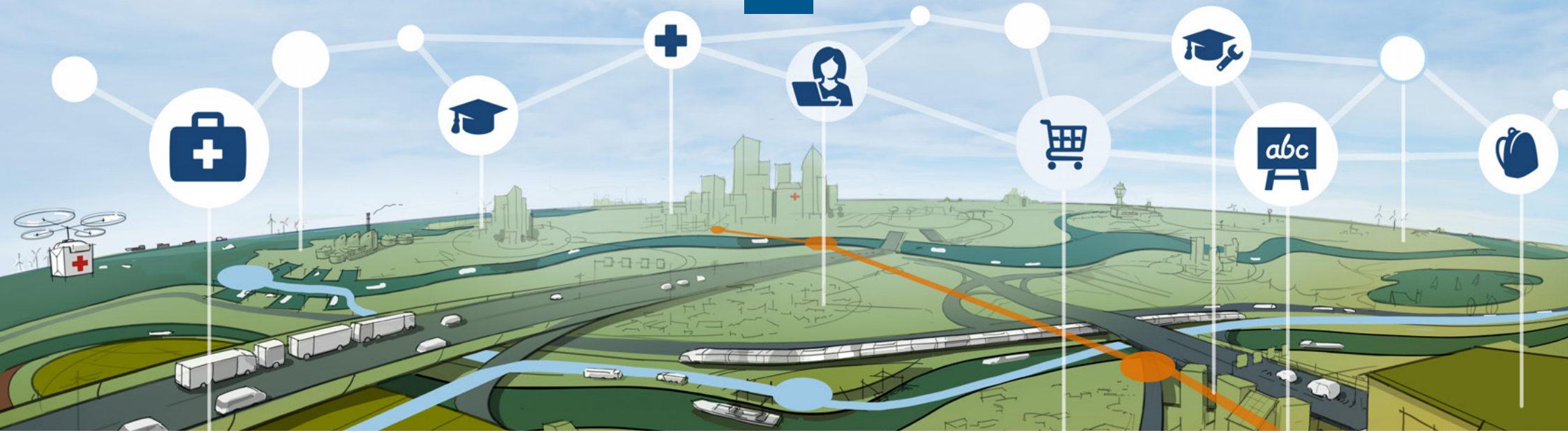




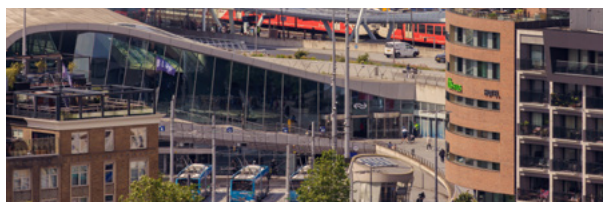
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Bereikbaarheid op peil

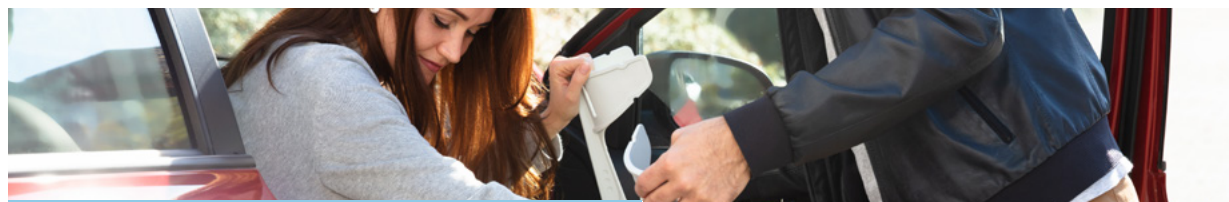
Kabinetstandpunt over bereikbaarheid
behouden en verbeteren

Inhoud



Kabinetstandpunt

Kern kabinetstandpunt	4
Inleiding	7
Signaleren: het Nationaal Bereikbaarheidspeil	13
Adresseren: bereikbaarheidsanalyses in de regio	16
Gericht acteren: met oog voor mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen	19



Achtergrondrapportage

Inleiding	24	De bestuurlijke doorwerking	68
Bereikbaarheidsbenadering en bereikbaarheidsdoelen	27	Mbo	80
Bereikbaarheid vanuit burgerperspectief	37	Hbo en wo	82
Bereikbaarheid per voorziening	45	Supermarkt	84
Ziekenhuis	47	De voorzieningen samen	86
Huisarts	49	Ontwikkelingen in bereikbaarheid in de tijd	88
De staat van bereikbaarheid	51	Bijlagen: uitgevoerde onderzoeken	90
Basisschool	64		
Middelbare school	66		



Bereikbaarheid op peil

Kabinetstandpunt over bereikbaarheid
behouden en verbeteren



Kern kabinetsstandpunt

Waarom een nieuwe aanpak van bereikbaarheid?

Iedereen in Nederland heeft er recht op dat belangrijke voorzieningen als ziekenhuizen, scholen en winkels goed te bereiken zijn. En dat belangrijke goederen geleverd worden.

Zoals in het Regeerprogramma staat: Nederland heeft een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. We hebben een uitgebreid wegennet van goede kwaliteit, een fijnmazig openbaar vervoer netwerk, een veilig en efficiënt vaarwegennet en dankzij onze havens en luchthavens een unieke verbinding met de wereld voor mensen en goederen. In de kern gaat het erom dat iedereen - op eigen wijze - veilig, betaalbaar en binnen acceptabele tijd en moeite en met respect voor de leefomgeving zijn of haar bestemming kan bereiken.

Op veel plaatsen in Nederland en voor veel voorzieningen is de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen dan ook goed. Maar niet voor iedereen, niet voor alle belangrijke voorzieningen, niet overal en niet met alle vervoermiddelen. Daar komt bij dat de bereikbaarheid onder

druk staat door schaarse ruimte. Dit geldt voor de vergunningsruimte, financiële middelen en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.

Het kabinet werkt daarom aan de ambitie om die bereikbaarheid op orde te houden en waar nodig te verbeteren. Dit als uitwerking van het Hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Het kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op peil' is het antwoord op diverse moties die de Tweede Kamer in de afgelopen periode indiende over bereikbaarheidsdoelen.

Hoe wil het kabinet de bereikbaarheid op peil houden en verbeteren?

Het kabinet stelt een nieuwe aanpak voor. Bij deze aanpak werken lokale en provinciale overheden en verschillende departementen van het Rijk samen op alle gebieden die de bereikbaarheid beïnvloeden: mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen. Dat gebeurt door signaleren, adresseren en acteren.

Wat wil het kabinet bereiken?

Samen met andere partijen heeft het kabinet drie ambities:

1. De bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, levensmiddelen, werk), blijft op orde en verbetert zo mogelijk.
2. De leveringszekerheid van goederen die voor mensen, bedrijven en voorzieningen van belang zijn, blijft op orde en verbetert zo mogelijk.
3. Er is daarbij aandacht voor gebieden en hun bereikbaarheid. Met name daar waar de bereikbaarheid nu al duidelijk minder goed is en voor gebieden met grote opgaven ten aanzien van woningbouw.



🔔 Signaleren: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een nieuw instrument ontwikkeld om de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen en banen in heel Nederland te peilen: het Nationaal Bereikbaarheidspeil. Uniek hieraan is dat dit instrument gebaseerd is op wat burgers belangrijk vinden: zij gaven aan hoe belangrijk zij bepaalde voorzieningen vinden en welke reistijd acceptabel is. Het ministerie laat het Nationaal Bereikbaarheidspeil periodiek in beeld brengen.

➔ Adresseren: om te achterhalen wat er in elke regio moet gebeuren om een goede bereikbaarheid te garanderen, stelt het kabinet voor om per landsdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) bereikbaarheidsanalyses uit te voeren. Ook voor goederenvervoer vindt deze analyse plaats in het overleg over goederenvervoercorridors. Deze analyses zijn de basis voor een gezamenlijk gesprek tussen overheden over het kwaliteitsprofiel: naar welke bereikbaarheid werken we toe, gegeven de verschillende opgaven in het gebied en voor de corridors.

✓ Acteren: bereikbaarheid beïnvloeden gebeurt via de beleidsterreinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen. Hoe die drie in balans worden gebracht is voor elke regio anders. Dat vergt maatwerk. Ambitie op nationaal niveau is dat de bereikbaarheid op orde blijft en zo mogelijk verbetert. Daarvoor is het nodig dat overheden samenwerken en dat kansen en bedreigingen op tijd op tafel liggen, zodat vooraf duidelijk is wat het effect van een besluit is op de bereikbaarheid.

Het ministerie van IenW werkt nog aan een methode om een bereikbaarheidspeil te ontwikkelen voor de leveringszekerheid van belangrijke goederen.







Inleiding

Bereikbaarheid van voorzieningen als uitgangspunt nemen (in plaats van alleen kijken naar mobiliteit) is nieuw. Het is bovendien complex, omdat er veel verschillen zijn tussen types voorzieningen, locaties en transportmiddelen. En ook omdat verschillende beleidsterreinen, zoals mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid effect hebben op de bereikbaarheid. En tenslotte omdat overheden op verschillende niveaus de bereikbaarheid beïnvloeden. Al die aspecten komen in dit kabinetsstandpunt aan bod.

Aanleiding: bereikbaarheid onder druk

Iedereen in Nederland heeft er recht op dat belangrijke voorzieningen als ziekenhuizen, scholen en winkels en ook banen goed en snel te bereiken zijn. Over dat belang zijn veel partijen het eens.

Bereikbaarheid is belangrijk voor het functioneren van onze maatschappij en het welzijn van mensen. Het biedt mensen de mogelijkheid om mee te doen in de maatschappij. En het stelt bedrijven in staat om inkomen en werkgelegenheid te bieden en producten en diensten te leveren.

Het gaat voor het kabinet met name om de bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden, de bereikbaarheid van werkplekken en om de leveringszekerheid van belangrijke goederen, zoals levensmiddelen en medicijnen. In het regeerprogramma heeft het kabinet aangegeven werk te maken van het op orde houden van de bereikbaarheid.

We beschikken over uitstekende infrastructurele netwerken, nationaal en internationaal. Maar we lopen tegen de grenzen aan. De schaarste is voelbaar. Dit geldt voor de vergunningsruimte, financiële middelen en de beschikbaarheid van vakmensen bij uitvoeringsorganisaties en de markt.

Vier nieuwe stappen

Om de bereikbaarheid van voorzieningen goed te kunnen volgen en waar nodig verbeteren, zetten we vier nieuwe stappen:

1. We hebben burgers om hun mening gevraagd.
2. We hebben een scan gemaakt van de bereikbaarheid in Nederland (de eerste, een nulmeting).
3. We presenteren een nieuw instrument: het Nationaal Bereikbaarheidspeil.
4. We pakken aandachtspunten integraal aan, dat wil zeggen samen met andere overheden en op verschillende beleidsterreinen.





1. Wat burgers belangrijk vinden

Nieuw is dat we het perspectief van de burger als uitgangspunt hebben genomen. In 2024 hebben we laten onderzoeken welke voorzieningen inwoners van Nederland belangrijk vinden om goed te kunnen bereiken. Daaruit zijn acht relevante bestemmingen gekomen: ziekenhuis, huisarts, basisschool, middelbare school, mbo, hbo/wo, supermarkt en baan.

Ook hebben we laten onderzoeken welke reistijd mensen acceptabel vinden naar deze voorzieningen. We vroegen naar reistijden voor verschillende vervoermiddelen: met de auto, met het openbaar vervoer (+ fiets of lopen), met de fiets en lopend.

2. Heel Nederland gescand

Naast de burgerraadplegingen hebben we van elk postcodegebied in Nederland geïnventariseerd welke van deze relevante voorzieningen er zijn gevestigd. Ook lieten we onderzoeken of de reistijd die mensen gemiddeld acceptabel vinden wordt gehaald. Dit levert een nieuw beeld op: een scan van de bereikbaarheid van alle belangrijke voorzieningen, in elk gebied in Nederland, met verschillende vervoermiddelen. Deze scan gaan we periodiek herhalen.



3. Het Nationaal Bereikbaarheidspeil

Op basis van die onderzoeken kunnen we in dit kabinetsstandpunt het Nationaal Bereikbaarheidspeil introduceren. Dit is een nieuw instrument van het Rijk. Hiermee laten we zien welk deel van de Nederlanders met welk vervoermiddel binnen een door hen acceptabel geachte reistijd de belangrijke voorzieningen kan bereiken. In het bereikbaarheidspeil nemen we ook de bereikbaarheid van banen mee. De bereikbaarheid hiervan wordt door burgers eveneens van belang geacht.

Dit bereikbaarheidspeil vult de analyse-instrumenten aan die al bestaan, bijvoorbeeld de Integrale Mobiliteitsanalyses (IMA) die het ministerie van IenW uitvoert om de mobiliteitsontwikkelingen in beeld te brengen en opgaven op de hoofdnetwerken te signaleren.

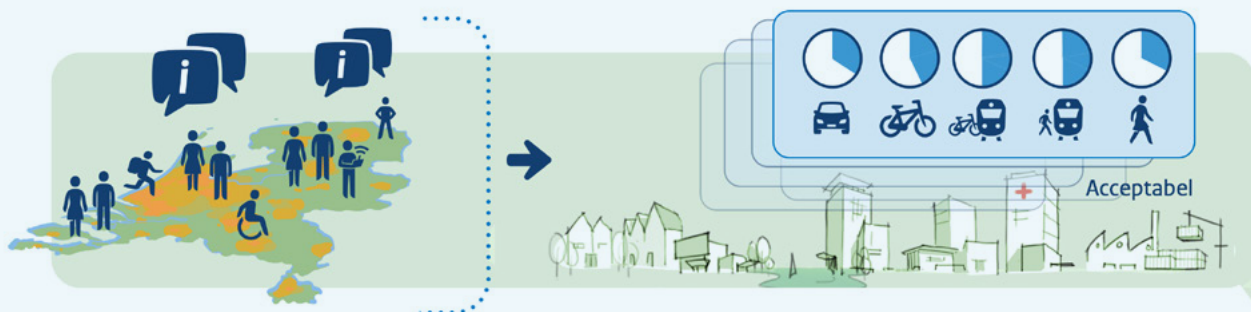
Het bereikbaarheidspeil is een referentiekader. We kunnen zien hoe de bereikbaarheid van relevante voorzieningen zich in heel Nederland ontwikkelt. Op basis hiervan kunnen we aandachtspunten signaleren.

4. Integrale aanpak

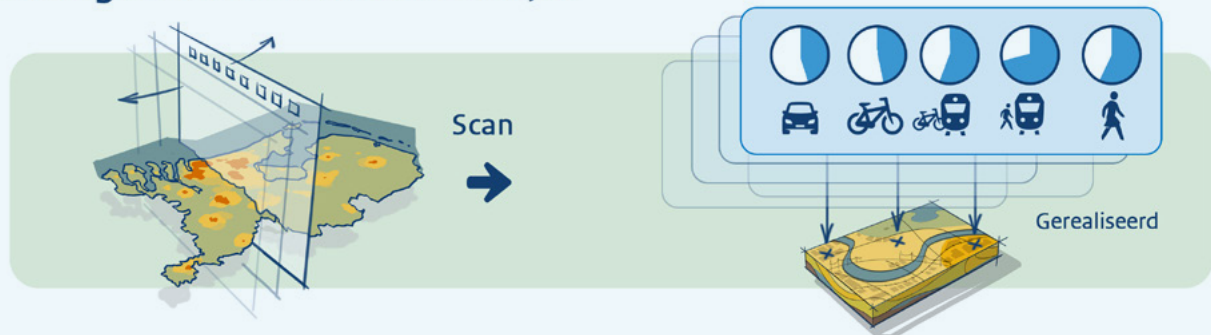
De signalen uit het Nationaal Bereikbaarheidspeil kunnen aanleiding zijn om, samen met de andere departementen en medeoverheden, in te zoomen op bepaalde regio's of voorzieningen. Zo kunnen we de opgaven voor de bereikbaarheid van regio's en/of voorzieningen scherper adresseren; het kan aanleiding zijn voor gerichte acties van een departement of een andere overheid (inclusief uitvoerende partijen), of voor gezamenlijke acties. Die kunnen liggen op het gebied van mobiliteit (infra, ov-diensten, gedrag), en op het gebied van ruimtelijke ordening of voorzieningen.

Opbouw bereikbaarheidspeil

1. **Burgerperspectief**: Acceptabele reistijden voor 8 belangrijke voorzieningen



2. **Huidige situatie**: Gerealiseerde reistijden



3. **Bereikbaarheidspeil**

Percentage inwoners wat binnen de acceptabele reistijd naar een voorziening kan komen, uitgesplitst in 5 vervoerswijzen.



Vervolgstappen: gezamenlijke aanpak

In de volgende hoofdstukken beschrijven we de vervolgstappen om de ambities te realiseren. Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het systeem en borgt daarom de signalering op basis van het Nationaal Bereikbaarheidspeil (**Hoofdstuk Signaleren**).

De departementen en medeoverheden bepalen samen wie wat oppakt (**Hoofdstuk Adresseren**).

Op basis daarvan voeren de verschillende partijen concrete acties uit. Dat zijn bijvoorbeeld departementen die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid en provincies en gemeenten die verantwoordelijk zijn voor het regionale en lokale mobiliteits-, ruimtelijke- ordening- en voorzieningenbeleid (**Hoofdstuk Acteren**).



Dubbel integraal: samenwerken

Dat alle partijen verantwoordelijkheid nemen en taken oppakken, is een belangrijke randvoorwaarde om de ambities voor de bereikbaarheid te kunnen realiseren.

Met dit kabinetsstandpunt start een dubbel integrale manier van kijken en afwegen, namelijk samen met verschillende overheden én op verschillende beleidsterreinen. Deze manier van integraal signaleren, adresseren en acteren willen we verder uitwerken samen met de collega-departementen en in goed overleg met de medeoverheden. Daarbij luisteren we actief naar de input van burgers en maatschappelijke partners. We willen deze werkwijze toepassen bij nieuwe besluiten in het mobiliteitsbeleid, de ruimtelijke ordening en het voorzieningenbeleid dat effect heeft op de bereikbaarheid van voorzieningen.

Het kabinetsstandpunt zelf bevat geen inhoudelijke besluiten over mobiliteit, ruimtelijke ordening of voorzieningen.

“We gaan samen aan de slag om de bereikbaarheid in Nederland voor de komende generaties op peil te houden.”

Complex en nieuw: blijven leren

We zijn ons ervan bewust dat het complex is om de bereikbaarheid op deze manier te meten en op peil te houden, onder meer vanwege de samenhang tussen verschillende beleidsdomeinen en door de verschillende bestuurlijke schaalniveaus.

We presenteren ‘Bereikbaarheid op peil’ daarom nadrukkelijk als een aanpak waarbij we tijdens de uitvoering leren. We gaan samen aan de slag om de bereikbaarheid in Nederland voor de komende generaties op peil te houden. Er komen daarbij veel elementen samen. Van de locatiekeuze van voorzieningen en werklocaties tot de invulling van het busnetwerk en de bouw van woningen.

We volgen een unieke aanpak, waarbij we lessen trekken uit het rapport van enkele adviesraden (‘Elke regio telt!’) en waarbij we de burger voorop zetten. Met elkaar zullen we in de komende periode een taal, instrumenten en werkwijze moeten ontwikkelen om het integrale bereikbaarheidsdenken succesvol uit te werken in het beleid. We zullen zo met elkaar het politieke, bestuurlijke en maatschappelijke gesprek over de gewenste bereikbaarheid voeren en aan de slag gaan.



Signaleren: het Nationaal Bereikbaarheidspeil

De eerste stap om bereikbaarheid op peil te houden is kennis vergaren om te kunnen signaleren waar de bereikbaarheid in de knel komt. Het ministerie van IenW heeft hiervoor een nieuw instrument ontwikkeld om de bereikbaarheid van voorzieningen te meten: het Nationaal Bereikbaarheidspeil. De in 2024 uitgevoerde nulmeting laat zien hoe de huidige bereikbaarheid van voorzieningen is. Een volgende stap is structurele monitoring. Het ministerie van IenW is hiervoor opdrachtgever.

Nieuw instrument

Het ministerie van IenW heeft de ontwikkeling van een nieuwe methodiek in gang gezet, om te kunnen signaleren of de bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland op orde blijft. We namen hiervoor twee routes:

1. Inwoners van Nederland is gevraagd welke voorzieningen ze belangrijk vinden en welke reistijd ze acceptabel vinden naar deze voorzieningen. En welk vervoermiddel daarbij de voorkeur krijgt.

2. Van elk postcodegebied in Nederland is geïnventariseerd welke voorzieningen er zijn en hoe lang de huidige reistijd is naar deze voorzieningen, met verschillende vervoermiddelen.

De combinatie van deze componenten leidt tot een bereikbaarheidspeil. Het bereikbaarheidspeil laat zien hoeveel procent van de inwoners bij belangrijke voorzieningen kunnen arriveren binnen de tijd die mensen gemiddeld acceptabel vinden. Ook geeft het inzicht in de bereikbaarheid van banen.

Huidige bereikbaarheid

De nulmeting helpt bij het streven van het kabinet om de bereikbaarheid op orde te houden en waar mogelijk te verbeteren. Met het Nationaal Bereikbaarheidspeil als referentie hebben we scherper inzicht in de huidige stand van zaken van de bereikbaarheid van voorzieningen. Op veel plaatsen in Nederland en voor veel voorzieningen is de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen dan ook goed. Maar niet voor iedereen, niet voor alle belangrijke voorzieningen, niet overal en niet met alle vervoermiddelen. Daar komt bij dat de bereikbaarheid onder druk staat door de in de inleiding geschetste schaarste.

Op tijd signaleren

Met het Nationaal Bereikbaarheidspeil kan het kabinet op tijd signaleren of de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen of de leveringszekerheid van belangrijke goederen verschaalt. Het rapport 'Elke regio telt!' (2023) van de adviesraden Rli, ROB en RVS en de PBL-rapporten 'Toegang voor iedereen?' (2023) en 'Beter bereikbaar?' (2024) wijzen op het belang daarvan. Het signaleren van bereikbaarheidsopgaven is daarmee aanvullend op de signalering van opgaven op de hoofdnetwerken.

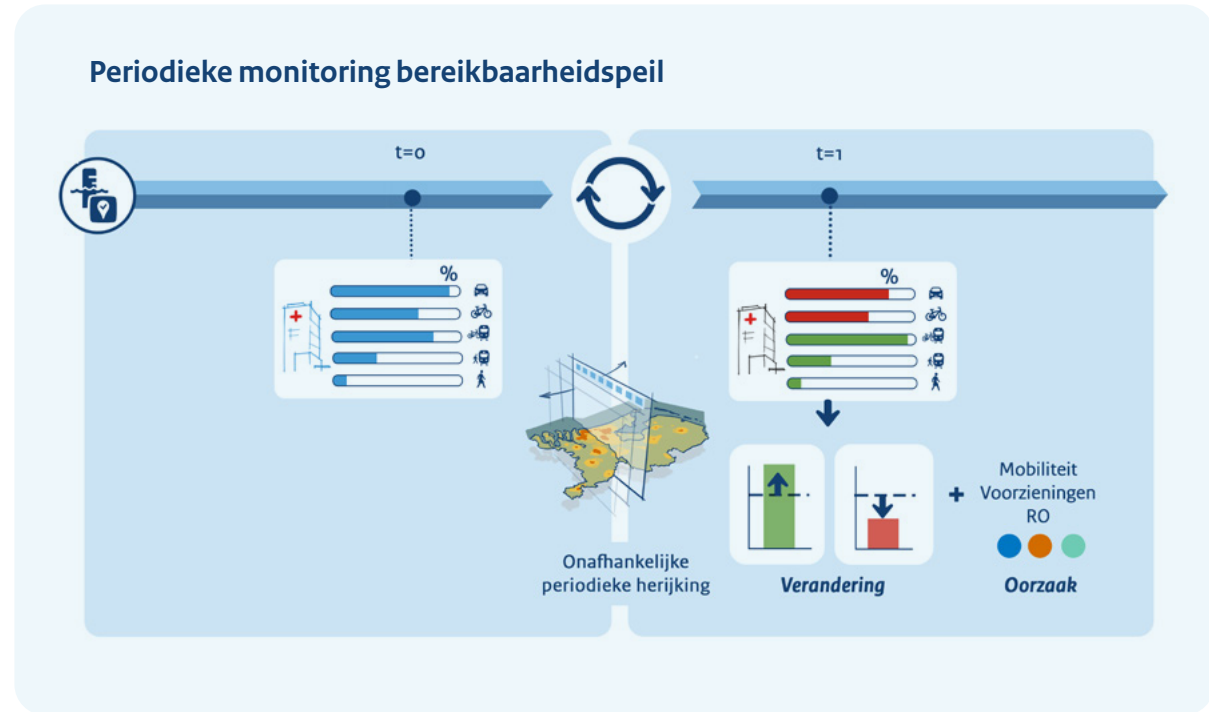


Structurele monitoring

Nu het mogelijk blijkt om een bereikbaarheidspeil te realiseren, is het tijd om na te denken over structurele monitoring van dit peil. Die is er op dit moment nog niet, maar aan de opzet ervan werken we de komende tijd. Het ministerie van IenW verkent met kennisinstellingen (KiM en PBL) hoe we de continuïteit en kwaliteit van deze monitoring kunnen waarborgen. Bij die monitoring is het belangrijk om inzicht te krijgen in de veranderingen in bereikbaarheid, waar die plaatsvinden (naar gebied en naar voorziening) en, bij grote veranderingen, zo mogelijk een indicatie waardoor die veranderingen ontstaan (mobiliteit, ruimtelijke ordening of voorzieningen). Zo kunnen we met verschillende departementen en medeoverheden op die verschillende beleidsterreinen de opgaven in de bereikbaarheid definiëren en aanpakken.

Leveringszekerheid goederen en internationale bereikbaarheid

Het kabinet weet zich ook verantwoordelijk voor de leveringszekerheid van essentiële goederen (zowel in de toe- als in de aflevering). Het ministerie van IenW werkt aan een methodiek om een bereikbaarheidspeil te ontwikkelen voor die leveringszekerheid.



In de achtergrondrapportage wordt kort de relatie met internationale bereikbaarheid aangegeven, en de manier waarop die naast het nationale bereikbaarheidspeil in beeld wordt gebracht

“Het bereikbaarheidspeil laat zien hoeveel procent van de inwoners bij belangrijke voorzieningen kunnen aankomen binnen de tijd die mensen acceptabel vinden.”



Adresseren: bereikbaarheidsanalyses in de regio

Welke aandachtspunten voor de bereikbaarheid zijn er bij de verschillende voorzieningen en in de verschillende regio's? Wat moet er gebeuren op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen om die op te lossen en wie moet dat doen? Om dat te achterhalen stelt het kabinet voor om per landsdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en in het overleg over goederenvervoercorridors bereikbaarheidsanalyses uit te voeren. Deze analyses zijn de basis voor een gezamenlijk gesprek tussen diverse overheden over het kwaliteitsprofiel: naar welke bereikbaarheid werken we toe, gegeven de verschillende ontwikkelingen en opgaven in de gebieden en op de corridors?

Bereikbaarheidsanalyses en kwaliteitsprofiel per MIRT-landsdeel

Om te peilen hoe de bereikbaarheid er in verschillende regio's voor staat, stelt het kabinet voor per MIRT-landsdeel bereikbaarheidsanalyses uit te voeren. Het gaat om analyses met aandacht voor alle vervoersvormen naar belangrijke voorzieningen. Ook goederenvervoer nemen we mee in deze analyses. Goederenvervoer zal

daarnaast ook worden behandeld in een analyse voor het overleg over goederenvervoercorridors.

De uitkomst van de bereikbaarheidsanalyses is de basis voor gesprekken tussen het Rijk en de landsdelen over het gewenste kwaliteitsprofiel van de bereikbaarheid: hoe zou de bereikbaarheid eruit moeten zien (inclusief toegankelijkheid en betaalbaarheid)? Dit profiel krijgt per landsdeel een eigen invulling, dus met oog voor de

ruimtelijk-economische opgaven, andere brede welvaartsdoelstellingen en specifieke regionale ontwikkelingen.

“De bereikbaarheidsanalyses zijn de basis voor gesprekken tussen het Rijk en de regio's over hoe de gewenste bereikbaarheid eruit zou moeten zien.”

Aandachtspunten vaststellen

Het Nationaal Bereikbaarheidsspeil geldt als referentie. Die monitoren we om te signaleren of de staat van bereikbaarheid op nationaal niveau behouden blijft. Wat betreft de regionale bereikbaarheid is het aan het regionaal bestuur in



overleg met de rijkspartijen om te beoordelen of er punten van aandacht zijn en welk beleidsdomein en bestuur bij kan dragen aan een oplossing. Het gaat op gebiedsniveau om maatwerk. Bij de beoordeling spelen zaken mee als het profiel van het gebied (bijvoorbeeld stedelijk of landelijk), ontwikkelingen in de afgelopen jaren, ruimtelijke, economische en sociale opgaven voor de toekomst. Soms spelen er moeilijke keuzes

mee in de afweging van belangen, bijvoorbeeld tussen de kwaliteit van zorg en onderwijs tegenover een goede bereikbaarheid van zorg- en onderwijsinstellingen.

Met de bereikbaarheidsanalyses en het gesprek daarover komt de inhoud centraal te staan. Daarmee sluiten we aan bij de benadering van de Vernieuwing MIRT. Het Rijk en de landsdelen

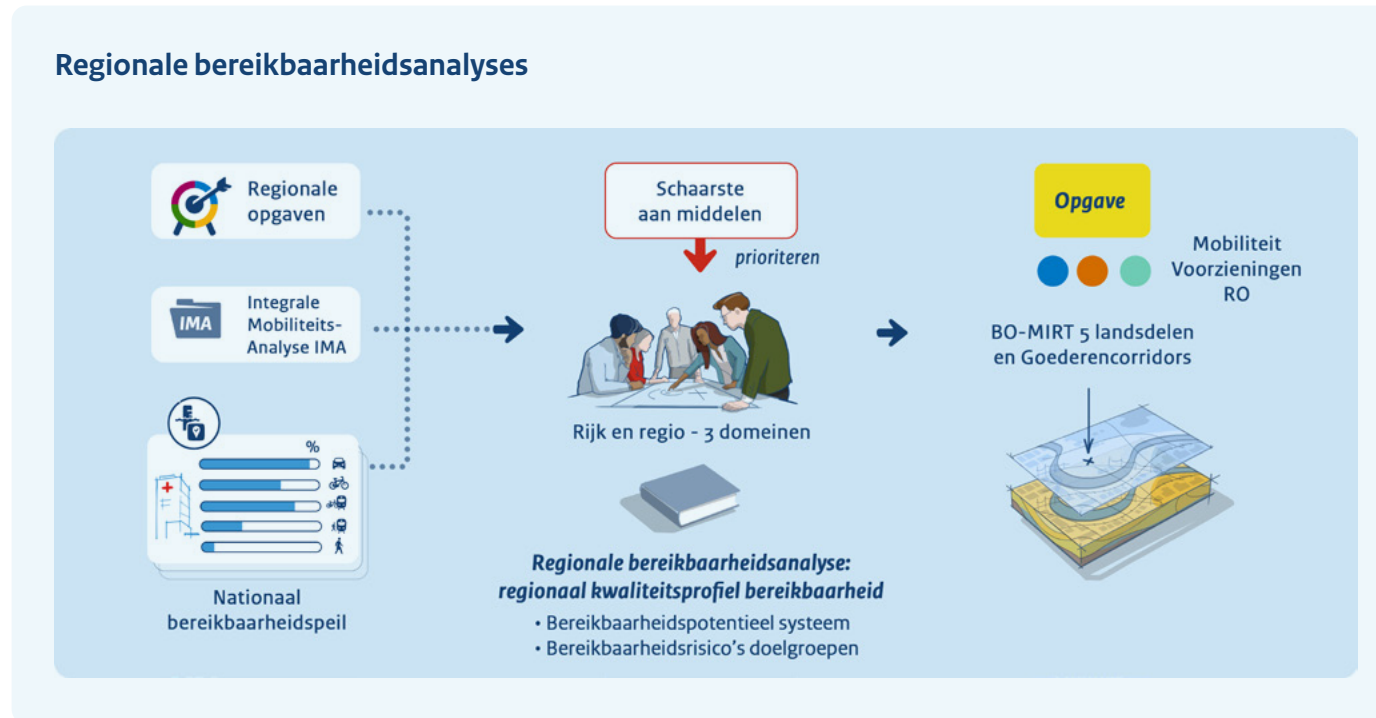
onderbouwen de concrete aanpak van die opgaven samen (inclusief hoe partijen betrokken zijn en hoe de rollen te verdelen).

Bij het gesprek tussen bestuurders over de bereikbaarheid in Nederland is het nodig om in het oog te houden dat bereikbaarheid speelt op verschillende niveaus en dat de rollen en verdeling van de verantwoordelijkheid per niveau anders

zijn. We kunnen bijvoorbeeld bij het spreken over bereikbaarheid de volgende schaalniveaus onderscheiden:

- Lokaal/regionaal: onder meer de acht basisvoorzieningen die burgers relevant vinden.
- Interregionaal: banen, zakelijke dienstverlening.
- (Inter)nationaal: goederen, zakelijke dienstverlening, toerisme.

Het is nodig om deze in verband met elkaar te bekijken.



Bestaande overlegstructuren gebruiken

Het kabinet wil geen nieuwe overlegstructuren optuigen, om bestuurlijke drukte te voorkomen. Daarom gebruikt het de bestaande overleggen tussen het Rijk en de MIRT-landsdelen over bereikbaarheidsvraagstukken. En voor het goederenvervoer ook in het overleg over goederenvervoercorridors.

Het Rijk zal samen met de medeoverheden en hun koepels voor het bestuurlijk overleg in het najaar een voorstel voorbereiden om te starten met bereikbaarheidsanalyses. Bij die bereikbaarheidsanalyses biedt het Rijk de kennis en expertise om ervoor te zorgen dat we ze in heel Nederland op een gestandaardiseerde manier uitvoeren, inclusief de kennis en expertise op het terrein van ruimtelijke ordening en voorzieningen.

Aandacht voor doelgroepen: analyse Noordoost-Brabant als voorbeeld

Niet alleen de reistijd is belangrijk bij het beoordelen van de bereikbaarheid. Het is net zo belangrijk hoe toegankelijk het vervoer is. Kun je bijvoorbeeld makkelijk in en uit de bus of trein stappen? Ook de kosten en het comfort van het vervoer tellen mee. Het gaat dus niet alleen om het mobiliteitssysteem. Het gaat ook om de persoonlijke kenmerken van doelgroepen. Zo kan een hbo-school prima met de auto te bereiken zijn, maar er zijn maar weinig hbo-studenten met een auto.

Regio Noordoost-Brabant liet afgelopen jaar dit soort aspecten onderzoeken. Uit dat onderzoek kunnen we inspiratie opdoen voor de opzet van de integrale bereikbaarheidsanalyses in de regio's. In het onderzoek is er behalve voor de bereikbaarheid van voorzieningen aandacht voor de (on)mogelijkheden van de gebruikers om hiervan gebruik te maken:

- Toegang tot vervoer, dat veelal verbonden is aan de toegang tot infrastructuur en vervoersdiensten. En het bezit van vervoermiddelen, zoals een auto of fiets.
- Persoonlijke kenmerken: de individuele rechten (rij-/vervoersbewijs) en middelen (zoals fysieke en financiële mogelijkheden) om zich te kunnen verplaatsen.



Gericht acteren: met oog voor mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen

Sturen op bereikbaarheid kan via de beleidsterreinen mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen. Hoe die drie in balans worden gebracht is voor elke regio anders. Ambitie is dat de bereikbaarheid op orde blijft en zo mogelijk verbetert. Daarvoor is het nodig dat overheden samenwerken en dat kansen en bedreigingen op tijd op tafel liggen, zodat vooraf duidelijk is wat het effect van een besluit is op de bereikbaarheid.

Elke regio telt en elke regio is tegelijkertijd uniek. Er bestaat niet één mal voor alle regio's in Nederland. Overall spelen verschillende opgaven en zijn verschillende oplossingen nodig. Een ziekenhuis in Noord-Nederland goed bereikbaar houden, vraagt om een andere strategie dan de bereikbaarheid garanderen van een basisschool midden in Rotterdam. Wat ons bindt, is de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat werk, voorzieningen en goederen voor burgers, bedrijven en voorzieningen goed bereikbaar zijn.

Sturen op bereikbaarheid via mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen

Sturen op bereikbaarheid kan met beleid op drie verschillende terreinen: mobiliteit, ruimtelijke ordening en voorzieningen. Die drie terreinen in evenwicht brengen, vraagt om maatwerk. Als het gaat over gericht acteren, dan hoort daar nadrukkelijk de afweging bij tussen mogelijke beleidsingrepen die de bereikbaarheid verbeteren. Inclusief de afweging met andere publieke belangen als veiligheid, leefbaarheid, uitvoerbaarheid (waaronder kwaliteit en betaalbaarheid) van mobiliteit, maar ook met bijvoorbeeld de kwaliteit van zorg en onderwijs.

Bereikbaarheid op orde

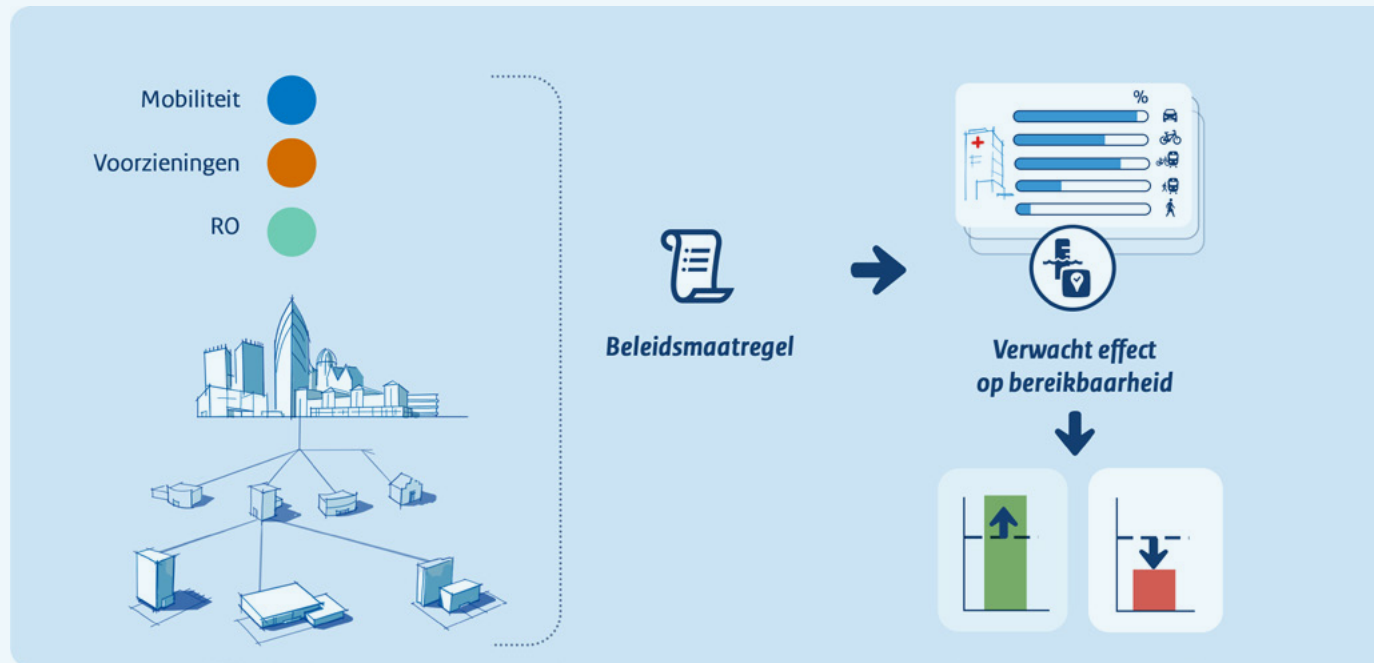
Het Kabinet heeft de ambitie om de bereikbaarheid in Nederland op nationaal niveau op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren. Op regionaal niveau kan de uitwerking verschillen per moment en per plaats. Dit is geen gemakkelijke opgave. De mogelijkheden om met beleidsmaatregelen de bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren, zijn beperkt. Dat blijkt uit een eerste scan van mogelijkheden in het mobiliteitsbeleid, het ruimtelijke orderingsbeleid en het voorzieningenbeleid. Het is daarom van belang om gezamenlijk nationaal en regionaal in te zoomen en te verkennen welke op maat gemaakte maatregelen effectief kunnen zijn.

“Er is niet één mal voor alle regio's in Nederland.”

Elk van de partijen werkt vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid aan de gemeenschappelijke ambitie: de bereikbaarheid behouden en waar mogelijk verbeteren met het overheidsbeleid voor mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen.

Gebieden waar de bereikbaarheid nu al duidelijk minder goed is, krijgen extra aandacht. Net als gebieden waar veel moet gebeuren, bijvoorbeeld waar een grote woningbouwopgave speelt.

Toets op bereikbaarheidseffecten



Samen kansen pakken

In onze aanpak zijn twee dingen belangrijk:

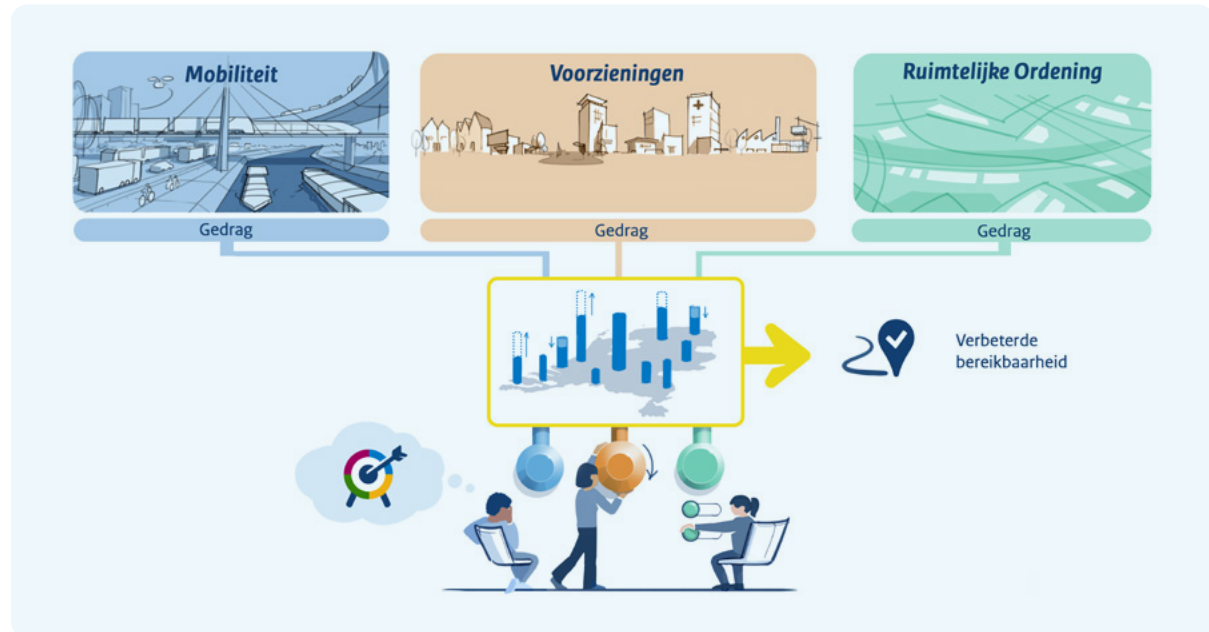
1. Bereikbaarheid laat zich niet beperken tot de grenzen van een gemeente, provincie of departement. Daarom is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Besluiten met consequenties voor de bereikbaarheid vragen om integrale weging, over deze grenzen heen.
2. We moeten ervoor zorgen dat kansen om de bereikbaarheid te verbeteren of om deze ten minste op peil te houden, tijdig op tafel komen en dat we ze benutten.

Dat doen we als volgt:

a. Mobiliteit. Als we als Rijk besluiten moeten nemen over nieuwe MIRT-projecten en beleid voor verschillende vervoersvormen, willen we dat vooraf de effecten van die besluiten of van dat beleid op de bereikbaarheid duidelijk zijn en willen we weten wat eventueel de alternatieven zijn. Met die voorwaarde willen we ervoor zorgen dat we vooraf inzicht krijgen in de effecten van besluiten op de bereikbaarheid van voorzieningen. Die inzichten kunnen een rol spelen in onze afweging welk alternatief prioriteit krijgt. Zo toetsen we voorstellen om te kijken of en hoeveel ze bijdragen aan het behouden of verbeteren van de

bereikbaarheid van voorzieningen en banen of aan de zekerheid dat belangrijke producten geleverd kunnen blijven worden.

b. Ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen. In de beleidsvorming van het Rijk, zoals in de Nota Ruimte en het Nationaal Programma Vitale Regio's ('Elke regio telt!'), kan de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en essentiële goederen worden verankerd. Om een goede bereikbaarheid te realiseren, is immers meer nodig dan alleen ander beleid voor mobiliteit. Ook met ander beleid en andere investeringskeuzes voor voorzieningen, werklocaties en woningbouw werken we aan de ambitie om de bereikbaarheid



op orde te houden en te verbeteren. Via deze nationale beleidsprogramma's wordt daarom voorzien in een toets die vaststelt of het beleid en de investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen bijdragen aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen. En, zoals eerder aan de Kamer toegezegd, zal bij de evaluatie van het programma Woningbouw en Mobiliteit de bijdrage aan bereikbaarheid worden meegenomen, geanalyseerd in lijn met de nieuwe methodiek van het Nationaal Bereikbaarheidspeil.

c. Regionale en lokale ontwikkeling. De regionale en lokale uitwerking van de manier waarop we de bereikbaarheid in dit kabinetsstandpunt benaderen, verloopt via provinciale en gemeentelijke omgevingsplannen. De bestuurlijke besluitvorming van het Rijk en de regio's over de bereikbaarheidsanalyses in de regio vormt daarvoor de inhoudelijke basis. Medeoverheden zorgen er op die manier voor dat zij bereikbaarheid integraal in hun ruimtelijke ordeningsbeleid en planontwikkeling betrekken.





Achtergrondrapportage

Bij het kabinetsstandpunt
'Bereikbaarheid op peil'



Inleiding

In het hoofdlijnenakkoord is de noodzakelijke aandacht voor bereikbaarheid vastgelegd: “Om de bereikbaarheid in heel Nederland, ook op lange termijn, op orde te houden en verder te verbeteren, is actie nodig”. Daarbij is in het regeerprogramma onderkend dat deze bereikbaarheid onder druk staat, onder meer als gevolg van de bevolkingsgroei en economische groei. De ruimte hiervoor is schaars en de bereikbaarheid neemt af in diverse regio’s, onder meer door het concentreren van voorzieningen.

In het regeerprogramma zijn reeds een aantal uitgangspunten en ambities meegegeven voor het voorliggende kabinetsstandpunt, zoals:

- “De overheid is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid in en van Nederland” (pag 40). “Om de bereikbaarheid van heel Nederland, ook op lange termijn, op orde te houden en verder te verbeteren, is actie nodig” (pag 41);
- “Belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn” (pag 43).
- “De bereikbaarheid van voorzieningen (zorg, onderwijs, werk, ontspanning) gaat niet alleen over mobiliteit, maar ook over het locatiebeleid van voorzieningen” (pag 91).

In het kabinetsstandpunt formuleert het Rijk de ambitie om de bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, levensmiddelen, werk), op orde te houden en waar mogelijk te verbeteren. Deze zelfde ambitie geldt voor het vervoer van goederen. In alle MIRT en NOVEX-trajecten wordt de bereikbaarheid daartoe actief in kaart gebracht om te peilen hoe beleid leidt tot bereikbaarheidswinst of -verlies.

Bereikbaarheid raakt ons allemaal. Meedoen in de samenleving en in de economie kan niet zonder in verbinding te staan met elkaar en met de vitale maatschappelijk-economische voorzieningen zoals onderwijs, zorg, wonen, werken, winkels en recreatie. Bereikbaarheid is een belangrijke sleutel in de keuzevrijheid van burgers om de voor hen belangrijke rechten als wonen, werken, gezondheid en onderwijs in te vullen op basis van de voorkeuren. Net zoals iedereen toegang heeft tot elektriciteit, water en riolering, heeft iedereen daarom ook recht op bereikbaarheid. Dat geldt voor heel Nederland. Zowel in de stad, als op het platteland, én in de grote verstedelijkte gebieden daartussen. Daarom zet het kabinet in op de bereikbaarheid van voorzieningen in heel Nederland – naast de interregionale

In een notendop

- Om mensen economisch en sociaal deel te kunnen laten nemen aan de maatschappij is een goede bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen (zoals scholen, ziekenhuizen, winkels), van banen en van goederen een voorwaarde.
- In het Hoofdlijnenakkoord heeft het kabinet aandacht voor bereikbaarheid toegezegd. Het kabinetsstandpunt ‘Bereikbaarheid op peil’ geeft vorm aan die toezegging en is het antwoord op verschillende moties van de Tweede Kamer.
- Deze rapportage schetst de achtergronden waarop het kabinetsstandpunt is gebaseerd.





en internationale verbindingen – en op de leveringszekerheid van producten.

Dat iedereen recht op bereikbaarheid heeft, wil niet zeggen dat alles kan. Dat geldt zowel voor de overheid als voor het individu. Iedereen heeft recht op bereikbaarheid, maar vanwege schaarste kunnen niet alle bereikbaarheidsbehoeften op elk moment en op elke plaats worden vervuld. De genoemde uitgangspunten en ambities uit het Regeerprogramma helpen ons bij de afwegingen hoe we de belangrijke maatschappelijk-economische functies willen accommoderen. Bij schaarste zijn we genooddaakt scherper te focussen op belangrijke voorzieningen en essentiële producten.

Het kabinetsstandpunt gaat over de wijze waarop het kabinet wil sturen op het behoud van bereikbaarheid. Het gaat om de bereikbaarheid van ons werk, onze winkels, scholen en zorginstellingen. Ook gaat het kabinetsstandpunt over het belang dat goederen, met name vitale goederen zoals voedsel en medicijnen, tijdig hun bestemming bereiken, of wij nu de afzender of de ontvanger daarvan zijn.

We zien dat de vraag naar mobiliteit toeneemt bij economische groei en bij een groeiende bevolking die tevens vergrijsd. Ook de verwachtingen van de Nederlanders nemen toe. Zowel vanuit individuele behoeften, zoals het leveren van

pakketjes aan huis, als vanuit maatschappelijke eisen (brede welvaart). We zien op basis van een uitgevoerde burgerraadpleging (zie hoofdstuk 3) ook dat door de vergrijzing het belang dat aan de bereikbaarheid van zorginstellingen gehecht wordt groot is. Dat maakt de opgave voor beleid scherper en zwaarder, gegeven de schaarse ruimte en het belang van een duurzame en gezonde leefomgeving.

Op het realiseren van die integrale bereikbaarheid sturen we met ruimtelijke ordening en mobiliteits- en voorzieningenbeleid. Er is interdepartementaal en interbestuurlijk een gezamenlijke zorgplicht voor het behouden van het huidige niveau van bereikbaarheid en waar nodig en mogelijk een verbetering daarvan. De integrale aanpak is een antwoord op de probleemsigaling die eerder gegeven is door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in 'Toegang voor iedereen?' (november 2022) en met het adviesrapport van Rli, ROB en RVS 'Elke regio telt!' (maart 2023). En op diverse moties die eerder in de Kamer over bereikbaarheid zijn aangenomen:

- De motie van leden De Hoop (PvdA) en Bouchallikht (GL) over een landelijke visie voor een basisniveau van bereikbaarheid en het invoeren van normen (kst 3200 XII-58).
- De motie van leden Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (CU) om een aanpak voor de slechtst bereikbare onderwijs-, zorg- en

werkgelegenheidsclusters in Nederland (kst-31305-388).

- De motie van lid Van der Graaf c.s. over bereikbaarheidsnormen. In de motie wordt het kabinet verzocht om bij uitwerking van deze normen te komen tot voldoende concrete reistijdgrenzen of reistijdnormen tot voorzieningen (kst-29385-126).
- De motie van lid Krul c.s., eveneens over bereikbaarheidsnormen. In de motie wordt het kabinet verzocht volgend jaar uitgewerkte bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes te hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT (kst-29385-130).
- De motie van lid De Graaf om naar Duits voorbeeld, op basis van de principes van ruimtelijke rechtvaardigheid, een rechtvaardigheidsminimum voor de beschikbaarheid van voorzieningen op te stellen en wettelijk te verankeren (kst-29697-122).
- De motie van leden Krul en Van der Graaf over hoe IMA en MKBA voortaan te schoeien op bereikbaarheidsnormen (kst-29398-1047).
- De motie van lid Temmink over het opstellen van bindende maximumnormen voor de afstand van woonlocaties tot ov-haltes (kst-29697-132).





- Toezegging Notaoverleg WoMo (december 2024) om in beeld te brengen welke streefwaarden er geformuleerd kunnen worden voor de bereikbaarheid van grotere woningbouwlocaties en nader te onderzoeken hoe deze in het programma kunnen worden opgenomen.

In het rapport 'Toegang voor iedereen?' heeft het PBL aangegeven dat het introduceren en hanteren van bereikbaarheidsdoelen "een flinke verandering" is ten opzichte van de huidige praktijk en dat het daarom wenselijk is dit in een aantal stappen te doen. Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de complexiteit van de te maken afwegingen bij het formuleren van bereikbaarheidsdoelen inzichtelijk gemaakt en onderstreept. Qua complexiteit wordt gewezen op diverse inhoudelijke vraagstukken zoals de verschillende doelgroepen, verschillende vormen van bereikbaarheid (ook digitaal), typen gebieden, vervoersvormen (als personen- en goederenvervoer), bestemmingen (lokaal, regionaal, nationaal, internationaal). Ook gaat het om methodologische kwesties als het operationaliseren van doelen met indicatoren en het voorhanden zijn van de geschikte databronnen voor deze indicatoren.

Mede tegen de achtergrond van die complexiteit is eerder aan de Tweede Kamer een zorgvuldige verkenning en afweging van de bereikbaarheidsdoelen toegezegd. Daarbij is gestart met het onderscheiden van enkele inhoudelijke benaderingen om in een context van schaarste te komen tot een eerlijke inzet en verdeling van beschikbare tijd, geld en aandacht in het bereikbaarheidsbeleid:

- a. Een basisniveau van bereikbaarheid scheppen;
- b. Bereikbaarheid binnen brede welvaart maximaliseren;
- c. (Regionale) verschillen in bereikbaarheid verkleinen, respectievelijk het aansluiten bij het regionaal-economische ontwikkelperspectief.

Daarna zijn de volgende stappen gezet:

- a. Inzicht in het burgerperspectief: wat zijn de prioriteiten van burgers en gebruikers bij bereikbaarheid (nationale burgerraadpleging).
- b. Het concretiseren en beschrijven van de huidige bereikbaarheidssituatie in het licht van deze onderscheiden varianten (de nulmeting).
- c. Het bepalen van de potentiële impact van beleidsmaatregelen bij het sturen op deze nulsituatie, zodat inzicht verkregen kan worden hoe beïnvloedbaar de bereikbaarheid is door beleidsmaatregelen (effectmeting).
- d. Inzicht in de toepassing van het sturen op bereikbaarheidsdoelen in de regio ('botsproeven' in gebiedsgerichte uitwerking).

De informatie die deze uitwerking de afgelopen maanden heeft opgeleverd, biedt een basis om een kabinetsstandpunt te formuleren en daarin de vervolgstappen van dit kabinet in de uitwerking van de bereikbaarheidsbenadering te schetsen.

Met het kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op peil' heeft het kabinet aandacht voor de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen voor iedereen in Nederland en voor de leveringszekerheid van goederen. De verkenning die in de afgelopen maanden is uitgevoerd op basis van het eerder met de Tweede Kamer gecommuniceerde stappenplan, heeft waardevolle bouwstenen opgeleverd, zoals:

- Inzicht in het burgerperspectief via een nationale raadpleging.
- Inzicht in de huidige bereikbaarheidssituatie van voorzieningen in Nederland via een zogenoemde nulmeting.
- Inzicht in de potentiële impact van beleidsmaatregelen via een effectmeting.
- Inzicht in de toepassing van het sturen op bereikbaarheidsdoelen in de regio via gebiedsgerichte casussen.





Bereikbaarheidsbenadering en bereikbaarheidsdoelen

De bereikbaarheidsbenadering

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor onze samenleving en economie. We beschikken over uitstekende infrastructurele netwerken, nationaal en internationaal. We willen die positie behouden voor volgende generaties, ook bij een bevolkingsgroei en extra eisen aan het systeem. Inmiddels lopen we steeds vaker tegen de grenzen van ons systeem aan om onverkort de vraag te kunnen faciliteren. De schaarste is voelbaar: de financiële ruimte is beperkt, net als de fysieke ruimte en de ruimte binnen de leefbaarheidskaders, en er is krapte aan personeel. Het is daarom noodzakelijk om prioriteiten te stellen, op basis van wat vitaal is voor economie en samenleving. Dat vraagt om een scherpere focus waar we op sturen in ons beleid.

De benodigde omvang en kwaliteit van het mobiliteitssysteem en ook de prioriteitstelling bij investering in het mobiliteitssysteem beoordelen we mede op basis van de bijdrage aan de bereikbaarheid van vitale maatschappelijk-economische functies.

Infrastructuur, mobiliteit en ook bereikbaarheid zijn geen doelen op zichzelf. Eerder is de beweging gemaakt van infrastructuur naar mobiliteit. Dat heeft bijvoorbeeld geleid tot omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds en van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse naar de Integrale Mobiliteitsanalyse. We zetten nu nog een stap verder: van mobiliteit naar bereikbaarheid. Mobiliteit is geen doel op zich. Maar het is een afgeleide van de maatschappelijk-economische functie die het vervult. Zoals het kunnen realiseren van het recht op onderwijs, zorg, en werk van iedere burger.

We verbreden daarmee ook het beleidsperspectief. Niet iedere bereikbaarheidsvraag vraagt om een mobiliteitsoplossing, en niet iedere mobiliteitsvraag vraagt om een infra-oplossing. Zo is er een grote samenhang met het ruimtelijke ordeningsbeleid waarmee de nabijheid van maatschappelijk-economische functies en daarmee de mobiliteitsbehoefte kan worden beïnvloed.

In een notendop

- Nadat de focus verschoof van infrastructuur naar mobiliteit, zetten we nu een volgende stap: de focus verschuift van mobiliteit naar bereikbaarheid.
- De invulling van bereikbaarheid staat in relatie tot brede welvaart, ruimtelijke opgaven, regionale ontwikkeling en internationale verbondenheid.
- Die context wordt in dit hoofdstuk geschetst.



Ook bij beleidskeuzes die we maken voor voorzieningen als zorg, onderwijs, wonen en werk, willen we de effecten op bereikbaarheid explicieter meenemen in beleidsafwegingen. Met de verbreding van het beleidsperspectief hangt bereikbaarheid onder meer sterk samen met het beleid voor ruimtelijke ordening en voor vitale voorzieningen en met werk- en openstellingstijden. Bereikbaarheid is hiermee een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de departementen, de verschillende medeoverheden en private partners.

We moeten in geval van schaarste ook scherper kunnen bepalen welke mobiliteit op welke plaats en tijd wenselijk is om zoveel mogelijk bij te dragen aan de keuzevrijheid van burgers om hun maatschappelijk-economische activiteiten te kunnen ontplooiën. Daarbij wordt geen van de modaliteiten bij voorbaat uitgesloten. Alle vervoermiddelen zijn nodig: meer individuele vervoermiddelen, zoals auto en (motor)fiets; collectieve vervoermiddelen, zoals trein en bus; en daartussen deelsystemen, zoals de deelauto of -fiets. En het vraagt iets van de keuzes voor de toegankelijkheid van de voorzieningen zelf.

Bij het maken van keuzes hebben we bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid van vitale voorzieningen voor mensen in heel Nederland en voor de leveringszekerheid van vitale goederen en diensten. Die bereikbaarheid wordt niet alleen bepaald door de afstand (nabijheid) en snelheid (reistijd), maar ook door de toegankelijkheid en betaalbaarheid van vervoermiddelen en het voorhanden zijn van alternatieven zoals digitale verbondenheid.

Het formuleren van bereikbaarheidsdoelen is in het licht van het bovenstaande geen doel op zich. Steeds zullen we moeten afwegen of het een hulpmiddel kan zijn om een bijdrage te leveren aan het implementeren van de bereikbaarheidsbenadering, waarbij het leveren van maatwerk in de ontplooiingsmogelijkheden van burgers en bedrijven centraal staat. De vorm en invulling van bereikbaarheidsdoelen moet bijdragen aan dat centrale element van de bereikbaarheidsbenadering. De invulling die in het kabinetsstandpunt gegeven is aan de verzoeken van de Tweede Kamer is daarop gericht.





Brede welvaart

Het ontwikkelde bereikbaarheidsdenken past in een brede welvaartsbenadering. Dat komt op verschillende manieren tot uitdrukking.

Allereerst zet het de achterliggende reden voor mobiliteit centraal. Het is daarmee ook een 'drager' van andere brede opgaven. Dan gaat het met name om bereikbaarheid van maatschappelijk-economische activiteiten van burgers en bedrijven. Het gaat om het bouwen van nieuwe woningen en de ontsluiting daarvan. En het gaat ook om opgaven zoals energietransitie en natuurinclusiviteit.

Bij de uitwerking van bereikbaarheid wordt ook gezocht naar een balans in het bredere verband van brede welvaart. De uitwerking van bereikbaarheid maakt het mogelijk om transparante afwegingen te maken tussen bereikbaarheid en veiligheid, gezondheid en leefomgeving.

Ook bij het aanpakken van bereikbaarheid komt brede welvaart terug. Dat is van belang omdat bereikbaarheid en mobiliteit positieve effecten hebben op het psychisch en fysiek welzijn van mensen, door contacten mogelijk te maken, bewegen (lopen en fietsen) te stimuleren en economische ontwikkeling te faciliteren. Er zijn ook negatieve effecten van mobiliteit op welzijn, door schadelijke uitstoot of onveilige (verkeers)

situaties. Waarbij die effecten als gevolg van trends en ontwikkelingen, zoals elektrificatie en verduurzaming, kunnen veranderen in de tijd.

Het bereikbaarheidsdenken is verder ingebed in de brede welvaartsbenadering doordat het de verdelingseffecten van het beleid nadrukkelijk in beeld brengt en meeweegt. Mobiliteitsbeleid heeft verschillende effecten voor verschillende groepen mensen of gebieden. Voor sommige mensen is het moeilijk om gebruik te maken van mobiliteit, waardoor vitale functies voor hen moeilijker bereikbaar zijn.

Samenhang met ruimtelijke opgaven

Mobiliteit wordt in samenhang gezien met andere ruimtelijke opgaven om tot een eerlijke verdeling van de schaarse ruimte en middelen te komen. Het kabinet stelt onder coördinatie van de minister van VRO een nieuwe nationale omgevingsvisie op, de Nota Ruimte. De Nota Ruimte maakt nationale ruimtelijke keuzes voor de toekomstige inrichting van de fysieke leefomgeving van ons land in 2030, 2050 en 2100. De Nota Ruimte geeft straks mede richting aan ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, passend bij kwaliteiten, kansen en opgaven op nationale, regionale en lokale schaal. Het kabinet wil voor de zomer de Ontwerp Nota Ruimte aan de Tweede Kamer voorleggen.

Uitgangspunt in de Nota Ruimte is de ontwikkeling van wonen, werken, groen en voorzieningen in elkaars nabijheid. Nabijheid wordt ook vergroot door compacte ontwikkeling op goed bereikbare plekken. Op deze manier kunnen we verkeersstromen bundelen en zo de bestaande infrastructuur optimaal benutten en de behoefte aan mobiliteit beperken. Ook in de (NOVEX-) verstedelijkingsgebieden, waarin vanuit het Rijk met de regio's gewerkt wordt aan het realiseren van de verstedelijkingsopgave in de gebieden¹ met de grootste opgave op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid, staat dit uitgangspunt centraal. Hiermee realiseren we dus een samenhangende verstedelijking, waarin het ontwikkelen van woningen samen gaat met een goede multimodale bereikbaarheid, werkgelegenheid, voorzieningen, groen en een aangename, gezonde leefomgeving.

We streven in de Nota Ruimte voor alle regio's in Nederland naar een goede balans tussen wonen, werken, voorzieningen en groen. Met de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. En goed functionerende nationale infrastructuur (spoor, weg, water). Daarbij hebben de nationale netwerken een structurerende werking op

¹ De NOVEX-verstedelijkingsgebieden zijn de Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Utrecht-Amersfoort, Regio Groningen-Assen, Regio Zwolle, Stedelijk Brabant en de Lelylijn. Op het BO Leefomgeving 2024 hebben we besloten met drie regio's een verstedelijkingsstrategie op te stellen: regio Twente, regio Stedendriehoek en Centraal Limburg.



de ruimtelijke ontwikkeling. De locaties van bedrijven, havens, voorzieningen en woonwijken is vaak (mede) bepaald door de ligging van de infrastructuur.

Niet elke regio is hetzelfde. Elke regio heeft eigen kenmerken, opgaven, ambities en bijbehorende ontwikkelingen. Dat vraagt om een regionaal gedifferentieerde strategie voor ruimtelijke en economische ontwikkeling. Hiervoor introduceren we vier strategieën: vitaliseren, initiëren, stimuleren

Woonlocaties: verstedelijkingsopgave

Nederland heeft een grote verstedelijkingsopgave. Volgens prognoses blijft de bevolking in ieder geval tot 2050 doorgroeien, waarmee de vraag naar kleine, middelgrote en grootschalige woningbouwlocaties toeneemt. Bovendien wonen steeds meer mensen alleen. In het kader van het programma NOVEX worden de grote opgaven van de komende decennia, zoals verstedelijking, duurzaamheid en mobiliteit, in nauwe samenwerking met de decentrale overheden, samenhangend ruimtelijk ingepast. Deze opgaven komen ook terug in de 17 grootschalige woningbouwlocaties die zijn geselecteerd en bijdrage aan het terugdringen van het woniangeltekort tot 2030.

en accommoderen. In de Nota Ruimte worden deze strategieën verder uitgewerkt. Daarin maakt het kabinet samenhangende, integrale en gebiedsgerichte keuzes, waarbij de bereikbaarheidsbenadering ook in de ruimtelijke strategieën zal worden verankerd.

Parallel wordt in de nieuwe Nota Ruimte een integrale ruimtelijke toekomstvisie gemaakt. De verstedelijkingsopgave, in nauwe samenhang met mobiliteit, is hier belangrijk onderdeel van. De groei

Werklocaties: bedrijfsvestigingen

Ook werklocaties hebben een groot effect op mobiliteit. Bereikbaarheid van bedrijven voor werknemers en goederen is belangrijk voor productie en handel en voor de behoeften van consumenten. In de programma's Werklocaties (ministerie van EZ) is de beleidsinzet rond werklocaties opgenomen. In Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen (ministeries van EZ, VRO, IenW en de provincies) zijn afspraken gemaakt op het gebied van clustering, provinciale behoeftes, regionale meerwaarde, hergebruik, landschappelijke inpassing en inrichting van bedrijventerreinen en werklocaties.







van de bevolking en van het aantal woningen gaat leiden tot een toenemende vraag naar mobiliteit. De wijziging van de bevolkingssamenstelling zal eveneens leiden tot andersoortige bereikbaarheidsopgaven. De vergrijzing zet bijvoorbeeld nadrukkelijker het vraagstuk van bereikbare zorg op de agenda.

De toenemende concentratie van werkgelegenheid in een aantal snelgroeiende regio's in combinatie met de keuze voor meer gespreide woningbouw leidt tot toenemende pendelbewegingen naar en tussen de steden. Deze groeiende vervoervraag wordt deels al geadresseerd met de infrastructurele investeringen voor de grootschalige woningbouwlocaties. Uiteindelijk draagt een inzet op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen en slimme concentratie van werken en voorzieningen bij ov-knopen bij aan een efficiënt en duurzaam gebruik van ons mobiliteitssysteem.

We hanteren voor de planning van werklocaties vier principes:

- Mobiliteitsbewegingen voorkomen door nabijheid te organiseren van wonen bij werken en een efficiënt vervoer tussen economische en stedelijke knooppunten.
- Bestaande infrastructuur beter benutten door woningbouwlocaties te ontwikkelen of benutten waar nog ruimte is nabij de mobiliteitsnetwerken en concentraties van werkgelegenheid.
- Optimaal gebruik maken van alternatieve modaliteiten.
- Duurzaam investeren in nieuwe infrastructuur door te focussen op de bijdrage aan het borgen en verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en goederen.

Elke regio telt

Het kabinet heeft onlangs nadere uitwerking gegeven aan het adviesrapport van Rli, ROB en RVS 'Elke regio telt!': met de start van het Nationaal Programma Vitale Regio's (NPVR) en de doorontwikkeling van de beleids- en investeringslogica. Dit kabinet gelooft in de kracht van de regio. Een rechtvaardige en menselijke overheid moet recht doen aan mensen, waar ze ook in Nederland wonen. Daarom investeren we als regio en Rijk in structurele samenwerking. Ook

moeten we als rijksoverheid kritischer kijken naar de manieren waarop we de kracht van de regio kunnen stimuleren. Juist ook als het gaat om de bereikbaarheid.

Alleen als we samen optrekken, kunnen we recht doen aan de regio's. Daarbij hoort een voortdurend gesprek over (nieuw) beleid en de effecten daarvan. In veel regio's doen we dat dan ook al, zoals bij de uitvoering van het programma NOVEX, de doorontwikkeling van de Regiodeals en de uitvoering van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV, met een looptijd van 20 jaar in twintig stedelijke focusgebieden).

Hierbij willen we regio's de ruimte bieden: zij willen dat hun ervaringen en behoeften worden gehoord en weten zelf het beste hoe zij middelen gericht kunnen inzetten. Uiteindelijk gaat 'Elke regio telt!' over mensen. Uit de gehouden regiodialogen bleek dat vergrijzing een bepalende onderliggende trend is, met effecten op bereikbaarheid, voorzieningen en de gemeenschappen. In algemene zin zijn de bereikbaarheid van de regio, de bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen en de verbinding met de omgeving heel belangrijk voor de regionale ontwikkeling.

De andere rode draad in de regiodialogen was de behoefte van regio's om gezien en gehoord te worden. Regio's verschillen te veel voor een (te)



generieke aanpak. Er is meer aandacht nodig voor de vraag wat per regio passend is, bijvoorbeeld als het gaat om een goed basisvoorzieningsniveau. Dit vormt de basis voor de vervolginzet in het Nationaal Programma Vitale Regio's. Een van de overkoepelende doelstellingen van dit programma is een duurzaam en bereikbaar voorzieningsniveau dat ondersteunend is aan de vitaliteit en het beoogde toekomstperspectief van de regio's en het behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid in deze regio's voor inwoners.

De bereikbaarheidsbenadering toepassen, vraagt op meerdere plekken ook aanpassing in het proces van beleids- en besluitvorming en in het beleidsinstrumentarium. Er is in eerder stadium geïnventariseerd wat de relatie is tussen het werken met bereikbaarheidsdoelen en de manier waarop er op dit moment afwegingen worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid (bijvoorbeeld in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)).

Het werken aan bereikbaarheid zal naar verwachting een verandering teweeg brengen in het type opgaven dat wordt geïdentificeerd en in het verlengde daarvan het soort en de diversiteit aan oplossingen die daarbij horen. De beleidsdomeinoverstijgende aanpak en de grotere variatie aan oplossingsrichtingen vragen om een complexere afweging. Het huidige besluitvormingsproces is daar nog niet goed op





Internationale bereikbaarheid van Nederland

Nederland is een klein land met een open samenleving en een internationaal georiënteerde economie, met veel internationaal actieve bedrijven en handel. Een kwalitatief goede internationale verbondenheid is daarvoor cruciaal, zowel voor mens als economie. Bereikbaarheid heeft daarom ook alles te maken met onze verbondenheid met de rest van de wereld. De goede bereikbaarheid van ons land is voor internationaal opererende bedrijven een van de redenen zich hier te vestigen. Vanwege deze bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn zijn de kwaliteit, samenhang en continuïteit van het internationale bestemmingsnetwerk een publiek belang. Het begrip netwerkqualiteit geeft binnen deze context aan op welke wijze de Nederlandse economie en samenleving verbonden zijn met de rest van de wereld.

toegesneden. Het breder denken in termen van bereikbaarheid zal daarom effect hebben op de manier waarop afwegingen worden gemaakt. Dit raakt ook de zogenoemde investeringslogica waar aandacht voor is in de kabinetsreactie (KST 29697-114) op het Rli-rapport 'Elke regio telt!'.

Zoals 'Elke regio telt!' heeft laten zien zijn er regio's die te maken hebben met een lage brede welvaart. Deze regio's liggen vaak op grotere afstand van de economisch meest dynamische gebieden en combineren die liggen met specifieke kenmerken zoals de ligging aan de grens, vergrijzing, dunbevolktheid of een stagnerende economie.

Samenhang met internationale netwerken

Internationale bereikbaarheid van Nederland

Nederland is een klein land met een open samenleving en een internationaal georiënteerde economie, met veel internationaal actieve bedrijven en handel. Een kwalitatief goede internationale verbondenheid is daarvoor cruciaal, zowel voor mens als economie. Bereikbaarheid heeft daarom ook alles te maken met onze verbondenheid met de rest van de wereld. De goede bereikbaarheid van ons land is voor internationaal opererende bedrijven een van de redenen zich hier te vestigen. Vanwege deze bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn zijn de kwaliteit, samenhang en continuïteit van het internationale bestemmingsnetwerk een publiek belang. Het begrip netwerkqualiteit geeft binnen deze context aan op welke wijze de Nederlandse economie en samenleving verbonden zijn met de rest van de wereld.

De kernvraag is wat de focus van de eerder geschetste bereikbaarheidsbenadering betekent voor het internationaal personenvervoer. Daarbij kijken we – evenals bij personenvervoer en goederenvervoer – niet primair naar de modaliteiten, maar naar de internationale verbondenheid als geheel en de rol die de verschillende modaliteiten daarbij vervullen. De toegevoegde waarde van internationale bereikbaarheid is dus anders dan nationale bereikbaarheid, maar niet minder belangrijk. Door hier een integrale blik op te ontwikkelen kan het belang van internationale bereikbaarheid beter geïntegreerd worden in het mobiliteitsbeleid. Zo constateerde het kabinet in reactie op het Rapport Draghi dat goede internationale mobiliteit van groot belang is voor de open markt en het concurrentievermogen van de EU.

Vervolgens zullen we, tegen de achtergrond van de schaarse capaciteit, een strategie bepalen welke prioritering (qua functies, bestemmingen) uit de toegekende maatschappelijk-economische betekenis voortvloeit bij de verdeling van die schaarse capaciteit en welke modaliteiten dan het meest geschikt zijn. Daarbij kunnen diverse verdelingsvraagstukken aan de orde zijn, zoals de verdeling van schaarse slots in het luchtvaartstelsel of de verdeling van treinpaden. Bij dit laatste speelt dan ook nog de vraag van de verdeling tussen capaciteit voor nationale verbindingen en voor internationale verbindingen.





Naar monitoring van integrale internationale bereikbaarheid

Om het publieke belang van goede internationale verbondenheid vanaf luchthavens objectief en eenduidig meetbaar te maken, heeft het ministerie van IenW in 2022 in aanvulling op de reeds langer bestaande connectiviteitsmonitoring het Beleidskader Netwerkkwaliteit Luchtvaart ontwikkeld (Kamerstuk 31936-1021). Netwerkkwaliteit in de context van dit beleidskader is de beschikbaarheid van directe vliegverbindingen naar preferente bestemmingen. Preferente bestemmingen (bestemmingen op de lijst met Globalization and World Cities-bestemmingen, zogenoemde GAWC-bestemmingen¹) zijn steden die

een aanzienlijk economisch belang voor Nederland vertegenwoordigen of die een bijzondere staatkundige/historische relatie met Nederland hebben. Deze bestemmingen zijn veelal ook belangrijk voor vakantie en familiebezoek. Het is van belang om hier goed zicht op te blijven houden. Het KiM doet dit jaar onderzoek naar de verschillende motieven in relatie tot de vervoerswijzekeuze in internationaal personenvervoer². Mogelijk volgen hieruit ook al inzichten over individuele sociaal-recreatieve reizigersmotieven in relatie tot bestemmingen. Met dit beleidskader kan de netwerkkwaliteit op Nederlandse luchthavens en de ontwikkeling van de kwaliteit gemonitord worden.

¹ [Globalization and World Cities \(GaWC\) lijst 2020 voor Nederland](#)

² [KiM-programma 2025 | Publicatie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid p. 37.](#)

Hierbij moet de kanttekening worden aangebracht dat de mogelijkheden voor sturing beperkt zijn. Zo is het bij de luchtvaart niet mogelijk om als overheid direct te sturen op bestemmingen. Dan nog is het waardevol om de kwaliteit van ons internationaal netwerk in ieder geval goed te monitoren.

Het zou voordelen kunnen bieden om deze benadering ook toe te passen op andere vervoersmodaliteiten voor internationaal personenvervoer. Die verbreding zou wellicht een bijdrage kunnen leveren aan de optimalisering van de toegevoegde waarde van het totale internationale netwerk aan verbindingen. Als de netwerkkwaliteit voor zowel de luchtvaart als het internationaal spoorvervoer op vergelijkbare wijze in beeld gebracht kan worden, dan zou de aansluiting tussen het strategisch beleid voor luchtvaartverbindingen en spoorverbindingen – waar mogelijk en nodig – versterkt kunnen worden. Ook biedt een integrale benadering de mogelijkheid om een optimaal op elkaar aansluitend multimodaal netwerk in te richten, bijvoorbeeld rond de hub Schiphol.

Dit kan dan doorwerken in de ‘Visie Internationaal Spoorvervoer’ waar het ministerie van IenW op dit moment invulling aan geeft. Dit ter ondersteuning van de ambitie van IenW om het potentieel van het internationale spoor nog beter op de kaart te zetten. Ook in de Innovatiestrategie Luchtvaart zijn





aanknopingspunten voor intermodale oplossingen die verder uitgewerkt kunnen worden. Op dit moment bestaat er echter nog geen eenduidige maatstaf die netwerkkwaliteit per trein en vliegtuig combineert. Reden hiervoor is dat het integraal benaderen van netwerkkwaliteit nog wel wat uitdagingen kent. In de 'Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2024', die naar verwachting in april 2025 zal verschijnen, zal wel een eerste stap gezet worden om air/rail connectiviteit in één beeld te kunnen vangen.

Eenzelfde aanvulling zou ook kunnen plaatsvinden voor internationaal busvervoer. Langeafstandbusvervoer tussen Nederlandse stations/opstappunten en Europese steden is een vorm van internationaal reizen die voorziet in een vervoersbehoefte. Vanwege de relatief lage kosten van deze vorm van internationaal reizen, is deze vorm van bereikbaarheid ook voor mensen met lager budget goed beschikbaar. Het in beeld brengen van netwerkkwaliteit voor deze specifieke modaliteit kan meer inzicht verschaffen in de potentie voor langeafstandbussen en eventuele mogelijkheden om hier beleid op te maken. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de inzichten uit het lopende onderzoek van het KiM naar de potentie van de langeafstandsbus dat begin dit jaar wordt opgeleverd.

De auto speelt in het internationaal personenvervoer naar verwachting vooral een grote rol in reismotieven gekoppeld aan sociale contacten, vakantie en ontspanning (zie bijvoorbeeld 'Mobiliteit bij vakanties naar het buitenland' (KiM 2020)). Het bepalen van de rol van de auto binnen de hierboven geschetste perspectieven vraagt meer onderzoek en analyse, voordat deze modaliteit volledig kan worden meegewogen.

Een internationaal perspectief in nationale bereikbaarheid

Daarnaast is het voor de internationale bereikbaarheid in het personenvervoer relevant om de volgende elementen in beeld te brengen:

- De (landzijdige) bereikbaarheid van 'hubs'/opstappunten voor internationaal personenvervoer zoals Schiphol, regionale luchthavens en stations voor internationaal treinvervoer, die bij de uitwerking van bereikbaarheid voor het nationaal personenvervoer waren benoemd, kunnen worden meegenomen als bestemmingen. Het gaat hier immers om de toegang tot het internationale verbindingennetwerk voor de Nederlandse burgers.
- Kort grensoverschrijdend verkeer maakt (qua reismotieven) onderdeel uit van het daily urban system en kan worden meegenomen binnen de uitwerking van het nationaal personenvervoer. Voorgenomen onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan hiervoor mede bouwstenen aanreiken. Ook in de Visie Internationaal Spoorvervoer is hier aandacht voor.
- De rol van luchthavens en HSL-knooppunten net over de grens (bijvoorbeeld Düsseldorf, Keulen, Brussel en Luik) die een rol spelen in bereikbaarheid, kan worden bekeken, in lijn met de eerste twee bullets.





Bereikbaarheid vanuit burgerperspectief

Onderzoek naar burgerperspectief

Conform het hoofdlijnenakkoord (zie inleiding) hebben we bij de verkenning van bereikbaarheidsdoelen het burgerperspectief als belangrijke bouwsteen gehanteerd. Het kabinet beperkt zich daarbij niet tot de 'Haagse tekentafel'. Meer dan ooit tevoren hebben we inzicht gekregen in de percepties en prioriteiten van burgers en bedrijven dankzij twee brede onderzoeken onder de Nederlandse bevolking, die een representatief beeld opleveren. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd door het aan de TU Delft gelieerde bureau Populytics en door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).

Voor het hanteren van het burgerperspectief als vertrekpunt is ook alle reden. Omdat het uitgangspunt van de bereikbaarheidsbenadering is dat mobiliteit geen doel op zichzelf is, maar ten dienste staat van belangrijke maatschappelijk-economische activiteiten van burgers. Om de bereikbaarheidsbenadering in te vullen, is het van belang te weten welke onderliggende waarden, preferenties en percepties burgers en gebruikers hebben bij bereikbaarheid.

Om hierin inzicht te krijgen is een zogenoemde Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) gehouden in de zomer van 2024, met als titel 'Nationale Raadpleging Bereikbaarheid'. In totaal hebben ruim 3.000 mensen deelgenomen aan een voor Nederland representatief panel. Daarnaast hebben nog eens 3.763 mensen deelgenomen aan de parallel georganiseerde open raadpleging met dezelfde vragenlijst. De vragenlijst bestond uit een aantal algemene vragen en een optioneel gedeelte met vragen specifiek over goederenvervoer. Per vraag konden deelnemers aangeven of ze vonden dat de overheid (veel) meer, geen extra of (veel) minder aandacht aan dat onderwerp zou moeten geven. Daarbij was er de mogelijkheid om een gemaakte keuze te onderbouwen met uitleg.

De essentie van een PWE is dat een keuzesituatie van een overheid zo goed mogelijk wordt nagebootst waardoor burgers het dilemma in de beleidskeuze kunnen doorleven. Burgers zien het vraagstuk, krijgen een overzicht van de gevolgen van de beleidsopties en de beperkingen. Vervolgens geven ze een advies inclusief een onderbouwing. Dit levert een scherp beeld op van hun voorkeuren,

In een notendop

- Burgers vinden het van belang dat iedereen in ieder geval een minimum aan bereikbaarheid moet worden geboden, ongeacht het gebied en de eventuele fysieke en financiële beperkingen van burgers.
- Burgers gaat het daarbij concreet om:
 - Bereikbaarheid belangrijke voorzieningen. Het gaat met name om: de levensmiddelen (supermarkt), de zorg (huisarts en ziekenhuis), onderwijs (basisschool, middelbare school, mbo en hbo/wo), en werk.
 - Betaalbaarheid
 - Beschikbaarheid belangrijke producten
 - Voor iedereen (bereikbaarheid voor mensen met een beperking)
- Bij goederenvervoer hechten burgers en bedrijven eraan dat belangrijke goederen, zoals medicijnen of voedsel, altijd beschikbaar zijn.



van gemeenschappelijke waarden, hoe waarden volgens burgers moeten worden vertaald in beleid en welke zorgen er achter eventuele weerstand zitten. Doordat burgers in de PWE als het ware in de schoenen van de beleidsmaker staan, krijgen zij meer begrip voor de (complexiteit van de) keuzes die de overheid moet maken.

Belangrijk uitgangspunt bij de methodiek van de PWE is dat er niet ongelimiteerd ruimte is om alle wensen van burgers in te vullen. Burgers konden dus niet ongelimiteerd hun verlangens opeen stapelen, maar moesten keuzes maken over wat voor hen het meest belangrijk is in een context van schaarste. Daarvoor werd aan de respondenten een (beperkt) budget van zogenaamde 'overheidsinspanning' meegegeven bij het invullen van de vragenlijst. De invullers konden niet over dit 'budget' heen gaan. Bijna alle deelnemers zijn positief over de raadpleging: het meedenken met de overheid over dit onderwerp wordt gewaardeerd.

Prioriteiten burgers

Dankzij gehouden burgerraadplegingen hebben we scherper inzicht gekregen in wat burgers belangrijk vinden wat betreft doelen, te bereiken voorzieningen, vervoerswijzen om daar te komen en hoelang ze daarvoor onderweg (willen) zijn.

Rond de jaarwisseling 2023/24 hebben 9.553 inwoners meegedaan aan de Ruimteraadpleging om mee te denken over de plannen voor de toekomstige inrichting van Nederland. De deelnemers werd gevraagd aan te geven waar het kabinet rekening mee moet houden bij het verdelen van de ruimte en voor welke ruimtevragers meer of minder ruimte zou moeten worden gemaakt. Wat opvalt is dat er een grote mate van eensgezindheid is onder de respondenten als het gaat om de doelen voor ruimtelijke ordening: het borgen van de toegang tot voldoende voorzieningen in alle regio's staat op nummer 1. Er zijn daarbij weinig tot geen substantiële verschillen naar regio of woonomgeving van de deelnemers.

In de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid is getoetst of een dergelijk beeld ook naar voren komt als bereikbaarheid van voorzieningen wordt afgezet tegen mogelijke alternatieve doelen in het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid. Het verkrijgen van inzicht hierin is van belang om te borgen dat bij het sturen op bereikbaarheid aangesloten wordt bij de preferenties van burgers in het bereikbaarheidsbeleid.

Basisniveau van bereikbaarheid

Door middel van het verzetten van schuifjes konden deelnemers aan de burgerraadpleging aangeven of ze vonden dat de overheid een onderwerp (veel) meer, geen extra of (veel) minder aandacht zou moeten geven. De grafieken op de volgende pagina's

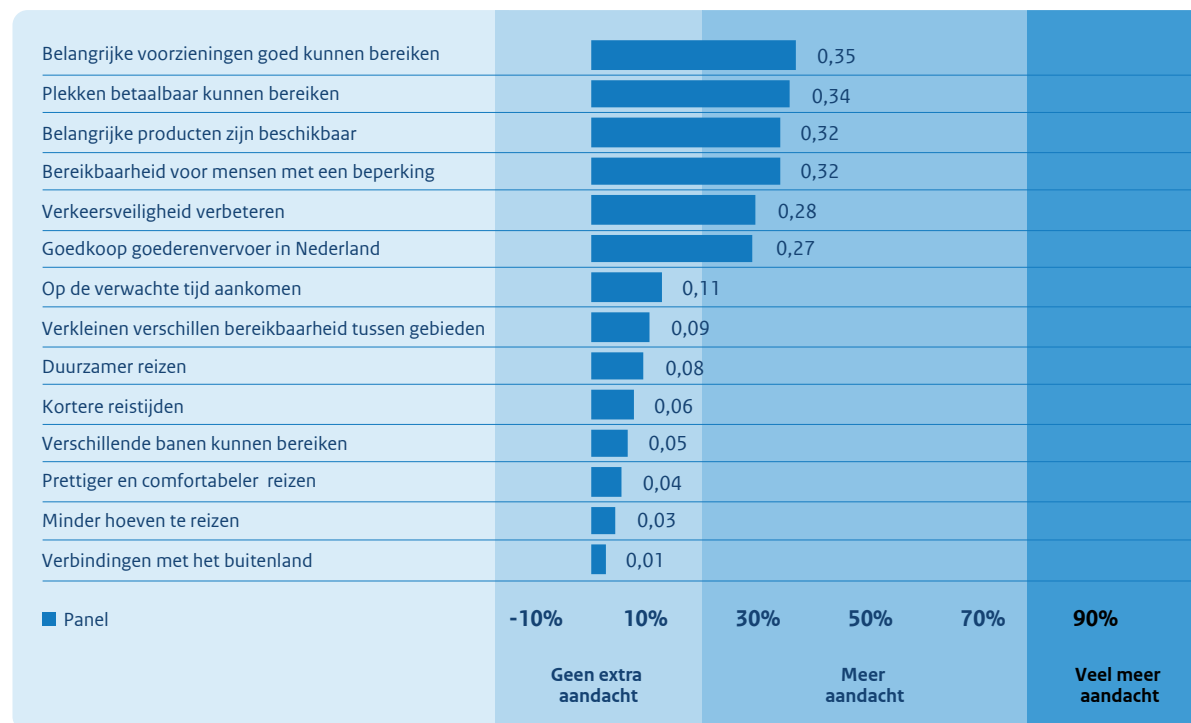






geven aan waar de gemiddelde deelnemer aan de representatieve panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, waarbij bijvoorbeeld een score van 1,0 betekent dat 100% van de deelnemers heeft aangegeven een punt 'veel meer aandacht' te willen geven. Op deze manier worden de gemiddelde resultaten weergegeven op een schaal van -1,0 (100% wil veel minder aandacht) tot 1,0 (100% wil veel meer aandacht). Alle resultaten (ook voor de open raadpleging) zijn te vinden in de rapportage van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid.

Belangrijke conclusie op basis van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid is dat burgers vinden dat de overheid verantwoordelijk is voor een aantal basiszaken als het gaat om bereikbaarheid. Het scheppen van een basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen krijgt daarbij de meeste prioriteit: belangrijke voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn, mobiliteit moet voor mensen betaalbaar zijn, belangrijke producten moeten beschikbaar zijn en mensen met een beperking moeten plekken kunnen bereiken die ze willen bereiken. Dit is de basis die in ieder geval op orde moet zijn. Dit is een breed gedragen voorkeur, gedeeld door jong en oud, mannen en vrouwen, theoretisch- en praktisch opgeleiden. Uit de argumenten die deelnemers geven, blijkt dat veel deelnemers het borgen van een basisniveau van bereikbaarheid een kerntaak van de overheid vinden.



Een aantal doelen krijgt weinig aandacht, zoals minder hoeven te reizen of prettiger en comfortabeler reizen. Deelnemers onderbouwen dit door te stellen dat deze doelen geen taak zijn voor de overheid, maar voor burgers of het bedrijfsleven. Ook geven deelnemers aan dat niet altijd alles (overal) beschikbaar kan of hoeft te zijn.

Voor geen van de doelen die waren opgenomen in de raadpleging geldt dat meer dan 15% van de deelnemers aan de representatieve raadpleging vindt dat er veel meer aandacht of veel minder aandacht voor moet komen. In plaats daarvan vinden deelnemers het belangrijk dat er aandacht blijft voor alle doelen die nu worden nagestreefd. Er is geen draagvlak om volledig te focussen op een aantal doelen of om juist helemaal geen focus meer te geven op bepaalde doelen.





Groepen met diverse voorkeuren

Naast de 'gemiddelden' is door middel van een clusteranalyse gekeken of er bepaalde groepen van burgers met preferenties zijn te onderscheiden. Dat blijkt het geval. Op basis daarvan kunnen verschillende profielen van burgers aangegeven worden. De grootste groep (52%) zet in op 'de basis op orde', vaak ook met aandacht voor verkeersveiligheid. Er zijn daarnaast, op basis van gegeven antwoorden, andere groepen te onderscheiden. Zo is er een groep (19%) die vindt dat er minder aandacht moet zijn voor duurzaamheid en in plaats daarvan meer aandacht moet komen voor kortere reistijden en betaalbaarheid. In een andere groep van 19% van de deelnemers krijgt geen enkel doel minder aandacht. In een vierde groep (9% van de respondenten) krijgen een aantal doelen die te maken hebben met een basisniveau van bereikbaarheid sterk meer aandacht, terwijl andere doelen minder aandacht krijgen. In de laatste groep (2% van de respondenten) krijgen alle doelen minder aandacht.

Ondanks de verscheidenheid die er met de verschillende groepen waar te nemen is, is er gemiddeld over de groepen heen belangrijke consensus over de prioriteit die gesteld zou moeten worden bij het inzetten op het kunnen bereiken van belangrijke voorzieningen. Enkel groep 5 (slechts 2% van de deelnemers) wil daar (veel) minder op inzetten.

	1	2	3	4	5
Grootte van het cluster	52%	19%	19%	9%	2%
Belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken	0,39	0,39	0,15	0,62	-0,40
Plekken betaalbaar kunnen bereiken	0,35	0,46	0,15	0,57	-0,30
Belangrijke producten zijn beschikbaar	0,32	0,40	0,15	0,65	-0,30
Bereikbaarheid voor mensen met een beperking	0,37	0,28	0,15	0,57	-0,34
Verkeersveiligheid verbeteren	0,33	0,25	0,22	0,34	-0,25
Goedkoop goederenvervoer in Nederland	0,20	0,37	0,22	0,68	-0,29
Op de verwachte tijd aankomen	0,12	0,17	0,13	-0,10	-0,47
Verkleinen verschillen bereikbaarheid tussen gebieden	0,16	0,07	0,06	-0,08	-0,50
Duurzamer reizen	0,20	-0,15	0,14	-0,13	-0,27
Kortere reistijden	0,05	0,25	0,12	-0,23	-0,63
Verschillende banen kunnen bereiken	0,02	0,05	0,12	0,12	-0,45
Prettiger en comfortabeler reizen	0,04	0,06	0,14	-0,11	-0,47
Minder hoeven te reizen	0,06	0,03	0,08	-0,21	-0,18
Verbindingen met het buitenland	0,04	-0,04	0,09	-0,11	-0,44





Belangrijke voorzieningen

Aan de grote groep deelnemers die meer willen inzetten op het doel 'belangrijke voorzieningen goed kunnen bereiken' is vervolgens gevraagd om aan te geven welke voorzieningen het belangrijkst zijn om goed te kunnen bereiken. Deelnemers noemen veruit het vaakst zorgvoorzieningen zoals ziekenhuizen (67% zet dit op plek 1 of 2) en huisartsen (64% zet dit op plek 1 of 2). Een veelgenoemde onderbouwing hiervoor is de vergrijzing, waardoor toegang tot zorg in de toekomst steeds belangrijker zal worden. Dit argument wordt ook genoemd door deelnemers die vinden dat de overheid meer aandacht moet geven aan bereikbaarheid voor mensen met een beperking.

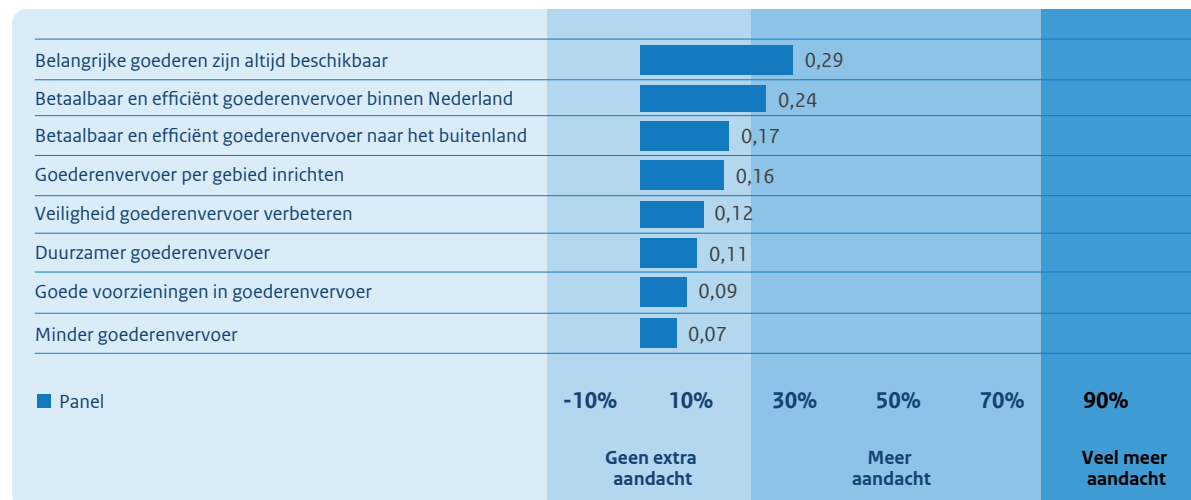
Na zorgvoorzieningen volgen belangrijke voorzieningen als de basisschool (25% zet dit op plek 1 of 2) en de supermarkt (22% zet dit op plek 1 of 2). Middelbare scholen en vervolgoopleidingen, sportlocaties en pinautomaten worden door 2-10% van de deelnemers op plek 1 of 2 gezet.

Een verdiepende analyse naar verschillen tussen groepen deelnemers die in bepaalde gebieden wonen laat geen invloed van het landelijk of stedelijk wonen van deelnemers zien op de rangschikking van doelen.

Goederenvervoer

Bij de vragen over goederenvervoer zijn doelen als duurzamer goederenvervoer, belangrijke goederen altijd beschikbaar laten zijn en goederenvervoer per gebied inrichten als belangrijkste gevonden. De gemiddelde Nederlander wil vooral meer aandacht voor doelen die te maken hebben met een basisniveau van goederenvervoer en een verbetering van efficiëntie. Alle acht de benoemde doelen bij het onderdeel goederenvervoer in het onderzoek verdienen wat de respondenten betreft gemiddeld meer aandacht.

Bij goederenvervoer hechten burgers en bedrijven volgens de PWE eraan dat belangrijke goederen, zoals medicijnen of voedsel, altijd beschikbaar zijn. Er moet efficiënt en betaalbaar goederenvervoer zijn binnen Nederland en van en naar het buitenland, bijvoorbeeld door het slimmer inrichten van het goederenvervoer. Dat is in de opvatting van burgers in het goederenvervoer lang niet altijd een taak van de rijksoverheid, maar van bedrijven of de consument zelf.





Voor burgers acceptabele reistijden

Het KiM heeft in de zomer van 2024 een studie uitgevoerd naar voor burgers acceptabele reistijden in Nederland. De studie van het KiM geeft inzicht in welke typen bestemmingen voor reizigers meer en minder belangrijk zijn om te kunnen bereiken en welke vervoerwijzen en reistijden hun voorkeur hebben.

Het beeld uit het KiM-onderzoek wat betreft de relevant geachte voorzieningen komt grotendeels overeen met het PWE-onderzoek. Het bereiken van zorgfuncties en winkelfuncties wordt in beide studies relatief belangrijker gevonden. Het goed kunnen bereiken van onderwijs wordt in de PWE iets belangrijker gevonden dan bij het KiM-onderzoek. Dat is te verklaren, omdat in de PWE de burger is gevraagd om meer vanuit het publiek belang (op de stoel van de beleidsmaker) te denken, terwijl in de studie van het KiM de nadruk lag op het belang voor de eigen situatie. Voor een deel van de bevolking is het bereiken van onderwijs voor henzelf niet of minder van belang.





Dankzij onderzoek dat het KiM heeft uitgevoerd weten we ook welke reistijd burgers acceptabel vinden naar elk van de genoemde belangrijke voorzieningen en met verschillende modaliteiten. En we weten op basis van dat onderzoek of ze het daarbij van belang vinden om ook te kunnen kiezen uit meerdere bereikbare voorzieningen.

Het burgerperspectief dat uit de onderzoeken naar voren komt, sluit aan bij de door dit kabinet nagestreefde 'keuzevrijheid'. Zoals in de laatste PBL-publicatie aangegeven: een grotere bereikbaarheid van voorzieningen brengt burgers meer keuzevrijheid in welke voorzieningen ze met welke vervoermiddelen willen bereiken.

Er blijken geen grote regionale verschillen in wat mensen acceptabele reistijd vinden. Wel wordt de mate van acceptatie beïnvloed door de mate van verstedelijking waar burgers wonen (naast opleidingsniveau, en in mindere mate leeftijd,

geslacht en gezondheid). Over het algemeen lijkt meer stedelijkheid samen te hangen met voor burgers lagere acceptabele reistijden voor het bereiken van typen bestemmingen.

De inzichten geven aan dat acceptabele reistijden vanuit het perspectief van de reiziger verschillen tussen typen bestemmingen, en tussen vervoerwijzen. Ook laat de studie zien dat alhoewel de meeste respondenten meestal de voor hen dichtstbijzijnde locatie van een type bestemming bezoeken, aspecten als aanbod en kwaliteit ook

				
Supermarkt	15	12	12 (Laag: 12, Hoog: 11)	13
Huisarts	18 (Laag: 16, Hoog: 19)	12 (Laag: 11, Hoog: 12)	13	15
Ziekenhuis	32 (Laag: 36, Hoog: 29)	22 (Laag: 25, Hoog: 20)	24 (Laag: 30, Hoog: 23)	22
Basisschool	Onvoldoende data	11	12	12
Middelbare school	32 (Laag: 35, Hoog: 29)	17	27 (Laag: 30, Hoog: 24)	23 (Onvoldoende data)
Mbo	41 (Laag: 46, Hoog: 34)	24	26	Onvoldoende data
Hbo/wo	46 (Laag: 51, Hoog: 41)	36 (Laag: 40, Hoog: 30)	25 (Laag: 29, Hoog: 23)	16 (Onvoldoende data)
Arbeidsplaatsen (werk)	47	36	28	21 (Laag: 16, Hoog: 22)

De gemiddeld acceptabele reistijd voor inwoners in minuten naar voor reizigers relevante voorzieningen en met voor hen relevante vervoerwijzen. Daar waar er een significant verschil is in acceptabele reistijd tussen een hoogstedelijk of een laagstedelijk woonmilieu van burgers zijn voor beide categorieën afzonderlijk de acceptabele reistijden vermeld.





duidelijk meewegen in de keuze voor de locatie die mensen bezoeken.

Ten slotte laat de KiM-studie zien dat op dit moment de meeste mensen in staat zijn binnen de acceptabele reistijd de voor hen relevante bestemmingen te bereiken, al zijn er ook uitzonderingen. Bij voorzieningen zoals een ziekenhuis (met ov of lopen), werk (met ov, fietsen of lopen) of een mbo (met ov) is de huidige reistijd vaak langer dan de acceptabele reistijd. Deze uitzonderingen betreffen met name lagere inkomens, degenen met gezondheidsbarrières, degenen zonder auto en degenen met (naar eigen zeggen) digitale alternatieven.

Dit is belangrijke input om, samen met de uitgevoerde PWE, naast de nulmeting te houden. Deze inzichten uit de burgerraadplegingen kunnen helpen bij de opzet van een bereikbaarheidspeil. Belangrijke vervolgvraag daarbij is wat we weten over de feitelijke reistijd van burgers naar de door hen relevant geachte voorzieningen. En uiteraard hoe deze feitelijke reistijd zich verhoudt tot de door burgers acceptabel geachte reistijden. In het volgende hoofdstuk zoomen we daarop in.





Bereikbaarheid per voorziening

Het is belangrijk dat scholen, ziekenhuizen en meer van zulke onmisbare voorzieningen snel en makkelijk te bereiken zijn. Of die bereikbaarheid op orde is, verschilt per regio in Nederland. Op de geel gemarkeerde pagina's laten we voor voorzieningen zien hoe de huidige feitelijke bereikbaarheid met verschillende vormen van vervoer zich verhoudt tot de reistijden die mensen gemiddeld acceptabel vinden. We geven ook een analyse per gebied in Nederland. De beschrijving van de huidige situatie baseren we op de nulmeting. De gemiddelde acceptabele reistijden en de voorkeuren voor verschillende vormen van vervoer en voorzieningen zijn ontleend aan de studie 'Acceptabele Bereikbaarheid: een reizigersperspectief' (september 2024) van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Inwoners van Nederland twee keer geraadpleegd

In 2024 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het KiM ieder vanuit verschillende invalshoeken aan inwoners van Nederland gevraagd naar hun mening over wat ze het belangrijkste vinden aan bereikbaarheid en wat zij belangrijke voorzieningen vinden om met verschillende vormen van vervoer goed te kunnen bereiken.

Het eerste onderzoek was de 'Nationale Raadpleging Bereikbaarheid' door het ministerie. Hierin konden burgers hun mening geven alsof zij op de stoel van de beleidsmaker zaten en keuzes moesten maken over de bereikbaarheid in Nederland. Ook konden zij een rangschikking maken van welke voorzieningen zij het belangrijkste vonden.

Ziekenhuis



Huisarts



Basisschool



Middelbare school



Mbo



Hbo en wo



Supermarkt





Het tweede onderzoek was ‘Acceptabele Bereikbaarheid: een reizigersperspectief’ van het KiM. Hierin beantwoordden burgers vragen over hun ervaring met de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen, zoals hun dokter of school. De vragen gingen bijvoorbeeld over de tijd die ze nu onderweg zijn en de reistijd die ze acceptabel zouden vinden. Ook konden ze zeggen hoe een voorziening volgens hen bereikbaar moet zijn, of ze er bijvoorbeeld makkelijk met het openbaar vervoer willen kunnen komen. De acceptabele reistijden in de beschrijving hieronder zijn ontleend aan deze studie.

Onderzoeken betaalbaarheid vervoer door Nibud en KiM

Of mensen een ziekenhuis of school bereikbaar vinden, gaat niet alleen over reistijden. Het gaat ook over reizen met een handicap en over de kosten van reizen. Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud) en het KiM hebben de betaalbaarheid van vervoer onderzocht. Van de volwassen Nederlanders zegt 10% dat ze moeite hebben de vervoerkosten te betalen. Dat zijn vooral mensen met een laag inkomen, mensen zonder werk en eenoudergezinnen.

Uit de onderzoeken van het Nibud en het KiM blijkt ook dat huishoudens buiten de stedelijke gebieden meer vervoer willen gebruiken (Nibud) en een langere reistijd accepteren (KiM) dan huishoudens in stedelijke gebieden. Ook zie je dat mensen in minder stedelijke gebieden vaker de voorkeur hebben voor de auto om bestemmingen te bereiken. Zij zijn ook meer geld kwijt aan mobiliteit, aangezien zij langere afstanden afleggen.

Perceptie van bereikbaarheid

Wat inwoners van Nederland als een acceptabele reistijd beschouwen, verschilt tussen stedelijke en minder stedelijke locaties. Het KiM vond in zijn onderzoek naar acceptabele reistijden voor diverse voorzieningen en vervoermiddelen een verschil hiertussen. Voor de bereikbaarheid van voorzieningen en hoe mensen die ervaren, maakt het dus uit waar je woont. Op de volgende pagina's wordt gewerkt met een landelijk gemiddelde acceptabele reistijd naar voorzieningen. Dit noemen we de acceptabele reistijd. Indien er wel of juist geen significant verschil is tussen de acceptabele reistijden tussen locaties met een lage en een hoge stedelijkheidsgraad, dan wordt dat aangegeven als een bandbreedte op het moment dat er sprake is van een significant verschil.



Ziekenhuis

Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.



Nederlanders vinden het ziekenhuis een relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **71%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **64%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Gewenst aantal bereikbare locaties

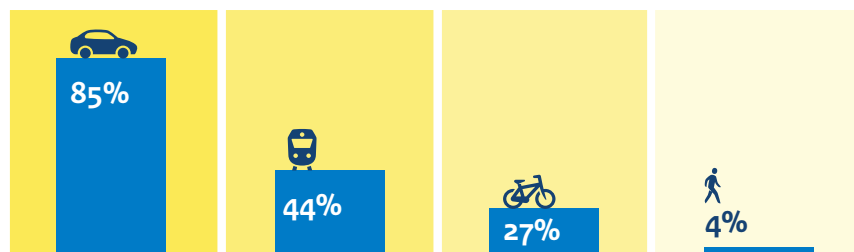
De meeste Nederlanders geven aan dat één ziekenhuis in de buurt voldoende is.

In de Randstad, Noord-Brabant en Groningen is een tweede ziekenhuis meestal dichtbij. In de rest van Nederland is het vaak **langer** reizen.





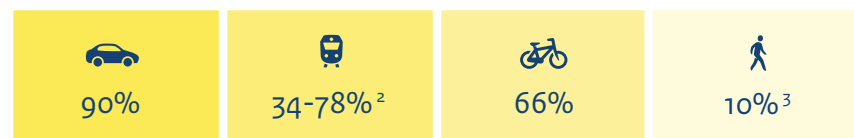
Met welke twee vervoerswijzen vind je dat het ziekenhuis bereikt moet kunnen worden?



Welke reistijd naar het ziekenhuis is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een ziekenhuis kunnen reizen



In stedelijke gebieden lukt het bijna altijd om met de auto binnen 22 minuten een ziekenhuis te bereiken. Buiten de stedelijke gebieden en rondom steden zonder ziekenhuis, zijn mensen vaak langer met de auto onderweg naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis.

Met het ov lukt het buiten de steden vaak **minder goed** om een ziekenhuis binnen de acceptabele reistijd te bereiken dan met de auto.

In de Randstad is het op de meeste plekken mogelijk om binnen de acceptabele reistijd van 24 minuten naar het ziekenhuis te fietsen. Dit geldt ook voor lopen, met een reistijd van 22 minuten. In gebieden die verder van de binnensteden afliggen, is dit meestal niet mogelijk.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

Zonder auto ben je nergens: ziekenhuis en werk moeilijker bereikbaar door verschraling ov

Bron: RTL Nieuws, 26-03-2024

Met het ov naar het ziekenhuis? 'Let op, vanaf 18 uur gaat er geen enkele bus meer richting Adrz'

Bron: PZC, 27-09-2024

Ziekenhuis weg uit Zierikzee om personeelstekort en kosten

Bron: De Telegraaf, 28-03-2024

Ziekenhuis Rijnstate Elst pakt kinderziektes aan: 'Het gemis van een plek voor fietsen kregen wij vaak terug van patiënten'

Bron: AD, 09-03-2024

Regio's verschillen in voorkeur

In **stedelijke gebieden** is er vaker een voorkeur voor de fiets of lopen. Men accepteert gemiddeld een **kortere reistijd** met de auto, het ov en de fiets.

In **minder stedelijke gebieden** heeft de **auto de voorkeur**. Men is bereid om **langer** te reizen met de auto, het ov en per fiets.



Huisarts



Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.



Nederlanders vinden de huisarts een relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **81%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **69%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Gewenst aantal bereikbare locaties

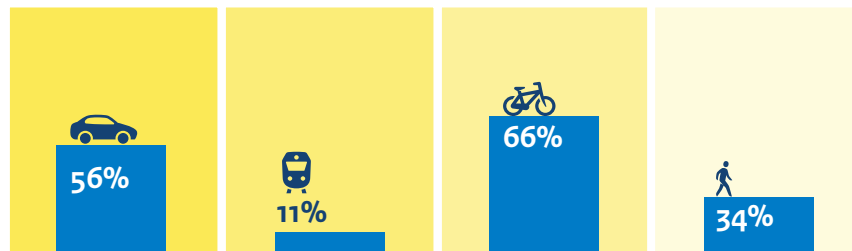
De meeste Nederlanders geven aan dat één huisarts in de buurt voldoende is.



In grotere steden is het vaak mogelijk om ook een tweede huisarts binnen acceptabele reistijd te bereiken. Hoe verder buiten de steden hoe langer de reistijd naar een tweede huisarts meestal wordt. Dit geldt in mindere mate voor de auto.



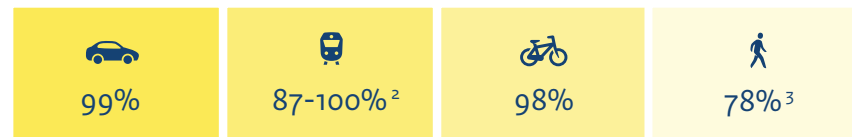
? Met welke twee vervoerswijzen vind je dat de huisarts bereikt moet kunnen worden?



🕒 Welke reistijd naar de huisarts is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



● Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een huisarts kunnen reizen



Met de auto is de huisarts bijna overal **binnen 12 minuten** te bereiken. In tegenstelling tot de andere vervoerswijzen horen er bij de plekken met de langste reistijden vaker locaties binnen de steden.

Voor **het ov** in combinatie met lopen zijn er door het hele land gebieden waar het niet lukt om **binnen 15 minuten** een huisarts te bereiken. In de Randstad en andere stedelijke gebieden is de dekking het beste.

Op sommige plekken in zeeland, grensgebieden en het noorden van Nederland lukt het niet om met de fiets **binnen 13 minuten** naar een huisarts te reizen.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

Mensen zonder huisarts om de hoek dokteren zélf: 'Als er echt iets is, kan ik nergens naartoe'

Bron: Omroep Gelderland, 28-02-2024

Huisarts Geert: 'Als het zo doorgaat, is er straks geen huisarts meer in je eigen buurt'

Bron: Brabants Dagblad, 29-06-2022


Bergs echtpaar ontredderd na faillissement Co-Med: 'We missen een huisarts die de vinger aan de pols houdt'


Bron: BN De Stem, 27-12-2024

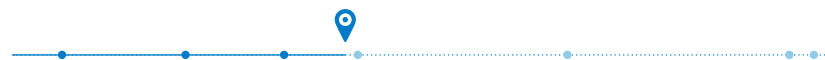
Hoe dichtbij moet de huisarts zijn?

Bron: AD, 05-05-2019

Regio's verschillen in voorkeur

 In **stedelijke gebieden** accepteren mensen gemiddeld een **hogere reistijd** met de auto of met het ov. Hier hebben mensen vaker de voorkeur voor **het openbaar vervoer en lopen**.

 In **minder stedelijke gebieden** heeft de **auto of de fiets de voorkeur**. Hier bezoeken mensen vaker de **dichtstbijzijnde huisarts**.





De staat van bereikbaarheid

Nationaal Bereikbaarheidspeil

Bereikbaarheid beschrijft de mate waarin mensen en goederen in staat zijn om voor hen belangrijke bestemmingen te bereiken binnen een bepaalde tijd en redelijke grenzen aan kosten en moeite. De bereikbaarheid van bestemmingen wordt door verschillende aspecten bepaald:

- De nabijheid en kwaliteit van bestemmingen: welke ruimtelijke activiteiten zijn er in de nabijheid van mijn locatie en hoe belangrijk zijn deze?
- De tijdvensters waarbinnen deze voorzieningen en activiteiten beschikbaar en met vervoermiddelen toegankelijk zijn.
- De omvang en kwaliteit van het verkeer- en vervoersysteem: hoe snel, makkelijk en tegen welke kosten kan ik naar mijn bestemming reizen?
- In het bijzonder de toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem voor alle type gebruikers toegankelijk?

Daarmee is het bereikbaarheidsbeleid een gezamenlijke verantwoordelijkheid van verschillende departementen, medeoverheden,

semipublieke partijen en gebruikers, waaronder vervoerders en verladers. Met de focus op bereikbaarheid wordt niet de verplaatsing zelf, maar het doel van de verplaatsingen centraal gesteld. In het nationaal personenvervoer gaat het dan bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van onderwijs, zorg, winkelen en werken voor burgers.

Er zijn op basis van een conceptuele analyse van bereikbaarheid drie varianten onderscheiden:

- Basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen.
- Maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart.
- Bereikbaarheid verbeteren door het verkleinen van verschillen tussen gebieden.¹

Elk van de drie varianten heeft zijn eigen karakteristieken. Ook voor het goederenvervoer zijn er op basis van een eenzelfde conceptuele analyse drie vergelijkbare varianten onderscheiden.²

¹ Deze varianten zijn uitvoerig beschreven in de rapportage van Goudappel/Rebel, zie bijlage. Zie ook 'Uitwerking bereikbaarheidsdoelen: Programma Mobiliteitsvisie 2050'.

² Deze varianten zijn uitvoerig beschreven in de rapportage van BCI/RHDHV en aan de Kamer toegezonden met de Hoofdlijnenbrief Goederenvervoer.

In een notendop

- Er is een nieuw instrument ontwikkeld om de huidige bereikbaarheidssituatie scherp te kunnen vastleggen: het Nationaal Bereikbaarheidspeil.
- Daarvoor zijn de voorzieningen in Nederland gelokaliseerd en gekoppeld aan de reistijden met diverse vervoerwijzen voor inwoners.
- Het is daarmee ook mogelijk om het burgerperspectief te koppelen aan de feitelijk gerealiseerde reistijd naar voorzieningen in heel Nederland.
- Met dit instrumentarium kunnen er van het in het vorige hoofdstuk geschetste burgerperspectief nu 'foto's' worden genomen van de huidige situatie.



Nu reeds wordt in het beleid voor het personen- en goederenvervoer impliciet gebruik gemaakt van bepaalde uitgangspunten. Dat gebeurt in de beleidsanalyses zoals in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) met knelpuntindicatoren als voertuigverliesuren, verhouding tussen intensiteit van gebruik en capaciteit van de infra (I/C-verhouding), zitplaatskansen en wachttijden. Deze richten zich vooral op knelpunten in de doorstroming en minder op keuzevrijheid voor het bereiken van voorzieningen voor alle burgers.

De reflecties in de rapporten van PBL en 'Elke regio telt!' hebben laten zien dat er een 'dode hoek' of 'blinde vlek' zit wanneer in het beleid alleen op deze indicatoren gekoerst wordt. De essentie van de bereikbaarheidsbenadering is om deze bestaande 'signaalwaarden' voor mobiliteitsknelpunten aan te vullen met inzicht in aandachtspunten voor bereikbaarheid: daar waar burgers onvoldoende bereikbaarheid ervaren, of keuzevrijheid daarin, om hun recht op onderwijs, zorg of werk te kunnen verwezenlijken.

Bij de wens om bereikbaarheid van voorzieningen centraal te zetten, is het relevant om inzicht te hebben in de feitelijke reisafstand (in tijd) van inwoners tot de relevant geachte voorzieningen. De inzichten die we tot nu toe hadden, spitsten zich vooral toe op de doorstroming op de netwerken zelf, zonder de verbinding te leggen met de voorzieningen. Als eerste stap is daarom verkend of het mogelijk is om de data over doorstroming op de netwerken te koppelen met data over de (locaties van de) voorzieningen. Op basis van de verkenning die is uitgevoerd weten we inmiddels dat dit voor de monitoring van de huidige bereikbaarheid mogelijk is en dat daarmee veel informatie beschikbaar kan komen over de bereikbaarheid van veel door burgers relevant geachte voorzieningen in heel Nederland (nulmeting).

Het inzicht in bereikbaarheid vult het bestaande inzicht in mobiliteitsindicatoren aan. Zowel informatie over mobiliteit als informatie over locaties van voorzieningen wordt hiervoor met elkaar in verband gebracht. Dit geeft de mogelijkheid om inzicht te krijgen in welke mate een bereikbaarheidsopgave gevolg is van een knelpunt in mobiliteit of van ruimtelijke ordening of voorzieningenbeleid.







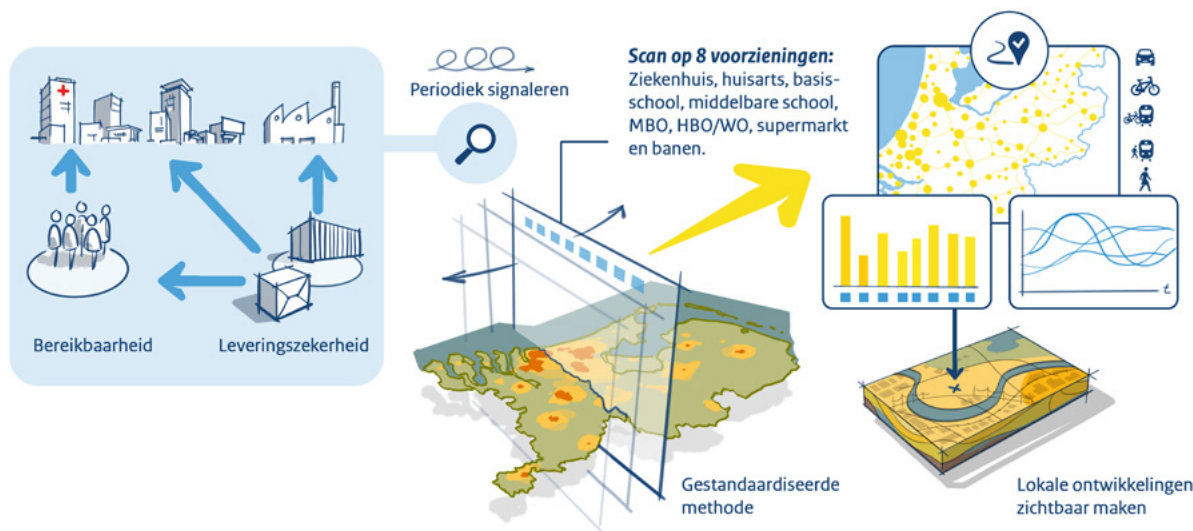
Om te komen tot het inzicht over de bereikbaarheidsaandachtspunten zijn twee belangrijke stappen gezet in de ontwikkeling van de analysemethodiek:

1. De inzichten over de reismogelijkheden met verschillende vervoerswijzen op onze mobiliteitsnetwerken zijn gekoppeld aan data over de locaties van voorzieningen.
2. Er is een koppeling gemaakt met de uitkomsten van de analyses van het burgerperspectief zoals in het vorige hoofdstuk uiteengezet. Die koppeling is noodzakelijk om
 - a. te komen tot een focus op welke voorzieningen relevant zijn;
 - b. te komen tot een focus op wat acceptabele reistijden zijn.

De informatie die op basis hiervan gegenereerd wordt, noemen we het Nationaal Bereikbaarheidspeil. Dit peil levert op nationaal niveau het inzicht in het percentage van de inwoners van Nederland waarvoor geldt dat de feitelijke reistijden naar voor burgers relevant geachte voorzieningen passen binnen de reistijden die zij daarvoor acceptabel vinden. Dit is gedaan voor iedere vervoerswijze afzonderlijk, waarbij is gekeken naar de voorzieningen die door de burger als belangrijk worden bestempeld.

Het ontwikkelde instrument biedt ook de mogelijkheid om per gebied in te zoomen. Hiermee kan bijvoorbeeld inzichtelijk worden gemaakt waar de gebieden/regio's liggen met mindere bereikbaarheid van (een cumulatie van verschillende) voorzieningen. Op basis van de confrontatie van de voor burgers acceptabel geachte reistijden met de feitelijke reisafstand (in tijd) tot voorzieningen kan een eerste indicatie van aandachtspunten in de regio's gegenereerd worden.

Het Nationaal Bereikbaarheidspeil kan zo dienen als referentie bij het gebiedsgerichte gesprek over de bereikbaarheid in de regio. Door gebiedsgericht in te zoomen, ontstaat een beeld hoe de regionale situatie zich verhoudt tot het bereikbaarheidspeil (en daarmee tot a. de nationale situatie én b. de door burgers gemiddeld genomen acceptabel geachte situatie). In dit hoofdstuk lichten we het bereikbaarheidspeil nader toe. In het volgende hoofdstuk gaan we in op de wijze waarop het bereikbaarheidspeil kan worden gehanteerd in het adresseren van regionale aandachtspunten en de aanpak daarvan.





Een bereikbaarheidspeil voor personenvervoer

Als startpunt van het gesprek met de regio's kan op nationaal én regionaal niveau feitelijk inzicht gegeven worden in de reistijd naar voorzieningen waarvan de bereikbaarheid door burgers relevant wordt geacht. Op basis van de confrontatie van de voor burgers acceptabel geachte reistijden met de feitelijke reisafstand (in tijd) tot voorzieningen kan een eerste indicatie van potentiële opgaven gegeven worden.

Het bereikbaarheidspeil verrijkt de beleidsafwegingen rond mobiliteit en bereikbaarheid. Het heft het signaleren van mobiliteitsknelpunten zoals die met de IMA plaatsvindt niet op, maar vult deze aan en verbindt de beide analyses zo mogelijk aan elkaar om inzicht te verkrijgen in welke mate een bereikbaarheidsopgave een gevolg is van een mobiliteitsknelpunt of van ruimtelijke ordening of voorzieningenbeleid. Het is een aanvullend instrument vanuit de systeemverantwoordelijkheid van het Rijk voor bereikbaarheid naast de reeds bestaande analyses voor de mobiliteitsnetwerken (die lenW als verantwoordelijke autoriteit voor de hoofdnetwerken uitvoert).

Het bereikbaarheidspeil is een belangrijke basis voor het interdepartementale en interbestuurlijke gesprek. Het biedt de mogelijkheid elkaar

aan te spreken en overleg te voeren over kosteneffectieve en politiek-bestuurlijk gewenste handelingsperspectieven in gegeven situaties. Dit bereikbaarheidspeil heeft de voorkeur van Rijk en regionaal-bestuurlijke partijen boven wettelijke afrekenbare en generieke normen. Normeren heeft namelijk aanzienlijke nadelen:

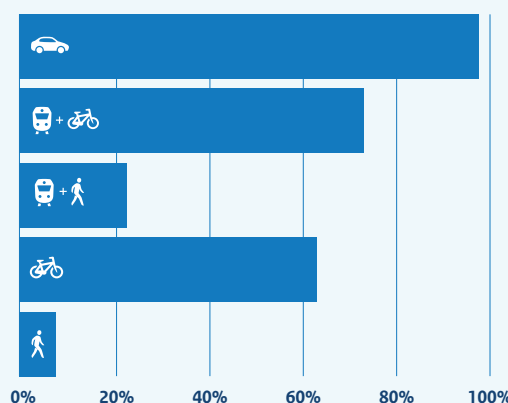
1. Het veronderstelt ten onrechte dat er a priori en generiek voor alle gebieden en onder alle omstandigheden uitspraken mogelijk zijn over de gewenste situatie.
2. Er ontbreekt nog een eenduidig begrippenkader van alle betrokkenen voor het werken aan bereikbaarheid. Het is van belang om dit komende jaren eerst gezamenlijk te ontwikkelen in een leerproces (rapportage Goudappel/Rebel, zie pagina 90).
3. Het zet de politiek-bestuurlijke afweging aan de voorkant op slot, waar de analyse juist de start zou moeten zijn van het interdepartementale en interbestuurlijke gesprek met ruimte voor keuzevrijheid op basis van de maatschappelijke en bestuurlijke weging in de regio.

In combinatie met de tabel met door burgers acceptabel geachte reistijden per voorziening/modaliteit vormen deze tabellen met inzicht in hoeveel inwoners binnen acceptabele reistijden voorzieningen kunnen bereiken het bereikbaarheidspeil. Dit peil maakt dus niet alleen inzichtelijk wat de nationaal gemiddelde acceptabele reistijden zijn per voorziening/modaliteit (zie vorige

hoofdstuk), maar ook wat het aandeel inwoners van Nederland is dat binnen deze acceptabel geachte reistijden hun reis naar de dichtstbijzijnde voorziening kan realiseren op basis van de feitelijke reisafstand (zie hieronder).

Aandachtspunt daarbij is wel dat het gaat om nationale gemiddelden van wat door burgers acceptabel wordt geacht. Het is van belang hierop in het proces nog een gebiedsgerichte check te doen, en in ieder geval ook inzicht in de spreiding rond dat gemiddelde te hebben. Wat op regionaal niveau acceptabel wordt geacht, kan afwijken van wat als nationaal gemiddelde naar voren komt.

Percentage inwoners dat de voorzieningen* binnen acceptabele reistijd kan bereiken

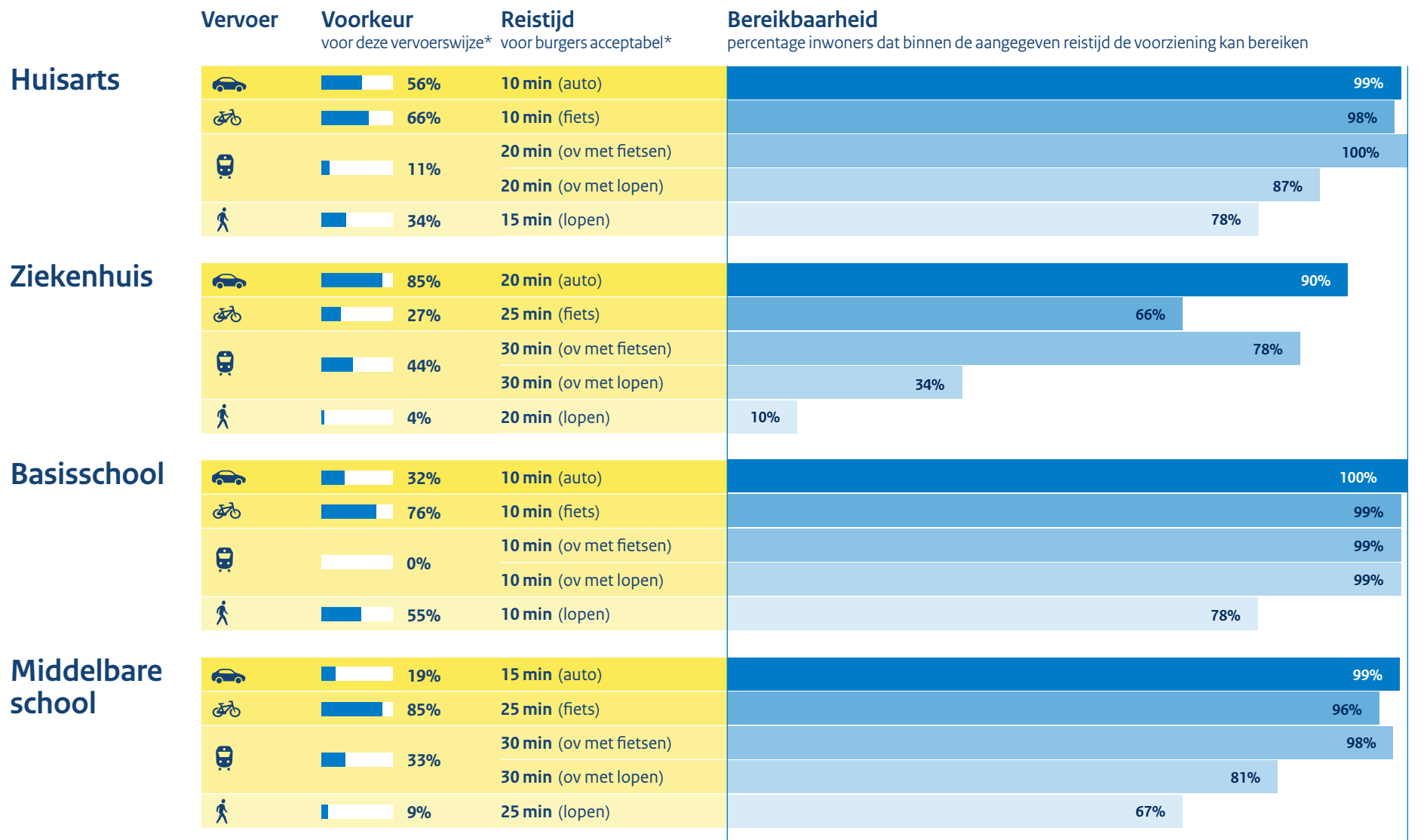


*supermarkt, basisschool, middelbare school, mbo, hbo, wo, huisarts en ziekenhuis



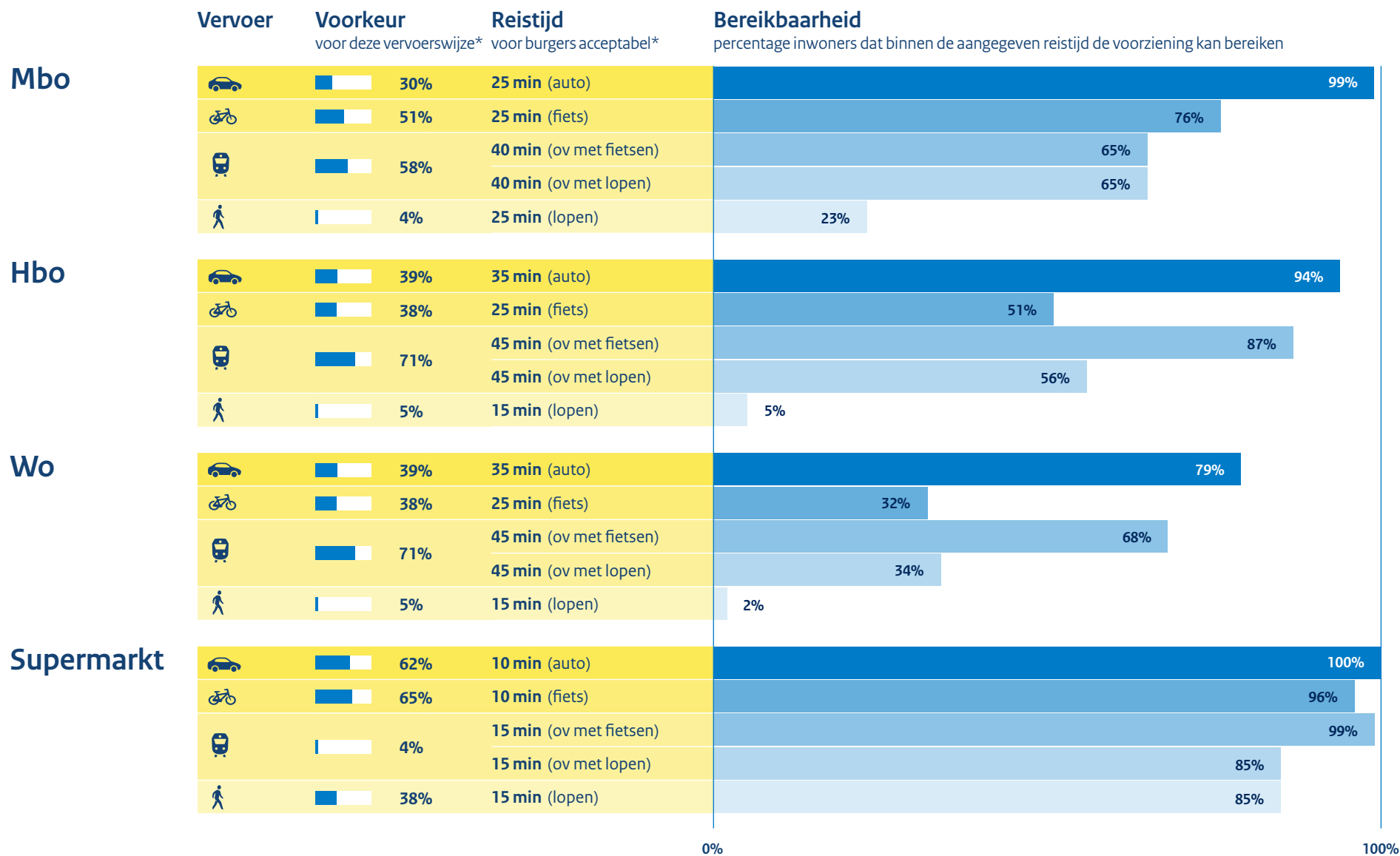


Bereikbaarheidspeil



* Aan Nederlanders is gevraagd met welke twee vervoerswijzen zij vinden dat deze voorziening bereikt moet kunnen worden (KiM-onderzoek "Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief").





* Aan Nederlanders is gevraagd met welke twee vervoerswijzen zij vinden dat deze voorziening bereikt moet kunnen worden (KiM-onderzoek "Acceptabele bereikbaarheid: een reizigersperspectief").





In het bereikbaarheidspeil wordt ook de bereikbaarheid van banen meegenomen. Naast de bereikbaarheid van verschillende zorginstellingen, onderwijslocaties en supermarkten, blijkt uit het burgerperspectief namelijk ook dat de bereikbaarheid van banen belangrijk wordt gevonden. Deze bereikbaarheid wordt reeds gemonitord in de Monitor Nationale Omgevingsvisie¹. Voor het bereikbaarheidspeil van banen wordt aansluiting gezocht op de manier waarop de monitoring daar plaatsvindt.

Beschrijvingen van bereikbaarheid per voorziening

Naast bovenstaande redenerlijn op systeemniveau hebben we per belangrijke voorziening een overzicht van de bereikbaarheid samengevat op de geel gemarkeerde pagina's in dit document. Hierin hebben we de grote hoeveelheid aan informatie die we verzameld hebben bij elkaar gebracht om zo op feiten gebaseerd de bereikbaarheid van zorginstellingen, onderwijsinstellingen en supermarkten te beschrijven. Dat doen we op basis van de PWE, KiM-onderzoek, nulmeting en PBL-analyse.

¹ PBL (2024) Monitor Nationale Omgevingsvisie 2024. [Monitor Nationale Omgevingsvisie 2024 \(MONOVI\) | Planbureau voor de Leefomgeving](#) p. 67-70.

Het bereikbaarheidspeil is opgesteld op basis van de nulmeting zoals aangekondigd in de rapportage 'Uitwerking bereikbaarheidsdoelen' (december 2023). In de nulmeting is onderzocht hoe de bereikbaarheid van Nederland er nu voor staat. Deze bereikbaarheid is vergeleken met de eerder gedeelde conceptuele varianten van bereikbaarheidsdoelen en ook met de door burgers acceptabel geachte reistijden.

De opgaven op basis van de verrichte analyses kunnen op verschillende manieren geformuleerd worden. Er zijn twee belangrijke lagen te onderscheiden:

- De bereikbaarheid van **voorzieningen** die aandacht vragen door heel Nederland heen, omdat er op meer locaties en voor meerdere modaliteiten opgaven voor de bereikbaarheid van deze voorzieningen blijken.
- Er zijn specifieke **gebieden** waar opgaven in bereikbaarheid van meerdere voorzieningen cumuleren.

De resultaten laten zien dat er andere (potentiële) opgaven in beeld komen dan met meer netwerkgerichte indicatoren. De indicator voegt drie belangrijke aspecten toe:

- De bestemming van de reis/activiteit komt centraal te staan. Dit betekent dat ander soort opgaven, zoals het niet kunnen bereiken van school of werk, in beeld komen, ook als dit niet veroorzaakt wordt door een fileknelpunt of

capaciteitsknelpunt op het spoor zoals tot nu toe vooral gehanteerd werd.

- De resultaten zijn multimodaal in de zin dat deze voor alle vervoerswijzen op een vergelijkbare wijze en vergelijkbaar niveau bepaald worden. Hierdoor wordt bijvoorbeeld duidelijk hoeveel de bereikbaarheid per ov met lopen slechter is dan de bereikbaarheid per auto.
- De relatie met ruimtelijke inrichting (waaronder ruimte voor wonen en werk) en voorzieningenbeleid wordt expliciet. De indicator maakt duidelijk dat een tekort aan bereikbaarheid niet alleen met mobiliteitsmaatregelen opgelost kan worden, maar juist ook met ruimtelijk beleid. Door voorzieningen meer te spreiden of door woningen te bouwen op plekken waar de voorzieningenbereikbaarheid hoog is. De bereikbaarheidsindicator stimuleert op deze manier integraal beleid in plaats dat sectoraal de focus wordt gericht op mobiliteitsoplossingen.







Naar een bereikbaarheidspeil voor goederenvervoer

Belang goederenvervoer

Het goederenvervoer maakt een betrouwbaar en efficiënt transport van goederen mogelijk, met name essentiële goederen zoals medicijnen en voedsel mogelijk. Het goederenvervoer is daarmee in de eerste plaats van belang voor de burger. Goederenvervoer zorgt voor de bevoorrading van de supermarkten, de winkels om de hoek en maatschappelijke voorzieningen als ziekenhuizen, scholen, musea en theaters. Ook het bezorgen van pakketjes en boodschappen aan de deur is goederenvervoer.

Tevens is het goederenvervoer van belang voor veel industriële en verwerkende bedrijven en daarmee voor de landelijke en regionale economie. Goederenvervoer is essentieel om grondstoffen en halffabricaten geleverd te krijgen voor hun productieprocessen en om de producten vervolgens naar afnemers te vervoeren. Zonder goederenvervoer geen omzet, en daarmee ook geen toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Zo bezien is goederenvervoer ook belangrijk voor de burger als werknemer van deze bedrijven.





Ook is goederenvervoer een belangrijke drager van maatschappelijke opgaven, zoals de energietransitie of circulaire economie. De energietransitie zal stromen van fossiele brandstoffen doen afnemen en vervangen door bio-based brandstoffen en waterstof. Dit vraagt om veel mobiliteit en ruimte. Duurzamer produceren zal zorgen voor andere vervoerstromen, onder meer retourstromen naar afvalverwerking en de afvoer van herwonnen grondstoffen naar (nieuwe) productielocaties om daar hergebruikt te worden.

Het voorgaande laat ook zien dat goederenstromen van elkaar afhankelijk zijn: bedrijven opereren in complexe ketens van productie en consumptie, waarbij de productie van het ene bedrijf de input vormt voor het andere, dat uiteindelijk een product voortbrengt voor de consument. De schaal van deze ketens varieert van lokaal tot intercontinentaal. En voor een klein land als Nederland betekent dit al gauw een afhankelijkheid van import- en exportstromen. Ook doorvoer kan dan van belang zijn: grondstoffen die via onze zeehavens naar verwerkend bedrijfsleven over de grens worden doorgevoerd, kunnen vervolgens leiden tot de import van daarmee voortgebrachte halffabricaten die van belang zijn voor producten van Nederlandse bedrijven.

Leveringszekerheid

Ook voor het goederenvervoer geldt dat transport geen doel op zich is. Met de focus op bereikbaarheid wordt niet de verplaatsing zelf, maar het doel van de verplaatsing van goederen centraal gesteld. Dit goederenvervoer staat daarmee ten dienste van maatschappelijke en economische functies.

Een belangrijk begrip hierbij is leveringszekerheid. Leveringszekerheid betekent dat goederen steeds op het juiste moment op de juiste plaats beschikbaar moeten zijn om gebruikt te kunnen worden bij bedrijven, instellingen en consumenten. Wat dat juiste moment is, verschilt van het ene tot het andere goed. Daarbij spelen ook aspecten in het logistieke proces een rol, zoals voorraadvorming en de organisatie van opeenvolgende schakels in ketens van productie en consumptie. Ook is er verschil in de consequenties als een goed niet tijdig beschikbaar is. Er is daarom altijd een zekere mate van leveringszekerheid nodig om onze samenleving en economie draaiende te houden. Bereikbaarheid van goederen betekent dat voldoende leveringszekerheid voor maatschappelijke en economische functies wordt geborgd. Dat is niet vanzelfsprekend.

Eerder is gecommuniceerd dat wordt gefocust op het borgen van leveringszekerheid voor maatschappelijke en economische functies. Dit bepaalt namelijk de mate van zekerheid waarmee goederen op de juiste plaats en tijd

beschikbaar zijn. Daarbij wordt onderkend dat goederenvervoer zich veelal afspeelt op een hoger geografisch schaalniveau dan de bereikbaarheid van voorzieningen in het personenvervoer. Daarnaast speelt marktwerking in goederenvervoer een grotere rol. Goederenvervoer is in essentie een kwestie van vraag en aanbod, waarbij economische afwegingen van marktpartijen vaak doorslaggevend zijn.

Voor goederenvervoer wordt gezocht naar mogelijkheden om op basis van de beschikbare data en datakoppelingen te komen tot een zinvolle operationalisering van deze leveringszekerheid. Op die manier kunnen we scherper onderbouwen wat dit betekent voor de afwegingen die we maken en de opgaven waarvoor we staan.

Tot op heden worden opgaven in het goederenvervoersysteem vooral gesignaleerd op basis van de resultaten uit de IMA. Deze mobiliteitsanalyse biedt onder andere belangrijke informatie over reistijdverliezen, wachttijden bij sluisen, verkeersvolumes en de modal-shiftpotentie.

Met de focus op leveringszekerheid van goederen voor maatschappelijke en economische functies is er behoefte aan inzicht op nieuwe, aanvullende aandachtspunten. Zoals: welke goederen zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de economie? Welke goederenstromen zijn





essentieel voor onze samenleving? En welke mate van leveringszekerheid is nodig voor het ontwikkelperspectief van regio's? Welke impact hebben knelpunten in het netwerk op de leveringszekerheid van type goederen en bepaalde regio's? En zijn er alternatieve vervoerwijzen voorhanden bij zich voordoende knelpunten? Inzicht verkrijgen in deze vragen is belangrijk, maar zal enige tijd vergen.

Leveringszekerheid maakt het belangrijk om sterker in te zetten op essentiële goederen en regionale kracht. Dit door in eerste instantie ook de maatschappelijk-economische betekenis voor Nederland van verschillende stromen van goederen beter inzichtelijk te maken en ook het ontwikkelperspectief van regio's, bijvoorbeeld gericht op de gewenste leveringszekerheid voor economische clusters, hierin mee te nemen.

Strategische autonomie en veerkracht

De leveringszekerheid hangt samen met het reduceren van de kwetsbaarheden voor de ketens van productie tot consumptie. Deze kwetsbaarheden zijn onder meer het gevolg van ontwikkelingen op het gebied van internationale verhoudingen en klimaat. We hebben al eerder ervaren hoe belangrijk het streven naar autonomie en veerkracht daarom is.

Er zijn afhankelijkheden in de levering van grondstoffen en halffabricaten uit (verre) landen.

De Europese inzet is om deze afhankelijkheden af te bouwen en meer strategische autonomie te bereiken. Nederland vervult daarin een belangrijke rol als gateway to Europe. Voor het vergroten van de strategische autonomie van Europa zijn daarop toegesneden transportaders nodig. Dat raakt aan het beleid voor onze nationale zeehavens en de grensoverschrijdende verbindingen, zoals de netwerken benoemd in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T).

Daarnaast zijn er kwetsbaarheden in het goederenvervoersysteem als gevolg van de ontwikkelingen in het klimaat: droogte, piekneerslag en zeespiegelstijging. Zo heeft de Rijn, als belangrijke achterlandverbinding voor het binnenvaarttransport, steeds vaker te maken met lage waterstanden in droge periodes. De storingsgevoeligheid als gevolg van grote droogte, hitte of overstromingen is van invloed op de leveringszekerheid voor producent en consument. Goederenvervoer moet hier flexibel op kunnen inspelen. Met name daar waar we in het nationale beleid deze leveringszekerheid kunnen borgen, vergt dat onze aandacht.

Bereikbaarheidspeil goederenvervoer

Schaarste (zoals in ruimte en maakcapaciteit) vraagt om scherpe keuzes over welke mobiliteit op welke plaats en tijd mogelijk is. Keuzes ten aanzien van het type goederen waarvan of de gebieden waarvoor we bereikbaarheid

willen behouden of vergroten. Bijvoorbeeld in het borgen van de leveringszekerheid in de voedselketen. Juist wanneer we voor personenvervoer inzetten op referentiewaarden in het borgen van bereikbaarheid, is het ook voor het goederenvervoer van belang iets vergelijkbaars te hebben. Goederenvervoer en personenvervoer maken namelijk gebruik van dezelfde netwerken waarvoor voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het goederen- en personenverkeer beschikbaar moet zijn. In geval van schaarste moet die capaciteit verdeeld worden na transparante en onderbouwde afwegingen in het licht van de gestelde integrale doelen.

Om goederenvervoer een gelijkwaardige plek in de afwegingen te kunnen geven, verkennen we hoe we ook voor dit vervoer een bereikbaarheidspeil kunnen opstellen. We willen zo scherpere afwegingen kunnen maken bij bijvoorbeeld de verdeling van schaarse infracapaciteit tussen personen en goederen, de inzet op verschillende modaliteiten en de aanpak van toegang tot stedelijke gebieden en toegang tot bedrijventerreinen.

Er wordt verkend of het haalbaar is om deze manier van signaleren toe te voegen aan het instrumentarium. Hierbij gaat het om indicatoren die kwetsbaarheden in de goederenvervoernetwerken in beeld kunnen brengen, zoals knelpunten in de doorstroming, de impact daarvan en de mogelijkheden van alternatieven bij het zich



voordoen van knelpunten. Deze analyse erkent dat niet elk mobiliteitsknelpunt dezelfde betekenis heeft, maar dat de betekenis ingekleurd wordt door de kwetsbaarheid van het goederenvervoernetwerk voor dit knelpunt, de aard van de goederenstroom en de betekenis voor de locaties waar de goederen vandaan komen en naartoe gaan. Het resultaat daarvan kan gebruikt worden om de robuustheid en de weerbaarheid van het goederenvervoersysteem te vergroten.

Het leidt tot een combinatie van:

- Knelpunten in de goederenvervoernetwerken (op basis van de IMA) in het goederenvervoer gegeven de bedrijfseconomische kosten.
- Gevoeligheden (c.q. impact) van een knelpunt in het goederenvervoer netwerk op basis van indicatoren voor deze kwetsbaarheid en de betekenis hiervan voor type goederen en de herkomst- en bestemmingslocaties van deze goederen.
- Alternatieve mogelijkheden van vervoer bij het zich voordoen van een knelpunt in het goederenvervoernetwerk.

Deze analyse erkent dat niet elk mobiliteitsknelpunt dezelfde betekenis heeft, maar dat de betekenis ingekleurd wordt door de kwetsbaarheid van het goederenvervoersysteem voor dit knelpunt, de aard van de goederenstroom en de betekenis voor de regio. Zo kan het oplossen van een minder zwaar knelpunt vanuit een maatschappelijk-economisch perspectief voorrang verdienen boven een zwaarder knelpunt (in termen van voertuigverliesuren).

De ontwikkeling van een dergelijk bereikbaarheidspeil voor het goederenvervoer draagt bij aan een duidelijke prioritering van opgaven in het goederenvervoerbeleid zelf, in de afweging met opgaven in het personenvervoer, en draagt ook bij aan een samenhangende ruimtelijk-economische ontwikkeling. Zoals het Voorontwerp Nota Ruimte aangeeft, verschilt de functie van een netwerk per locatie. Een heldere categorisering en definitie van de specifieke functie van een netwerk per locatie draagt bij aan de verdere structurering van het netwerk. Categorisering van netwerken maakt inzichtelijk welke keuzes te maken zijn op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en kan op deze manier bijdragen aan een toekomstbestendige inrichting van Nederland. Zo kan het aanpassen van een netwerk met een stedelijk karakter helpen bij het aanwijzen van geschikte locaties voor verstedelijking en sturend werken bij het bepalen van locaties voor clustering van industrie. Dit zorgt ervoor dat alle netwerken bijdragen aan het efficiënter inrichten van onze economie en het continu verbeteren van een gezonde en veilige leefomgeving. Een bereikbaarheidspeil voor het goederenvervoer ondersteunt deze zoektocht naar versterking van ruimtelijk-economisch beleid, zoals in de Nota Ruimte en van de aangekondigde visie van het kabinet op de ruimtelijke en economische structuur.



Basisschool

Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.



Nederlanders vinden de basisschool een relatief minder relevante voorziening om dichtbij te hebben

Dit kan onder andere komen doordat een basisschool voornamelijk belangrijk is als je jonge kinderen hebt of als je op een basisschool werkt.

Onderzoek van het KiM toont aan dat **16%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **26%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Gewenst aantal bereikbare locaties

De minderheid van Nederlanders geeft aan dat één basisschool in de buurt voldoende is.

De rest wil keuze uit twee of meer locaties.

1

43%

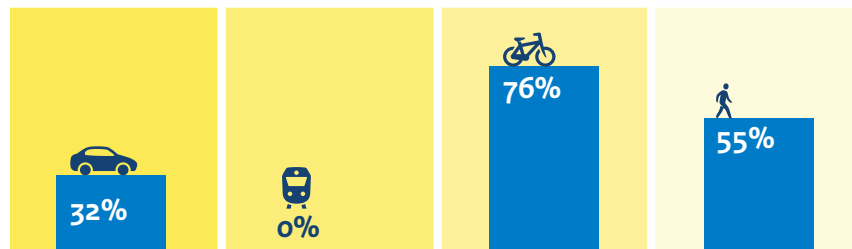
2+

57%

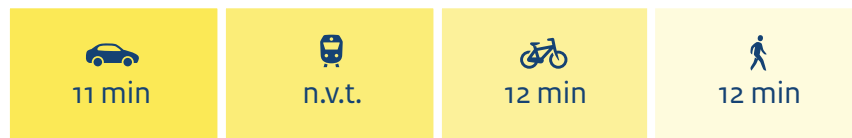
Dat het grootste deel van de Nederlanders meer keuze wil hebben, is begrijpelijk. Ouders of voogden kiezen een basisschool vanuit verschillende levensbeschouwelijke oogpunten en waarden. Daardoor vinden ze het belangrijk dat er wat te kiezen valt. Het KiM laat zien dat de keuze van een basisschool daarnaast vooral afhangt van het onderwijsconcept en/of de kwaliteit van de basisschool. **37%** van de respondenten bezoekt niet de dichtstbijzijnde basisschool.



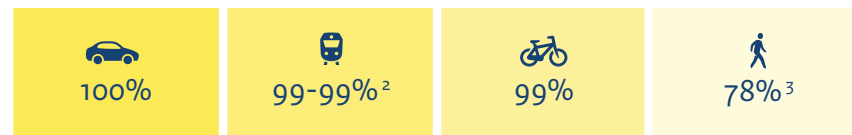
? Met welke twee vervoerswijzen vind je dat een basisschool bereikt moet kunnen worden?



🕒 Welke reistijd naar een basisschool is voor jou dan acceptabel?
Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



● Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een basisschool kunnen reizen



Met het ov in combinatie met lopen of fietsen lukt het bijna alle inwoners om **binnen 10 minuten** bij een basisschool te komen. Dit komt ook omdat het op de meeste plekken lopend of met de fiets alleen al lukt om naar de basisschool te komen.

De **25%** gebieden van Nederland met de langste reistijd naar basisscholen, liggen vooral buiten de grotere steden. Voor de auto geldt dat juist voor gebieden in de steden, zoals in Amsterdam en metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Lopend lukt het buiten de steden vaker niet om binnen **12 minuten** een basisschool te bereiken.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

In deze wijk is 1 op de 3 bewoners kind, maar voor hen is geen plek op school: 'Zoon gaat naar andere stad'

Bron: AD, 18-08-2022

Hier komt de nieuwe basisschool in Dukenburg: 'Een centrale plek, voor iedereen goed bereikbaar'

Bron: De Gelderlander, 28-08-2024

Honderden kinderen maanden zonder leerlingenvervoer in Bunnik, De Bilt, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Zeist

Bron: RTV Utrecht, 02-06-2024

Buurt en ouders voelen zich belazerd nu twee scholen in Noord tóch naast elkaar komen: 'Staan auto's in alle zijstraatjes'

Bron: Het Parool, 28-09-2024

Regio's verschillen in voorkeur



In **stedelijke gebieden** vinden mensen het minder belangrijk om een basisschool te **kunnen bereiken**.



In **minder stedelijke gebieden** willen mensen vaker dat ze de basisschool **met de fiets** kunnen bereiken.





Middelbare school

Nederlanders vinden een middelbare school een relatief minder relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **15%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **10%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Dat een middelbare school makkelijk te bereiken is, heeft maar voor **10-15%** van de Nederlanders prioriteit. Dit komt vooral doordat de meeste Nederlanders alleen maar naar een middelbare school hoeven tussen ongeveer 12 en 18 jaar oud, als middelbare scholier, of als ouder daarvan. Uitzondering is het personeel van middelbare scholen.

Gewenst aantal bereikbare locaties

De minderheid van de Nederlanders (**32%**) geeft aan dat één middelbare school in de buurt voldoende is. De rest wil keuze uit twee of drie of meer locaties.



In **stedelijke gebieden** hebben mensen vaak de keuze tussen meerdere middelbare scholen op **fietsafstand**. In **laag stedelijke gebieden** hebben mensen een langere fietstijd dan **27 minuten** naar de dichtstbijzijnde middelbare school.

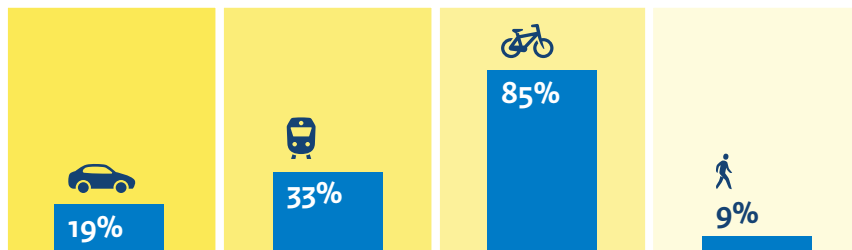
In de grote steden en in mindere mate in gebieden rondom de steden, hebben scholieren vaak de keuze tussen **meerdere middelbare scholen** op fietsafstand (of zelfs loopafstand). Buiten deze stedelijke gebieden zijn middelbare scholen vaak gevestigd in de wat grotere woonkernen van een regio.

Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.

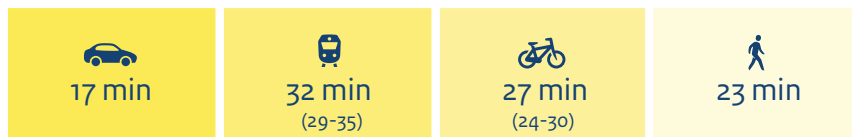




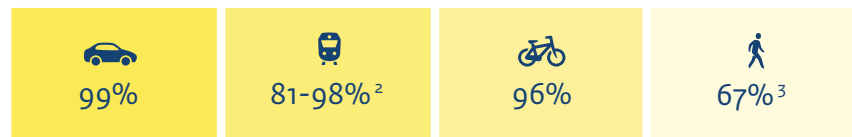
? Met welke twee vervoerswijzen vind je dat een middelbare school bereikt moet kunnen worden?



🕒 Welke reistijd naar een middelbare school is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



🏠 Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een middelbare school kunnen reizen



Met de auto is in het grootste deel van Nederland ten minste één middelbare school te bereiken **binnen 17 minuten**, de gemiddelde acceptabele reistijd met de auto. Uitzonderingen zijn enkele delen van het laagstedelijk gebied van Friesland, Drenthe en Zeeland. De auto is echter voor veel middelbare scholieren geen reële vervoersoptie; ze zijn afhankelijk van anderen die wel kunnen autorijden.

Met het ov kunnen scholieren in een groot deel van Nederland (ook in veel laagstedelijke gebieden) een middelbare school **binnen 32 minuten** bereiken. De enige uitzondering is Zeeland (en in mindere mate Drenthe, Friesland en Groningen), waar scholieren nog steeds op een groot deel van de regio's niet **binnen 32 minuten** een middelbare school kunnen bereiken.

- 1 Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes
- 2 Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte
- 3 Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

Achtstegroepers kijken vooral of middelbare school dichtbij is

Bron: Het Parool, 13-02-2018

Vervoersarmoede in Fryslân neemt toe: werk en school zijn steeds slechter bereikbaar

Bron: Friesch Dagblad, 27-09-2024

Kinderen uit Voorschoten fietsen het verst naar middelbare school, die uit Den Haag het kortst

Bron: AD, 14-09-2022

Scholieren dagelijks te laat door overvolle bussen: standaard te laat-briefje op zak

Bron: Omroep Flevoland, 07-10-2024

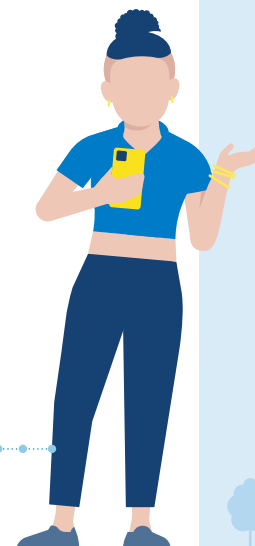
Regio's verschillen in voorkeur



In **stedelijk gebied** is er geen andere voorkeur voor vervoerswijzen ten opzichte van laagstedelijk gebied.



In **laagstedelijk gebied** is de acceptabel gevonden reistijd met de fiets en het openbaar vervoer langer.





De bestuurlijke doorwerking

Bereikbaarheidsdenken in de regio

Een bredere kijk op bereikbaarheid vergroot de gelaagdheid van actoren en de complexiteit van het stakeholderveld en vraagt daarmee om een andere manier van werken. Tegen die achtergrond heeft afgelopen jaar in een aantal regio's een gebiedsgerichte inventarisatie plaatsgevonden van het werken op basis van een bereikbaarheidsbenadering. Met dank aan de bestuurlijke en ambtelijke medewerking uit die regio's hebben we een scherper zicht gekregen op de aandachtspunten die bij de bredere bereikbaarheidsbenadering aan de orde zijn.

Tijdens het onderzoek zijn, naast het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ook andere departementen en de koepelorganisaties InterProvinciaal Overleg (IPO) en Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) betrokken. Dat vond plaats in meerdere werksessies en aan de opgezette Nationale Leertafel Bereikbaarheid onder voorzitterschap van de Directeur-generaal Mobiliteit. In deze groep zijn bevindingen vanuit de gebiedscasussen gedeeld en is input opgehaald aan de hand van reflecties op het door Goudappel en

Rebel ontwikkelde denkkader dat in het als bijlage bijgevoegde rapport nader wordt toegelicht.

Uit de inventarisatie blijkt dat in de regio's bereikbaarheid van voorzieningen en de verdeling daarvan over doelgroepen een steeds belangrijkere rol speelt. Alle regio's hebben wel op de een of andere manier al aandacht voor de bereikbaarheid van banen en voorzieningen. Alle regio's zien de meerwaarde van een bereikbaarheidsbenadering waarbij aandacht is voor nabijheid en de mate waarin het verkeers- en vervoerssysteem mensen in staat stelt banen en voorzieningen te bereiken.

Het besef dat bereikbaarheid van werk en voorzieningen een aandachtspunt is, groeit. Maar over wanneer er precies sprake is van een opgave bestaat geen uitgekristalliseerd beeld in de regio's. In de regio's wordt gewerkt met meerdere doelstellingen voor bereikbaarheid en worden daarbij verschillende verdelingsprincipes gecombineerd.

In een notendop

- De bereikbaarheid van voorzieningen verschilt per regio. Er is niet één pasklare oplossing of norm voor alle regio's om de bereikbaarheid te behouden en te verbeteren.
- In samenwerking met de regio's wordt het Nationaal Bereikbaarheidspeil als referentie toegepast en vertaald in een ontwikkelstrategie per regio, passend bij de bestaande en gewenste ruimtelijk-economische en sociale opbouw van een regio.
- Hiervoor worden bestaande overlegstructuren en lopende vernieuwingen hierin benut.
- Bij het sturen op bereikbaarheid is er een rol weggelegd voor mobiliteitsbeleid én ruimtelijke ordening én voorzieningenbeleid.





Vanuit de onderzochte gebieden komen wel de volgende suggesties naar boven die van belang zijn bij de toepassing van de bereikbaarheidsbenadering:

- Zorg voor een koppeling met andere opgaven: het is belangrijk dat bereikbaarheidsopgaven worden geplaatst in het licht van andere maatschappelijke vraagstukken in het gebied. Zo is het ook van belang om de opgave integraal in relatie tot veiligheid, gezondheid en leefomgeving te bezien, en waar mogelijk ook in relatie tot de totale brede welvaart.
- Eén enkele doelstelling volstaat niet: combineer meerdere bereikbaarheidsdoelen.
- Begin met streven naar verbetering: een absolute norm lijkt niet wenselijk. Enerzijds omdat kennis ontbreekt om aan te geven wat die norm precies zou moeten zijn, maar anderzijds omdat een harde grens altijd arbitrair is en geen recht doet aan specifieke kenmerken en uitzonderingen.

Er is terughoudendheid bij de regio's om absolute normen voor bereikbaarheid vast te stellen. Deels komt dit doordat er kennis ontbreekt om aan te geven wanneer er precies sprake is van een probleem. Een harde grens is dan vrij arbitrair. De regio's zijn het er dan ook unaniem over eens dat bereikbaarheidsdoelen en -oplossingen niet door het Rijk voorgeschreven en generiek moeten worden voor heel Nederland. Gebieden hebben verschillende opgaven en daarbij is maatwerk nodig gezien door een regionale/lokale bril.

Het SMART in kaart brengen van bereikbaarheid door het Rijk en daarmee identificeren van mogelijke opgaven zien de regio's wel als meerwaarde. De regio's zijn echter huiverig voor al te geoperationaliseerde bereikbaarheidsdoelstellingen die hun eigen afwegingsruimte te veel inperken. Ze pleiten wel voor een analysekader van het Rijk dat richting geeft om opgaven te signaleren, maar tegelijkertijd ruimte laat voor regionale verschillen bij de agendering van aandachtspunten en het regionaal komen tot andere oplossingen.

De regio's hebben er nog weinig vertrouwen in dat, zonder stappen van het Rijk daartoe, meer evenwichtige afwegingen tot stand komen tussen ruimte en mobiliteit, laat staan dat het zou lukken om ook het voorzieningenaanbod onderdeel van de afweging te maken. De regio's kijken dus naar het Rijk voor het zetten van stappen in die integratie.

Belangrijke observatie is dat de onderzochte regio's meerwaarde zien in de verbrede kijk op bereikbaarheid, waarbij er aandacht is voor de nabijheid van voorzieningen en de mate waarin het verkeers- en vervoerssysteem mensen in staat stelt om bepaalde voorzieningen te bereiken. Bij het in kaart brengen van bereikbaarheid wordt aandacht gevraagd voor de volgende punten:

- Kijk naar bereikbaarheid op verschillende ruimtelijke schaalniveaus en met verschillende vervoerwijzen: afhankelijk van het soort voorziening is een bepaalde reistijd met een bepaalde vervoerswijze acceptabel.
- Bij bereikbaarheid gaat het om meer dan alleen reistijd: voldoende capaciteit en kwaliteit (inclusief comfort, betrouwbaarheid en veiligheid) van de mobiliteitsnetwerken, de voorzieningen en de ruimtelijke ordening speelt een rol net als betaalbaarheid.
- Maak onderscheid naar doelgroepen: belangrijkste aandachtspunt zijn huishoudens met een laag inkomen en/of mensen met een fysieke en/of mentale beperking, omdat zij vaak hogere drempels ervaren in hun bereikbaarheid. Ook verschillen in perceptie van bereikbaarheid tussen landelijk en stedelijk gebied spelen een rol.

De bereikbaarheidssituatie verschilt per regio. Sommige regio's hebben te maken met opgaven in de bereikbaarheid doordat er te weinig mensen en dus verplaatsingen zijn om het lokale voorzieningenniveau en mobiliteitsnetwerk in stand te houden. De nabijheid van voorzieningen als zorg, onderwijs en cultuur staat daar onder druk. Dit komt soms door afnemend aanbod van openbaarvervoerbindingen, maar ook door toenemende kosten van mobiliteit. Hierbij gaat het enerzijds om landelijke gebieden, waar de afstand tot voorzieningen zo groot is, dat een auto vereist





Landelijk gebied

Het kabinet onderstreept het belang van een leefbaar en sociaaleconomisch vitaal landelijk gebied, waar het goed wonen, werken, recreëren en ondernemen is. Begin 2025 zal het kabinet daarom de Kamer informeren over zijn inzet hierop. Het landelijk gebied is voor veel mensen hun thuis. Er is veel trots en liefde voor de eigen streek. Statistisch gezien gaat het ook best goed in het landelijk gebied. Zo kent het landelijk gebied bijvoorbeeld niet méér (gemeten) brede welvaartsproblematiek dan het stedelijk gebied¹, of zelfs minder². En sowieso is de ruimtelijke ongelijkheid tussen gebieden hier minder uitgesproken dan in andere landen³. Maar het landelijk gebied kent ook haar eigen opgaven. Aan de ene kant gaat het om (deels) gevoelsmatige problematiek,

zoals plaatsgebonden ressentiment⁴ en het verlies(gevoel) omtrent voorzieningen⁵. Aan de andere kant gaat het om meer tastbare problematiek, zoals bepaalde kwetsbare groepen⁶, bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en de opgaven rondom water, klimaat en natuur. Oftewel, het gaat best goed, maar er zijn ook zorgen en opgaven specifiek voor het landelijk gebied, die ook weer verschillen per regio.

- 1 CBS (2020) <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/49/regionale-monitor-brede-welvaart-toont-grote-verschillen-stad-en-platteland>
- 2 CBS (2024) <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/50/grote-verschillen-brede-welvaart-tussen-landelijke-gebieden>
- 3 OECD (2024) Navigating Farmer's Crisis and Rural Discontent: Enhancing Well-being in Rural Communities.

- 4 SCP (2023) Somber over de samenleving. <https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2023/05/24/somber-over-de-samenleving>
Van den Berg en Kok (2021) Regionaal maatschappelijk onbehagen. <https://www.rug.nl/cf/pdfs/03092021-vdberg-en-kok-regmaatschonbehagen.pdf>
- 5 Koens, R. (2021) Het platteland verliest zijn voorzieningen en dat vergroot de ongelijkheid - Follow the Money - Platform voor onderzoeksjournalistiek (ftm.nl)
- 6 Koreman, M. C. J. (2024). Rural futures for young adults: Rural development and regeneration in the Netherlands. Pot, Felix. "The Extra Mile: Perceived Accessibility in Rural Areas." (2023). En: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (2022). Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on) bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland.

is om je dagelijkse bestemmingen te bereiken. Anderzijds zijn er stedelijke gebieden, waar door de sterk toegenomen werkgelegenheid en het groeiende inwonertal de capaciteit van netwerken tegen grenzen aanloopt om de bereikbaarheid van voorzieningen en banen te borgen. Hierdoor ontstaat er verschil in mobiliteitsbehoeften en in mobiliteitspatronen tussen autoafhankelijke landelijke en autoluwe stedelijke gebieden.

Elke regio kent dus zijn eigen bereikbaarheidsvragen en -opgaven. Dat is terug te zien in de verschillende typen van opgaven voor bijvoorbeeld de NOVEX-gebieden en de Elke regio telt-gebieden. Daar behoren ook andere ruimtelijk-economische strategieën en daarmee samenhangende bereikbaarheidsopgaven bij. Het Voorontwerp Nota Ruimte heeft vier verschillende strategieën voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van diverse regio's onderscheiden:

1. Vitaliseren: in deze regio's staat het versterken van bestaande structuren en het opvangen van de autonome bevolkingsontwikkeling voorop. De opgave is hierdoor meer kwalitatief van aard, gericht op behoud en versterking van een prettige, gezonde en leefbare omgeving.
2. Initiëren: in deze regio's – op grotere afstand van het economische kerngebied – wordt ingezet op het realiseren van een aanzienlijk groter aandeel van de verstedelijkingsopgaven, dan alleen op basis van de huidige omvang en autonome groei voor de hand zou liggen.



- Deze ontwikkeling moet gepaard gaan met een stevige economische ontwikkeling in die regio's.
3. Stimuleren: het bevorderen van een ruimtelijk-economische ontwikkeling en herstructurering in regio's die strategisch liggen ten opzichte van economisch dynamische gebieden. Bedoeling hiervan is dat ze zich in de toekomst verder ontwikkelen, naar meer complete regio's met een evenwichtige mix aan wonen, werken, voorzieningen en groen.
 4. Accommoderen: het accommoderen van de sterke autonome trend tot concentratie van mensen en economie in de Metropoolregio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven om het Nederlandse verdienvermogen op langere termijn in stand te houden.

Bij de vertaling van deze gedifferentieerde strategieën naar de verschillende regio's is het steeds van belang om op basis van het bereikbaarheidspeil oog te houden voor de bereikbaarheid van voorzieningen in elk van de regio's. De regionale overheden, inwoners en bedrijven weten daarbij vaak beter te benoemen wat de vraag is.

Toepassing van het bereikbaarheidspeil in de regio: gebiedsgericht opgaven adresseren

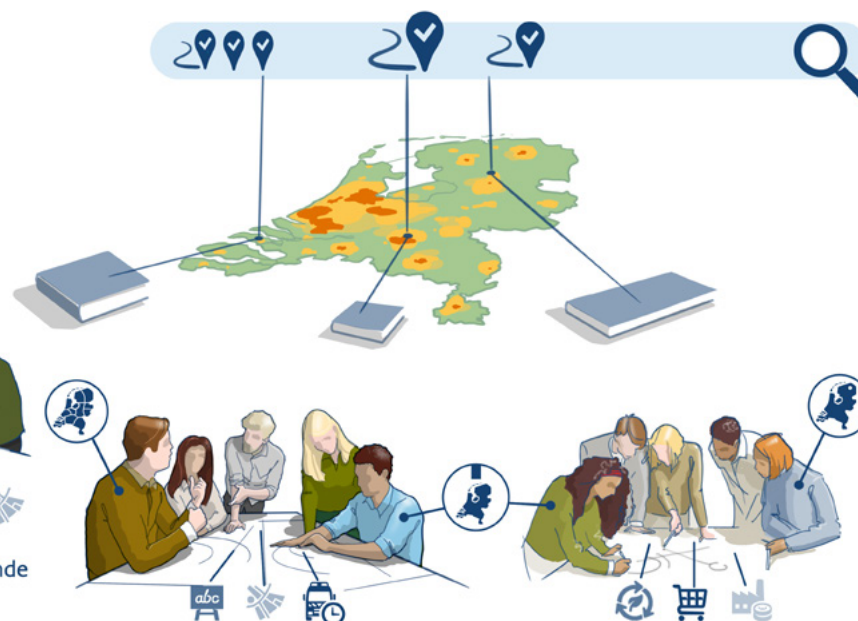
Om gebiedsgericht – dus met regionale partijen – en integraal te kunnen werken aan bereik-

Signalering, gemeten bereikbaarheidskwaliteit

Regionale plannen Maatwerk



Overleg tussen verschillende domeinen, meerdere bestuurslagen



baarheid – dus over de grenzen van mobiliteit, voorzieningenaanbod, ruimtelijke ordening heen – is er een nieuw gezamenlijk begrip en analysekader nodig en moeten we werkwijzen en instrumentarium aanpassen. Dat vraagt om een gerichte programma-georiënteerde aanpak voor de komende jaren waarin Rijk en regio hieraan werken. Het Nationale Bereikbaarheidspeil – zoals in de voorgaande hoofdstukken gepresenteerd – is daarbij een belangrijke eerste stap. Deze wordt door het Rijk als referentie ingebracht in het overleg met de regio.

Toekomstige keuzes ten aanzien van bereikbaarheid in Nederland en in de regio, over mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen, maken we op basis van een referentie aan dit bereikbaarheidspeil. Deze keuzes gaan dus over een afgestemde ontwikkeling van verstedelijking en mobiliteit (nabijheid), locatiebeleid van voorzieningen en investeringen in infrastructuur. In die zin dat ze alle moeten bijdragen aan het behoud of de verbetering van de bestaande bereikbaarheid. In samenwerking met de regio's wordt dit bereikbaarheidspeil toegepast en vertaald in een ontwikkelstrategie per regio passend bij de





bestaande en gewenste ruimtelijk-economische en sociale opbouw van een regio.

Daarvoor is het nodig om een aantal stappen te doorlopen, die noodzakelijk zijn voor het adresseren van bereikbaarheidsopgaven. Deze stappen kunnen worden gehanteerd als leidraad bij het inrichten van een bereikbaarheidsprofiel. Dit geldt op soortgelijke wijze ook voor het goederenvervoer in de landsdelen en voor de goederenvervoercorridors. Ook hier is het relevant om te formuleren welk bereikbaarheidsprofiel wordt nagestreefd op basis van leveringszekerheid en andere opgaven die in het landsdeel en/of de corridor samenkomen.

Stap 1: Bereikbaarheid in kaart. In kaart brengen wat de staat van bereikbaarheid is in de regio en hoe

zich die verhoudt tot de bereikbaarheid in Nederland als geheel.

Stap 2: Opgave voor bereikbaarheid. In beeld brengen of er een bereikbaarheidsopgave is waar publieke partijen op zouden kunnen acteren (mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling, voorzieningen). Om dat te kunnen definiëren is het vastleggen van een regionaal bereikbaarheidsprofiel als onderlegger gewenst.

Stap 3: Sturen op bereikbaarheid. Er is een plan met een pakket aan beleidsinterventies om het gewenste regionale bereikbaarheidsprofiel te realiseren. Dat plan gaat expliciet in op drie knoppen van bereikbaarheidsbeleid (mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningenbeleid) en hun potentie om het bereikbaarheidsprofiel te realiseren.

Binnen de stelselverantwoordelijkheid van het Rijk werken Rijk en de regionale partners voor de gebieden een nagestreefd kwaliteitsprofiel voor bereikbaarheid uit. Bij die uitwerking wordt rekening gehouden met de ruimtelijke, economische en sociale opgaven. Het Nationaal Bereikbaarheidspeil voor de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen, aangevuld met de bereikbaarheid van banen (werk), vormt daarbij de basis. Deze kan verder worden aangevuld met regionaal van belang geachte voorzieningen, de bovenregionale ontsluiting en de bereikbaarheid van goederen (zie tabel met overzicht van de verschillende schaalniveaus/dimensies van bereikbaarheid)¹.

¹ De tabel is door Rebel/Goudappel mede op basis van de gesprekken met de overheden in de gebiedscases opgesteld waarin aanbevelingen worden gedaan voor schaalniveaus en dimensies van bereikbaarheid. In de tabel moet bij goederen/vervoerswijzen ook buisleidingen inbegrepen worden.

	Basisvoorzieningen (ten minste...)	Overige voorzieningen (ten minste of hoe meer hoe beter...)	Werk/ Agglomeratiekracht (hoe meer hoe beter...)		Goederen (hoe betrouwbaarder hoe beter...)
Aanvaardbare reistijd	Lokaal 15 minuten	Regionaal 30 tot 45 minuten	Regionaal 15 tot 60 minuten	Interregionaal 60-120 minuten	Nationaal gewogen snelheden
Voorzieningen	Huisarts, apotheek, basisschool, supermarkt	Ziekenhuis, vo/mbo/ho	Banen	Banen + inwoners (als proxy voor agglomeratie- kracht en sociale interactie)	Essentiële goederen (al dan niet voor specifieke regio's) en alle goederen
Vervoerswijzen	Lopen en fietsen Buiten de stad ook ov en auto	Fietsen, ov, keten en auto	Fietsen, ov, keten en auto	Auto, keten en ov	Weg, Spoor, Water





Op basis van het Nationaal Bereikbaarheidspeil formuleert het Rijk de volgende ambitie: De bereikbaarheid van voorzieningen die mensen belangrijk vinden (zorg, onderwijs, levensmiddelen, werk), blijft op orde en verbetert zo mogelijk. Deze zelfde ambitie geldt voor het vervoer van goederen. In alle MIRT en NOVEX-trajecten wordt de bereikbaarheid daartoe actief in kaart gebracht om te peilen hoe beleid leidt tot bereikbaarheidswinst of -verlies.

Dit uitgangspunt geldt daarmee de gehele rijksoverheid. Van besluiten die een potentieel effect hebben op de bereikbaarheid worden deze effecten bij de besluitvorming in beeld gebracht en afgewogen.

Verdiep naar doelgroepen om te komen tot een opgave

Bij bereikbaarheid gaat het om meer dan alleen reistijd. Dat laten zowel de nationale burgerraadpleging als de onderzochte gebiedscases zien. Om zicht te krijgen op deze andere onderdelen van de bereikbaarheidsopgaven in de regio is een verdere verdieping naar doelgroepen noodzakelijk. Onderscheid maken naar leeftijd (of levensfase) en inkomen (of opleidingsniveau) is belangrijk voor het duiden van verschillen in bereikbaarheid en de behoefte aan bereikbaarheid. En bij de opgave om te vitaliseren zullen ook voorwaarden voor bereikbaarheid van voorzieningen voor (nieuwe) doelgroepen moeten worden ingevuld. Het is van belang die scherp te hebben.

In opdracht van de Regio Noordoost-Brabant heeft hier afgelopen jaar belangwekkend onderzoek plaatsgevonden dat voor deze belangrijke aspecten als inspiratie kan dienen voor de opzet van de integrale bereikbaarheidsanalyses in de regio's. In het onderzoek is er naast de bereikbaarheid van voorzieningen – die de potentiële bereikbaarheid van inwoners in beeld brengt – aandacht voor twee aspecten die meer raken aan de (on)mogelijkheden van de gebruikers om van deze potentiële bereikbaarheid gebruik te maken:

- Toegang tot vervoer, dat veelal verbonden is aan de toegang tot infrastructuur en vervoersdiensten en het bezit van vervoermiddelen zoals auto en fiets.
- Persoonlijke kenmerken: de individuele rechten (rij-/vervoersbewijs) en middelen (zoals fysieke en financiële mogelijkheden) om zich te kunnen verplaatsen.

Met behulp van die invalshoeken samen zijn op basis van een data-analyse verschillende mobiliteitsprofielen onderscheiden. Aan de hand daarvan wordt het risico op een beperking in de bereikbaarheid in beeld gebracht. Wanneer de voorzieningen op grotere afstand komen te liggen en de toegang tot mobiliteit of de persoonlijke mogelijkheden beperkt zijn, neemt de bereikbaarheid voor specifieke groepen sterk af. Bijvoorbeeld voor de groep inwoners die niet mogen of kunnen autorijden.

De analyse maakt duidelijk hoe op regionaal en lokaal niveau een inschatting gemaakt kan worden van de risico's die op basis van de aspecten toegang tot vervoer en persoonlijke kenmerken bestaan bij het kunnen realiseren van bereikbaarheid. Het is nuttig deze risicoanalyse in de regionale bereikbaarheidsanalyses een plek te geven, inclusief het inzicht in welke gebieden zich deze risico's voordoen.

Stel drie brede opgaven centraal

Recent onderzoek van PBL laat zien dat door verschraling van het ov-aanbod in met name landelijke regio's, de bereikbaarheid van voorzieningen daar afneemt. Deze trend kan worden gekeerd door ervoor te zorgen dat de regionale uitwerking van de bereikbaarheidsbenadering gekoppeld wordt aan drie brede opgaven die Rijk en regio belangrijk vinden:

- Toegang voor iedereen
- Sterke en leefbare regio's
- Nederland beter verbonden

Toegang voor iedereen: zorgdragen dat iedereen in Nederland belangrijke voorzieningen kan bereiken binnen acceptabele reistijd, moeite en kosten. De weging daarvan zal altijd contextafhankelijk zijn. Het gaat er in de eerste plaats om dat voor deze aspecten aandacht is en dat de effecten van beleid op deze aspecten in beeld zijn. Op die manier kan bereikbaarheid bijdragen aan het bredere doel van een samenleving, waarin iedereen kan voorzien in



belangrijke levensbehoeften. De nadruk ligt dan ook op de bereikbaarheid van basisvoorzieningen (onderwijs, zorg, supermarkt). Daarbij wordt ingezet op behoud van bereikbaarheid waar deze goed is en verbetering van de bereikbaarheid in gebieden waar deze nu beperkt is.

Sterke en leefbare regio's: in het rapport 'Elke regio telt!' wordt aandacht gevraagd voor de unieke kansen en uitdagingen die elke regio heeft en het nationaal belang om te zorgen dat het overal in Nederland goed gaat. Sturen op bereikbaarheid van werk en voorzieningen kan hier ook in belangrijke mate aan bijdragen. Door breed te kijken naar de bereikbaarheid in de regio en ook te kijken naar andere opgaven op het gebied van brede welvaart wordt het makkelijker om bepaalde systeemopgaven te signaleren en te adresseren.

Nederland beter verbonden: tot op heden is bij het functioneren van de hoofdnetwerken vooral gekeken naar de reistijd, betrouwbaarheid en capaciteit van de netwerken. Dat blijven we doen. Maar we leggen ook een koppeling met te bereiken bestemmingen. Verbeteringen in de hoofdnetwerken die clusters of grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen verbinden, kunnen inzichtelijk gemaakt en afgewogen worden op hun bereikbaarheidswinst, uitgedrukt in aantal te bereiken inwoners of arbeidsplaatsen (of impact op goederenstromen naar economische clusters) op verschillende schaalniveaus.





We verschuiven zo de focus op het aanpakken van knelpunten in de infrastructuur naar het borgen en verbeteren van bereikbaarheid. Daarbij wordt vanuit een breed en integraal perspectief bekeken wat er in elke regio nodig is om de bereikbaarheid te behouden of te versterken.

We zoeken daarbij in alle regio's in Nederland naar een goede balans tussen wonen, werken, voorzieningen en groen. Met de juiste mobiliteit op de juiste plaats. En waarin we rekening houden met het water- en bodemsysteem.

Rijk en regio werken samen aan een gebalanceerde ontwikkeling van bereikbaarheid in de regio's met het bereikbaarheidspeil als referentie. Dat vraagt om een regionaal gedifferentieerde strategie. Niet elke regio is hetzelfde. Iedere regio telt en iedere regio heeft zijn eigen kenmerken, kwaliteiten, kansen, ambities, opgaven en uitdagingen op het gebied van onder andere leefomgeving, sociaaleconomische aspecten, bevolkingsdichtheid en -ontwikkeling, en de ligging ten opzichte van andere regio's. Per regio werken we dit uit in kwaliteitsprofielen voor de bereikbaarheid en een daarop gebaseerde integrale bereikbaarheidsstrategie. Door een regionaal gedifferentieerde ontwikkelstrategie brengen we meer balans in de ontwikkeling van de regio's onderling en zorgen we er tegelijk voor dat we binnen die regio's de kwaliteit van leven verbeteren.

Het bereikbaarheidspeil is ook een belangrijke basis voor het interdepartementale en interbestuurlijke gesprek. Het biedt de mogelijkheid elkaar aan te spreken en overleg te voeren over kosteneffectieve en politiek-bestuurlijk gewenste handelingsperspectieven in de gegeven situaties. De aandachtspunten die daar dan uit resulteren, zijn vervolgens onderwerp van gesprek met de regio, om zo samen te werken aan de verbetering van de bereikbaarheid op basis van de door het Rijk ter beschikking gestelde gestandaardiseerde beleidsanalyses, in combinatie met bredewelvaartsdoelen.

Aansluiting bij bestaande structuren

Om de bovenomschreven strategie uit te werken, is gezocht hoe zoveel als mogelijk aangesloten kan worden bij bestaande structuren.

Implementatie bereikbaarheidspeiling

De ontwikkelde monitoringsinstrumenten in de vorm van een bereikbaarheidspeil worden in de beleidscyclus verankerd. Op die manier wordt de beleidsafweging en besluitvorming verrijkt en kan de toepassing op relatief korte termijn plaatsvinden in de vorm van een 'leertraject'. Daarbij kan in gesprek met de regio's stap voor stap de ontwikkeling plaatsvinden naar een stelsel van integrale monitoring en evaluatie van bereikbaar-

heid, gekoppeld aan een bredere set van indicatoren die de brede welvaart in de regio indiceren.

In het regeerprogramma¹ benadrukt dit kabinet dat goede, betrouwbare en toegankelijke data over de fysieke leefomgeving essentieel zijn voor het voeren van regie op de ruimtelijke ordening. Met actuele informatie kan het kabinet inzicht verwerven over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en wat nodig is om doelen en ambities te behalen. Monitoring is daarmee een belangrijk analyse-instrument in het aanscherpen van beleid.

Om te borgen dat de bereikbaarheid behouden blijft, geldt de voorwaarde dat de aard en de omvang van de bijdrage aan de bereikbaarheid inzichtelijk wordt gemaakt. Dit wordt een voorwaarde voor nieuwe voorstellen voor financiering uit het Mobiliteitsfonds.

Verder zullen we in de nationale beleidsvorming, zoals in de Nota Ruimte en het Nationaal Programma Vitale Regio's, de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en essentiële goederen worden verankerd. Voor het realiseren van bereikbaarheid is immers meer nodig dan alleen het sturen op mobiliteit. Ook met de beleids- en investeringslogica rond voorzieningen en woningbouw wordt nadrukkelijk gestuurd op bereikbaarheid. In de genoemde

¹ [Regeerprogramma kabinet-Schoof | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)



ationale beleidsprogramma's wordt daarom een toets uitgewerkt die vaststelt of het beleid en de investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen bijdragen aan het realiseren van de bereikbaarheid van voorzieningen in alle regio's in Nederland.

Op het moment dat er grote ruimtelijke keuzes worden gemaakt die van invloed zijn op het goederenvervoer, is het ook belangrijk om na te gaan wat dit betekent voor de leveringszekerheid.

Implementatie gebiedsgerichte signalering

Bij de implementatie van de bovenomschreven gebiedsgerichte signalering wordt eveneens aangesloten bij bestaande structuren om een gezamenlijk proces van rijks- en regiopartijen te faciliteren. Die bestaande structuren zijn er in de basis met de bestuurlijke overleggen (BO's) MIRT, waarbij via vijf landsdelige overleggen en het goederencorridoroverleg gesproken wordt met de regio's in heel Nederland over de bereikbaarheid nu en in de toekomst.

Ten behoeve van signalering zal het Rijk met de regio's een besluit voorleggen aan de komende vijf landsdelige overleggen en het goederencorridoroverleg met de inrichting van het bereikbaarheidsprofiel. Het bereikbaarheidspeil geldt daarbij als referentie. Vanuit het Rijk zal daarbij de kennis en expertise worden gefaciliteerd om te borgen dat we in heel Nederland tot een

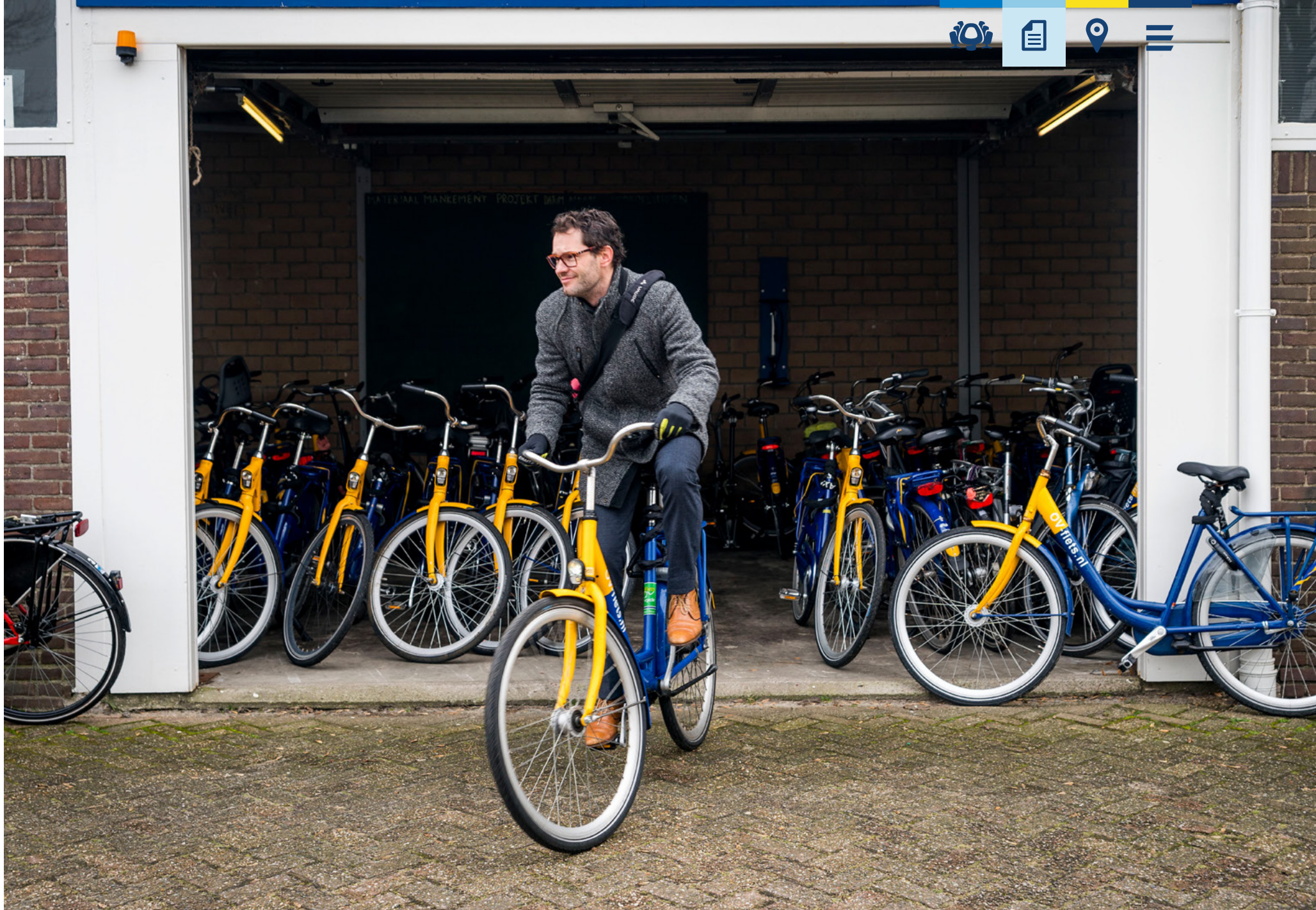
gestandaardiseerde toepassing hiervan komen. Ook andere informatie en regionale opgaven zijn een basis voor de uitwerking van deze profielen.

Er loopt momenteel een traject Vernieuwing MIRT. Dat spitst zich toe op de inrichting en het besluitvormingsproces van de BO's MIRT. Zo wordt er gewerkt aan de doorontwikkeling van het MIRT voor efficiëntere besluitvorming en effectieve BO-MIRT-afspraken. De samenloop hiervan met de aangekondigde bereikbaarheidsanalyses in de regio's biedt kansen.

In dit traject Vernieuwing MIRT wordt ook gewerkt aan verbetering van de samenhang in de besluitvorming met andere aan het MIRT gerelateerde bestuurlijke tafels in het ruimtelijke domein, zoals op gebied van woningbouw, leefbaarheid, energie, defensie, klimaatadaptatie, verstedelijking, water en bodem. Dat biedt eveneens kansen. Het traject Vernieuwing MIRT zal, gegeven de noodzakelijke koppeling met en doorwerking in andere domeinen, nadere uitwerking geven aan de doorwerking van de bereikbaarheidsbenadering en de daarvoor noodzakelijke verbreding van de aanpak met andere domeinen in de regio's.

Doordat de beoogde integrale bereikbaarheidsanalyses in de regio scherper in beeld gaan brengen wat de bereikbaarheidsopgaven in de regio zijn en welke samenhang daarin is met andere domeinen, kan dat een goede inhoudelijke basis





bieden om vanuit de inhoudelijke opgave de aanpak verder te ontwerpen. Met de beoogde bereikbaarheidsanalyses in de regio komt dus – zoals al beoogd – in de Vernieuwing MIRT de inhoudelijke opgave van bereikbaarheid centraal te staan en wordt die opgave inhoudelijke onderbouwd in samenwerking tussen Rijk en regio. Op basis daarvan kan dan vervolgens ook de aanpak van die opgave verder worden ingericht (inclusief betrokkenheid van partijen en hun onderlinge rolverdeling).

Uitgangspunten werkwijze

De voorgenomen werkwijze die zal worden gehanteerd bij de toepassing van het bereikbaarheidspeil in het adresseren en acteren, sluit aan bij de uitgangspunten die in het kader van ‘Elke regio telt!’ door het kabinet zijn geformuleerd:

1. Een lerende en adaptieve agenda, waarbij structureel wordt gereflecteerd en geëvalueerd wat werkt. Op basis hiervan sturen we als Rijk en regio gezamenlijk bij.
2. Vertrouwen en verbinding omarmen als een doel op zich. Dit niet laten afhangen van concrete projecten, maar middelen waar mogelijk bundelen op regionaal niveau en opgavegericht (in tegenstelling tot sectoraal) en ervoor zorgen dat de agenda gebruikt kan worden als propositie om in aanmerking te komen voor middelen uit bijvoorbeeld subsidies en regelingen.

3. Bij beleidskeuzes en investeringen niet alleen uitgaan van financieel rendement en volume, maar aandacht schenken aan regionale verschillen, maatschappelijke impact en brede welvaart. Op zoek gaan naar een andere wijze van verantwoording en onderbouwing.
4. Als Rijk en medeoverheden met een open blik kijken naar de aanwezige opgaven en passende oplossingen, ook als deze op dit moment nog niet binnen de opgestelde kaders passen.
5. De departementen erkennen de specifieke context van deze regio's en zetten zich in om te komen tot de meest passende oplossing. Waar nodig kan worden gekeken naar het maken van afwijkmogelijkheden en een uitzonderingspositie voor deze regio's vanuit het Rijk. Dit geldt met name voor de gevallen waar dat grote impact heeft voor de verbetering van de leefbaarheid in deze regio's en het effectief oppakken van de opgaven ofwel verzilveren van de kansen.
6. Expliciete aandacht voor het belang van samenwerking met de buurlanden ter versterking van het oplossen van grensbelemmeringen en verzilveren van kansen.



Integraal acteren

Bij het sturen op bereikbaarheid is er een rol weggelegd voor mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid.

Het meest recente PBL-rapport heeft met de decompositieanalyse hiervoor een feitelijke onderbouwing gegeven. Door te laten zien wat de invloed van deze componenten was in het verklaren van het verschil c.q. afname in bereikbaarheid tussen 2012 en 2022.

De mogelijkheden om met beleidsmaatregelen de bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren, zijn beperkt. Dit is dan ook geen gemakkelijke opgave. Dat blijkt uit een eerste scan van mogelijkheden in het mobiliteitsbeleid, het ruimtelijke ordeningsbeleid en het voorzieningenbeleid. Het is daarom van belang om gezamenlijk regionaal in te zoomen en te verkennen welke op maat gemaakte maatregelen effectief kunnen zijn.

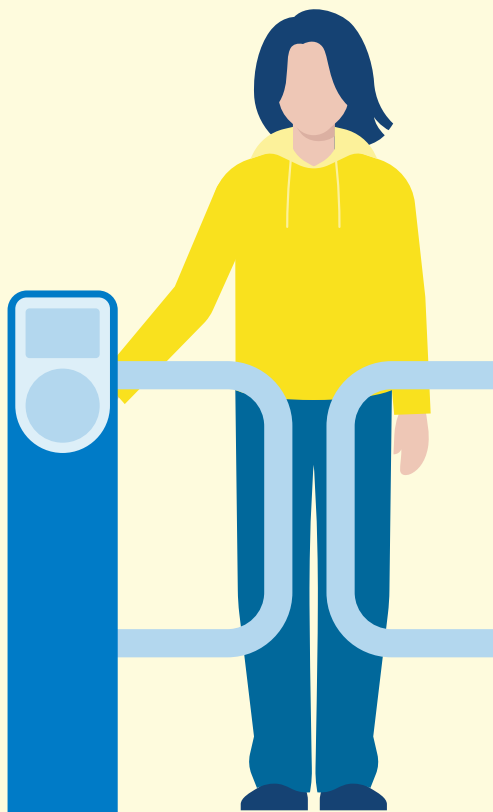
Elk van de partijen werkt vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid aan de gemeenschappelijke opgave: de bereikbaarheid behouden en verbeteren met het overheidsbeleid voor mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen.

Het hierboven gemaakte onderscheid laat onverlet dat voor alle drie de componenten geldt dat publieke sturing door middel van de beleidsinstrumenten (financieel, juridisch en communicatief) één onderdeel is, maar dat feitelijk gedrag van burgers en bedrijven een belangrijk tweede onderdeel is dat voor een belangrijk deel bepalend is voor het collectief resultaat. Beleid is niet alles. De keuze waar mensen en bedrijven zich vestigen, hoe mensen en goederen verplaatsen en welke voorzieningen en goederen mensen wensen te consumeren is minstens zo belangrijk en dient daarom onderdeel te zijn van de probleemstelling en het oplossingsperspectief.



Mbo

Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.



Nederlanders vinden een mbo een relatief minder relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **9%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **4%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Dit heeft er mee te maken dat lang niet elke inwoner van Nederland studeert aan het mbo en dat mbo'ers alleen gedurende de studententijd de opleiding hoeven te bereiken. Dat geldt natuurlijk niet voor het personeel van mbo's.

Gewenst aantal bereikbare locaties

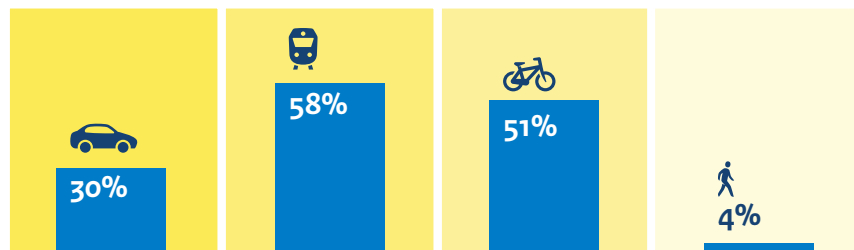
Een minderheid van de Nederlanders geeft aan dat één mbo in de buurt voldoende is. De rest wil liever twee of meer mbo's in de buurt.



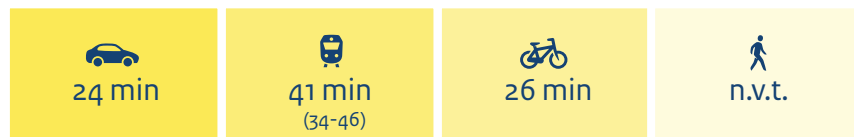
Mbo's zijn in Nederland in steden of grotere woonplaatsen gevestigd. De meeste grotere kernen in Nederland hebben **slechts één mbo-locatie**. Enkel grote steden (vooral in de Randstad) hebben meerdere mbo-locaties. Niet iedereen kiest voor de dichtstbijzijnde mbo-locatie om te gaan studeren. Zo'n **60%** van de ondervraagden geeft aan dat ze dit wel doen. De alternatieve locatie is vaker dan de dichtstbijzijnde locatie met de verschillende vervoerswijze niet binnen de acceptabele reistijd te bereiken.



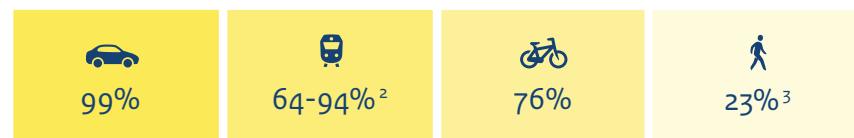
? Met welke twee vervoerswijzen vind je dat het mbo bereikt moet kunnen worden?



🕒 Welke reistijd naar het mbo is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



🏠 Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een mbo kunnen reizen



Bijna overal in Nederland lukt het om **binnen 24 minuten** met de auto een mbo te bereiken.

Locaties waar het **niet lukt** om binnen 41 minuten met het ov een mbo-locatie te bereiken liggen met name in **laag stedelijk gebied**. Deze gebieden liggen ver van bestaande mbo-scholen af.

In laagstedelijk gebied of in kleine kernen kan maar een beperkte groep mensen met de fiets **binnen de acceptabele reistijd** een mbo bereiken. Vooral in hoogstedelijke gebieden kunnen mensen binnen acceptabele reistijd een mbo bereiken.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

Meeste mbo'ers gaan het liefst in hun eigen regio aan het werk

Bron: Sittard Geleen Nieuws, 13-09-2023

Amsterdamse mbo'ers krijgen voor het eerst een studentenkaart: 'Weer een stap verder richting gelijkwaardigheid'

Bron: Het Parool, 02-09-2024

Mbo-scholen verliezen duizenden studenten

Bron: AD, 09-01-2020

Drenthe College en Terra willen in 2024 fuseren

Bron: MBO-today, 25-01-2022

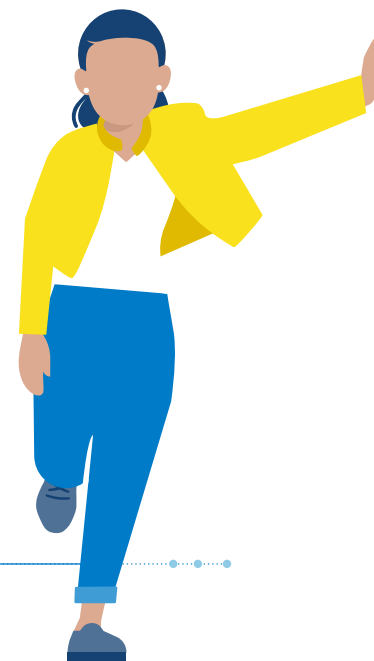
Regio's verschillen in voorkeur



In **stedelijke gebieden** wordt het kunnen bereiken van een mbo minder relevant gevonden.



In **minder stedelijke gebieden** vinden bewoners het wél belangrijk om een mbo-locatie te kunnen bereiken.





Hbo en wo

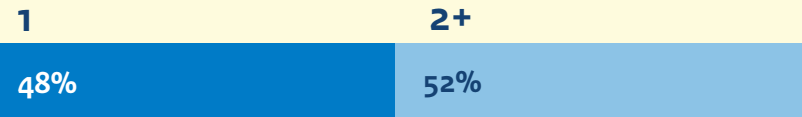
Nederlanders vinden een hbo/ wo een relatief minder relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **13%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **4%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Maar zo'n **4-13%** van de mensen geeft aan het belangrijk te vinden een hbo- of wo-locatie dichtbij te hebben. Dit heeft ermee te maken dat lang niet elke inwoner van Nederland studeert aan het hbo of wo en dat hbo- en wo-studenten meestal alleen gedurende de studententijd de opleiding hoeven te bereiken. Dat geldt natuurlijk niet voor het personeel.

Gewenst aantal bereikbare locaties

Bijna de helft van de Nederlanders geeft aan dat één hbo/wo in de buurt voldoende is.

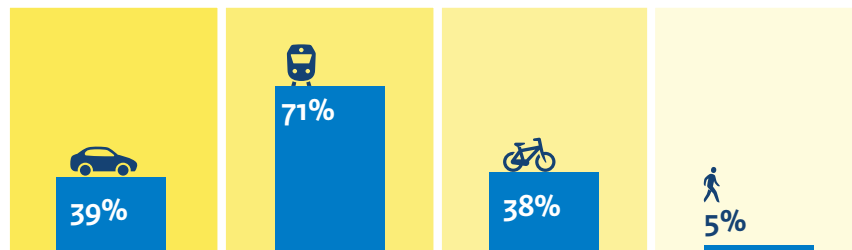


Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.

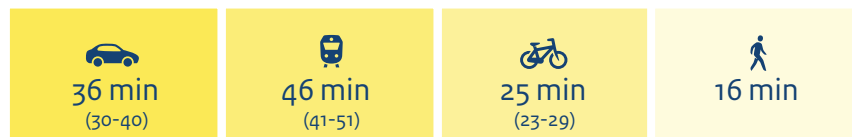




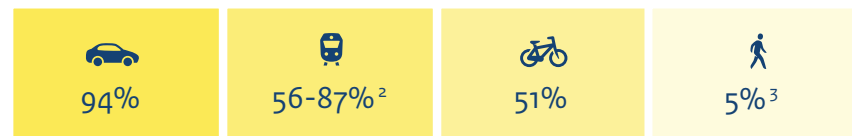
Met welke twee vervoerswijzen vind je dat het hbo/wo bereikt moet kunnen worden?



Welke reistijd naar het hbo/wo is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een hbo/wo kunnen reizen



Met de auto zijn hbo-instellingen en universiteiten vaker binnen acceptabele reistijd bereikbaar dan met het openbaar vervoer en hiermee kun je in een groot deel van Nederland **binnen 36 minuten** de dichtstbijzijnde hbo- of wo-locatie bereiken. Een paar uitzonderingen zijn gebieden in Zeeland en de laag stedelijke delen van Noordoost-Nederland.

Vooral in de laag stedelijke gebieden in Nederland wordt de acceptabele reistijd van **46 minuten** met het openbaar vervoer niet gehaald. Een aantal regio's in Nederland valt duidelijk op, omdat er geen hbo of wo **binnen de acceptabele reistijd** te bereiken is.

Fietsend op lopend naar een hbo of wo lukt voornamelijk als je in dezelfde stad of woonplaats woont waar de opleiding is.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

Studenten worden de dupe van uitval treinen en bussen: 'Na de zomer worden ze daar hard door geraakt'

Bron: Trouw, 14-07-2022

Bij langere reistijd valt studiescore lager uit

Bron: Nederlands Dagblad, 09-01-2015

Tranen bij de bushalte door vertragingen, uitval en overvolle bussen die doorrijden

Bron: Oost, 04-07-2024

Rijksuniversiteit Groningen opent dependance in Drachten

Bron: Omrop Fryslan, 15-02-2019

Regio's verschillen in voorkeur

In **stedelijke gebieden** hebben de **fiets of openbaar vervoer** vaker de voorkeur om een hbo of wo te bereiken.

In **minder stedelijke gebieden** heeft de **auto duidelijk de voorkeur**. Ook accepteren mensen een **langere reistijd** met de auto, het openbaar vervoer en de fiets.



Supermarkt



Op deze pagina's wordt het burgerperspectief vergeleken met de huidige bereikbaarheid op basis van een aantal verschillende onderzoeken. Zie pagina 45 voor meer toelichting over de methode en gebruikte bronnen.



Nederlanders vinden de supermarkt een relevante voorziening om dichtbij te hebben

Onderzoek van het KiM toont aan dat **83%** dit relevant vindt. Uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid komt naar voren dat **22%** deze voorziening op plek 1 en 2 zet.

Gewenst aantal bereikbare locaties

Een derde van de Nederlanders (33%) vindt één supermarkt in de buurt voldoende. Twee derde van de Nederlanders (67%) wil keuze uit twee of meer supermarkten in de buurt.

1

33%

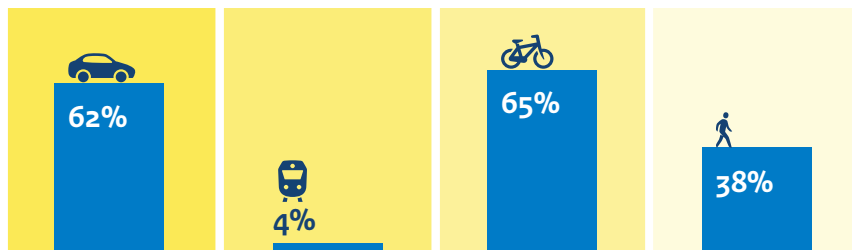
2+

67%

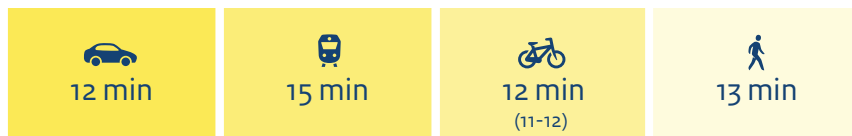
Op landelijk niveau lukt het vaak om met de auto twee supermarkten binnen de gemiddelde acceptabele reistijd te bereiken. Plekken waar dat niet zo is, liggen doorgaans wat verder van dorpen of steden, waar maar één supermarkt gevestigd is. Het aantal gebieden waar het niet lukt om per fiets binnen acceptabele twee supermarkten te bereiken is **groter dan** voor de auto.



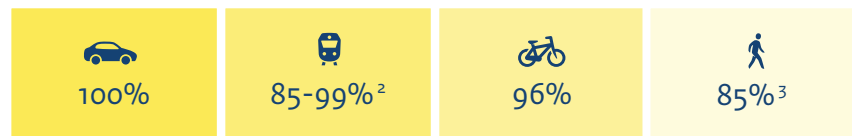
? Met welke twee vervoerswijzen vind je dat de supermarkt bereikt moet kunnen worden?



🕒 Welke reistijd naar de supermarkt is voor jou dan acceptabel? Gemiddeld acceptabel gevonden reistijd¹



🛒 Percentage Nederlanders die binnen deze reistijd naar een supermarkt kunnen reizen



Het beeld voor het openbaar vervoer is soortgelijk aan dat voor lopen en fietsen. Dit is ook te verwachten omdat de cijfers voor ov het percentage mensen laten zien dat ofwel lopend en fietsend de voorziening kan bereiken ofwel met ov in combinatie met deze modaliteiten als dat sneller is.

4% van de inwoners lukt het niet om binnen **12 minuten** naar de dichtstbijzijnde supermarkt te fietsen. Het gaat dan voornamelijk om gebieden tussen dorpen en steden, waar geen supermarkt gevestigd is.

In de centra van dorpen en steden lukt het op veel plekken om binnen **13 minuten** lopend bij een supermarkt te zijn.

¹ Significante verschillen tussen respectievelijk hoogstedelijk en laagstedelijk gebied tussen haakjes

² Respectievelijk lopend of met de fiets naar de halte

³ Let op, voor lopen is de onzekerheidsmarge groter

**Parkeerplaatsen onder druk:
De onmisbare ruimte voor supermarkten**

Bron: Vakcentrum, 19-07-2024

**Het was spannend, maar het is gelukt: dit dorp krijgt
weer een supermarkt mét ontmoetingsplek**

Bron: AD, 25-11-2024

**Hoe ouderen in Werkhoven, zonder supermarkt,
toch aan hun boodschappen komen**

Bron: RTV Utrecht, 17-06-2024

**Oplossing voor bewoners
Goudswaard na sluiting van
enige buurtsuper**

Bron: BN De Stem, 16-01-2025

Regio's verschillen in voorkeur

🏙️ In **stedelijke gebieden** kiezen mensen vaker voor **lopen of openbaar vervoer** naar de supermarkt

🏡 In **minder stedelijke gebieden** heeft de **auto of fiets de voorkeur**.



De voorzieningen samen

De voorzieningen

- Ziekenhuis
- Huisarts
- Basisschool
- Middelbare school
- Mbo
- Hbo en wo
- Supermarkt

Net als voor de afzonderlijke voorzieningen is het mogelijk om te kijken naar de bereikbaarheid van de voorzieningen samen (zie kader) die uit de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid en de studie van het KiM naar voren komen. Voor iedere locatie in Nederland wordt zo zichtbaar hoeveel van deze voorzieningen binnen de acceptabel geachte reistijd te bereiken zijn.

Met de auto de meeste voorzieningen bereikbaar

Algemeen valt op dat met de auto op de meeste plekken een groot deel van de voorzieningen binnen acceptabele reistijd te bereiken is. Met het openbaar vervoer en de fiets kun je in de minder stedelijke gebieden vaak een kleiner aandeel van de voorzieningen binnen acceptabele reistijd bereiken.

Slechte bereikbaarheid met alle vervoersvormen in bepaalde regio's in Nederland

Er zijn bepaalde regio's die opvallen omdat met alle vormen van vervoer een groter deel van de voorzieningen niet binnen de acceptabele reistijd te bereiken zijn. Bijvoorbeeld Zeeuws-Vlaanderen, Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee. Vanaf veel plekken in deze regio's zijn de helft of minder voorzieningen binnen deze tijden te bereiken. Een verklaring kan zijn dat het water tussen de eilanden een barrière vormt, terwijl een deel van de voorzieningen vaak ook nog op een iets grotere afstand van elkaar liggen dan in stedelijke gebieden.



Een andere regio die opvalt, is de kop van Noord-Holland. Hier zijn relatief veel plekken waar maar tussen vier tot zes van de voorzieningen binnen de acceptabele reistijd bereikbaar zijn. Dit geldt met name voor de fiets en het openbaar vervoer. De Betuwe is een ander gebied waar inwoners vaker dan in andere regio's een aantal voorzieningen niet binnen de gewenste reistijd kunnen bereiken. Dit geldt voor alle vervoersvormen.

Regio's verschillen in hoeveel van de voorzieningen te bereiken zijn

De supermarkt, huisarts en basisschool zijn in regio's waar een groter deel van de voorzieningen niet binnen de reistijden te bereiken is vaak wel snel genoeg te bereiken. Maar de middelbare school, het ziekenhuis, mbo, hbo/wo, die wat verder weg liggen, kunnen inwoners van deze gebieden vaak niet binnen de acceptabele reistijd bereiken.

Bereikbaarheid vooral met ov en fiets minder in laagstedelijke gebieden

In de laagstedelijke gebieden in Noord-Nederland (Groningen, Friesland en Drenthe) kun je vooral met het openbaar vervoer en de fiets niet binnen de acceptabele reistijd bij een groot deel van de voorzieningen komen. Dat komt vooral door de bereikbaarheid van het mbo, hbo/wo en het ziekenhuis.

Daarnaast zijn er delen van Twente en de Achterhoek waar vaker een kleiner deel van de voorzieningen binnen de acceptabele reistijd te bereiken zijn dan in andere regio's. Dit geldt voor de fiets en het ov, en in mindere mate voor de auto. Het valt op dat er geen voorziening sterk uitspringt.





Ontwikkelingen in bereikbaarheid in de tijd

Onderzoek verandering van bereikbaarheid door PBL

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat in het onderzoek 'Beter Bereikbaar?' uit 2024 zien hoe goed verschillende voorzieningen in Nederland op dit moment te bereiken zijn en hoe de bereikbaarheid van deze voorzieningen in de afgelopen tien jaar is veranderd. De onderzoekers vergelijken hiervoor de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen in 2022 met de bereikbaarheid in 2012. Ook beschrijft dit onderzoek hoe de manier waarop Nederland is ingericht en hoe mensen reizen deze veranderingen beïnvloeden. Belangrijke conclusie uit het rapport: hoe goed een voorziening bereikbaar is, kan snel veranderen.

Ziekenhuizen moeilijker te bereiken dan tien jaar geleden

Het aantal ziekenhuizen is in de periode van 2012 tot 2022 met 18% gedaald. De bereikbaarheid van ziekenhuizen met de auto is in deze periode licht afgenomen in laagstedelijke gebieden, maar nog steeds kunnen vrijwel alle Nederlanders met de auto vaak meerdere ziekenhuislocaties bereiken binnen drie kwartier rijden. Daarentegen is er een sterkere verslechtering van de bereikbaarheid met het ov te zien. Een groep waarvoor die bereikbaarheid met het ov met name relevant is zijn ouderen met een laag inkomen. In plaats van 9% in 2012 kan nu 13% van deze ouderen niet meer met het ov binnen drie kwartier een ziekenhuis bereiken. Dit geldt vooral in het laagstedelijk gebied. De bereikbaarheid per ov is het sterkst verslechterd in het weekend en in de avonden; in 2012 kon 26% van de ouderen met een laag inkomen niet binnen 45 minuten met het ov naar een ziekenhuis in de avonden, inmiddels is dat 35% van alle ouderen. De oorzaken van een verslechtering van de bereikbaarheid van ziekenhuizen zijn meestal de verhuizing van ziekenhuizen en de verandering in het ov-systeem.

Bereikbaarheid vmbo per fiets beperkt afgenomen, havo/vwo gestegen; ov-bereikbaarheid verminderd

Wat betreft het voortgezet onderwijs, laat het PBL de volgende ontwikkelingen zien van 2012 tot 2022. Het aantal vbo/vmbo-schoollocaties is licht afgenomen, met ongeveer 2%, terwijl het aantal havo/vwo-schoollocaties sterk is gestegen, met ongeveer 35%.

Er is voor de bereikbaarheid van vbo/vmbo-locaties met de fiets een beperkte afname zichtbaar. Opvallend is daarbij dat het aandeel jongeren dat binnen 30 minuten met de fiets naar één vbo/vmbo-locatie kan, in de afgelopen 10 jaar licht is gestegen, van 10% naar 11%. Door de sterke groei van het aantal havo/vwo-locaties, vooral op goed bereikbare (stedelijke) locaties, is de bereikbaarheid met de fiets sterk toegenomen: het aandeel jongeren dat geen enkele havo/vwo-schoollocatie binnen 30 minuten kan bereiken op de fiets is afgenomen van 19% in 2012 tot 16% in 2022.





Landelijk steeg tussen 2012 en 2022 het aandeel jongeren dat geen vbo/vmbo-school met het ov kan bereiken binnen 30 minuten van 13% naar 16%. In grensprovincies is de bereikbaarheid van middelbare scholen met het ov het laagst én het meest afgenomen in deze periode. Voor havo en vwo verslechterde de bereikbaarheid met het ov ook. Het aandeel jongeren dat met het ov geen havo/vwo-locatie kan bereiken binnen 30 minuten nam tussen 2012 en 2022 toe van 20% naar 21%. De verandering in de bereikbaarheid van middelbare scholen met het ov is vooral toe te schrijven aan veranderingen in het ov-systeem en dan met name in laagstedelijke regio's.

Bereikbaarheid mbo, hbo en wo afgenomen

Volgens het PBL is de bereikbaarheid van mbo's met de fiets en het openbaar vervoer tussen 2012 en 2022 afgenomen. Zo is het percentage studenten dat met de fiets geen mbo binnen 45 minuten kan bereiken gestegen tussen 2012 en 2022 van 10% naar 14%. Voor het ov van 9% naar 13%. Een deel hiervan is toe te schrijven aan veranderingen in het openbaarvervoersysteem. Dit geldt zowel voor hoogstedelijke als laagstedelijke gebieden. Daarnaast is er een sterke afname (-22% tussen 2012 en 2022) van het aantal mbo-locaties. De bereikbaarheid met de auto is min of meer hetzelfde gebleven.

Ook de bereikbaarheid van hbo's en universiteiten is met de fiets en het openbaar vervoer tussen 2012 en 2022 verslechterd. Het aandeel studenten dat binnen 45 minuten geen hbo/wo kan bereiken met de fiets + ov steeg van 19% naar 20%. Een deel van die stijging is het gevolg van veranderingen in het openbaarvervoersysteem. Een andere factor is een lichte afname van het aantal hogeronderwijslocaties in deze periode (-5% tussen 2012 en 2022). Daar komt bij dat studenten niet altijd kiezen voor de dichtstbijzijnde hbo- of wo-instelling.

Weinig verandering in de bereikbaarheid van supermarkten

Het PBL laat zien dat bijna overal in Nederland binnen 15 minuten een supermarkt te bereiken is en dat dit beeld over de periode 2012 tot 2022 nauwelijks is veranderd. Wel is het aandeel mensen dat met name in weinig- tot niet-stedelijke gebieden geen of één supermarkt kan bereiken licht toegenomen. Daarnaast zijn supermarkten minder goed bereikbaar geworden met het ov.

In de periode 2012-2022 is het aantal supermarkten in Nederland met 11% toegenomen. Desondanks valt op dat het aantal inwoners dat 1 supermarkt kan bereiken is afgenomen en het aantal mensen dat 3 of meer supermarkten kan bereiken juist is toegenomen. Dat betekent dat er vooral supermarkten op goed bereikbare locaties bij zijn gekomen.

Vershil in bereikbaarheid van banen met auto en ov gegroeid

Het PBL onderzocht hoe de bereikbaarheid van banen zich ontwikkelde tussen 2012 en 2022. In de periode tussen 2012 en 2022 kwamen er per inwoner meer bereikbare banen beschikbaar. Er kwamen juist minder banen die goed met het ov te bereiken zijn. Dit komt doordat er minder bussen en treinen rijden. Het verschil in bereikbaarheid per auto en met ov is gegroeid. De groei van het aantal inwoners en banen heeft de bereikbaarheid ook veranderd. Dit effect kan in sommige gevallen het negatieve effect van minder ov compenseren.





Bijlagen: uitgevoerde onderzoeken

Deze achtergrondrapportage bij het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil is gebaseerd op verschillende onderzoeken die er in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn uitgevoerd. De verschillende onderzoeken zijn hieronder opgesomd. De bijbehorende rapporten zijn te vinden op rijksoverheid.nl.

Populytics (2024) Resultaten van de Nationale Raadpleging Bereikbaarheid.

Studio Bereikbaar, Move Mobility en Panteia (2025) Nulmeting Bereikbaarheid.

Significance en Panteia (2025) Advies kwetsbaarheidsindicator. Een kwetsbaarheidsindicator voor het Goederenvervoer.

Goudappel en Rebel (2025) Werken aan bereikbaarheidsdoelen: Lessen uit drie casusgebieden.

Buck Consultants International en Royal HaskoningDHV (2024) Memo Mobiliteitsvisie – Internationaal Personenvervoer.

Studio Bereikbaar (2025) Tussenstand Effectmeting Bereikbaarheid.





Dit is een uitgave van het
ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

maart 2025