,7	27,2	38,1	10,7	24,5	34,9
1998	15,2	24,5	40,0	13,9	23,3	36,5
1999	20,5	26,8	39,9	15,8	25,8	36,0
2000	15,0	29,8	38,2	15,3	26,4	33,1
2001		30,6	39,5	15,3	25,9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



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



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



## De bereikbaarheid van

# Schiedam

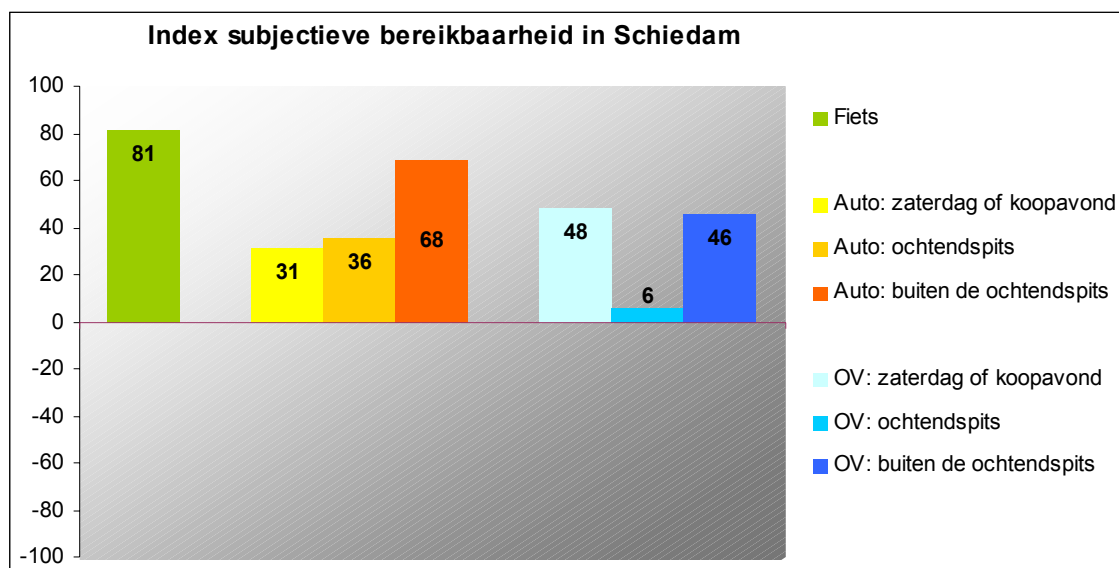
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Schiedam: Subjectieve bereikbaarheid

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



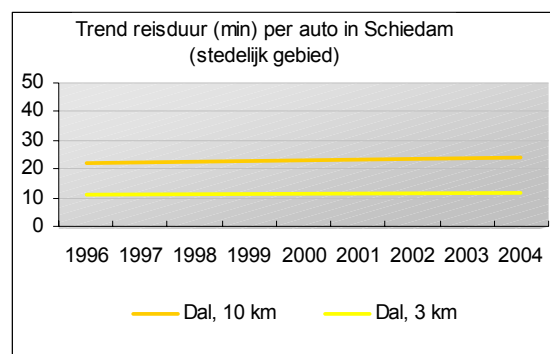
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Schiedam?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

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

## Schiedam: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

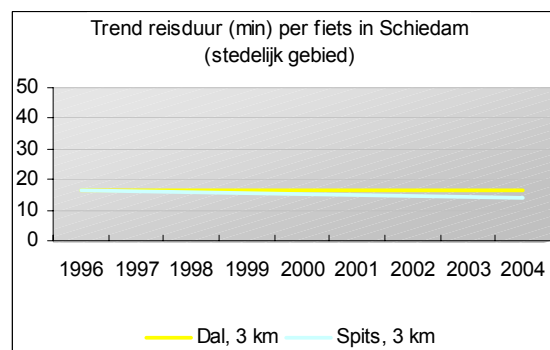
Reisduur (min) per auto in Schiedam (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	18,8	33,8	9,8	20,6	28,6
1997	10,7	19,8	33,7	12,8	23,0	31,1
1998	12,8	25,1	34,4	9,0	23,5	30,5
1999	10,3	23,8	39,8	12,5	23,0	35,5
2000	12,9	26,8	36,8	14,2	22,6	24,9
2001	10,4	30,5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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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





## De bereikbaarheid van

# Sittard-Geleen

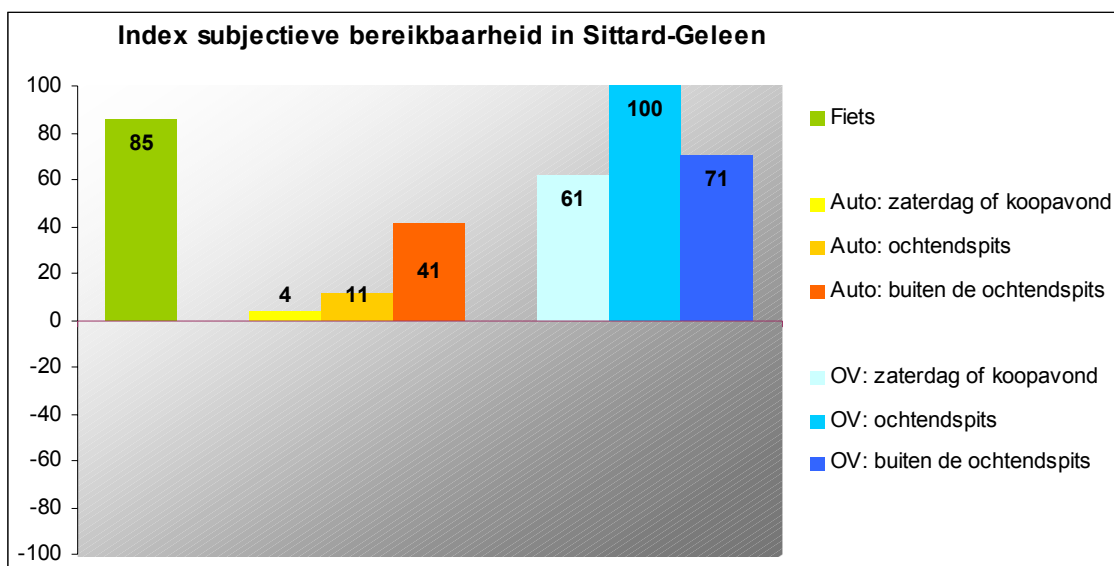
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Sittard-Geleen: Subjectieve bereikbaarheid

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



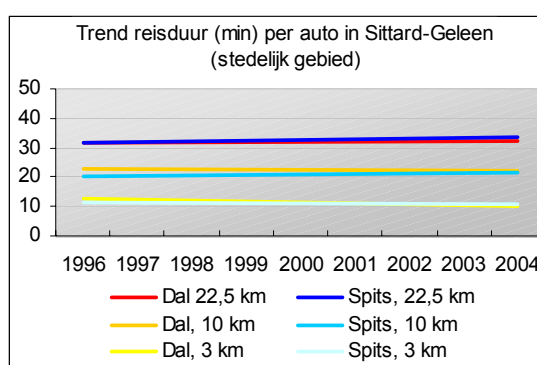
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Sittard-Geleen?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

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

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

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

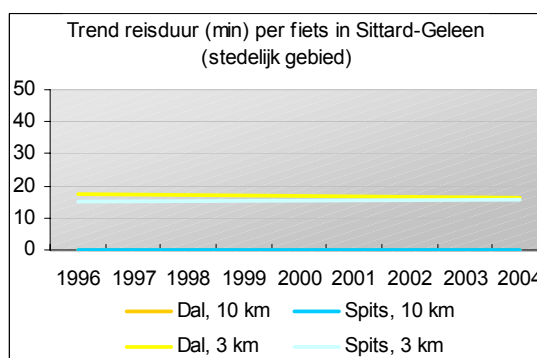
Reisduur (min) per auto in Sittard-Geleen (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,1	19,8	31,0	14,1	19,9	30,9
1997	11,8	20,0	32,8	13,3	23,9	33,8
1998	12,3	22,9	33,7	10,7	26,2	32,1
1999	10,5	20,9	31,2	10,6	22,7	30,2
2000	11,5	19,8	32,0	11,5	21,0	30,5
2001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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven

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





## De bereikbaarheid van **Tilburg**

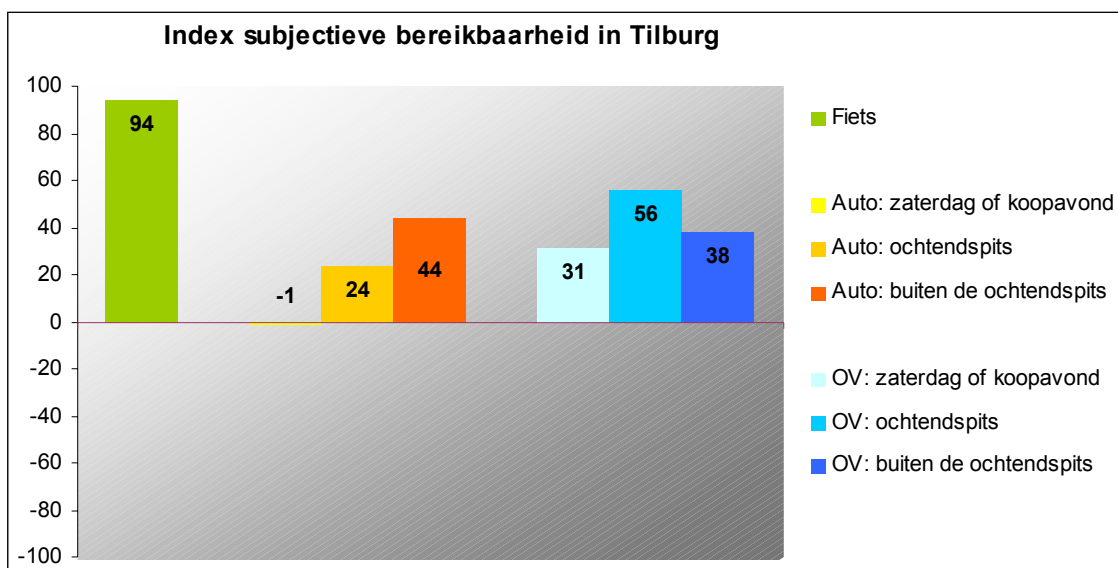
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Tilburg: Subjectieve bereikbaarheid

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



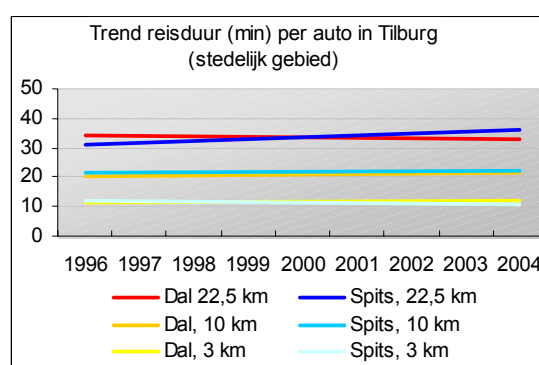
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Tilburg?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid	
Auto Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen	
Auto Ochtendspits	Doorstroming	
Auto Ochtendspits	Parkeergelegenheid	
Auto Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen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

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

## Tilburg: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

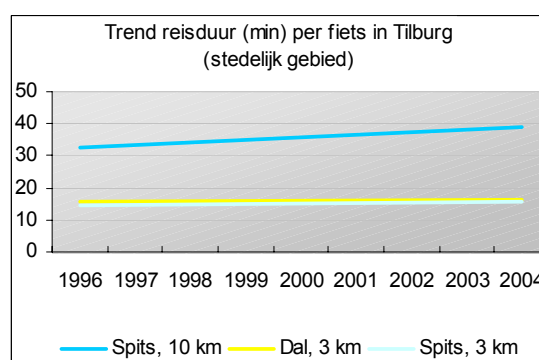
Reisduur (min) per auto in Tilburg (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	13,4	21,8	30,8	11,1	20,5	31,7
1997	10,6	20,8	32,3	10,3	19,5	37,4
1998	10,6	22,1	32,4	12,6	20,2	34,9
1999	12,8	22,3	34,2	12,0	21,9	31,8
2000	11,0	21,6	32,6	11,4	20,8	32,4
2001	10,3	21,6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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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



## Tilburg: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

## De bereikbaarheid van **Utrecht**

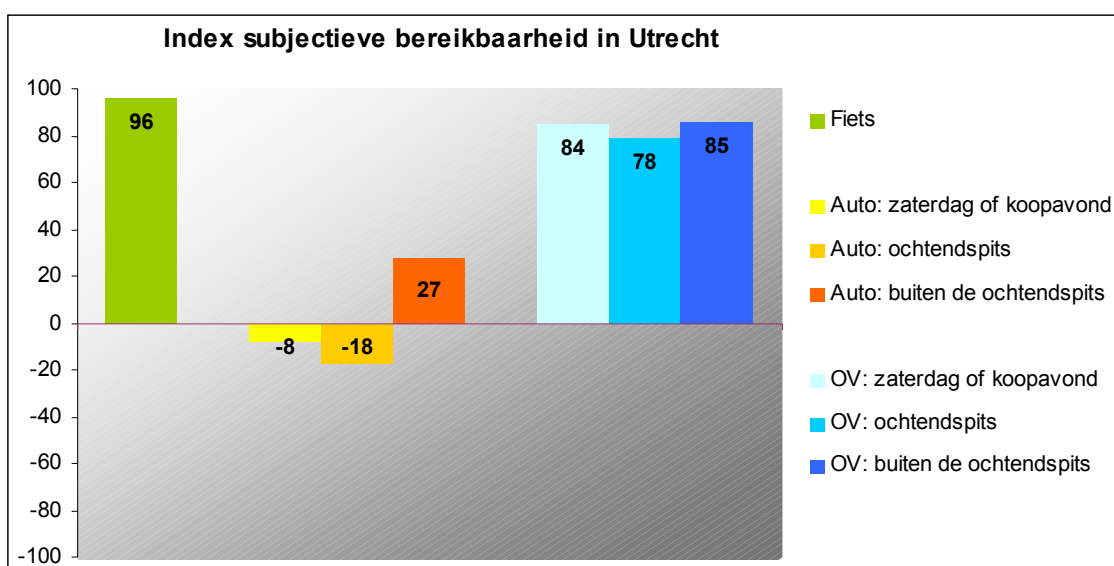
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Utrecht: Subjectieve bereikbaarheid

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



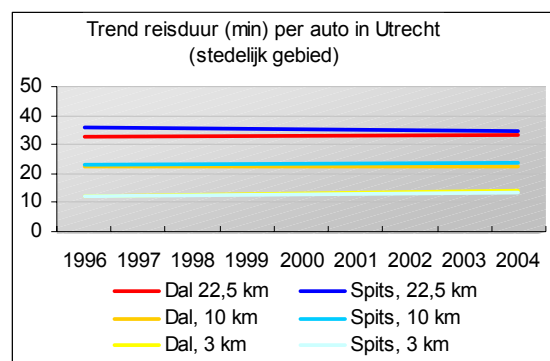
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Utrecht?	
Periode	Reden
Fiets	Aansluitingen/verbindingen
Auto Zaterdag/koopavond	Doorstroming
Auto Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
OV Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
OV Zaterdag/koopavond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

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

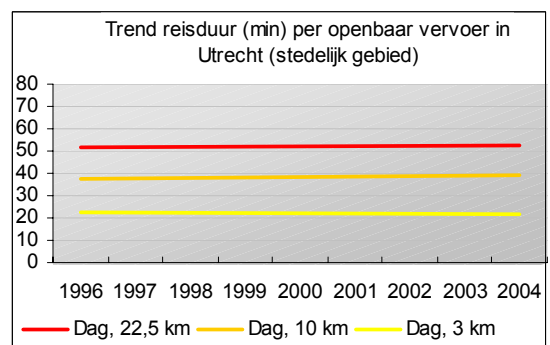
## Utrecht: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

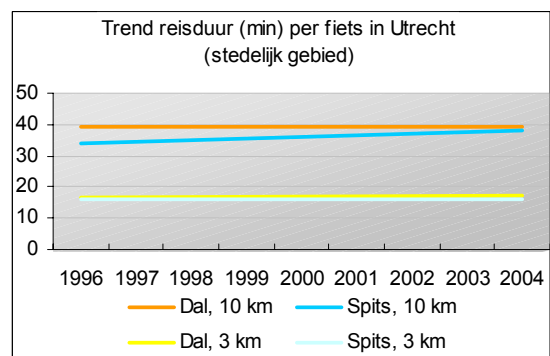
Reisduur (min) per auto in Utrecht (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,0	22,0	33,4	13,1	21,6	33,3
1997	13,3	22,8	35,7	12,0	22,3	34,2
1998	11,7	24,6	35,3	11,1	22,4	33,2
1999	12,7	24,7	38,4	12,8	24,6	33,5
2000	16,2	25,4	36,1	14,4	23,6	31,7
2001	13,1	23,4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



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



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



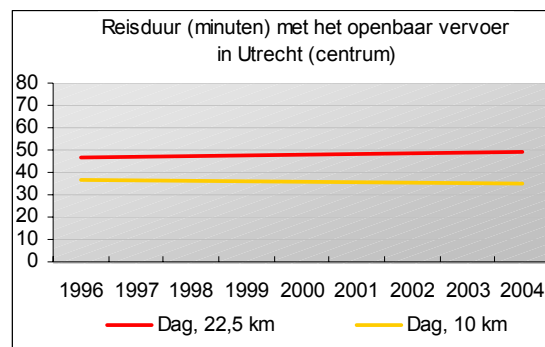
## Utrecht: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

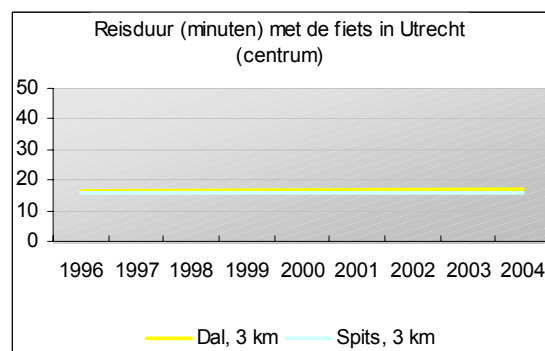
Reisduur (min) met de auto in Utrecht (centrum)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	12,5	25,2	35,6	15,1	22,7	37,3
1997	16,0	25,6	36,3	10,7	21,8	40,1
1998	12,8	25,6	34,0	11,8	22,7	38,7
1999		27,6	40,0	13,5	25,2	
2000		26,5		15,6	25,9	
2001		26,1		14,9	23,0	34,7
2002		22,8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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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



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



## De bereikbaarheid van **Venlo**

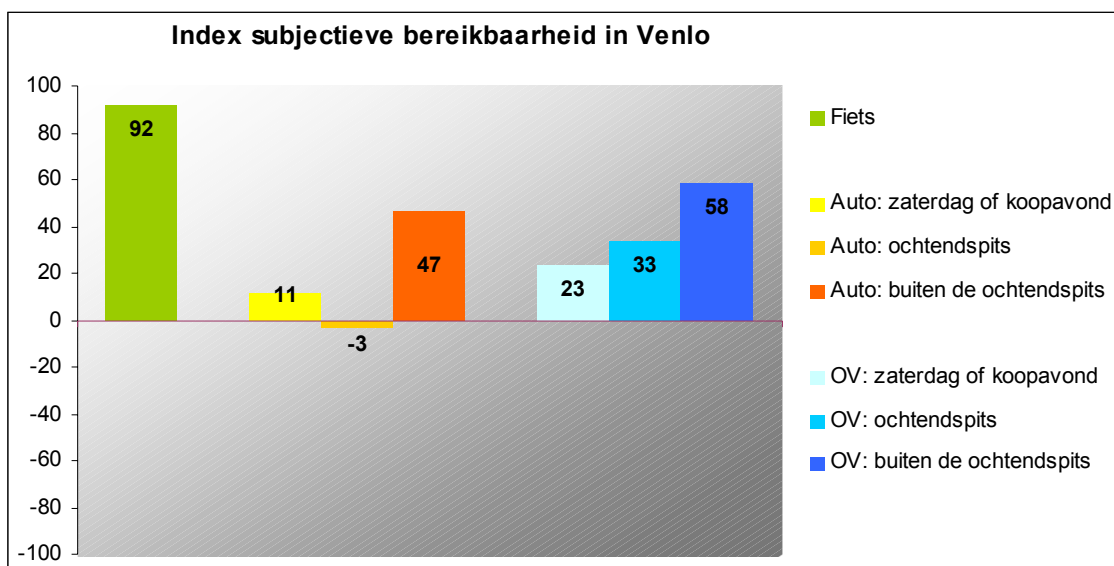
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Venlo: Subjectieve bereikbaarheid

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



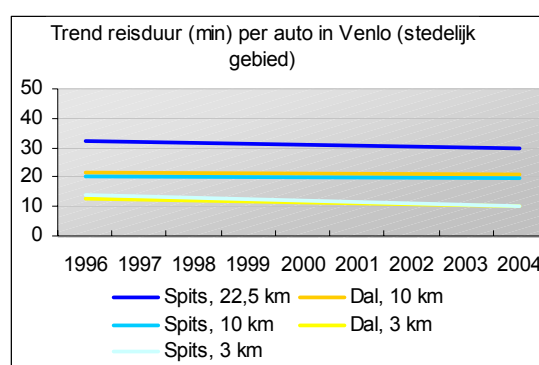
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Venlo?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Fiets	Fietsenstalling	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

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

## Venlo: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

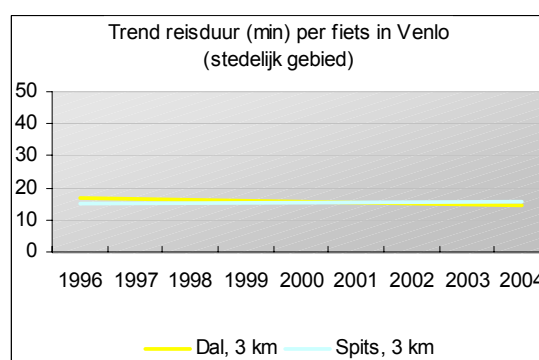
Reisduur (min) per auto in Venlo (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	15,0	17,8	29,4	14,1	18,2	28,4
1997	11,8	21,2	31,0	12,3	22,6	34,2
1998	12,4	20,5	34,2	11,5	24,4	47,5
1999	10,2	21,7	35,4	10,4	22,1	32,1
2000	16,4	19,9	29,9	12,8	21,8	27,6
2001	10,5	20,3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



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

Er zijn onvoldoende gegevens  
beschikbaar voor het weergeven  
van trends

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





## De bereikbaarheid van

# Zaanstad

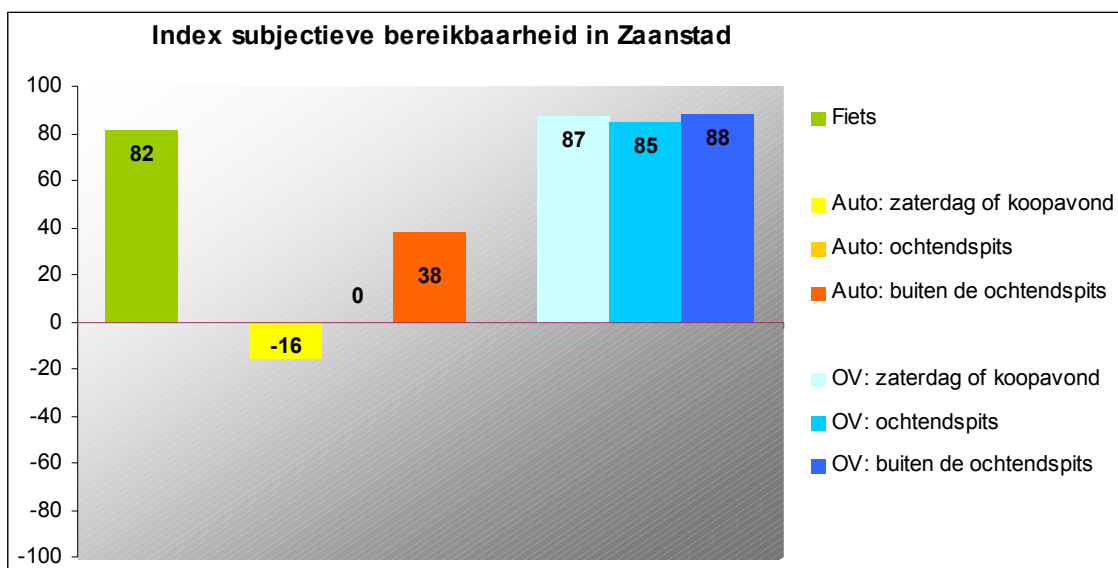
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Zaanstad: Subjectieve bereikbaarheid

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



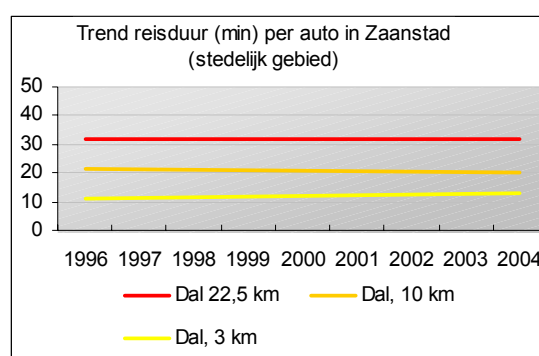
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zaanstad?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid

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

## Zaanstad: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

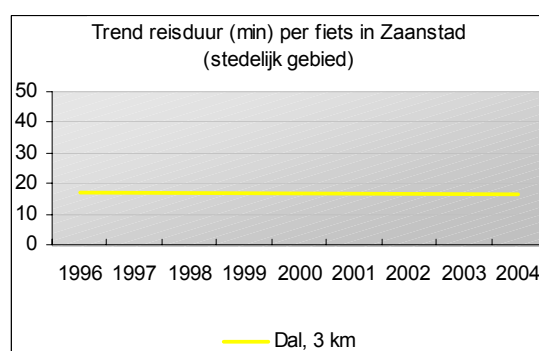
Reisduur (min) per auto in Zaanstad (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,2	23,2	35,0	10,4	22,6	31,2
1997	12,4	23,4	31,4	10,5	21,2	30,7
1998	12,2	23,0	38,4	12,5	20,2	33,6
1999	11,3	23,8	36,0	11,8	21,2	34,0
2000	13,3	21,5	31,7	13,7	20,3	30,4
2001	11,1	22,3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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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





## De bereikbaarheid van

# Zoetermeer

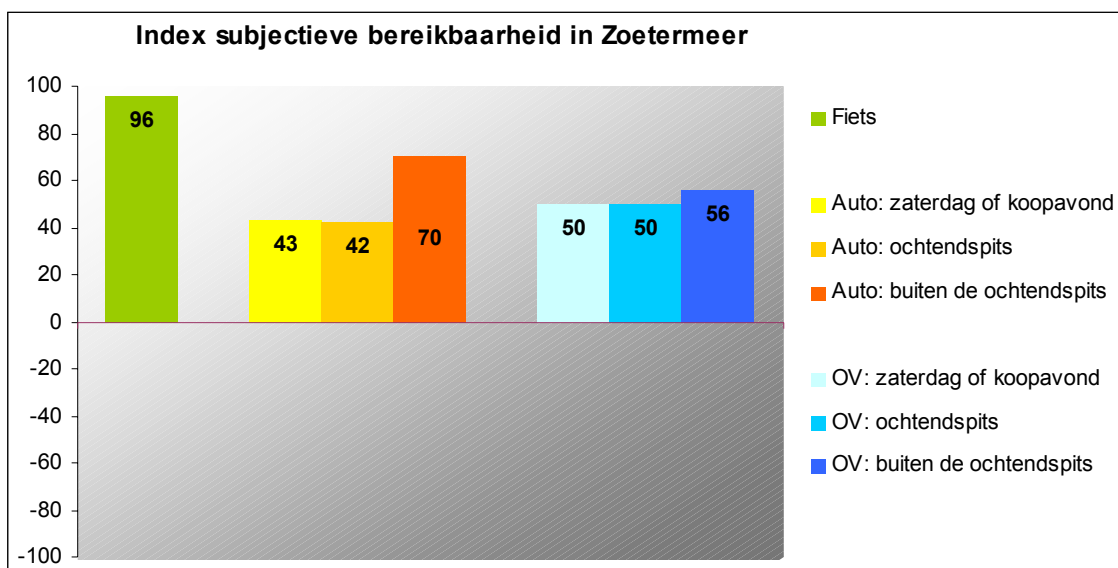
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Zoetermeer: Subjectieve bereikbaarheid

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



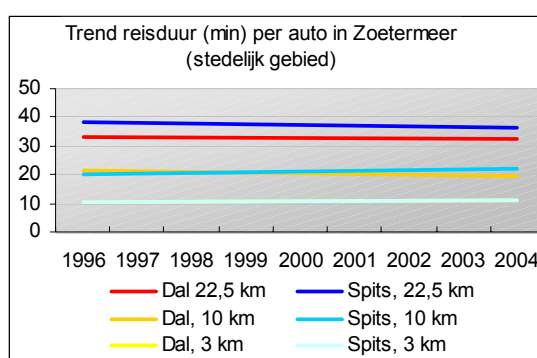
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zoetermeer?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Zaterdag/koopavond	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Ochtendspits	Aansluitingen/verbindingen
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid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

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

## Zoetermeer: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

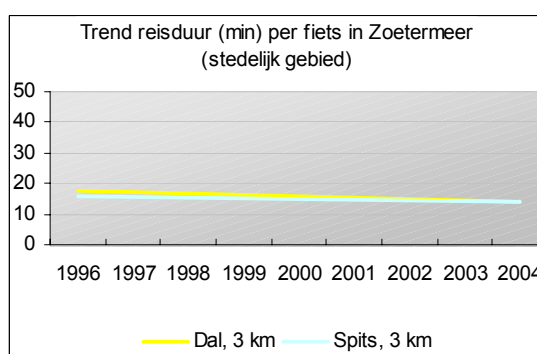
Reisduur (min) per auto in Zoetermeer (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,3	19,4	37,4	10,9	22,2	32,9
1997	10,3	19,4	38,5	10,1	20,7	31,7
1998	10,1	21,3	37,6	10,2	22,1	32,3
1999	11,8	22,3	36,7	10,8	19,9	35,6
2000	10,5	21,5	37,5	10,8	21,4	32,2
2001	10,6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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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





## De bereikbaarheid van Zwolle

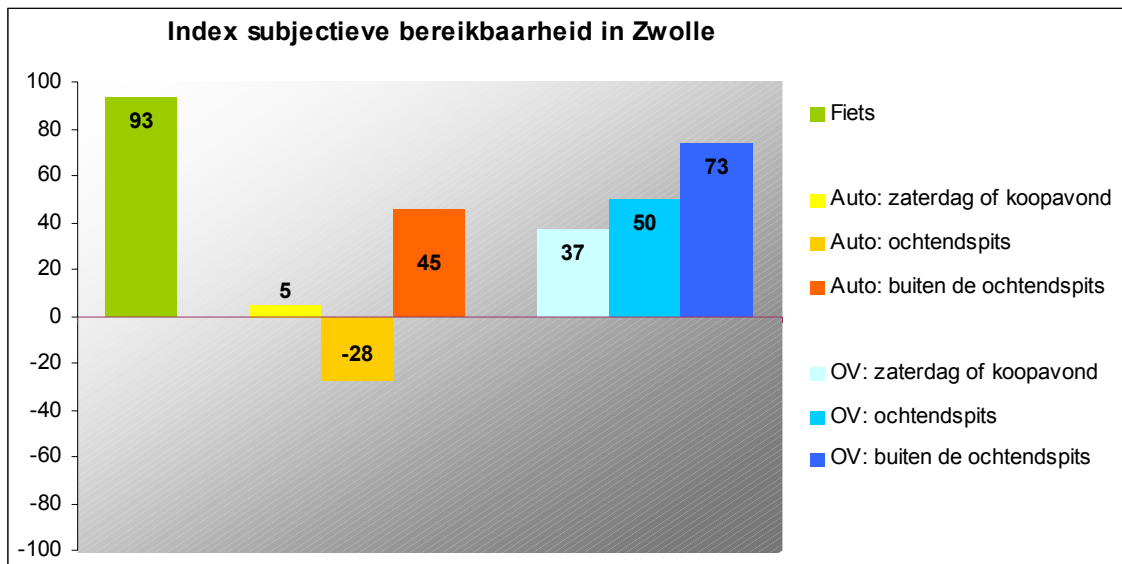
De bereikbaarheid is op twee manieren benaderd. In de eerste plaats is, als indicator voor de objectieve bereikbaarheid, de reisduur van ritten vastgesteld op basis van *OVG- en MON-data*. In de tweede plaats is, als indicator voor de subjectieve bereikbaarheid, vastgesteld in hoeverre de meningen over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

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

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

## Zwolle: Subjectieve bereikbaarheid

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



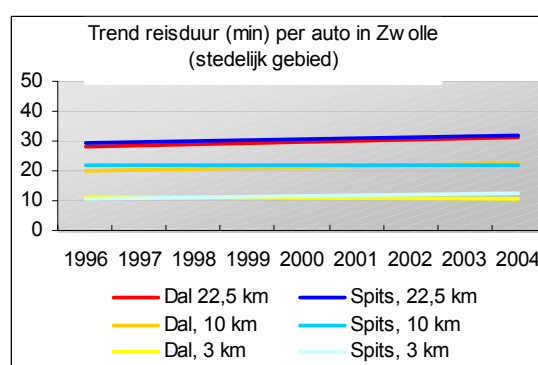
Waarom oordeelt men positief over de bereikbaarheid van Zwolle?		
Periode	Reden	
Fiets	Aansluitingen/verbindingen	
Auto	Zaterdag/koopavond	Parkeergelegenheid
Auto	Buiten de ochtendsp.	Doorstroming
Auto	Buiten de ochtendsp.	Parkeergelegenheid
OV	Buiten de ochtendsp.	Aansluitingen/verbindingen

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

## Zwolle: Objectieve bereikbaarheid (Stedelijk gebied)

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

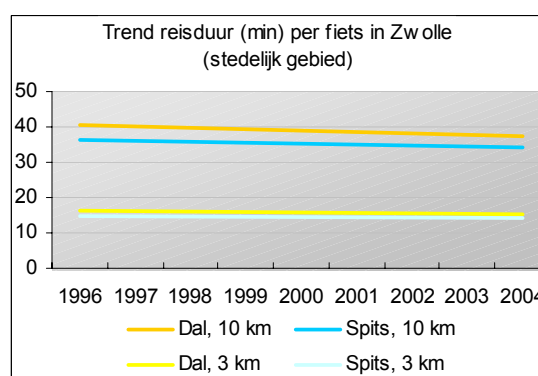
Reisduur (min) per auto in Zwolle (stedelijk gebied)						
	Spits			Dal		
	3 km	10 km	22,5 km	3 km	10 km	22,5 km
1996	10,4	23,2	28,0	10,6	19,7	25,8
1997	11,5	20,9	30,1	11,2	20,5	29,1
1998	10,2	20,6	31,8	10,8	21,3	30,4
1999	13,3	22,0	29,9	12,3	19,9	30,0
2000	10,7	22,7	31,6	11,1	22,4	31,5
2001	12,2	22,0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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

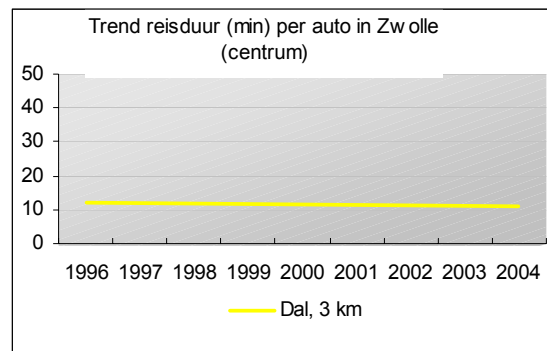
Reisduur (min) met de fiets in Zwolle (stedelijk gebied)				
	Spits		Dal	
	3 km	10 km	3 km	10 km
1996	14,4	37,6	15,6	42,9
1997	14,8	33,7	16,5	40,7
1998	13,8	34,0	16,3	37,2
1999	16,4	36,0	15,8	38,8
2000	15,3	36,2	16,0	37,5
2001	14,5	38,6	15,4	40,2
2002	13,7	34,1	14,3	34,6
2003	15,0	35,1	14,4	41,1
2004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



## Zwolle: Objectieve bereikbaarheid (Centrumgebied)

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

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



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

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar voor het weergeven van trends

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

