



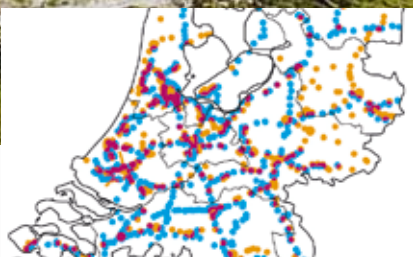
ruimtelijke ontwikkeling, infrastructuur en milieu

www.romagazine.nl

Jaargang 30 • nr.11

november 2012

# Tekenen en rekenen 2.0



**Monitor Infrastructuur en Ruimte**

Bereikbaarheid iets verbeterd



**Rijksbouwmeester  
Frits Van Dongen**

'Het wordt nu S, XS, XXS'



**Leerzame m.e.r. in Delft**  
Participatie als sleutel



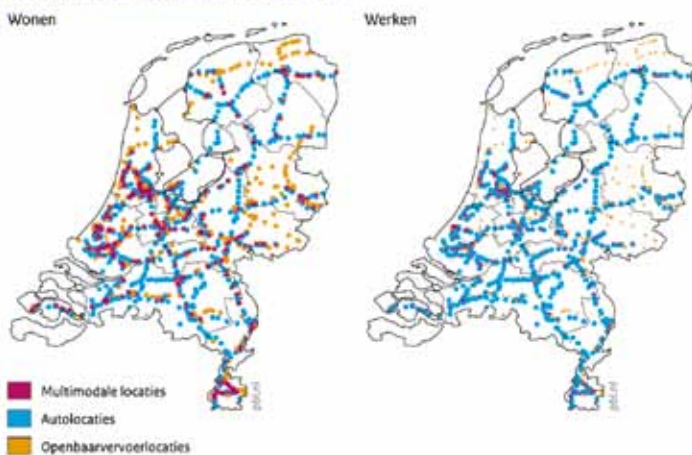
# Effect nationaal beleid

*De Monitor Infrastructuur en Ruimte geeft de stand van zaken weer voor de dertien nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), en schetst waar mogelijk ook de ontwikkeling over de afgelopen tien jaar. Zo blijkt de bereikbaarheid, gemeten in de nabijheid van wonen en werken, de laatste tien jaar iets verbeterd, maar is de rijsnelheid van auto en trein licht gedaald. Het aantal per OV goed bereikbare woon- en werklocaties is toegenomen, maar de groei van bevolking en arbeidsplaatsen was het sterkst op snelweglocaties. De leefkwaliteit blijkt verbeterd, echter de waterveiligheid voldoet niet aan de normen.*

**D**emissionair Minister Schultz van Haegen en de Tweede Kamer vinden het van groot belang om zicht te houden op de vraag of we op koers liggen om de doelen uit de SVIR te gaan halen. Daarom heeft de minister aan het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gevraagd om de SVIR te monitoren. Ook wordt, op basis van een toezegging van de minister aan de Tweede Kamer, de situatie in beeld gebracht van enkele van de 'losgelaten' doelen uit de Nota Ruimte. De Monitor Infrastructuur en Ruimte schetst aan de hand van zeventigtal indicatoren een beeld van Nederland op ruimtelijk en mobiliteitsgebied, en wordt om de twee jaar geactualiseerd. Onlangs is de nulmeting verschenen. Het PBL heeft de monitor opgesteld in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze nulmeting van de monitor geeft een overzicht van de ontwikkelingen in de periode 2000-2010 en brengt daarmee de uitgangspointie in beeld voor het beleid van de SVIR. De SVIR is nog maar kort van kracht. De ontwikkelingen die het PBL in deze nulmeting signaleert, mogen daarom bij de nieuwe beleidsdoelen nog niet worden gezien als een beoordeling van de effecten van de structuurvisie.

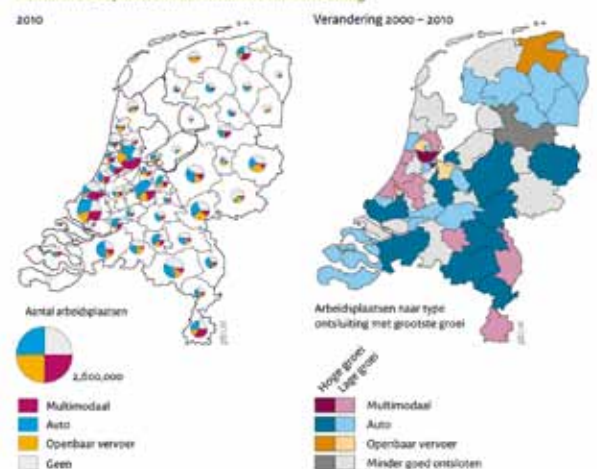
**Bereikbaarheid**  
Het vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland is het eerste hoofddoel van de SVIR. De monitor laat zien dat de belangrijkste Europese concurrenten van Nederlandse bedrijven vooral zijn gevestigd in grote regio's met een hoge dichtheid, met een goede internationale connectiviteit en met een goede nationale bereikbaarheid. Ten opzichte van hun belangrijkste internationale concurrenten is de agglomeratiekracht van de Nederlandse regio's (provincies) beperkt. De bereikbaarheid, gemeten in de nabijheid van

Goed en afdoende ontsloten locaties, 2010



Goed en afdoende ontsloten locaties. Het areaal aan multimodale woonlocaties is groter dan het areaal multimodale werklocaties. Dit heeft te maken met de strengere afstandseisen aan werklocaties.  
Bron: PBL

Aantal arbeidsplaatsen naar kwaliteit van ontsluiting



Aantal arbeidsplaatsen 2010 en ontwikkeling arbeidsplaatsen 2000-2010 naar kwaliteit van de ontsluiting. Vooral Amsterdam geeft een grote toename te zien van het aantal arbeidsplaatsen. Deze zijn voor het grootste deel tot stand gekomen op multimodale locaties.  
Bron: PBL

# gemeten

wonen en werken, is de laatste tien jaar een half procent verbeterd. Dit kwam vooral doordat de grootste toename van arbeidsplaatsen en bevolking in de steden plaats vond. De verbetering van de nabijheid is echter enigszins gedempt, doordat een belangrijk deel van deze groei plaats vond aan de stadsranden.

Het tweede hoofddoel van de SVIR is het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid. Het infrastructuraanbod is toegenomen, tussen 2000 en 2011 is het aantal rijstrookkilometers gegroeid met 16 procent. Het treinenaanbod is tussen 2000 en 2010 met 17 procent toegenomen.

## *Milieu kwaliteit verbeterd, waterveiligheid en natuur kwaliteit blijven achter*

In de periode 2004-2009 is de (naar reisafstand gecorrigeerde) hemelsbrede reissnelheid per auto met 1 procent gedaald. De spits heeft zich verbreed: in het uur voor en na de spits daalde de reissnelheid met 2,5 procent. In het treinverkeer is de gemiddelde rijnsnelheid van de treinen is met 2 procent gedaald, doordat treinen vaker stoppen.

### **Ontsluiting**

Tussen 2000 en 2010 is het aantal stations met 7 procent en het aantal metro/sneltramhaltes met 16 procent toegenomen. Het aantal op- en afritten is in die periode met 8 procent toegenomen. Dit heeft een positief effect op het aandeel inwoners en arbeidsplaatsen met goede ontsluiting per openbaar vervoer en/of auto.

De groei van de bevolking en van de werkgelegenheid was tussen 2000 en 2010 het sterkste op snelweglocaties. Dat heeft het aandeel bevolking en werkgelegenheid met goede ontsluiting per auto verder versterkt. De achterblijvende groei van de bevolking en van de werkgelegenheid nabij stations heeft er toe geleid dat het aandeel van de inwoners en arbeidsplaatsen op multimodale locaties maar beperkt is gegroeid, en het aandeel van de inwoners en arbeidsplaatsen met alleen een goede ontsluiting per openbaar vervoer is gedaald.

## Multimodale locaties

Multimodale locaties zijn locaties die goed of nog afdoende zijn ontsloten zowel per openbaar vervoer als per auto. Openbaarvervoerlocaties zijn goed of afdoend ontsloten per openbaar vervoer, maar minder goed ontsloten per auto. Autolocaties zijn goed of afdoend ontsloten per auto, maar minder goed ontsloten per openbaar vervoer.

Tabel 2 geeft aan welke criteria zijn aangehouden om te bepalen of locaties goed dan wel nog afdoend ontsloten zijn per openbaar vervoer of auto. Voor 'goed ontsloten' gelden voor wonen en werken dezelfde criteria. Voor 'nog afdoend ontsloten' verschillen deze. Mensen zijn namelijk bereid om een langere afstand te accepteren tussen hun woning en het openbaar vervoer dan tussen hun werk en het openbaar vervoer.

Figuur 1 laat zien dat de Randstad, Arnhem/Nijmegen en Limburg relatief veel multimodale locaties kennen. Groningen, Friesland, Overijssel en Noord-Holland hebben relatief veel OV-locaties. Friesland, Drenthe en Noord-Brabant kennen relatief veel autosnelweglocaties.

Vooraf in de stedelijke regio's worden locaties gebruikt die goed tot afdoend multimodaal zijn ontsloten (figuur 2). Door de aanleg van nieuwe autosnelwegen zijn het aantal inwoners en arbeidsplaatsen op locaties die goed tot afdoend per auto (of multimodaal) zijn ontsloten, duidelijk toegenomen; dit geldt vooral voor Oost-Brabant respectievelijk Twente, Arnhem/Nijmegen en Limburg. De toename van inwoners op locaties die goed tot afdoend per OV zijn ontsloten, is het grootst rond Utrecht en Tilburg.

Wat de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen betreft, valt vooral de grote toename op in Amsterdam. Deze is voor het grootste deel tot stand gekomen op goed tot afdoend multimodaal ontsloten locaties. De ontwikkeling in de Zuidvleugel is daar sterk bij achtergebleven. Voorts is het aantal arbeidsplaatsen sterk toegenomen in Noord-Brabant, Gelderland en Twente. Dit zijn vooral locaties die goed tot afdoend per auto zijn ontsloten.



	Ontsluiting	Verdeling 2000	Effect nieuwe stations/afritten	Effect nieuwe woon- en werklocaties	Totale verandering	Verdeling 2010
<b>Inwoners</b>	OV en auto	25,8%	+1,6%	-0,3%	+1,2%	27,0%
	Alleen OV	26,6%	+0,1%	-0,2%	-0,2%	26,5%
	Alleen auto	12,2%	+0,4%	+0,5%	+1,0%	13,1%
	Minder goed ontsloten	35,4%	-2,1%	0,0%	-2,1%	33,4%
<b>Arbeids-plaatsen</b>	OV en auto	19,7%	+1,1%	-0,9%	+0,2%	19,9%
	Alleen OV	17,0%	+0,2%	-0,8%	-0,7%	16,3%
	Alleen auto	27,0%	+0,4%	+1,8%	+2,2%	29,2%
	Minder goed ontsloten	36,4%	-1,8%	0,0%	-1,8%	34,6%

Ontwikkeling inwoners en arbeidsplaatsen naar kwaliteit van de ontsluiting  
Bron: PBL

	Goed ontsloten	Nog afdoende ontsloten	
	Arbeidsplaatsen, inwoners	Arbeidsplaatsen	Inwoners
<b>Per openbaar vervoer</b>	< 250 m metro/sneltram	250-500 m metro/sneltram	250-1.000 m metro/sneltram
	< 500 m station	500-1.000 m station	500-2.000 m station
	< 750 m IC-station	750-1.500 m IC-station	750-3.000 m IC-station
<b>Per auto</b>	< 1.000 m afrit	1.000-2.000 m afrit	1.000-2.000 m afrit

Definitie ontsluitingskwaliteit  
Bron: PBL

### Leefomgeving

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn, vormt het derde hoofddoel van de SVIR. Op het gebied van mobiliteit en milieu zijn de laatste jaren grote verbeteringen geboekt. Zo is ondanks de toename van het verkeer de geluidbelasting afgenomen, vooral doordat geluidwerende voorzieningen langs de rijkswegen zijn geplaatst. Op het overige wegennet is de geluidbelasting toegenomen; vooral binnen het bebouwd gebied, waar het niet mogelijk is

milieudruk is echter nog zo hoog dat leefgebieden van veel soorten geen optimale kwaliteit hebben.

### Ladder

In de SVIR en in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De ladder houdt in dat overheden bij ruimtelijke besluiten goed moeten motiveren hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De beoogde ontwikkeling moet ten eerste voorzien in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. Ten tweede moeten zij beoordelen of deze ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied kunnen worden gerealiseerd. Ten derde, wanneer herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, moeten de overheden beoordelen of de ontwikkeling multimodaal ontsloten kan worden. In de eerste herhalingsmeting van de Monitor Infrastructuur en Ruimte in 2014 zal het PBL de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking gaan monitoren. Dat zal gebeuren in goed overleg met het ministerie van IenM, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).

### Meer multimodale locaties maar niet altijd goed benut

geluidwerende voorzieningen aan te brengen. De waterveiligheid voldoet niet aan de normen. Nieuwe inzichten in de faalmechanismen van dijken maken duidelijk dat de overstromingskans per dijkkringgebied groter is dan de wettelijke normen. Ook zijn er meer dijken en kunstwerken aan het licht gekomen, die niet aan de veiligheidsnormen voldoen. Bij de natuur valt op dat soorten die minder specifieke eisen stellen aan hun omgeving, in aantal zijn vooruitgegaan. Maar kritische, veelal beschermde, soorten gaan in aantal nog steeds achteruit. De daling van de populatieomvang is het grootst bij de bedreigde rode-lijstsoorten, namelijk 40 procent over de periode 1997-2010. Sinds 1990 zijn de milieu- en watercondities voor de natuur verbeterd. De

#### ↑ Rienk Kuiper en Hans Hilbers

Planbureau voor de Leefomgeving

De Monitor Infrastructuur en Ruimte is digitaal beschikbaar via <http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting>. Meer informatie en achtergronden bij het rapport zijn te vinden op het Compendium voor de Leefomgeving [www.clo.nl/mir](http://www.clo.nl/mir).