

1. Typen bereikbaarheidsindicatoren

In de literatuur worden vier verschillende benaderingen van het begrip 'bereikbaarheid' onderscheiden:

- A. Op infrastructuur gerichte benadering: bereikbaarheid uitgedrukt in 1) kenmerken van infrastructuraanbod (bijvoorbeeld aantal kilometers snelweg) of 2) infrastructuurgebruik (bijvoorbeeld filelengte).
- B. Op activiteiten/ruimte gerichte benadering: bereikbaarheid uitgedrukt in aantal activiteiten dat binnen een bepaalde reistijd, tegen een bepaalde hoeveelheid (*out-of-pocket*) reiskosten of met een bepaalde totale hoeveelheid moeite bereikbaar is.
- C. Op tijd/ruimte gerichte benadering: bereikbaarheid uitgedrukt in beperkingen die mensen of bedrijven in tijd en ruimte hebben om te kunnen participeren in specifieke activiteiten op specifieke locaties.
- D. Op transportgerelateerd nut gerichte benadering: bereikbaarheid uitgedrukt in 1) de totale kosten of moeite die gemoeid zijn met een verplaatsing (gegeneraliseerde transportkosten) of 2) het economisch nut dat mensen of bedrijven toekennen aan het kunnen bereiken van bepaalde activiteiten, dat wil zeggen het netto-effect van de kosten van een verplaatsing en de baten van een activiteit (*logsom*). Deze kosten zijn opgebouwd uit (*out-of-pocket*) reiskosten, reistijd, reistijdbetrouwbaarheid en comfort/kwaliteit. De baten zijn sterk afhankelijk van de activiteit. Is de activiteit 'werken', dan kunnen bijvoorbeeld het salaris, plezier in het werk en contact met collega's de baten zijn.

Elk van deze typen bereikbaarheidsindicatoren kent verschillende manieren van operationalisatie. Zo kan bereikbaarheid in termen van het gebruik van infrastructuur worden uitgedrukt in voertuigverliesuren, filelengte, gemiddelde snelheid op een wegvak. In dit Mobiliteitsbeeld vallen de drie opgenomen indicatoren (reistijdverlies, bereikbaarheidsindex en nabijheidsindicator) in de categorieën A en B.