

## **NOTITIE 11**

---

# Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen

**WAAROM IS DAT NU NIET ZO EN  
HOE ORGANISEREN WE DAT  
GOED?**

**27 OKTOBER 2023**

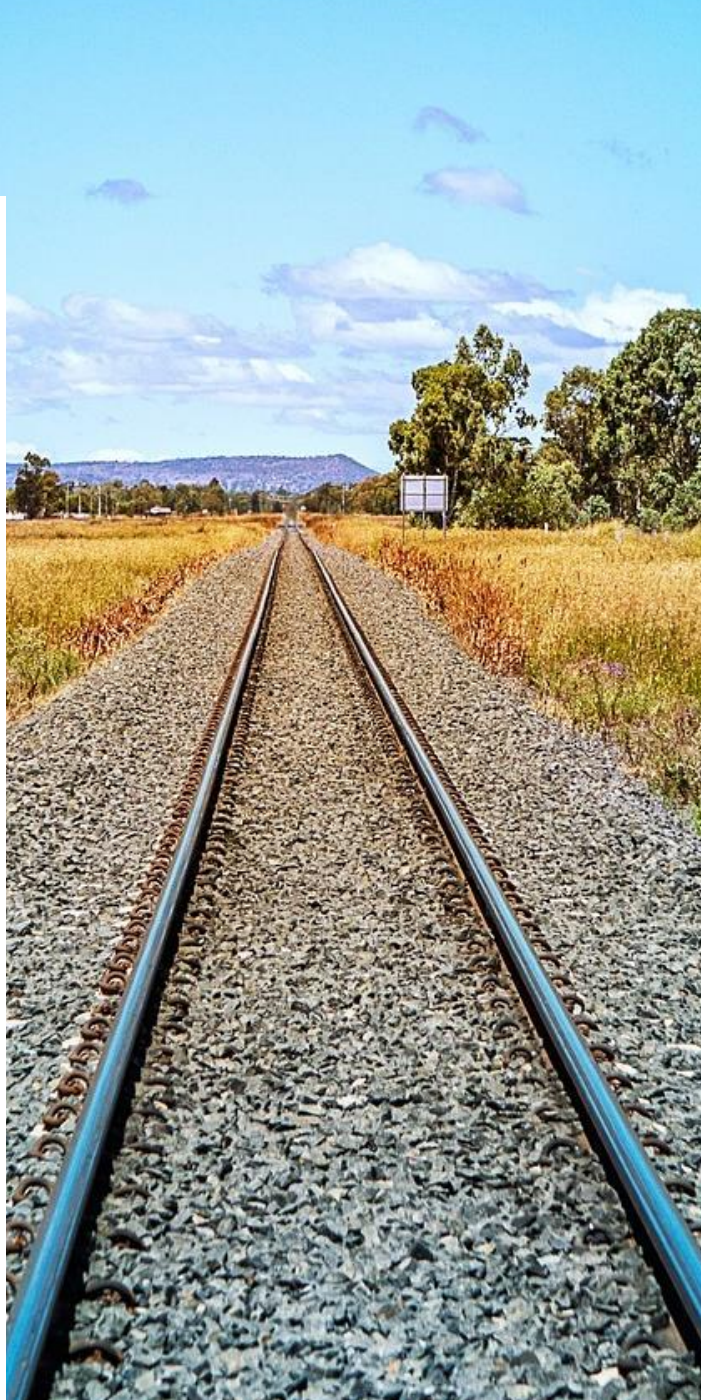
---

**Auteurs:** Finley Davis, Michelle van Ardenne, Hans  
Jeekel

### **Contact en website**

[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://www.labverantwoordemobiliteit.nl)



# Naar een recht op bereikbaarheid

Het idee dat we serieuze bereikbaarheidsproblemen hebben, groeit momenteel sterk. Een snelle blik op de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen voor de komende nationale verkiezingen op 22 november laat dit zien. Waarom zijn niet alle noodzakelijke en gewenste bestemmingen bereikbaar voor iedereen en hoe organiseren we dat wél goed? Deze antwoorden geeft de 11<sup>e</sup> notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, LVM.

## Hoe zijn de bereikbaarheidsproblemen ontstaan?

Voor 1970 was bereikbaarheid voor velen meer een zaak van OV, wandelen of fietsen. Door de steeds grotere mate van autobezit en – gebruik treedt er vanaf die tijd een polarisatie op. De ruimtelijke inrichting richt zich meer op autobezitters en zo ontstaan er steeds meer bestemmingen die nagenoeg alleen per auto makkelijk bereikbaar zijn, zoals snelweglocaties. Het autoloze kwart (!) van de huishoudens moet maar zien hoe ze bestemmingen kunnen bereiken. De politiek volgt de wil en het perspectief van de auto- afhankelijke meerderheid.

## Omvang

In meerdere onderzoeken is gepoogd bereikbaarheid te meten, wat heeft geleid tot verschillende definities voor de voorwaarden van bereikbaarheid. Er ontbreekt echter nog steeds consensus. Jeekel en Martens publiceerden in 2017 een artikel waarin ze een verband opmerkten tussen bereikbaarheidsproblemen en transportarmoede. Ze hanteerden daarvoor twee criteria: (geen)autobezit en transport gerelateerde huishoudelijke uitgaven. Zo komen zij uit op ongeveer 11 procent van alle huishoudens die te maken krijgt met bereikbaarheidsproblemen. Op de 8,1 miljoen huishoudens in Nederland, is dit een aantal van 900.000 huishoudens, of wel 1,3 tot 1,4 miljoen mensen. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving boog zich over het meten van Bereikbaarheid. In dit project worden twee bereikbaarheidsindicatoren gehanteerd: de minimale reistijd per vervoermiddel naar de dichtstbijzijnde voorzieningen en banen, en het totale aantal voorzieningen en banen dat binnen een bepaalde reistijd kan worden bereikt.

## Congestie is absoluut geen kernprobleem

Deze PBL-resultaten laten zien dat de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen het hoogst is in de Randstad en in de steden, waar de grotere nabijheid van voorzieningen en banen duidelijk opweegt tegen de lagere gemiddelde reissnelheden in dit gebied als gevolg van congestie. Er zijn echter aanzienlijke verschillen in bereikbaarheid tussen de verschillende vervoerswijzen. Mensen met toegang tot een auto hebben veruit de hoogste bereikbaarheid tot diensten en banen, ook tijdens de spitsuren. Bereikbaarheidsanalyses zoals deze suggereren dat congestie op (snel)wegen in de Randstad absoluut niet de kern van het bereikbaarheidsprobleem is. Het echte bereikbaarheidsprobleem vormt de beperkte bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets aan de stadsranden, de suburbs en in landelijke gebieden.

## Waarvoor kon het zolang blijven bestaan?

Er zijn meerdere redenen waarom er buiten de academische wereld zo weinig aandacht voor bereikbaarheidsproblemen is geweest bij besluitvormers. Zo hebben vooraanstaande politici de bereikbaarheidsproblemen lange tijd als te klein beschouwd. En zagen nationale politici de bereikbaarheids-uitdagingen vooral als problemen voor lokale en regionale overheden. Daar was immers ook het OV naartoe gedecentraliseerd. Verder is het formuleren van het bereikbaarheidsprobleem moeilijk. Ook wordt het thema niet gezien als iets voor ingenieurs en economen en ook het sociaal beleid rekent het niet tot hun takenpakket. Zo vormt transportonderzoek in relatie tot maatschappelijke uitdagingen nog steeds een minderheid, wat zich weerspiegelt in de structuur van de commissies achter de belangrijkste algemene transportconferenties. Vervolgens kent de academische literatuur - nu meer dan 800 artikelen- een wirwar van definities en ontbeert het transparantie en echte actuele gegevens.

Maar de belangrijkste reden komt uit het nationale beleid zelf. Bereikbaarheid is hier geïntroduceerd als een probleem wanneer een reis niet binnen een bepaalde de tijd kan worden gemaakt. Een reiziger loopt dan zogenoemde voertuigverliesminuten en -uren op. Tijd die 'beter' besteed hadden kunnen worden. Dit (auto-gedomineerde) economische kader wordt nu snel achterhaald. Tot slot is er een gebrek aan gegevens of gemeenschappelijke maatstaven/kaders die begrepen kunnen worden door verschillende belanghebbenden.

## Wat is de impact van slechte bereikbaarheid?

Gezondheidszorg moet binnen 15 minuten bereikbaar zijn. Dat vinden we allemaal belangrijk voor iedereen. Maar voor andere activiteiten zoals winkelen, sporten of werken is nog nauwelijks onderzocht in hoeverre bereikbaarheidsproblemen zorgen voor een negatief effect op het leven van het individu. Daarom achten we het essentieel dat er veel meer oog komt voor de sociale aspecten rond transportbeleid.

## Trend naar toekomstige problemen

Er zijn meerdere ruimtelijke trends en structurele kwesties die bereikbaarheid steeds uitdagender maken. De eerste is gentrificatie. De veranderende woonvoorkeuren van de welgestelden richting de steden zorgt samen met de liberalisering van centraal gelegen sociale huisvestingsvoorraad en de achterblijvende bouw van nieuwe betaalbare huisvesting in stedelijke gebieden voor weinig betaalbare woningen voor huishoudens met lagere inkomens. Deze worden als het ware naar buiten gedrukt en komen terecht in de nog goedkope suburbs. Veel van deze huishoudens krijgen zo per saldo een slechtere bereikbaarheid, hebben minder banen en faciliteiten in de buurt en krijgen een lagere dichtheid van openbaar vervoer. Dit ook vanwege de radiale aard van het OV; van de centrumstad naar buiten wordt de frequentie geringer. Een zijdelingse opmerking; deze ruimtelijke trend vergroot ook de afhankelijkheid van autogebruik in die suburbs en nodigt uit tot wat je

gedwongen autobezit zou kunnen noemen, iets wat ingaat tegen de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid.

Een andere ruimtelijke trend is de verschuiving van werk voor lager opgeleiden van de industrie naar dienstverlenende sectoren. Dit betekent dat voor veel laagopgeleiden die buiten de stedelijke kern wonen, mobiliteit buiten hun eigen locatie naar relevante bestemmingen in andere suburbane woon- of werkgebieden steeds noodzakelijker wordt. Dat kost veel tijd en veel geld. Ze kiezen dan vaak maar voor minder passend werk of schaffen toch maar een auto aan. Dit soort trends laat zien dat we een ruimtelijke inrichting krijgen die nog steeds bereikbaarheidsproblemen genereert en verdergaande auto-afhankelijkheid produceert.

## Pragmatische deeloplossingen

Het is natuurlijk nuttig het OV uit te breiden, of mensen fietslessen aan te bieden, dan wel iets te doen met vrijwilligers die in busjes behulpzaam kunnen zijn. Dit zijn deeloplossingen die vooral de geschetste problemen verzachten, maar niet de oorzaak wegnemen. Dat vereist zowel verbeteringen in infrastructuur en transportdiensten als een stevig en niet - autovolgend ruimtelijk beleid, zowel in de stedelijke als in de landelijke gebieden. Het vraagt ook dat mensen en huishoudens zich kunnen beroepen op een recht om relatief eenvoudig alle bestemmingen te kunnen bereiken. Stads- en provinciebesturen zouden hiertoe beter moeten worden ondersteund door nationale overheden. Het is heel verstandig om het mobiliteitsfonds om te bouwen tot een bereikbaarheidsfonds met directe rechten voor de stedelijke overheden, zoals we ook al in onze LVM - notitie over stedelijke mobiliteit bepleitten.

## Naar een recht op bereikbaarheid

Jeekel en Martens vergeleken in 2017 een recht op mobiliteit met de verstrekking van gezondheidszorg, huisvesting en onderwijs in Europese landen. De meeste westerse samenlevingen hebben een goed gevestigd beleid met betrekking tot de rechtvaardige verstrekking van gezondheidszorg, onderwijs en huisvesting voor alle (inkomens)groepen. Dit in tegenstelling tot de transport- besluitvormers die nog niet eens zijn begonnen met het definiëren van wat rechtvaardigheid van verstrekking op het gebied van transport zou kunnen inhouden.

## Hoe het zou kunnen

Op dit moment is nergens is het recht op bereikbaarheid of mobiliteit in algemene zin vastgelegd, met uitzondering van één groep voor wie het recht op mobiliteit gepaard gaat met moeilijkheden; de gehandicapten. Daarom is een recht op mobiliteit speciaal en alleen voor hen opgenomen in een VN-verdrag. Als je vanuit de formulering van dit verdrag verder denkt, kun je uitkomen op een algemeen recht op voldoende bereikbaarheid. In essentie zou zo'n recht tot een norm kunnen komen voor acceptabele bereikbaarheid, misschien gedifferentieerd naar soorten reizen.



## Naar een meetinstrument

Een belangrijk obstakel voor een recht op bereikbaarheid is het ontbreken van een meetinstrument met betrekking tot bereikbaarheidsproblemen van huishoudens en individuen. Zo'n instrument moet 'eenvoudig te begrijpen zijn'. Ook moet het zich met verhoudingen bezighouden in plaats van absolute getallen en multidimensionaal zijn. Daarnaast mag de uitkomst niet worden gedefinieerd in een 'gemiddelde' of 'ideale' persoon en moet er een secundair systeem bij zijn om de minder kwantificeerbare factoren te begrijpen. Op basis van deze voorwaarden is een voorbeeldinstrument verkend dat in verschillende contexten kan worden toegepast binnen een gemeente om de mate van bereikbaarheidsongelijkheid in elke postcode tussen bewoners met verschillende inkomens te begrijpen en te vergelijken.

Tot slot: het definiëren van het niveau van voldoende bereikbaarheid is een taak voor onze politici. Deze taak zal tijd vergen, net zoals het tijd kostte om te definiëren wat we beschouwen als fatsoenlijke huisvesting, of welk pakket van zorg in het basisgezondheidsverzekeringsstelsel moet worden opgenomen. Interessant is nu dat er voor het eerst in de praktische politiek een meerderheid lijkt te zijn voor deze argumentatielijn. Dus, het werk kan beginnen!

## Aanbevelingen

1. Stop liever vandaag dan morgen met het rare systeem van voertuigverliesuren als een norm voor bereikbaarheid
2. Erken dat er 1,3 tot 1,4 miljoen mensen problemen kunnen ervaren met het bereiken van bestemmingen waar voor hen belangrijke voorzieningen zijn, of voor hen belangrijke activiteiten plaatsvinden
3. Definieer net als voor zorg, onderwijs en huisvesting, een recht op voldoende bereikbaarheid
4. Ontwikkel vanaf nu zo snel mogelijk één of meer meetinstrumenten om helder te krijgen welke mensen en welke huishoudens echt bereikbaarheidsproblemen kunnen ervaren
5. Erken dat het vaststellen van het niveau van voldoende bereikbaarheid en dus het uitwerken van het recht daarop een zaak van politieke dialoog en besluitvorming is, en derhalve enige tijd zal kosten
6. Zorg in de tussentijd voor een forse investeringen in pragmatische deelmaatregelen.

**[Klik hier voor de integrale 11<sup>e</sup> notitie](#)**

## Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

- Klik [hier](#) voor de volledige Notitie 'Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen'
- Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 11:

Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61