



Planbureau voor de Leefomgeving

Bereikbaarheid van de ruimte – de impact van veranderende toegang tot voorzieningen en banen in Nederland

Ruimtedialoog 2024

dr. Jeroen Bastiaanssen





Programma Ruimte voor Leven van Alledag

Op allerlei plekken
gaat de dagelijkse
leefomgeving fors
op de schop:

er is een grote
(ver)bouwopgave

- **Hoe kan een veranderende leefomgeving goed blijven passen bij de veranderende bevolking?**
- **Hoe kunnen we de verdeling van lusten en lasten tussen groepen beter meenemen in beleidsafwegingen over (de verbouw van) de dagelijkse leefomgeving?**

Bovendien
verandert de
samenstelling van
de bevolking:

bijvoorbeeld door
vergrijzing en
migratie



Aanleiding

- › Mobiliteit belangrijke voorwaarde voor deelname samenleving: werk, voorzieningen, sociale contacten.
- › Vervoersysteem (en RO) als voorwaarde mobiliteit.
- › Onvoldoende mobiliteit (bereikbaarheid) kan deelname aan samenleving belemmeren: 'Vervoersarmoede'.
- › Rli (2020): maak 'toegang voor iedereen' grondslag vervoersbeleid.



PBL-Bereikbaarheidsproject

- › In de praktijk is mobiliteitsbeleid vooral gericht op functioneren van het vervoersysteem: nadruk op bestrijden files, faciliteren verkeersdoorstroming, en efficiënt OV.
- › Nieuwe bereikbaarheidsindicatoren ontwikkeld om per buurt inzicht te geven in de toegang tot voorzieningen en banen, met verschillende vervoerswijzen.
- › Er zijn geen (minimum) normen voor bereikbaarheid, dus hanteren aantal bereikbare voorzieningen en banen binnen 'lage reistijdgrens' (15 of 30 minuten) en 'hoge reistijdgrens' (30 of 45 minuten).



Bereikbaarheidsindicatoren in 3 stappen

- *Bestemmingenlocaties*: banen en voorzieningen (zorginstellingen, scholen, supermarkten, groengebieden).
- *Herkomstlocaties*: CBS buurten (circa 14.000), gecombineerd met microdata inwoners (sociaaleconomische kenmerken).
- *Reistijdanalyses*: OSM i.c.m. 'open access' reistijdgegevens: auto, OV, fiets, lopen (incl. combinaties), per dag (di/zo) en tijdstip (spits- en dalperiode).



Aanzienlijke verschillen in bereikbaarheid

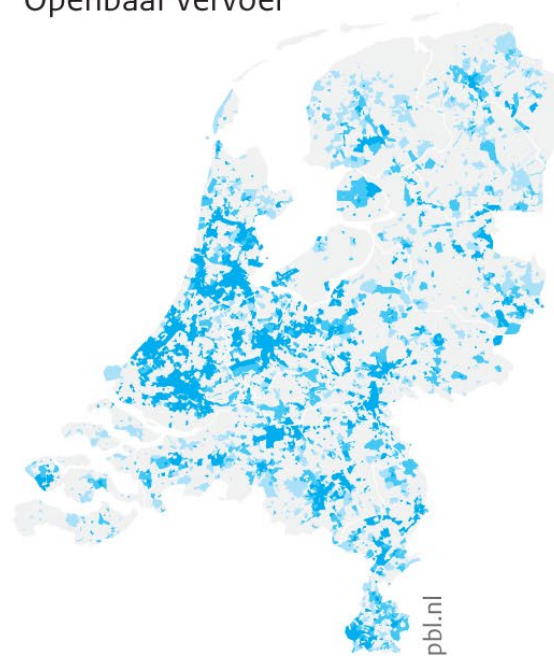
- Mensen met toegang tot een auto hebben veruit de hoogste bereikbaarheid van voorzieningen en banen, zelfs in de spits.
- Mensen die aangewezen zijn op OV, fiets of lopen hebben aanzienlijk minder bereikbaarheid. Dat geldt voor het landelijk gebied, maar óók voor de stadsranden en dorpen.
- De fiets kan weliswaar bijdragen aan bereikbaarheid, maar buiten de steden is de fietsbereikbaarheid van (bovenlokale) voorzieningen en banen vaak beperkt.

Bereikbaarheid ziekenhuizen (incl. poli) per vervoerswijze binnen 45 minuten reistijd, 2022

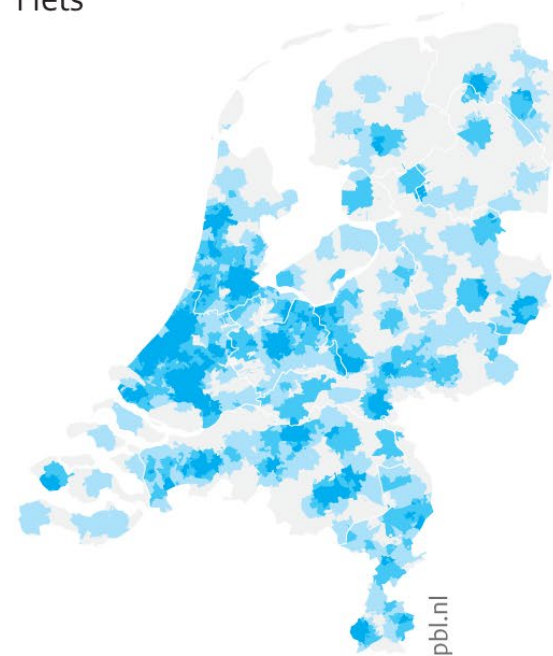
Auto



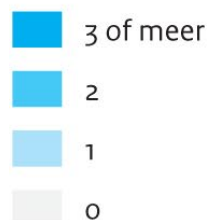
Openbaar vervoer



Fiets



Aantal bereikbare ziekenhuizen

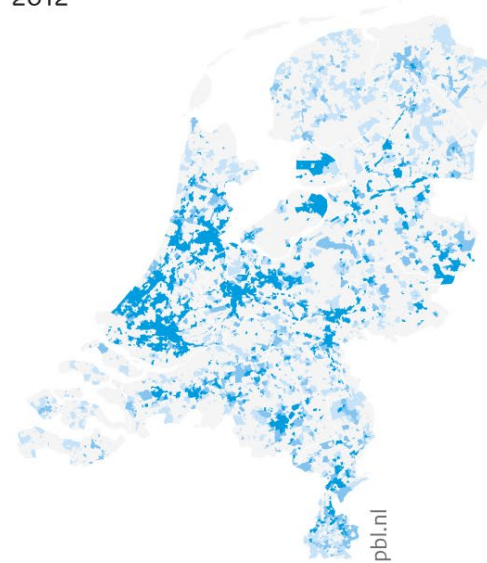


Bron: RIVM; bewerking PBL

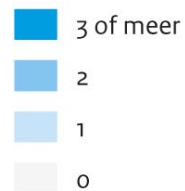
- 30% ouderen kan geen enkel ziekenhuis of buitenpoli bereiken binnen 30min. reizen met OV, 13% ook niet binnen 45min.
- Raakt aan belang van toegang tot zorg voor een groeiende groep.

Ov-bereikbaarheid ziekenhuizen (incl. poli) binnen 45 minuten reistijd, 2012 – 2022

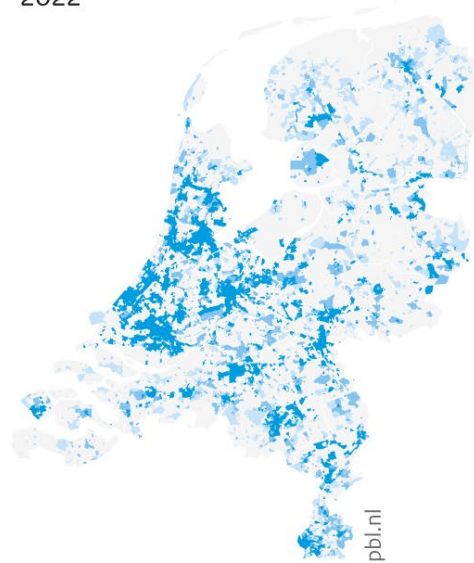
2012



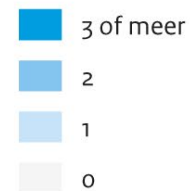
Aantal bereikbare ziekenhuizen



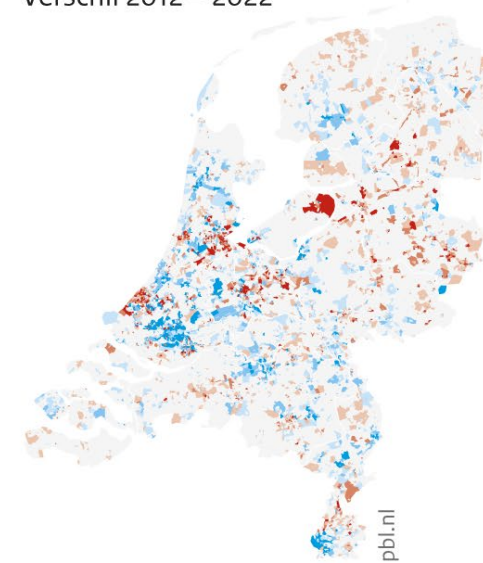
2022



Aantal bereikbare ziekenhuizen



Vershil 2012 – 2022



Vershil aantal bereikbare ziekenhuizen

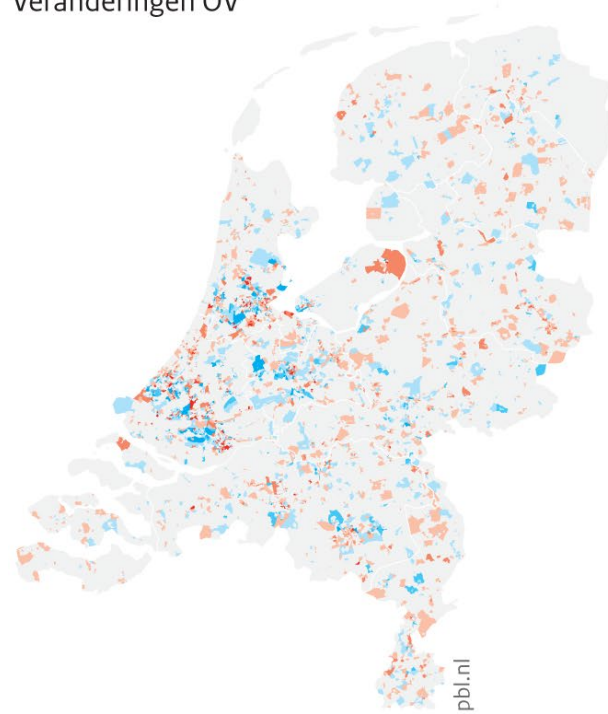


Bron: RIVM; bewerking PBL

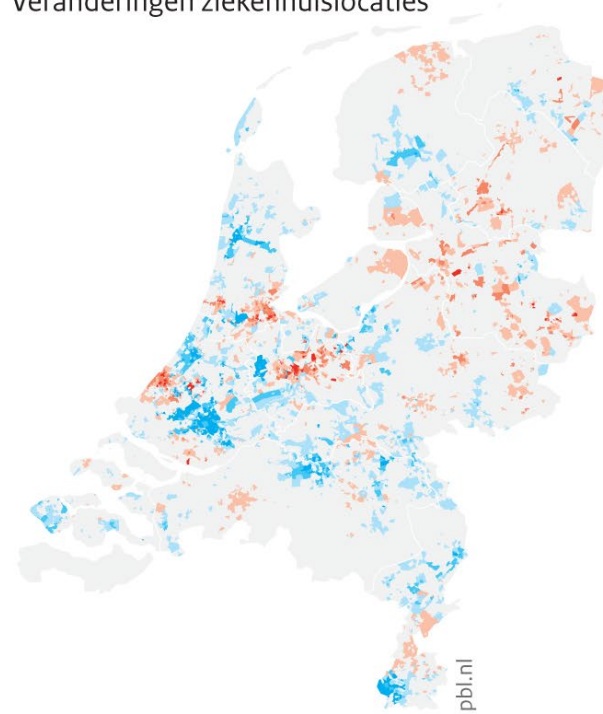
- Verschillen in bereikbaarheid zijn tussen 2012 en 2022 toegenomen.
- In 2012 kon 9% van de ouderen geen enkel ziekenhuis binnen 45 minuten met ov bereiken, in 2022 is dit toegenomen tot 13%.

Decompositie OV-bereikbaarheid ziekenhuizen (incl. poli) binnen 45 minuten reistijd, 2012 – 2022

Veranderingen OV



Veranderingen ziekenhuislocaties



Vershil aantal bereikbare ziekenhuizen

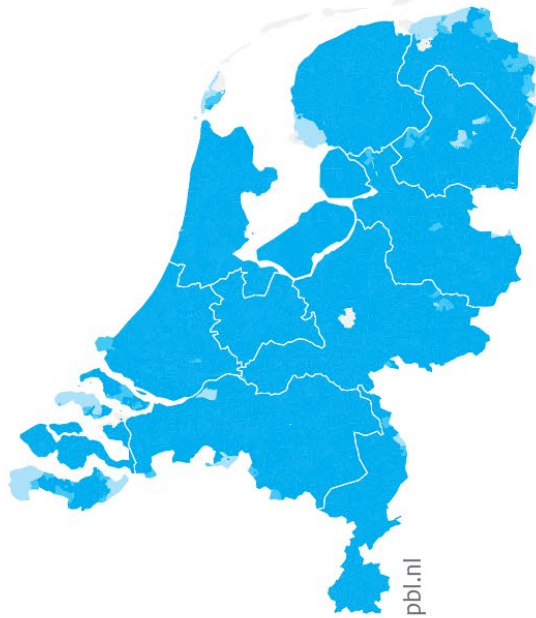


Bron: RIVM; bewerking PBL

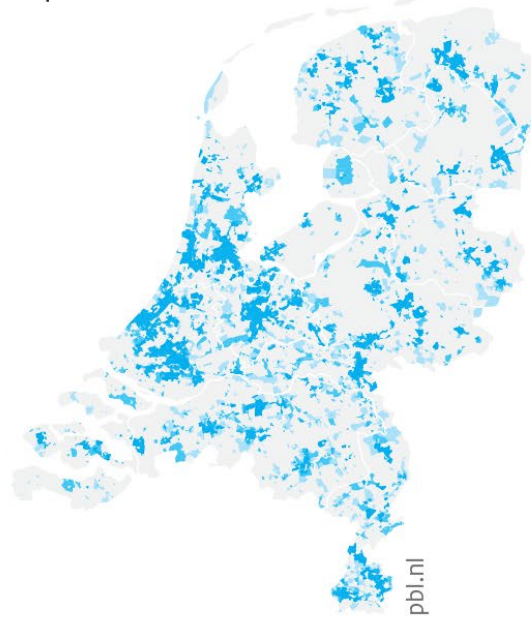
- Afname in ov-bereikbaarheid wordt zowel veroorzaakt door afschaling van ov als door verandering ziekenhuislocaties.

Bereikbaarheid havo/vwo-scholen per vervoerswijze binnen 30 minuten reistijd, 2022

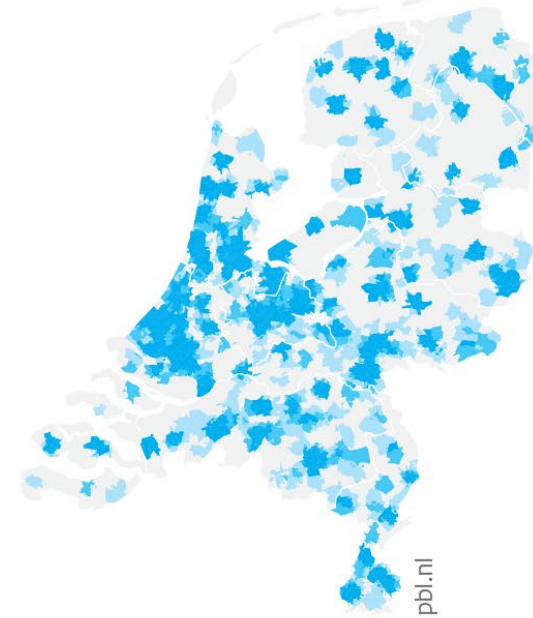
Auto



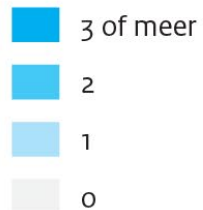
Openbaar vervoer



Fiets



Aantal bereikbare scholen



Bron: DUO; bewerking PBL

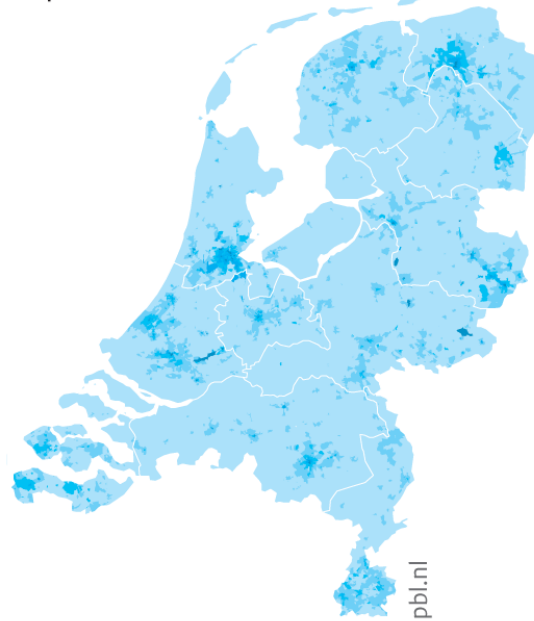
- 16% jongeren kan geen enkele havo/vwo-school bereiken binnen 30min fietsen, 10% geen enkele vbo/vmbo school.
- Raakt aan keuzevrijheid: vaak maar één school bereikbaar.

Bereikbaarheid arbeidsplaatsen voor laagopgeleiden per persoon naar vervoerswijze binnen 45 minuten reistijd, 2012

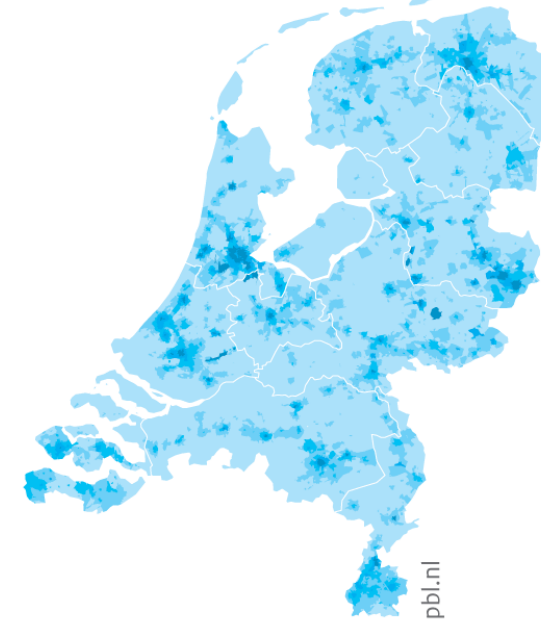
Auto



Openbaar vervoer



Fiets + ov



Aantal banen per persoon



Bron: CBS, LISA; bewerking PBL

- Aanzienlijke verschillen in bereikbare arbeidsplaatsen per auto en per ov of fiets+ov



Conclusies

- Analyses laten zien dat problemen met bereikbaarheid vooral liggen in beperkte bereikbaarheid per OV en fiets in stadsranden, dorpen en in landelijk gebied. De bereikbaarheid per auto is aanzienlijk hoger, zelfs met files op (snel)wegen in de Randstad.
- Bereikbaarheidspatronen weerspiegelen historische ontwikkelingen in ruimtelijke ordening en inrichting vervoersysteem, maar zijn niet onveranderlijk.
- Patroon van (on)bereikbaarheid is gedeeltelijk het gevolg van politieke keuzes: banen en voorzieningen op autolocaties, OV geconcentreerd in en tussen de steden.



Hoe nu verder?

- Om de bereikbaarheid op orde te houden en te verbeteren kun je aan verschillende knoppen draaien:
 - Investeren in ov- en fietsnetwerk, juist ook op plekken waar veel mensen zijn geraakt door afgenomen bereikbaarheid;
 - Locaties nabij stedelijke centra en rond ov-knooppunten beter benutten voor voorzieningen en werkgelegenheid;
 - Woningbouw op dergelijke locaties kan hoge bereikbaarheid bieden en aansluiten bij de bestaande ov-, fiets en wandelnetwerken.
- Welk minimumniveau voor bereikbaarheid voldoende is of welk maximumniveau voor bereikbaarheidsverschillen acceptabel, is een politieke keuze.



Colofon

Contact:

Jeroen.bastiaanssen@pbl.nl

Weblink rapport:

<https://www.pbl.nl/onderwerpen/mobiliteit/overzicht/bereikbaarheid-nederland>



Reflectie vanuit IenW

door: Katinka Regtien

Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Afdeling Strategie



Lange termijn: Mobiliteitsvisie 2050

- > Van modaliteit naar mobiliteit naar bereikbaarheid (incl. nabijheid)
- > **Ambitie:** Recht op bereikbaarheid
 - Bereikbaarheid als voorwaarde voor inclusieve samenleving
 - Bereikbaarheid stad, platteland, suburbane gebieden
 - Het vervullen van maatschappelijk-economisch vitale functies (banen, zorg, onderwijs) staat centraal. (+ sociale contacten)



Hoofdpijnen Mobiliteitsvisie

1. Formuleren integrale bereikbaarheidsdoelen: 3 varianten uitgewerkt:
 - Basisniveau bereikbaarheid (ondergrens gelijk voor iedereen)
 - Maximaliseren bereikbaarheid binnen brede welvaart (voor zo groot mogelijke groep)
 - Verkleinen verschillen in bereikbaarheid (tussen regio's)
2. Benutting kracht en kansen alle modaliteiten en innovaties: juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd
3. Binnen gestelde publieke kaders, gericht op brede welvaart
4. Samen met de bestuurlijke partners en stakeholders; aandacht voor gebiedsgerichte differentiatie



Middellange en korte termijn (1/2)

1. Regeerprogramma: € 2,5 mld gereserveerd voor infrastructuur in nieuwe woonwijken
2. Extra middelen regionaal ov: € 300 miljoen structureel
3. Innovatief publiek vervoer
4. Social Climate Fund EU: € 720 mln. (+ €240 mln. cofinanciering)
5. Citydeal fiets: zoveel mogelijk mensen kunnen laten fietsen



Middellange en korte termijn (2/2)

6. Agenderen en kennisdelen

- In 2023 twee conferenties Bereikbaarheid voor Iedereen
- Verkennen mogelijkheden coalitievorming
- 23 januari 2025: symposium Bereikbaarheid voor iedereen: wat weten we over het probleem en wat zijn effectieve oplossingen?



Meer weten?

Katinka Regtien



Katinka.regtien@minienw.nl



06 - 52 59 67 93

Documenten Mobiliteitsvisie 2050:

- > <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/17/bijlage-hoofdpijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050>
- > <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/19/bijlage-2-uitwerking-bereikbaarheidsdoelen>