

NOTITIE 20

De waarde van nabijheid voor mens en klimaat

**WAAROM STRUCTURELE AANDACHT
VOOR NABIJHEID ESSENTIEEL IS
VOOR EEN LEEFBARE, EERLIJKE EN
DUURZAME SAMENLEVING**

02 JUNI 2025

Auteurs: Igor Koster, Max Olzheim, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Samenvatting

Wij, masterstudenten van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, zien nabijheid - het op redelijke afstand aanwezig zijn van essentiële voorzieningen, werk en natuur - als een onmisbare bouwsteen voor een duurzame, sociaal rechtvaardige en leefbare samenleving. Geen luxe dus, maar noodzaak. Toch blijkt dat nabijheid in de huidige praktijk vaak het onderspit delft in de afwegingen rond locatiekeuzes en beleidsinrichting.

Het beleids- en beslissysteem rond nabijheid is sterk versnipperd. Besluiten over voorzieningen vallen uiteen in sectorale domeinen, elk met hun eigen logica, bekostigingssystemen en verantwoordelijkheden. In vrijwel alle, in deze notitie besproken sectoren, van huisartsenpraktijken tot scholen, van supermarkten tot ziekenhuizen, speelt nabijheid, of zelfs bereikbaarheid in bredere zin, nauwelijks een formele rol in de besluitvorming. Daardoor ontstaan hardnekkige blinde vlekken, met name voor mensen zonder auto en voor lager opgeleiden in perifere gebieden.

Tegelijkertijd zien we hoe werklocaties zich concentreren op snelweglocaties, die nauwelijks bereikbaar zijn met openbaar vervoer of fiets, en hoe natuurgebieden zowel fysiek als beleidsmatig uit beeld blijven van mobiliteitsprofessionals.

Unieke kans

In grote mate is nabijheid ook een ruimtelijke opgave. De huidige woningbouwopgave biedt daarom juist nu een unieke kans om nabijheid opnieuw vorm te geven. Door slim te verdichten ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen. Ook parkeerbeleid speelt hierin een sleutelrol: lagere parkeernormen en parkeren aan de randen van wijken maken ruimte vrij voor voorzieningen en ontmoedigen vanzelfsprekend autogebruik.

Dichtheid per vierkante kilometer

Het is daarbij belangrijk om te differentiëren tussen verschillende gebiedentypen. Nabijheid is namelijk een breed begrip waar mensen verschillend tegenaan kijken. Bovendien hangt nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer nauw samen met de dichtheid van inwoners en banen per vierkante kilometer. Deze problematiek doet zich in sterke mate anders voor in landelijke gebieden dan in hoog-stedelijke gebieden. In beide gevallen zijn er echter grote aandachtspunten.

Heroriëntatie

Deze notitie 'De waarde van nabijheid voor mens en klimaat' beoogt een eerste stap te zetten richting het verbinden van domeinen die nu vaak gefragmenteerd worden geanalyseerd. De autogerichtheid van werklocaties, het verdwijnen van voorzieningen uit dorpen en wijken, en de afwezigheid van natuur in bereikbaarheidsbeleid zijn geen losstaande fenomenen. Ze zijn uitingen van een systeem waarin nabijheid structureel buiten beeld blijft. Alleen een samenhangende heroriëntatie, over beleidssectoren, bestuurslagen en schaalniveaus heen, kan hier verandering in brengen.

Een belangrijke stap daartoe is het denken in termen van arrangementen waarin beslissingen over nabijheid tot stand komen. Nabijheid is namelijk het resultaat van het geheel van ruimtelijke planning, mobiliteitsbeleid en juridische, economische en bestuurlijke keuzes: wie beslist, volgens welke spelregels, met welke prikkels - en wie blijft er buiten beeld?

Bestuurlijke domeinafstanden zijn groot

In vrijwel alle casussen die we bekeken hebben, van schoolsluitingen tot snelweglocaties, blijkt hoe lokale autonomie, marktwerking en sectorale fragmentatie de nabijheid onder druk zetten. De bestuurlijke domeinafstanden zijn groot: tussen beleid en praktijk, tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening, zorg en onderwijs, met als gevolg een grotere fysieke afstand tussen burgers en voorzieningen. Het huidige beleid richt zich vaak op symptoombestrijding binnen bestaande arrangementen. Soms is dat voldoende, maar binnen het grotere geheel over het algemeen niet.

Tegenbeweging

Daarom is een duidelijke tegentrend nodig. Wij zien nabijheid als een tegenbeweging, gericht tegen de voortgaande schaalvergroting waarbij de afstanden tussen wonen en voorzieningen steeds groter worden - afstanden die vooral, en het gemakkelijkst, met de auto worden overbrugd.

Als we willen dat mensen zonder auto minder tijd kwijt zijn aan het bereiken van cruciale voorzieningen, moeten we actief investeren in nabijheid. Dat betekent: nabijheid en bereikbaarheid een structureel en integraal onderdeel maken van de arrangementen rondom scholen, huisartsenpraktijken, ziekenhuizen en supermarkten. Dat zal niet eenvoudig zijn, want tot nu toe speelt nabijheid binnen deze systemen nauwelijks een rol. Het vereist bovendien meer samenhang in het overheidsbeleid.

Investeren in nabijheid betekent ook: een einde maken aan de groei van snelweglocaties die uitsluitend per auto goed bereikbaar zijn. Dergelijke locaties zouden in de toekomst alleen nog bestemd moeten zijn voor functies die écht gebonden zijn aan de snelweg, zoals grootschalige distributiecentra.

Daarnaast moet er een omslag komen in het denken van natuurorganisaties. Veel van deze organisaties onderschrijven het belang van de klimaatopgave, maar realiseren tegelijkertijd forse parkeerterreinen bij hun natuurgebieden, terwijl ze nauwelijks nadenken over de toegankelijkheid voor niet-autobezitters - anders dan per fiets. Dat moet snel veranderen.

De kansen om nabijheid te versterken via slimme keuzes in de woningbouwopgave en via doordacht parkeerbeleid moeten nu worden benut. Tot slot is het belangrijk om ook de betekenis van nabijheid voor de klimaatopgave goed zichtbaar te maken. Dat vraagt om verder onderzoek.

Leeswijzer

Lees de integrale notitie waarin we dieper ingaan op de vragen wat is nabijheid en waarom is het van belang? We bestuderen ook hoe het staat met aandacht voor nabijheid in de academische wereld en

in beleid. Specifiek kijken we naar de besluitvorming rond nabijheid bij de basisschool, huisartsenpraktijk, het ziekenhuis en de supermarkt. Daarna richten we ons op de oplossingen: wat moet er gebeuren, ook op het gebied van natuur, klimaat en werken? We eindigen met conclusies, kansen en aanbevelingen voor verschillende gebieden van hoogstedelijk tot dorps.

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Masterstudenten én recentelijk afgestudeerden die een sterke affiniteit hebben met duurzame mobiliteit vormen samen het netwerk 'Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit'. Zij komen van verschillende opleidingen en universiteiten en zijn toeleveranciers aan het LVM. De studenten werken binnen het laboratorium samen met experts in een breed samengestelde klankbordgroep.

- Klik [hier](#) voor het persbericht van notitie 20
- Klik [hier](#) voor de integrale notitie 20
- Zie voor meer informatie over deze en eerdere notities:
<https://labverantwoordemobiliteit.nl/>