



Planbureau voor de Leefomgeving



# Toegang voor iedereen?

Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland

**dr. Jeroen Bastiaanssen & Marnix Breedijk**



# Aanleiding

- › Mobiliteit belangrijke voorwaarde voor deelname samenleving: werk, voorzieningen, sociale contacten.
- › Vervoersysteem (en RO) als voorwaarde mobiliteit.
- › Onvoldoende mobiliteit (bereikbaarheid) kan deelname aan samenleving belemmeren: 'Vervoersarmoede'.
- › Kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op peil': "Iedereen in Nederland heeft er recht op dat belangrijke voorzieningen [...] goed te bereiken zijn." (p.4, 2025)
- › Ontwerp Nota Ruimte: locaties wonen, werk, voorzieningen irt bereikbaarheid



# PBL-Bereikbaarheidsproject

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



# Bereikbaarheidsindicatoren in 3 stappen

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



# Aanzienlijke verschillen in bereikbaarheid

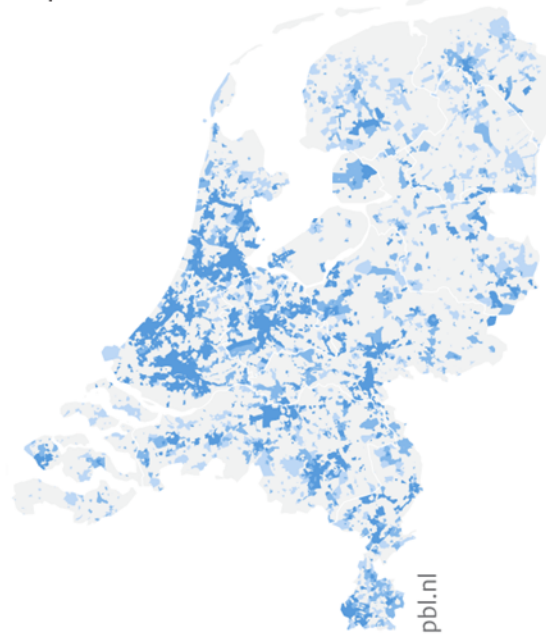
- Mensen met toegang tot een auto hebben veruit de hoogste bereikbaarheid van voorzieningen en banen, zelfs in de spits.
- Mensen die aangewezen zijn op OV, fiets of lopen hebben aanzienlijk minder bereikbaarheid. Dat geldt voor het landelijk gebied, maar óók voor de stadsranden en dorpen.
- De fiets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

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

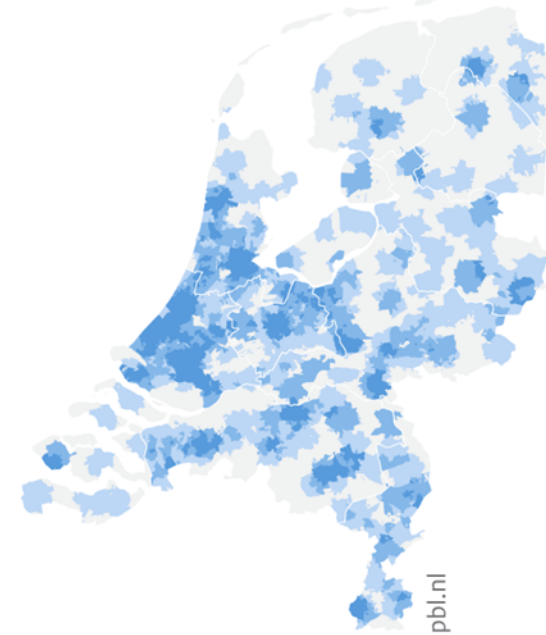
Auto



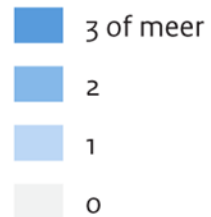
Openbaar vervoer



Fiets



Aantal bereikbare ziekenhuizen

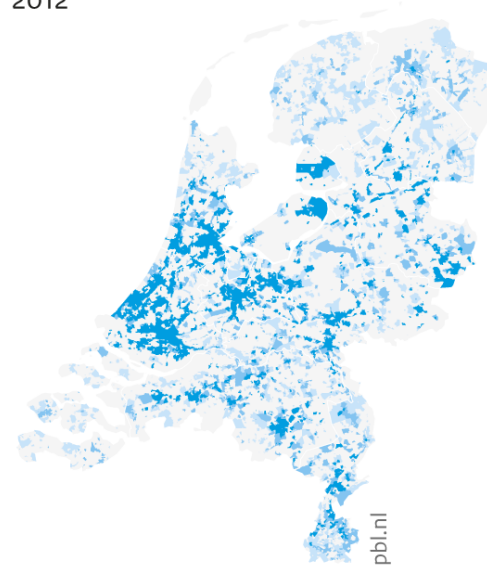


Bron: CBS, RIVM, OSM, Stichting OpenGeo, TomTom; bewerking PBL

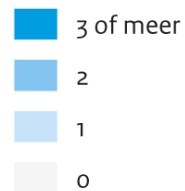
- 30% ouderen kan geen enkel ziekenhuis of buitenpoli bereiken binnen 30min. reizen met OV, 13% ook niet binnen 45min.
- Raakt aan belang van toegang tot zorg (Kelly et al., 2016).

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

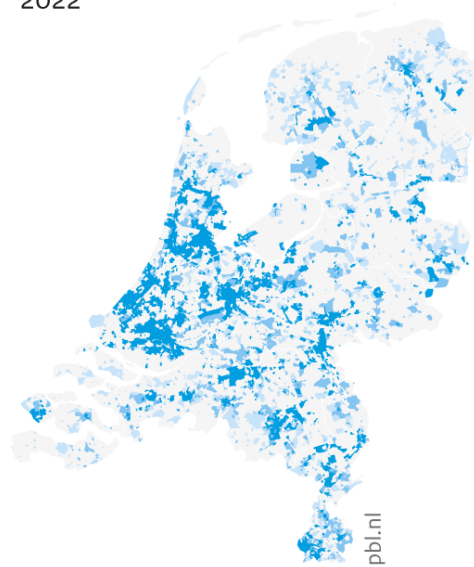
2012



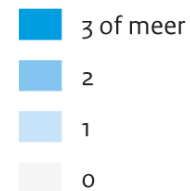
Aantal bereikbare ziekenhuizen



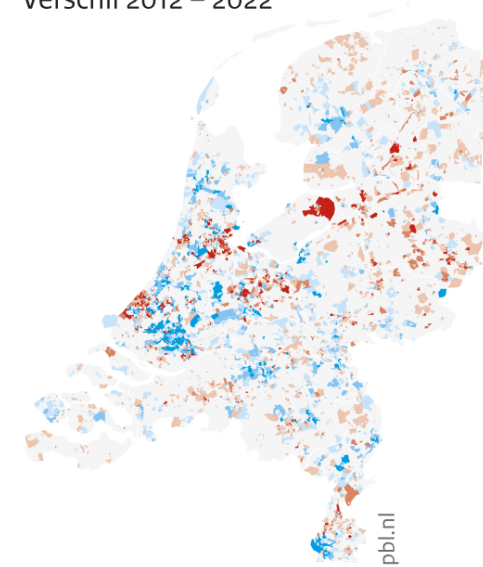
2022



Aantal bereikbare ziekenhuizen



Vershil 2012 – 2022



Vershil aantal bereikbare ziekenhuizen

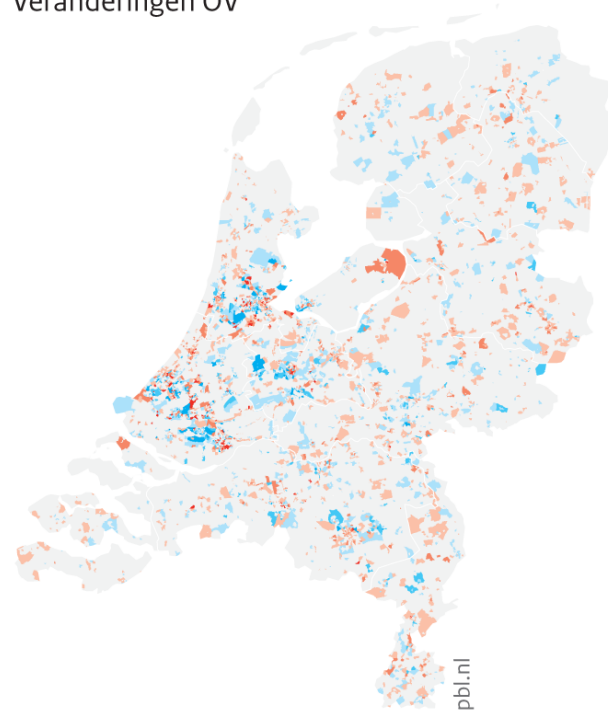


Bron: RIVM; bewerking PBL

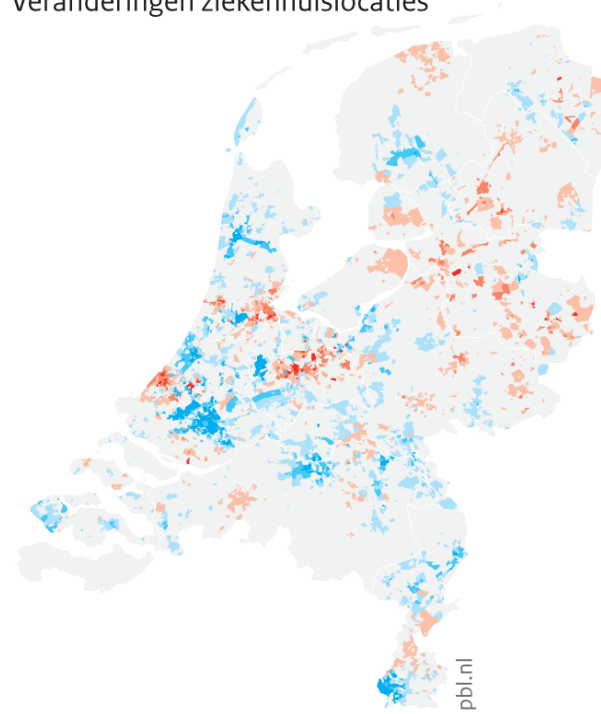
- Verschillen in bereikbaarheid zijn tussen 2012 en 2022 toegenomen.
- In 2012 kon 9% van de ouderen geen enkel ziekenhuis binnen 45 minuten met ov bereiken, in 2022 is dit toegenomen tot 13%.

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

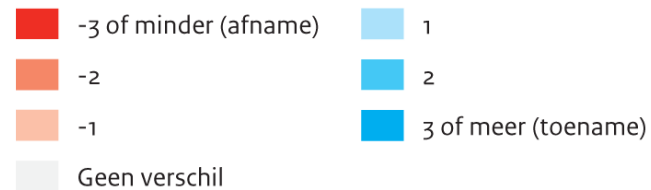
Veranderingen OV



Veranderingen ziekenhuislocaties



Vershil aantal bereikbare ziekenhuizen

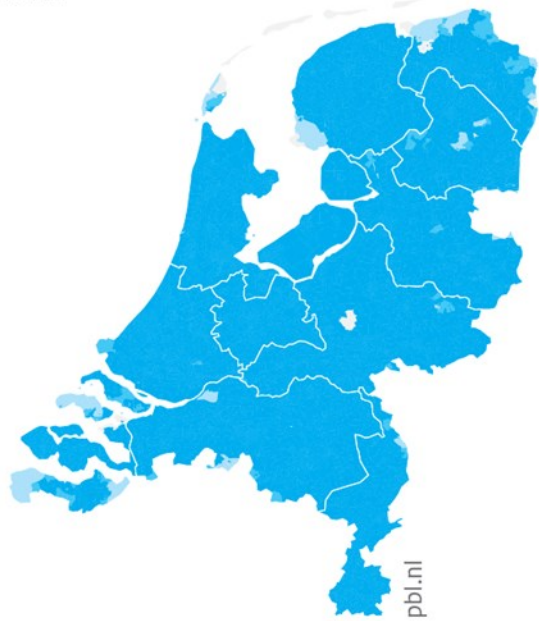


Bron: RIVM; bewerking PBL

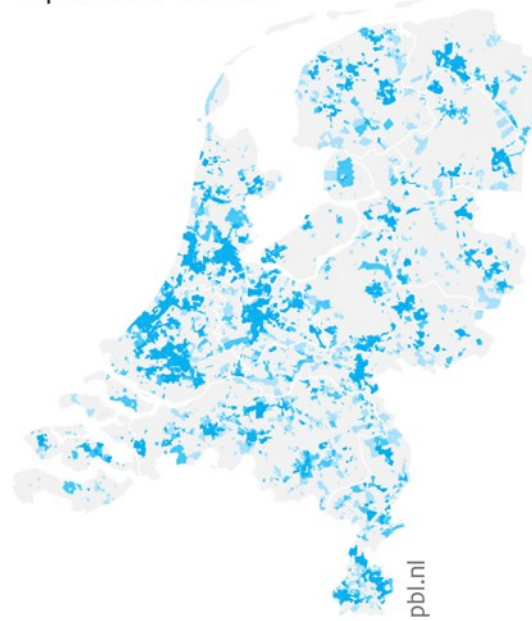
- Afname in ov-bereikbaarheid wordt zowel veroorzaakt door afschaling van ov als door verandering ziekenhuislocaties.

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

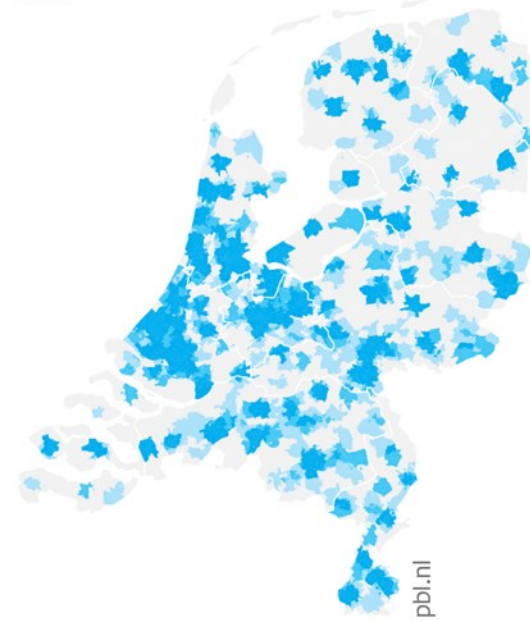
Auto



Openbaar vervoer



Fiets



Aantal bereikbare scholen

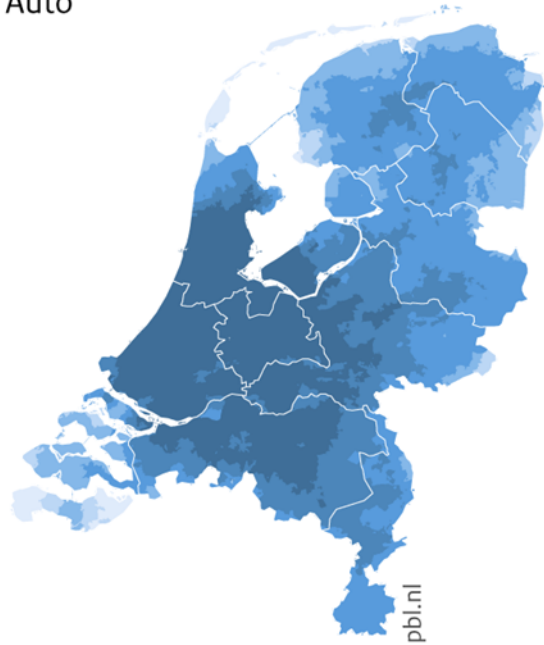


Bron: CBS, RIVM, OSM, Stichting OpenGeo, TomTom; bewerking PBL

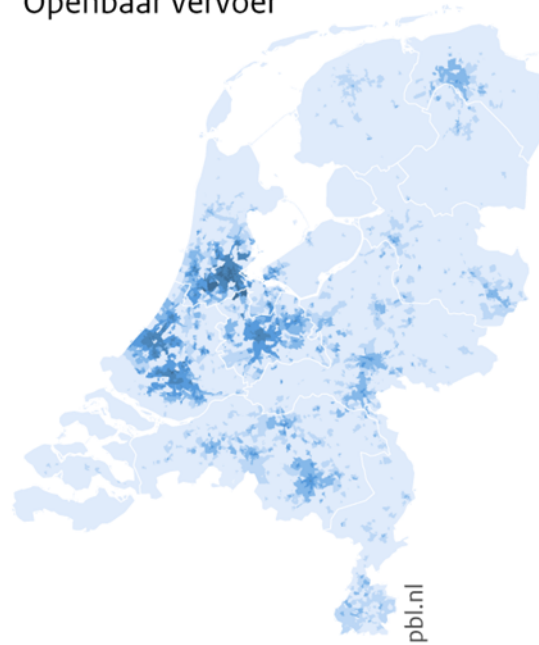
- 16% jongeren kan geen enkele havo/vwo-school bereiken binnen 30min fietsen, 10% geen enkele vbo/vmbo school.
- Raakt aan keuzevrijheid en onderwijsdeelname (Hopson et al., 2022).

## Bereikbaarheid arbeidsplaatsen per vervoerswijze binnen 45 minuten reistijd, 2022

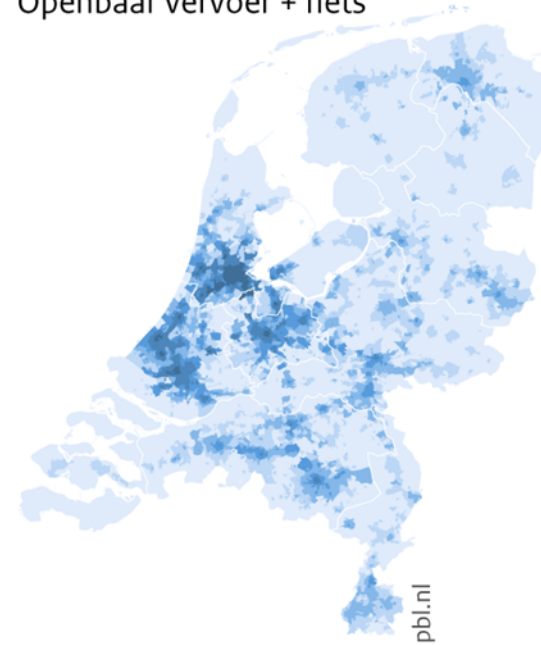
Auto



Openbaar vervoer



Openbaar vervoer + fiets



Aantal (duizend bereikbare banen)



Bron: CBS, LISA, OSM, Stichting OpenGeo, TomTom; bewerking PBL

- Autobereikbaarheid in de spits ruim 3 keer hoger dan ov-bereikbaarheid, en 2,5 keer hoger dan ov+fiets.
- Toegang tot auto en hogere bereikbaarheid vergroten de kans op (betere) baan (Bastiaanssen et al., 2020).



# Conclusies

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



## Hoe nu verder?

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



# Colofon

Contact:

[Jeroen.bastiaanssen@pbl.nl](mailto:Jeroen.bastiaanssen@pbl.nl)

Weblink rapport:

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