



Balans van de Leefomgeving 2018

fotograaf: David Rozing

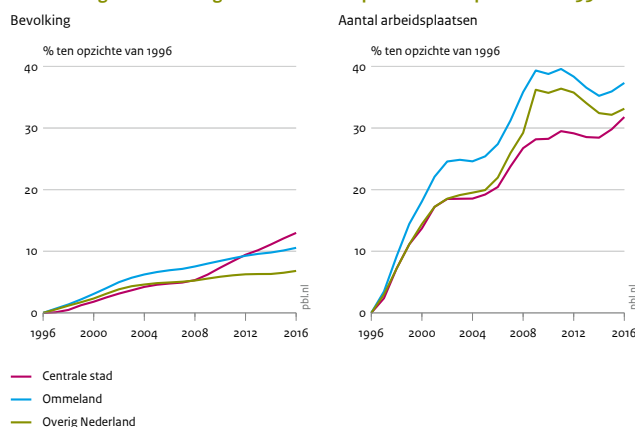
Bereikbaarheid in en om de stad

De regio is in toenemende mate het toneel waar ruimtelijke opgaven en uitdagingen samenkomen. Nu de crisis voorbij is, neemt de druk op de ruimte in met name de Randstad en delen van Noord-Brabant, Gelderland en Overijssel weer snel toe. Vooral in de grote steden groeit de vraag naar woningen harder dan er bijgebouwd wordt, en op de weg en in de trein is het drukker dan ooit. De vraag of steden, dorpen, bedrijven en voorzieningen nog wel even goed voor iedereen bereikbaar zijn, verdient meer aandacht in het publieke debat.

De stad als magneet

De bevolking in de steden groeit sinds 2008 aanmerkelijk sneller dan in het ommeland en overig Nederland. De aanwezigheid van veel banen en voorzieningen, wat steden zo aantrekkelijk maakt, is vooral interessant voor een jonge en hoogopgeleide beroepsbevolking. In sommige gevallen profiteren ook lager opgeleiden van de kenniseconomie: meer hoogopgeleiden in de bevolking van een stad leidt tot meer en beter betaalde banen voor laagopgeleiden in dezelfde stad, bijvoorbeeld in de consumentendiensten. Dit 'trickle-down'-effect verschilt wel sterk tussen steden en wordt deels tenietgedaan doordat in universiteitssteden studenten een deel van de banen bezetten die ook voor laagopgeleiden interessant zijn.

Verandering van bevolking en aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van 1996



Bron: CBS Bevolkingsstatistiek; LISA; bewerking PBL

Woon-werkverplaatsingen, gemiddelde 2012 – 2016

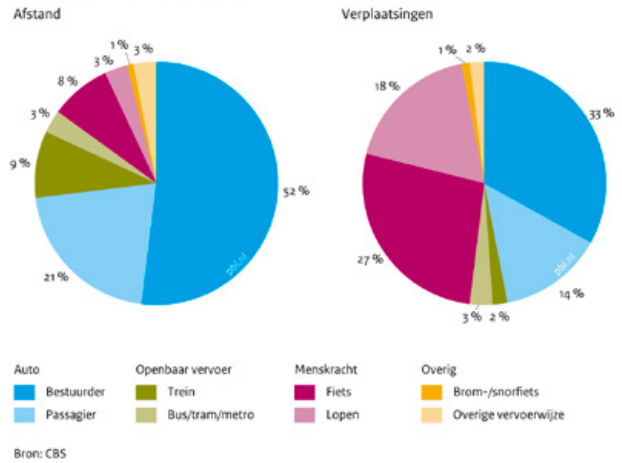
Stromen groter dan 1.500 per dag



Bereikbaarheid als regionale opgave

Het is belangrijk dat er meer afstemming is tussen ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitssysteem (infrastructuur en vervoersdiensten). Op deze manier wordt voorkomen dat nieuwe woningen, bedrijven of voorzieningen terechtkomen op matig bereikbare of relatief auto-afhankelijke plekken en dat de potentie van bijvoorbeeld stations onvoldoende wordt benut. Deze afstemming kan bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, het verduurzamen van de mobiliteit, het vergroten van de aantrekkelijkheid van regio's en de doelmatige besteding van overheids geld. Afstemming zou op zijn minst op het regionale niveau moeten plaatsvinden.

Reizen per vervoerswijze, 2016



De forens bestaat niet

Wonen, werken en voorzieningen liggen voor lang niet iedereen vlak bij elkaar. Daarom ziet de Rijksoverheid het verbeteren van veilige bereikbaarheid van huis naar werk en voorzieningen als een belangrijke nationale opgave. De afgelopen zo jaar is die bereikbaarheid verbeterd. Echter, mede als gevolg daarvan, nemen het verkeer en de gemiddelde afstand tussen wonen en werken nog altijd toe. Woon-werkafstanden verschillen bovendien tussen gebieden en tussen groepen mensen. Vooral die laatste verschillen zijn fors: de gemiddelde woon-werkafstand varieert van 7 km voor laagopgeleide parttime werkende vrouwen, tot 29 km voor hoogopgeleide fulltime werkende mannen.

Bereikbaarheidsarmoede

Niet iedereen profiteert mee van de gerealiseerde verbeteringen. Denk aan ouderen zonder rijbewijs in dorpen, of werkenden met tijdelijke contracten, kleine banen en hoge vervoerskosten. Naast praktische of financiële barrières van het vervoerssysteem zijn er ook geografische belemmeringen als bestemmingen niet voldoende dichtbij zijn. Dit bemoeilijkt hun participatie in de samenleving. Overheidsinvesteringen gaan in de praktijk vooral naar (rijks)wegen en het spoor, maar deze 'bereikbaarheidsarmoede' verdient beleidsmatig dus ook aandacht.

Voor meer informatie zie de Balans van de Leefomgeving 2018, <http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/>

Contactpersoon: Marlies Hanifer, tel. 06-25052271 of marlies.hanifer@pbl.nl