

Sturen op voorzieningen: van afstand naar nabijheid

Tien voorbeelden hoe gemeentes voorzieningen
dichtbij kunnen houden



**NATUUR
& MILIEU**

Laat zien dat het kán

Sturen op voorzieningen: **Van afstand naar nabijheid**

Met deze gids wil Natuur & Milieu gemeentelijke beleidsmakers inspireren en ondersteunen bij het versterken van hun inzicht in het belang van goede bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen. Deze gids biedt mogelijke maatregelen om te verkennen en praktische handvatten om maatregelen mee te nemen in voorzieningenbeleid, ruimtelijke ordening en mobiliteit.



Voorwoord

Hoe dichterbij een voorziening is, hoe makkelijker je die gebruikt. Dat bevordert de leefbaarheid en stimuleert lopen en fietsen. Een win-win situatie, zoals het lijkt. De praktijk is weerbarstiger. Dit heeft te maken met de relatie tussen vraag en aanbod. Het is niet haalbaar om overal een kleine supermarkt om de hoek te hebben. Door schaalvoordelen reizen veel mensen liever wat verder naar een grotere winkel. Auto, ov en fiets maken dat mogelijk. Dus niet zozeer de afstand tot voorzieningen is belangrijk maar juist het gemak van hoe je er kunt komen: de bereikbaarheid.

Schaalvergroting heeft zeker ook nadelen. Het kan de leefbaarheid van dorpen verminderen en mensen met beperkte mobiliteit buitensluiten. Dat pleit deels toch weer voor fysieke nabijheid van wat je basisvoorzieningen zou kunnen noemen. Denk aan een basisschool en huisarts in de buurt. Mobiele of digitale voorzieningen, zoals een mobiele huisarts kunnen soms een alternatief zijn. Blijft overeind dat we daarmee de levendigheid en cohesie van dorpen niet versterken. Voorzieningen hebben namelijk ook een belangrijke sociale functie. Een ontmoetingsplek kan een supermarkt zijn, maar net zo goed een buurthuis, afhankelijk van de lokale situatie.

Achter het streven naar nabijheid en bereikbaarheid schuilt dus een complexe werkelijkheid. Inzicht in de onderliggende mechanismen helpt bij het vinden van werkbare oplossingen. Wetenschap speelt hierin een rol maar we hebben ook een praktische insteek nodig. Deze gids sluit daar goed op aan met inspirerende en diverse praktijkvoorbeelden, die laten zien hoe voorzieningen bereikbaar kunnen blijven voor iedereen, ongeacht woonplaats of mobiliteit.

Ik wens iedereen veel leesplezier toe.

Prof.dr.ir. Taede Tillema
Bijzonder hoogleraar Transportgeografie
Rijksuniversiteit Groningen





Introductie

Al jaren komen op steeds meer plaatsen in Nederland voorzieningen als supermarkten, huisartsen, dorpshuizen, sportfaciliteiten, scholen, culturele voorzieningen en horeca op steeds grotere afstand van inwoners te staan.

En deze trend lijkt zich door te zetten.¹ Dit is het resultaat van keuzes die we met z'n allen maken – burgers, bedrijven en overheden. Maar hier is wat aan te doen: we kunnen ook andere keuzes maken, waardoor voorzieningen dichterbij komen of behouden blijven.

U kent vast wel mensen in uw omgeving die voorzieningen dichtbij nodig hebben: ouders, schoonouders, alleenstaanden, jongeren, vrienden. De voordelen zijn duidelijk. Ouderen kunnen langer zelfstandig blijven wonen, en jongeren zonder rijbewijs kunnen gebruikmaken van voorzieningen dichtbij. Dit helpt participatie en sociale cohesie in wijken, dorpen en stadskernen. Met een completer aanbod van voorzieningen, worden gemeenschappen zelfstandiger. En niet onbelangrijk: te voet of met de fiets verplaatsen bevordert de gezondheid. Kortom: veel burgers hebben baat bij voorzieningen dichtbij om volwaardig mee te kunnen doen.

Zoals vaak begint het maken van andere keuzes met nieuwe ideeën en inspiratie: hoe hebben anderen dit aangepakt? Niet iedere gemeente hoeft hetzelfde wiel uit te vinden. Deze gids biedt inspirerende maatregelen om voorzieningen in Nederlandse gemeenschappen (dorp, wijk, stad of metropool) dichtbij te brengen en te houden. Per maatregel wordt belicht wat de rol van de gemeente kan zijn en worden voorbeelden gegeven uit heel het land: goede ideeën verdienen de schijnwerpers!

Wat is het probleem?

Over welke voorzieningen hebben we het? En wat is de reisafstand?

In heel Nederland verdwijnen voorzieningen uit wijken en dorpen. Het treft een groot deel van de Nederlandse bevolking. Zowel de afstand tot commerciële voorzieningen (winkels, horeca, bioscopen), als tot maatschappelijke voorzieningen (zorg, educatie, cultuur, sport) is toegenomen. In 51 procent van alle buurten en dorpen in Nederland verslechterde de afgelopen vijf jaar de bereikbaarheid van de huisarts, basisschool, kinderopvang of supermarkt.² Ook wonen bijna twee miljoen Nederlanders in een gemeente waar zij meer dan 4 kilometer moeten reizen voor een bibliotheek, treinstation, zwembad of café.³ En de gemiddelde reisafstand tot werk is toegenomen tot meer dan 19 kilometer.⁴

Behalve dat de afstanden groter zijn geworden, is bereikbaarheid in Nederland ook scheef verdeeld. Voor mensen die met de fiets of het ov (moeten) reizen, werd de bereikbaarheid slechter dan voor mensen die met de auto reizen. Ook zijn de reisafstanden groter in landelijke regio's dan in stedelijke, en speelt in landelijke regio's verschraling van het ov een sterkere rol.⁵ Tegelijk vinden Nederlanders het essentieel dat iederéén in staat moet zijn belangrijke voorzieningen te bereiken.⁶ Of bestemmingen goed bereikbaar zijn, wordt bepaald door hoe ver men moet reizen en op welke manier dat gebeurt (te voet, op de fiets, met het ov of de auto). Deze gids richt zich op het punt van nabijheid: op welke manieren kunnen we de reisafstand tot voorzieningen verkleinen?

Maar wat maakt die extra kilometer nu uit?

Ook al zou je het niet zeggen, een kwart van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto. Voor hen is een grotere afstand tot voorzieningen al gauw een probleem. Bovendien stijgen ook voor mensen mét auto de reistijd en reiskosten met elke extra kilometer. Sterker nog: een grotere afstand tot voorzieningen beïnvloedt ook de veiligheid, gezondheid, participatie en economische kansen van mensen. Daarom bekijken beleidsmakers mobiliteit in samenhang met nabijheid. In steden kiezen ze voor autoluw beleid, voor meer ruimte en een gezondere leefomgeving.⁷ Op het platteland leidt sterke autoafhankelijkheid juist tot verminderde participatie en grotere ongelijkheid

voor bijvoorbeeld jongeren zonder auto. Gemeentes moeten daarom actief voorzieningen dichtbij plannen en houden, zodat iedereen ze kan bereiken. Dit beleid is vooral belangrijk voor enkele specifieke groepen. Namelijk: jongeren zonder rijbewijs, ouderen die hun zelfstandigheid willen behouden, en volwassenen die om financiële, sociale, fysieke of mentale redenen niet (kunnen) rijden. Zeker in landelijke gebieden is de afhankelijkheid van auto's voor jongeren groot.⁸ Ongeveer 800.000 Nederlanders met een rijbewijs voelen zich geremd om te rijden. En circa 20 procent van de volwassenen heeft geen rijbewijs.⁹ Kortere afstanden geven inwoners meer keuzevrijheid, vergroten hun autonomie en verlagen de druk op mantelzorgers.

Hoe komt dit? En wat gebeurt er als we niets doen?

De trend van 'voorzieningen verder weg' kent enkele oorzaken. Schaalvergroting en centralisatie duwen commerciële voorzieningen – zoals supermarkten, bouwmarkten, bioscopen, zwembaden of commerciële zorgverleners – naar grotere locaties die met de auto bereikbaar zijn. Dat verlaagt kosten voor aanbieders, maar vergroot afstanden voor inwoners, stimuleert autogebruik en leidt tot ruimtelijke spreiding. Hierdoor pakken meer mensen de auto, en wordt vervolgens de ruimtelijke inrichting weer aangepast op het groeiende autoverkeer. Dit is een zichzelf versterkende cirkel die moeilijk te doorbreken is.

Maatschappelijke voorzieningen zoals een buurthuis, bibliotheek, speelplaats of jongerencentrum, zijn afhankelijk van vrijwilligers, van laagdrempeligheid en van een passend aanbod. Ze vervullen meerdere functies en zijn een ontmoetingsplek waar het gemeenschapsleven zich afspeelt. Als ze verdwijnen, nemen de sociale cohesie en zelfstandigheid van inwoners af. Dit kan zelfs kansenongelijkheid tussen groepen vergroten.¹⁰ Zeker bij woningbouw in nieuwe wijken moeten gemeentes daarom vroeg ruimte reserveren en integraal plannen voor winkels, zorg, scholen en ontmoetingsplekken. Dit zorgt ervoor dat nieuwe wijken direct toegang hebben tot voorzieningen, en dat reisafstanden niet onnodig toenemen.

Wat is de oplossing?

Wat kunnen gemeentes wél doen?

Gemeentes hebben de belangrijke taak om commerciële en maatschappelijke voorzieningen dichtbij te brengen en te behouden. Ze voeren wettelijke taken uit (bijvoorbeeld zorgen voor voldoende onderwijslocaties) en realiseren voorzieningen voor sport en cultuur op basis van hun eigen ambities. Ze sturen marktvoorzieningen (zorg, detailhandel, horeca) actief met ruimtelijke keuzes. Ook kunnen gemeentes lokale initiatieven waar nodig faciliteren, of oplossingen ontwikkelen voor voorzieningen die dreigen te verdwijnen.

Door in omgevingsvisies, omgevingsprogramma's en uiteindelijk omgevingsplannen expliciete bepalingen over voorzieningen op te nemen, is goede ruimtelijke sturing mogelijk.¹¹ Het is nodig om hierbij samen te werken met andere lokale of regionale overheden, zoals provincies en vervoersregio's. Keuzes voor voorzieningen moeten immers passen binnen landelijk of provinciaal beleid. Provincies bepalen bijvoorbeeld de omgevingsverordening, en vervoersregio's het regionale mobiliteitsbeleid.

Acceptabele reistijd naar voorzieningen in minuten, per modaliteit, afgerond op 5 minuten-waarden.¹⁴

Voorziening	Auto	Fiets	OV	Lopen
Supermarkt	10	10	15	15
Huisarts	10	15	20	15
Ziekenhuis	20	25	30	20
Middelbare school	15	25	30	25
MBO	25	25	40	25
HBO/WO	35	25	45	15
Arbeidsplaatsen	35	30	50	20

Hoe is het met nabijheid in uw gemeente?

Hoe is het eigenlijk in uw gemeente gesteld met de nabijheid van voorzieningen? En welke rol zou uw gemeente kunnen spelen om de afstanden te verkleinen? Dit begint met inzicht in de huidige situatie en de gewenste eindtoestand. Bijvoorbeeld via de volgende stappen:

1. Breng in kaart hoe bereikbaar de voorzieningen in uw gemeente nu zijn, voor verschillende doelgroepen.

- Begin met de basisvoorzieningen die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bijhoudt: supermarkt, huisarts, ziekenhuis, onderwijs en arbeidsplaatsen.¹² Deze kunnen aangevuld met maatschappelijke voorzieningen zoals bibliotheek, buurthuis, sportfaciliteit en groenvoorziening. Voor deze voorzieningen biedt het Centraal Bureau voor de Statistiek gemiddelde afstanden tot elke wijk in uw gemeente.¹³
- Houd ook rekening met de reistijd en modaliteit. De 'acceptabele reistijd' (zie tabel hieronder) drukt uit hoelang burgers bereid zijn te reizen voor een bepaalde voorziening en met een bepaald vervoersmiddel.¹⁴ Dit kan bijvoorbeeld in kaart worden gebracht met een digitale kaart ([zie bijlage A](#)). Als de daadwerkelijke reistijd boven deze acceptabele reistijd ligt, is dat voor veel mensen te ver weg. Let wel: dit zijn landelijke gemiddelden. Voor specifieke doelgroepen (zoals ouderen) kunnen ze anders zijn.
- Tot slot is het belangrijk in kaart te brengen voor hoeveel en welke inwoners deze voorziening niet (zelfstandig) bereikbaar is. Bijvoorbeeld door het aantal huishoudens zonder auto in een wijk te tellen. Het resultaat biedt inzicht in welke voorzieningen mogelijk op te grote afstand liggen voor inwoners. Om dubbel werk te voorkomen, kan deze analyse mooi aansluiten bij lopende initiatieven en verordeningen. Zoals regionale mobiliteitsplannen, bereikbaarheidsanalyses of duurzaam mobiliteitsbeleid ([zie ook maatregel 8](#)).

2. Analyseer samen met inwoners waar voorzieningen ontbreken. En koppel dat aan uw omgevingsvisie en ambities.

Onderzoek of het gaat om ontbrekende functies of een gevoel van onbereikbaarheid. Gebruik co-creatie om prioriteit aan te brengen in behoeften, en om eigenaarschap te vergroten.¹⁵ De maatregelen in deze gids kunnen tot inspiratie dienen: nabijheid van voorzieningen vraagt om een integrale aanpak van voorzieningenbeleid, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Bepaal per domein welke juridische, financiële en sociale instrumenten inzetbaar zijn om te zorgen dat voorzieningen tijdig, passend en bereikbaar worden gerealiseerd.

3. Bepaal welke rol uw gemeente wil en kan spelen.

De rol die uw gemeente kan spelen en de hoeveelheid invloed die u kunt uitoefenen, verschilt (zie ook 'Welke rollen kan de gemeente aannemen?'). Gemeentes kunnen uitnodigend beleid hebben voor huisartsen, bijvoorbeeld het aanbieden van woon- en praktijkruimte. Maar het is de ondernemer die bepaalt of de praktijk blijft bestaan. Het afstemmen van maatschappelijke voorzieningen, zoals buurthuizen en culturele instellingen, is vaak meer maatwerk. Belangrijkste hierbij is dat gemeentes zich bewust zijn van initiatieven die inwoners of ondernemers al opzetten, en dat ze deze waar nodig ondersteunen.

4. Borg het voortbestaan van de voorziening voor de langere termijn.

Door ondersteuning te bieden, schept uw gemeente verwachtingen bij inwoners en ondernemers. Wees helder over wat deze partijen van de gemeente mogen verwachten, ook op de langere termijn. Leg afspraken over beheer, organisatie, onderhoud, uitbating en financiële ondersteuning goed vast, zodat duidelijk is wat er verwacht wordt.

Welke rollen kan de gemeente aannemen?

Uw gemeente kan meerdere rollen aannemen om voorzieningen dichtbij te brengen en te houden. In deze gids zullen we naar deze rollen verwijzen. Hetonderstaande overzicht is geïnspireerd op een bestaande rolindeling¹⁶ op het gebied van ruimtelijke ordening.

Welke rollen kan de gemeente aannemen?



Reguleren: De gemeente schrijft bepaalde voorzieningen voor of verbiedt deze juist, op basis van wetgeving, normen of verplichtende financiële instrumenten.



Faciliteren: De gemeente schept de voorwaarden om voorzieningen te realiseren of te behouden. Bijvoorbeeld door partijen bij elkaar te brengen en afspraken te laten maken. Maar ook door financiële prikkels om bepaalde activiteiten mee op gang te brengen.



Verbinden: De gemeente neemt een makelaarsrol in het vroegtijdig herkennen van initiatieven. Ze gaat in gesprek met inwoners en organisaties, geeft ruimte aan experimenten en zet goede initiatieven in de schijnwerpers.



Realiseren: De gemeente neemt een actieve rol om een bepaalde voorziening te realiseren. Dit kan door zelf de voorziening op te zetten of te beheren, of door hiervoor opdracht te geven aan een marktpartij.



Communiceren: De gemeente heeft vooral een informerende rol door duidelijk te communiceren over ambitie en beleid ten aanzien van voorzieningen. Ook informeert ze partijen door kennis te delen, een loketfunctie in te richten en voorlichting te geven.

Sturen op voorzieningen: van afstand naar nabijheid

Tien voorbeelden hoe gemeentes voorzieningen dichtbij kunnen houden



Maatregelen & voorbeelden

De tien maatregelen in deze gids zijn bedoeld om voorzieningen dichtbij te brengen en te houden, en om te schetsen wat de rol van de gemeente daarbij kan zijn. Onder voorzieningenbeleid vallen maatregelen om functies te mengen op één centrale locatie (bibliotheek, dorps huis, ov-hub) of om functies flexibel te programmeren. Bij woningbouw kan zo vroegtijdig een passend voorzieningenaanbod worden gerealiseerd, en kunnen inwoners-

initiatieven, zoals coöperaties, worden ondersteund. Op het gebied van ruimtelijke ordening helpen locatiebeleid en infrastructurele ingrepen om voorzieningen dichtbij te brengen. Mobiele diensten, vrijwilligersvervoer en mobiliteitsplannen zijn voorbeelden van maatregelen op het gebied van mobiliteit. En tot slot helpen crowdfunding of Europese subsidies om voorzieningen te financieren.

Maatregel	Omschrijving	Domein	Rol gemeente
1. Multifunctionele accommodaties	Fysieke locaties in een buurt of wijk waarin meerdere maatschappelijke voorzieningen bij elkaar gehuisvest zijn	Voorzieningen	Faciliteren
2. Flexibel programmeren	Het voorzieningenaanbod in een nieuwe wijk flexibel aanpassen aan lokale behoeftes, met als uitgangspunt landelijke referentienormen	Voorzieningen	Reguleren, realiseren
3. Coöperaties	Het sociale kapitaal versterken door inwoners zelf voorzieningen en activiteiten te laten organiseren	Voorzieningen	Faciliteren, verbinden
4. Locatiebeleid voor winkels	Het locatiebeleid op detailhandel biedt sturing voor gemeentes om winkels dicht bij dorpskernen en stadscentra te houden	Ruimtelijke ordening	Reguleren, communiceren
5. Barrières opheffen	Met kleine infrastructurele ingrepen fysieke barrières opheffen en reisafstanden verkorten of versimpelen	Ruimtelijke ordening	Realiseren
6. Mobiele diensten	Mobiele voorzieningen die dienstverlening op meerdere locaties leveren, zijn een alternatief voor voorzieningen in landelijke gebieden	Mobiliteit	Faciliteren, verbinden, communiceren
7. Vrijwilligersvervoer	Vervoer georganiseerd door vrijwilligers is voor veel doelgroepen noodzakelijk om voorzieningen op afstand te kunnen bereiken	Mobiliteit	Faciliteren, realiseren
8. Nabijheid in mobiliteitsplannen	Nabijheid van voorzieningen en duurzame mobiliteit kunnen elkaar goed versterken in gemeentelijke beleidsplannen	Mobiliteit	Reguleren, realiseren
9. Crowdfunding	Burgers brengen zelf financiële middelen bijeen om bijvoorbeeld een wijkonderneming op te zetten of te behouden	Financiering	Verbinden, communiceren
10. Financiering voor nabijheid	Zowel Europese als Nederlandse fondsen bieden financiering voor lokale initiatieven	Financiering	Faciliteren, verbinden

1 Multifunctionele accommodaties (MFA's):

Fysieke locaties in een buurt of wijk waarin meerdere maatschappelijke voorzieningen bij elkaar gehuisvest zijn

Hier bestaan vele varianten van, zoals een buurtcentrum, dorpshuis of 'kulturhus'. Ook zijn er veel verschillende voorzieningen¹⁷ bij elkaar te brengen. Bijvoorbeeld een arts of fysiotherapeut, een bibliotheek, filmhuis, cursuslocaties, werkplekken, sport- en ontmoetingsplekken.

In een MFA is ook een wekelijks spreekuur van bijvoorbeeld huisarts, prikpoli of fysiotherapeut mogelijk. MFA's worden gerund door vrijwilligersorganisaties ondersteund door een klein aantal professionals. De functiedeling kan helpen om ruimtes en kosten beter te verdelen, waardoor een groter aanbod mogelijk is.

Voordelen voor nabijheid

Logischerwijs worden MFA's opgezet in woonwijken of dorpen, dicht bij woongebieden. Door multifunctioneel gebruik is er een breder aanbod van voorzieningen, en hoeven inwoners dus niet of minder vaak naar een ander dorp of andere buurt te reizen. Concentratie van functies helpt inwoners ook om meerdere activiteiten in één verplaatsing te combineren. Wanneer voorzieningen gecombineerd zijn (bijvoorbeeld school, kinderopvang, sport en zorg), kunnen dagelijkse routines logisch op elkaar aansluiten. Dat verlaagt de tijdsdruk, vermindert verplaatsingen en maakt het eenvoudiger om te kiezen voor lopen, fietsen of ov.

Rol van de gemeente



Belangrijk is dat de gemeente een coördinerende en aanjagende rol pakt om de vrijwilligersorganisatie rond de MFA op poten te zetten én te houden. Hierbij dient de gemeente vooral het 'profiel' van de MFA in de gaten te houden: welke doelstellingen, doelgroepen, voorzieningen en prestatie-indicatoren? De uitvoering wordt gedaan door de exploitanten.¹⁸ Ook kan de gemeente een ondersteunende rol hebben. Bijvoorbeeld in het vastgoedbeheer en -onderhoud, of door ruimte aan te bieden die eigendom is van de gemeente.

Meer lezen?

De organisatie [Bouwstenen voor Sociaal](#) biedt een overzicht van alle MFA's in Nederland en veel informatie over maatschappelijke voorzieningen.



Voorbeelden

- 't [LaefHoës in America](#), gemeente Horst aan de Maas. Er zijn medische voorzieningen, zoals een apotheekhoudende huisarts, fysio en thuiszorg. En er zijn maatschappelijke voorzieningen, zoals een dorpskeuken, ruilbieb, klooster-tuin en vervoersdienst. Hier zijn tachtig vrijwilligers werkzaam.
- Het [Kulturhus in Holten](#) of [Naabuur in Vledder](#) zijn voorbeelden van MFA's zoals die in vele dorpen worden aangeboden naar Scandinavisch voorbeeld uit de jaren tachtig. Hier worden cursussen, lessen, optredens, bibliotheek en sociale ontmoetingsplekken gecombineerd.
- Kleinschalige MFA's kunnen georganiseerd worden bij reizigersknooppunten in de buurt. Zoals bij het [busstation in Roden](#), met bijvoorbeeld kleine winkels, pakket-diensten, zorg en een buurtbieb.

2 Flexibel programmeren:

Het voorzieningenaanbod in een nieuwe wijk flexibel aanpassen aan lokale behoeftes, met als uitgangspunt landelijke referentienormen

Zeker in nieuwe woningbouwgebieden of ‘inbreidingslocaties’ binnen bestaande wijken is het tijdig op peil brengen van het voorzieningenaanbod onmisbaar.¹⁹

Referentienormen zijn landelijke kentallen per voorziening, die helpen om een passend voorzieningenniveau vast te stellen. Bijvoorbeeld: hoeveel vloeroppervlakte te reserveren voor culturele voorzieningen, uitgaande van het aantal (geplande) inwoners? Behalve over kwantiteit kunnen normen ook gaan over de bereikbaarheid of toegankelijkheid van voorzieningen.²⁰ Verder past het ‘statisch’ programmeren van voorzieningen niet meer bij deze tijd van demografische verandering. Een flexibele programmering betekent dat functies kunnen veranderen, en laat zo voorzieningen aansluiten bij (veranderende) behoeftes van inwoners.²¹

Voordelen voor nabijheid

Door in het vroeg stadium te zorgen voor een passend voorzieningenniveau, dat ook nog meegroeit en -verandert met de behoeftes van de bevolking, raken inwoners snel vertrouwd met voorzieningen dichtbij. Hier zullen zij hun mobiliteitspatronen op aanpassen. Nabijheid kan nog meer verbeteren als dit wordt gecombineerd met functiemenging ([zie maatregel 1](#)).

Rol van de gemeente



De bovenstaande aanpak vereist een nieuwe manier van voorzieningen programmeren en realiseren. Hanteer referentienormen om in de planfase ruimte te reserveren voor voorzieningen, op basis van landelijke kentallen.²² Vertaal dit wel door naar wat realistisch is in de gemeente. Wees vasthoudend in deze ambitie tijdens het planproces, want het blijven vrijwillige richtlijnen. Door burgers te betrekken bij het flexibel programmeren, bijvoorbeeld door participatie of co-creatie, kunt u inzicht krijgen in veranderende en toekomstige behoeftes.

Meer lezen?

Platform31 geeft verdere tips voor het [werken met referentienormen](#).



Voorbeelden

Er zijn meerdere gemeentes die met referentienormen werken.

- De gemeente Utrecht heeft een **‘barcode’ voor voorzieningen**, die bij elke nieuwe ontwikkeling uitrekenen hoeveel m² voorzieningen nodig zijn.
- Gemeente Den Haag hanteert **referentienormen** om maatschappelijke voorzieningen te integreren in de wijkplanpak.
- Gemeente Dronten gebruikt **referentienormen in haar Woonvisie**.
- **Voorbeelden van flexibiliteit** in voorzieningen zijn speelplaatsen die sportvelden worden, of gemeenschappelijke ruimtes die van een publieke een private functie krijgen. Een voorbeeld is de gemeentewerf in Nieuwegein, waar in een ongebruikte botenloods een nieuwe roeivereniging kwam.
- De gemiddelde nabijheid van basisvoorzieningen is expliciet onderdeel van de **duurzaamheidsscore die kennisplatform CROW** toekent aan alle Nederlandse gemeentes.

3 Coöperaties:

Het sociale kapitaal versterken door inwoners zelf voorzieningen en activiteiten te laten organiseren



In een coöperatie werken inwoners samen om zaken voor elkaar te krijgen. Een coöperatie kan een krachtig middel zijn om voorzieningen en activiteiten te blijven aanbieden in kleinere dorpen en steden.

Zij kunnen zich richten op maatschappelijke voorzieningen, maar ook de vorm aannemen van een coöperatieve winkel. Doordat de initiatieven komen van de inwoners van het dorp zelf, zijn de motivatie en betrokkenheid bij projecten vaak groot.

Voordelen voor nabijheid

Net als bij MFA's zorgen coöperaties dat voorzieningen en activiteiten dicht bij inwoners blijven. Waar commerciële partijen geen mogelijkheid zien hun diensten aan te bieden, kan een voorziening soms wel behouden blijven als deze wordt gerund door een coöperatie. Dit verkleint direct de reisafstand, waardoor inwoners er idealiter lopend of fietsend naartoe kunnen.

Rol van de gemeente



De gemeente kan bemiddelen bij vastgoed, onderhoud, en het aanbieden van kennis over de organisatie van de coöperatie. Ook het bundelen en groter maken van bestaande initiatieven, of deze in de schijnwerpers zetten, kan een rol zijn. Tot slot kan financiële ondersteuning of ondersteuning van bestuurstaken helpen om een coöperatie op te richten en in bedrijf te houden. De gemeente kan bijvoorbeeld opstartkosten voor haar rekening nemen. Qua financiering is het in beginsel niet toegestaan dat de gemeente staatssteun aanbiedt, maar hier zijn uitzonderingen op.

Meer lezen?

De [provinciale verenigingen](#) in Nederland, vertegenwoordigd door de Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen, ondersteunen lokale initiatieven waaronder dorpscoöperaties.

Voorbeelden

- Er zijn veel dorpscoöperaties in Nederland, zoals de [coöperatie Esbeek](#). Het grootste deel van de inwoners en instanties is lid van deze coöperatieve vereniging, die zorgt voor aanbod van onderwijs, verenigingen en sport.
- Het Fonds Nieuwe Doen uit Groningen levert met zijn [Leefbaarheidsfonds](#) laagdrempelige leningen aan organisaties die investeren in zorg en leefbaarheid. Bijvoorbeeld een lening voor het opzetten van een coöperatieve supermarkt. Ze hebben lokaal al enkele winkels mede gefinancierd, zoals de Dörpswinkel in Woldendorp of de GaveSuper in Oostwold.
- Vrijwel elke provincie heeft [eigen programma's](#) om de leefbaarheid op het platteland en in kleine kernen te versterken. Denk aan bijdragen voor renovatie van dorpshuizen, ontmoetingsactiviteiten of verbetering van voorzieningen.

4 Locatiebeleid voor winkels:

Het locatiebeleid op detailhandel biedt sturing voor gemeentes om winkels dicht bij dorpskernen en stadscentra te houden



Van oudsher kennen Nederlandse dorpen en steden vele kleinere winkels in het centrum.²³ De voordelen zijn dat dit de leefbaarheid op peil houdt en de behoefte aan mobiliteit vermindert.

Gemeentes worstelen echter met het locatiebeleid voor winkels zoals supermarkten. Die trekken veel publiek, maar vanwege hoge huren en schaarse ruimte in de centra kiezen ondernemers voor decentrale locaties. Gemeentes kunnen op basis van de Omgevingswet actief beleid voeren om te voorkomen dat winkels zich vestigen op plekken verder van het centrum die vooral goed per auto bereikbaar zijn.

Voordelen voor nabijheid

De bereidheid van inwoners om voor dagelijkse boodschappen verder te fietsen of te lopen, neemt sterk af met de afstand. Als deze winkels dicht bij het centrum- of woongebieden liggen, kunnen mensen er makkelijker te voet of met de fiets naartoe. Dit verbetert de leefbaarheid en luchtkwaliteit en vermindert congestie.

Rol van de gemeente



Via het omgevingsplan kunnen gemeentes functies toebedelen aan locaties. Ze kunnen bijvoorbeeld bepalen dat supermarkten uitsluitend in of nabij het centrum zijn toegestaan. Belangrijk is om goed te communiceren met ondernemers waarom de gemeente deze keuzes maakt. Ook in regionaal verband is het belangrijk afspraken te maken over de locaties van gewenste voorzieningen.²⁴ Op deze manier kan een gemeente samen met aangrenzende gemeentes zorgen dat voorzieningen vlak over de gemeentegrens behouden blijven, of dat ze een plek krijgen in nieuwe plannen.

Meer lezen?

Het [vakcentrum voor Retailondernemers](#) geeft meer informatie over locatiebeleid voor winkels en de Omgevingswet.

Voorbeelden

- Uit [de gemeente Soest](#) een voorbeeld van hoe nabijheid meegenomen kan worden in het toekomstige gewenste supermarktaanbod. Een uitgebreid onderzoek keek naar de locaties van supermarkten, inwonersaantallen en toekomstig winkelgedrag op basis van indicatoren zoals vloeroppervlakte, besteding en kooporiëntatie.
- [De gemeente Barendrecht](#) voert actief beleid om locaties voor supermarkten buiten het centrum te beperken.
- [De gemeente Cranendonck](#) wilde dit ook, maar moest na een verloren rechtszaak een supermarkt buiten het centrum alsnog een vergunning verlenen.
- Als winkels eenmaal uit het centrum weg zijn, lukt het niet altijd ze terug te krijgen. In [Langeraar, gemeente Nieuwkoop](#), ging na twee jaar voorbereiding een plan voor een supermarkt in de kern toch niet door.

5 Barrières opheffen:

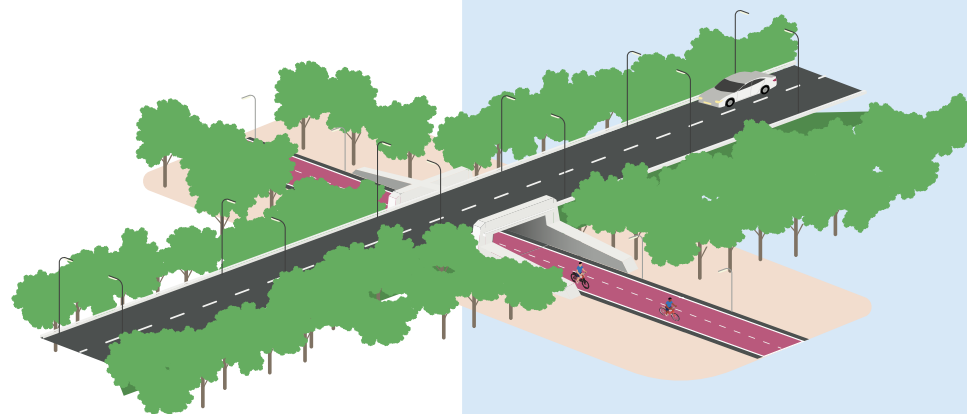
Met kleine infrastructurele ingrepen fysieke barrières opheffen en reisafstanden verkorten of versimpelen

Aantrekkelijke en veilige wandel- en fietspaden vormen een prettige route naar bijvoorbeeld een winkelcentrum, school, sportclub, kerk, recreatiegebied of buurthuis.

Complexe kruispunten, een bedrijventerrein of andere uitdagende routes weerhouden mensen er juist van om op de fiets of lopend te gaan. Het is dus van belang om dit soort fysieke barrières weg te nemen. Dat geldt zeker voor fietsers, voetgangers, ouderen of schoolgaande kinderen. De ingrepen kunnen simpel zijn: een extra oversteekplaats, bankjes op strategische plekken, andere belijning of een bredere stoep. Maar ook iets grotere ingrepen heffen barrières op, zoals aanleg van een voetpad, ondertunneling of een fietsbrug.

Voordelen voor nabijheid

Het opheffen van barrières helpt natuurlijk niet om voorzieningen daadwerkelijk dichterbij te brengen. Maar het maakt de route wel simpeler en zorgt voor een kortere reistijd. Daarmee komen de voorzieningen praktisch wel dichterbij.



Rol van de gemeente

Door te denken vanuit fysieke barrières voor bereikbaarheid, geeft een gemeente voorrang aan de voetganger en fietser (cf. het STOMP-principe²⁵). Soms komen gemeentes barrières op het spoor door meerdere klachten van inwoners. Soms sporen gemeentes het probleem zelf op door reizigersstromen te analyseren. Bij een infrastructurele ingreep zijn er meerdere oplossingen, zoals een passerelle of een tunnel. Het vergelijken van hun effecten op nabijheid van voorzieningen, helpt om te kiezen en de belangen van meerdere doelgroepen mee te nemen.

Meer lezen?

Tips voor [aantrekkelijke fietsroutes](#) en [looproutes](#).

Voorbeelden

- Breng om barrières te achterhalen de 'omloopfactor' of 'omfietsfactor' in kaart: het verschil tussen de hemelsbrede afstand en de afstand over de infrastructuur.
- Geef **bestaande reizigersstromen tussen voorzieningen en woongebieden** weer op een kaart, bijvoorbeeld met behulp van fietsdetectielussen. Deze stromen zichtbaar maken, toont gelijk waar fysieke barrières zich bevinden ([zie ook bijlage A](#)).
- De landelijke [Nabijheidsanalysetool van Movares](#) geeft inzicht in de nabijheid van groenvoorzieningen, water en wandelroutes.
- Gemeente Roosendaal legde een [fietstunnel](#) onder de snelweg aan om een doorfietsroute te realiseren.

6 Mobiele diensten:

Mobiele voorzieningen die dienstverlening op meerdere locaties leveren, zijn een alternatief voor voorzieningen in landelijke gebieden

Het idee van de 'ouderwetse' SRV-wagen die door de straat rijdt lijkt verdwenen, maar niets is minder waar. Er zijn in Nederland steeds meer voorbeelden van mobiele diensten.

Waren voorzieningen voorheen op een vaste locatie, nu stappen veel ondernemers in de auto, bestelwagen of vrachtauto om hun diensten aan te bieden. Dagelijkse boodschappen, dierenarts, auto- of fietsonderhoud, kapper, pedicure, bibliotheek, bank, bloedafname, tandarts of zorgpost: in Nederland rijdt het rond! Door met vaste dagen, vaste plekken of volgens een vast schema te werken, kunnen inwoners rekenen op de voorziening.

Voordelen voor nabijheid

Met name voor veel kleinere gemeentes of dorpen in het landelijk gebied, zijn mobiele diensten een uitkomst. Voor ondernemers is de afzetmarkt te klein om een vaste locatie uit te baten, maar ze halen schaalvoordeel uit het bedienen van meerdere wijken of dorpen. Dit houdt een voorzieningenniveau per dorp in stand. Door met vaste halteplaatsen te werken, weten inwoners waar ze fietsend of lopend naartoe kunnen.

Rol van de gemeente



Gemeentes ondersteunen mobiele diensten door vaste, veilige en goed toegankelijke standplaatsen te bieden waar inwoners eenvoudig te voet of per fiets naartoe kunnen. Ook kunnen zij zorgen voor verlichting, fietsenstallingen, afvalbakken en – waar nodig – laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Gemeentes kunnen ondernemers helpen met heldere en snelle vergunningprocedures, of met een opstartsubsidie wanneer een dienst bijdraagt aan het lokale voorzieningenniveau. Daarnaast kunnen zij mobiele aanbieders opnemen in lokale communicatiekanalen, zoals dorpskranten, websites of informatiepanelen. Zo weten inwoners wanneer en waar de dienst langskomt.

Meer lezen?

De Kamer van Koophandel biedt een overzicht van [gemeentelijke vergunningen](#) waaraan een mobiele dienst (zoals een foodtruck) moet voldoen.



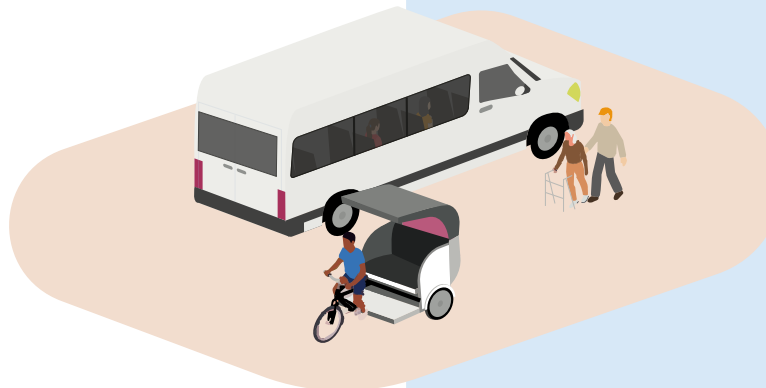
Voorbeelden

Er zijn in Nederland heel veel verschillende mobiele diensten, zoals:

- [De SRV-wagen](#) in West-Fryslân (Opperdoes, Twisk, Abbekerk, Midwoud en Oostwoud)
- [De Tandartsbus](#), die zorg biedt door het hele land.
- [De Biblioservicebus](#) in Zeeland, die naast bibliotheekboeken ook cursussen, pinautomaat en chipkaartautomaat biedt.
- Stichting [De Rijdende School](#), voor primair onderwijs door het hele land.
- [Dierenartspraktijk de Aam](#), die op afspraak werkt in Elst, Groesbeek en omgeving.

7 Vrijwilligersvervoer:

Vervoer georganiseerd door vrijwilligers is voor veel doelgroepen noodzakelijk om voorzieningen op afstand te kunnen bereiken



In Nederland zijn naar schatting duizend vervoersdiensten actief. Daarbij vervoeren vele duizenden vrijwilligers jaarlijks ruim negen miljoen passagiers.²⁶

Het is een essentiële schakel op locaties waar het openbaar vervoer niet volstaat, en voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen. De kracht van vrijwilligersvervoer zit erin dat het de eigen potentie in de samenleving benut om bereikbaarheidsuitdagingen op te lossen. Daarnaast heeft het een belangrijke sociale functie: een chauffeur die even wacht op een passagier die meer tijd nodig heeft, een praatje maakt of helpt boodschappen tillen. Er is niet één vastomlijnd concept voor dit vervoer, en de mogelijkheden zijn groot: van vervoer van deur tot deur, buurtbus of wijkshuttle, tot een vrijwilligerscentrale voor chauffeurs met eigen auto.

Voordelen voor nabijheid

Vrijwilligersvervoer helpt de markt, buurthuis, ziekenhuis of huisarts bereikbaar te maken voor mensen die deze bestemmingen zelfstandig minder makkelijk bereiken. Omgekeerd helpt het dichterbij brengen en houden van voorzieningen erbij dat vrijwilligersvervoer over minder grote afstanden hoeft te gebeuren. Dit komt de flexibiliteit, stiptheid en betrouwbaarheid ten goede.

Rol van de gemeente



De verantwoordelijkheid voor het vervoer van inwoners ligt deels bij gemeentes, en deels bij landelijke actoren zoals de rijksoverheid of zorg-erzekerders. Gemeentes regelen doelgroepenvervoer via de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Vrijwilligersvervoer kan als aanvulling hierop ontwikkeld worden (zie ook bijlage B). Gemeentes kunnen ondersteunen in het organiseren van het vervoer zelf. Ze kunnen ook de vrijwilligersorganisaties ondersteunen; de behoefte daaraan verschilt sterk per organisatie, afhankelijk van de laagdrempeligheid en mate van organisatie.

Meer lezen?

Het Kenniscentrum voor Vrijwilligersvervoer maakte een [handreiking voor gemeentes](#) die met het organiseren van vrijwilligersvervoer aan de slag willen.

Voorbeelden

Er zijn veel voorbeelden van vrijwilligersvervoer. Sommige zijn **landelijk georganiseerd**, en sommige heel lokaal, gericht op een wijk of postcodegebied, een specifieke doelgroep of juist een specifieke voorziening of bestemming.

- **De HugoHopper** in de gemeente Dijk en Waard, of de **Stichting Vrijwilligers Vervoer IJmond** in de gemeente Heemskerk, verzorgen met elektrische voertuigen deels particulier vervoer en deels dagbestedingsritten.
- Ook bieden kleine elektrische shuttles ('Elektrokarren') voor twee of vier personen vervoer in meer stedelijke omgeving, zoals **Vervoer Houten** in de gemeente Houten.
- De provincie Noord-Brabant bracht de verschillende vervoersvormen die haar gemeentes aanbieden overzichtelijk bij elkaar op [Vervoervormij.nl](#).
- Vrijwilligersvervoer kan ludieke, creatieve vormen aannemen. Zoals de **Fietsriksja** met (deels gratis) fietsvervoer per riksja naar markt, ouderensoos of andere bestemmingen.

8

Nabijheid in mobiliteitsplannen:

Nabijheid van voorzieningen en duurzame mobiliteit kunnen elkaar goed versterken in gemeentelijke beleidsplannen



Het stimuleren van nabijheid van voorzieningen draagt bij aan ambities op het gebied van duurzame mobiliteit in gemeentes.

Gemeentes kunnen nabijheid van voorzieningen slim verweven met hun mobiliteitsbeleid door lopen en fietsen als uitgangspunt te nemen bij gebiedsontwikkeling. Het stimuleren van duurzaam reizen binnen gemeentes is een trend waar de landelijke en Europese overheid sterk op inzetten, ondersteund met mobiliteitsplannen en -beleid. Steden die hierin succesvol zijn, zorgen voor meer nabijheid of meer openbare ruimte daarvoor. En ze vertragen autoverkeer of beperken gebruik van de auto ('autoluw'). Zo hebben bijvoorbeeld Groningen en Gent verkeerscirculatieplannen die de auto wegleiden uit de centra.²⁷ Hierdoor maken mensen meer gebruik van de voorzieningen die al dichtbij zijn, en vestigen nieuwe voorzieningen zich (op lange termijn) ook dichterbij.

Voordelen voor nabijheid

Het stellen van ambities en maken van plannen op het gebied van duurzame mobiliteit, helpt maatregelen te nemen die nabijheid van voorzieningen stimuleren. Dit vermindert het aantal reisbewegingen en verkort de reisafstanden.

Rol van de gemeente



Bij het opstellen van een SUMP helpt het om nabijheid expliciet mee te nemen als ontwerp-principe. Ook in een RMP kunnen gemeentes afspraken maken over regionale voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan per fiets, te voet en met het ov. Door deze plannen te koppelen aan ruimtelijke visies ontstaat een samenhangende strategie waarin nabijheid, mobiliteit en gebiedsontwikkeling elkaar versterken.

Meer lezen?

De Vereniging van Nederlandse Gemeentes helpt gemeentes verder met tips op het gebied van [duurzame mobiliteit](#).

Voorbeelden

- Het opstellen van [Sustainable Urban Mobility Plans \(SUMP's\)](#) wordt verplicht in grotere Nederlandse gemeentes. Nabijheid van voorzieningen maakt onderdeel uit van zo'n plan. Bijvoorbeeld het stimuleren van korte-keten-initiatieven, zoals boerenmarkten of buurtwinkels, in combinatie met mobiliteitsbeleid.
- De regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) die worden opgesteld vanuit het Klimaatakkoord helpen gemeentes te verduurzamen op het gebied van mobiliteit. De VNG biedt een [handleiding voor het stimuleren van nabijheid](#) van voorzieningen om de doelen te halen.
- Daarnaast bevorderen gemeentes thuiswerken middels **openbare werkplekken** en het herbestemmen van **leegstaande panden voor buurtfuncties**. Hierdoor is minder woon-werkverkeer nodig.

9 Crowdfunding:

Burgers brengen zelf financiële middelen bijeen om bijvoorbeeld een wijkonderneming op te zetten of te behouden

Financiering van burgerinitiatieven, zoals wijkondernemingen of lokale winkels, kan helpen deze voorzieningen dicht bij inwoners op te zetten en te behouden.

Initiatieven richten zich bijvoorbeeld op horeca, zorg, ruimteverhuur of voedselproductie. Ze hebben veelal een sociaal karakter en dragen wat extra's bij aan de maatschappij. Omdat ze zonder winstoogmerk opereren, hebben wijkondernemingen soms moeite voldoende financiering te vinden. Hier biedt crowdfunding uitkomst: een actiegroep of organisatiecomité haalt geld op onder inwoners, bedrijven en sponsors. Doordat burgers zelf investeren in deze initiatieven, zijn ze er meer bij betrokken en maken ze er eerder gebruik van.

Voordelen voor nabijheid

Extra financiering kan helpen om wijkondernemingen zoals winkels of horeca draaiende te houden. Inwoners kunnen boodschappen dichtbij blijven doen, en ontmoeten elkaar in de wijk.

Rol van de gemeente



Gemeentes spelen bij crowdfunding vooral een rol in het herkennen van de noodzaak voor extra financiering en het stimuleren van lokale initiatieven. Uiteindelijk moet een wijkonderneming zichzelf financieel in stand kunnen houden. De gemeente kan partijen bij elkaar brengen voor een gecombineerde financiering door private partijen, burgers, fondsen en de gemeente zelf. Het kan bijzonder helpen wanneer de gemeente garant staat voor een deel van het bedrag dat de burgers bij elkaar brengen, zoals gebeurde in Goudswaard.²⁸ Deze toegestane juridische constructie voorkomt discussie over staatssteun.

Meer lezen?

Het [Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners](#) heeft een informatieblad met inspiratie voor financiering en mogelijke rechtsvormen voor wijkondernemingen.



Voorbeelden

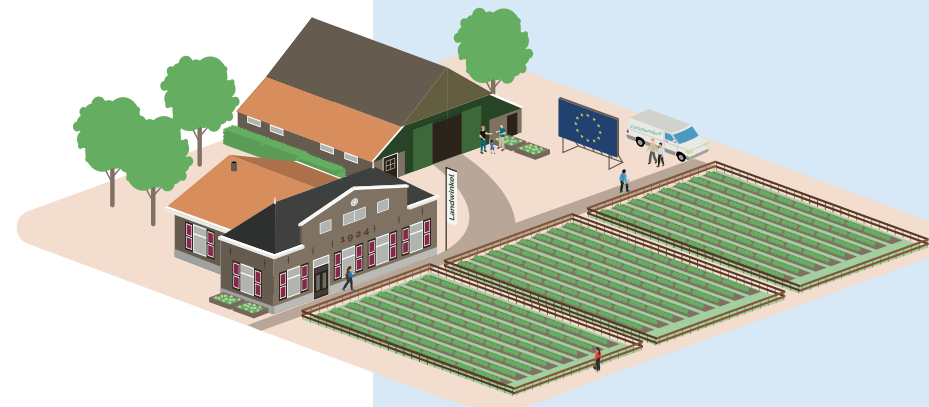
Er zijn in Nederland veel voorbeelden waar crowdfunding resulteerde in het behoud van de lokale winkel of supermarkt.

- Zoals in [Baambrugge](#), waar de levensmiddelenwinkel ook een postkantoor en ontmoetingsplek is.
- Of in [Ilpendam](#), waar bijna vijftig gezinnen de portemonnee trokken om het pand van de buurtsuper op te kopen.
- En tot slot in [Sauwerd](#), waar inwoners in de buurtsuper niet alleen inkopen kunnen doen, maar wekelijks ook kunnen aanschuiven voor een versbereid diner.

10

Financiering voor nabijheid:

Zowel Europese als Nederlandse fondsen bieden financiering voor lokale initiatieven



Om voorzieningen te creëren of te behouden in gemeentes, zijn verschillende fondsen en financieringsmogelijkheden beschikbaar.

Een speciaal gebiedsfonds of 'placemaking'-fonds biedt een financiële buffer voor belangrijke voorzieningen, zoals groenvoorzieningen en sociale ruimtes. Baathebbers, ontwikkelaars en woningcorporaties financieren het fonds, dat ondersteuning biedt op de langere termijn. Ook zijn er Europese subsidies, zoals het LEADER-programma, voor initiatieven die het voorzieningenniveau in een lokale gemeenschap bevorderen. Zij financieren lokale initiatieven, zoals een landwinkel met streekproducten. Dit kan helpen om bijvoorbeeld de 'onrendabele top' van het initiatief te financieren, waardoor het ook kan blijven bestaan met minder gebruikers.

Voordelen voor nabijheid

Financiering van dit soort initiatieven helpt om voorzieningen in steden, dorpen en grensregio's beschikbaar te houden. Ook richten deze initiatieven zich vaak op korte transport- en productieketens. Bijvoorbeeld op de verkoop van producten van lokale producenten, wat nabijheid ook weer ten goede komt.

Rol van de gemeente



Het LEADER-programma is provinciaal georganiseerd. Het aanvragende initiatief moet passen binnen de lokale ontwikkelingsstrategie van de provincie of gemeente.²⁹ De gemeente is vaak vertegenwoordigd in de lokale actiegroep die projecten selecteert en beoordeelt, en denkt mee over de lokale ontwikkelstrategie. Daarnaast zal er behoefte blijven aan aanvullende financiering, aangezien deze programma's altijd slechts een deel van de financiering verstrekken (doorgaans zo'n 50-60 procent). Hierin kunnen gemeentes een aanjagende rol spelen door partijen bij elkaar te brengen rondom een fonds.

Meer lezen?

Het '[Watertorenberaad](#)' heeft een concrete handleiding voor het samen financieren van gebiedsontwikkeling. Het platform '[Integraal Samenwerken Openbare Ruimte](#)' heeft een rapport over integrale financiering in de openbare ruimte.

Voorbeelden

Het LEADER-programma maakte al meerdere projecten in Nederland mogelijk.

- Bijvoorbeeld [Stadsboerin in Doetinchem](#), een stadsboerderij met moestuin, ontmoetingsplek en buurtwinkel met lokale producten. Of het project '[Lekker Landschap](#)', dat eetbare kruiden teelt voor de (lokale) verkoop.
- Een ander doel van LEADER is het behoud van banen en bedrijvigheid in de regio, zoals in de Achterhoek. Hier werd de academie '[Ondernemende Helden](#)' opgezet, om jongeren op te leiden tot lokale ondernemer. Uiteindelijk schreven vijftig jongeren zich in bij de lokale Kamer van Koophandel met hun eigen bedrijf.
- Een goed voorbeeld van een gebiedsfonds voor langetermijnvoorzieningen is het [Stadsmakersfonds](#). Voor gemeentes die zo'n gebiedsfonds willen opzetten, is er een concreet [stappenplan](#).

Conclusie

Nabijheid van voorzieningen is van groot publiek belang. Het verkort reistijden, verlaagt reiskosten en vergroot de sociale samenhang: mensen ontmoeten elkaar vaker en kunnen makkelijker meedoen.

Toegankelijke winkels, zorg, culturele faciliteiten, scholen en sport verbeteren gezondheid en versterken sociale netwerken. Meer voorzieningen op fiets- en loopafstand verminderen verkeersdruk en maken steden en dorpen leefbaarder.

Hopelijk inspireert deze gids u om met nabijheid van voorzieningen aan de slag te gaan, of om nieuwe maatregelen te verkennen voor uw gemeente. Wat deze gids vooral laat zien: benut het potentieel onder inwoners dat er in

uw gemeente aanwezig is. Veel voorzieningen ontstaan en blijven bestaan dankzij hun inzet. Zij hebben de ondersteuning nodig die uw gemeente kan bieden. Omdat hun initiatieven beter aansluiten op de behoeftes in de praktijk, vergroten ze het draagvlak en het gebruik van de voorzieningen.

De breedte van de voorbeelden laat bovendien zien dat om voorzieningen dichtbij te houden, meerdere partijen nodig zijn: inwoners, financiers, maatschappelijke organisaties, ondernemers en medeoverheden. Nabijheid ontstaat niet alleen door beleid, maar vooral door samenwerking! Gemeentes die vanuit hun rol actief samenwerken met inwoners, die werken vanuit vertrouwen en die aansluiten bij bestaande energie, zorgen voor een duurzame en inclusieve leefomgeving.



Eindnoten

- 1 www.natuurenmilieu.nl/samenverkleinenwedeaafstand/
- 2 www.nos.nl/artikel/2600865-van-cafe-tot-huisarts-dorpen-in-hele-land-zien-voorzieningen-verdwijnen
- 3 www.ad.nl/wonen/bijna-twee-miljoen-nederlanders-hebben-onvoldoende-voorzieningen-in-de-buurt~a5ac80d0/
- 4 www.pbl.nl/onderwerpen/mobiliteit/overzicht/bereikbaarheid-nederland
- 5 www.pbl.nl/system/files/document/2024-09/pbl-2024-beter-bereikbaar-5300_0.pdf
- 6 www.open.overheid.nl/documenten/228e8c08-d191-4fad-93a8-70f77a3a4830/file
- 7 www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2023/09/26/autoluw-beleid-gemeenten-doelen-effecten-en-rollen/KiM+Brochure+Autoluw+beleid+gemeenten_doelen%2C+effecten+en+rollen_def.pdf
- 8 www.lvkk.nl/wp-content/uploads/2025/06/Manifest-jonge-dorpsbewoners-2025-LVKK-def-1.pdf
- 9 www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland/KiM+brochure+Het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland_def+A.pdf
- 10 www.kenniscentrumongelijkheid.nl/wp2023/wp-content/uploads/2024/04/Bewonersrapport-Verschraling-van-wijkvoorzieningen-HvA-.pdf
- 11 www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/omgevingsvisie-en-omgevingsverordening/wijziging-omgevingsvisie-en-verordening
- 12 www.open.overheid.nl/documenten/e74cee13-54bb-4e67-9ebb-817fd42e1f49/file
- 13 www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85560NED
- 14 www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2024/09/26/acceptabele-bereikbaarheid-een-reizigersperspectief/KiM+Achtergrondrapport_Acceptabele+bereikbaarheid_defV2.pdf
- 15 Het 'serious game' Voorzieningen-Wijs kan helpen om samen met burgers nieuwe ideeën voor voorzieningen uit te denken, zie ook www.kknn.nl/app/uploads/2024/05/KKNN-25042024-Zorg-en-Welzijn-Suzan-Christiaanse.pdf
- 16 www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2023/09/26/autoluw-beleid-gemeenten-doelen-effecten-en-rollen/KiM+Achtergrondrapport+autoluw+beleid+gemeenten_doelen+effecten+en+rollen_def.pdf
- 17 Zie voor een inspirerend overzicht van maatschappelijke voorzieningen nu en in de toekomst: www.bouwstenen.nl/fileswijkplaats/DIG%20Reisgids%20Maatschappelijke%20Voorzieningen%20-%20spreads%20DEF.pdf
- 18 www.bmc.nl/actueel/10-gouden-regels-voor-een-mfa
- 19 www.rekenkamer.amsterdam.nl/content/uploads/2025/04/Bestuurlijk-rapport-Bouwen-aan-de-complete-stad-def.pdf
- 20 www.zuid-holland.nl/publish/pages/35001/handreiking_voorzieningen_voor_een_gezonde_leefomgeving.pdf
- 21 www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/vijf-inzichten-om-tot-de-gewenste-voorzieningen-voor-leefbare-en-vitale-wijken-te-komen/
- 22 www.zuid-holland.nl/publish/pages/35001/handreiking_voorzieningen_voor_een_gezonde_leefomgeving.pdf
- 23 www.pbl.nl/uploads/default/downloads/Detailhandel_en_beleid_definitief_0711_0.pdf
- 24 www.omgevingsbeleid.zuid-holland.nl/omgevingsvisie/beleidskeuzes/98eeae08-d5a2-4c78-8c58-7cb4fca0992d
- 25 www.goudappel.nl/themas/nieuwe-mobiliteit/stomp
- 26 www.vervoer-voor-elkaar.nl/wp-content/uploads/2025/06/De-kracht-van-vrijwilligersvervoer-2025.pdf
- 27 www.stad.gent.nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/mobiliteitsplan-circulatieplan-en-parkeerplan-gent
- 28 www.eenvandaag.avrotros.nl/artikelen/hier-springt-de-gemeente-bij-om-de-buurtsuper-te-behouden-meer-dan-alleen-een-winkel-160679
- 29 www.rvo.nl/subsidies-financiering/leader-uitvoering-projecten

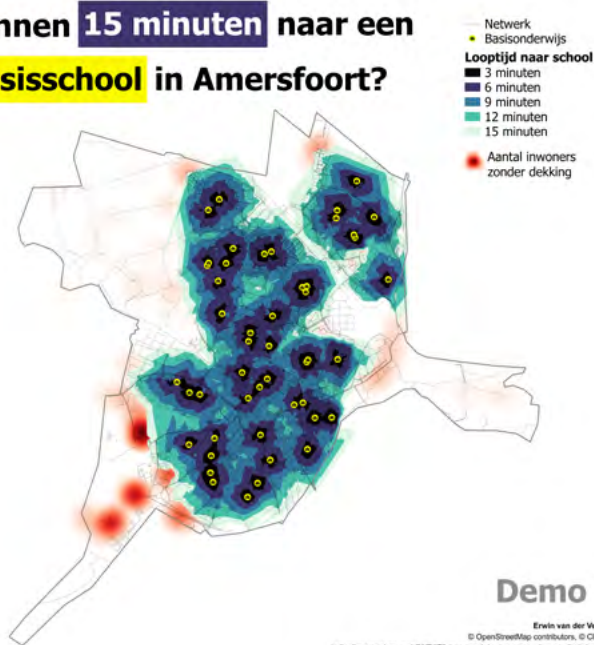
Bijlage A:

Inzichten in bereikbaarheid en nabijheid in kaart brengen met GIS-tools

Een manier om de bereikbaarheid in kaart te brengen, is met een GIS-tool op basis van open data en reistijd-isochronen. Isochronen zijn lijnen op een kaart waarbinnen bestemmingen dezelfde reistijd hebben. Op zo'n kaart wordt duidelijk hoe voorzieningen verspreid zijn en welke wijken afhankelijker zijn van fiets, ov of auto.

De plekken met onvoldoende dekking worden in één oogopslag helder. Een voorbeeld is de nabijheidstool van Arcadis, waarmee de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen inzichtelijk wordt. Zie hieronder een voorbeeld van de reistijd naar basisscholen in Amersfoort.

Binnen 15 minuten naar een basisschool in Amersfoort?



Bijlage B:

Stimuleren van vrijwilligersvervoer door gemeentes

Vrijwilligersvervoer beschouwen we hier als georganiseerd vervoer door vrijwillige chauffeurs. Het richt zich over het algemeen op oudere reizigers en mensen met een beperking. Wanneer uw gemeente vrijwilligersvervoer wilt stimuleren, kunt u zich de volgende vragen stellen:

1. Is er vrijwilligersvervoer in uw gemeente?

Als dat zo is: met wat voor initiatief heeft u te maken? Onder de noemer 'vervoer door vrijwilligers' zit veel diversiteit. Van klein tot groot, van een vaste route tot vervoer van deur tot deur. Het aanbod kan enorm verschillen, en daarmee de rol die het heeft in de samenleving.

2. Wat leeft er bij lokale vervoersinitiatieven?

Hoe gaat het met ze? Welke voertuigen hebben ze en lukt het om voldoende vrijwilligers te vinden? Welk type vervoer bieden ze en is er een vervoersvraag die nog niet wordt bediend? Welke vraagstukken spelen er praktisch en hebben ze wensen voor de toekomst? Hoe kan uw gemeente helpen?

3. Welke rol neemt uw gemeente aan?

Wanneer u de initiatieven kent en een relatie hebt, is het slim een weloverwogen rol te kiezen. Doe dat vanuit beleidsdoelen én de behoeften van deze diensten. U kunt randvoorwaarden bieden, stimuleren, kennis en netwerk delen, regie nemen, samenwerken en waarderen. Biedt vanuit uw rol zoveel mogelijk duidelijkheid over wat de dienst van uw gemeente mag verwachten.

Dankwoord

Deze gids is mede tot stand gekomen door financiële en inhoudelijke ondersteuning van de stichting 'Vervoer voor Elkaar'.

Daarnaast wil Natuur & Milieu de volgende personen bedanken voor hun bijdrage aan deze gids:

- Jacomijn Baart – Platform31
- Jasper Benus – Adviesbureau Dietz
- Suzan Christiaanse – Rijksuniversiteit Groningen
- Kay Hollander – Platform31
- Femke Nannes – Kenniscentrum Vrijwilligersvervoer
- Thomas Straatemeier – Goudappel
- Erwin van der Veld – Arcadis
- Hanneke Willemstein – Landelijke vereniging voor kleine kernen



Over Vervoer voor Elkaar

Vervoer voor Elkaar staat voor het mogelijk maken van vervoer voor iedereen, op een verantwoorde manier. Wij zoeken de verbinding met mensen en bedrijven om mobiliteit te stimuleren en werkomstandigheden te verbeteren. Wij geloven dat vervoer de kwaliteit van leven verbetert door mensen met elkaar te verbinden. Daarom zijn wij ervan overtuigd dat iedereen recht heeft op goed vervoer en goede werkomstandigheden. Wij zetten ons in voor een toekomst waarin iedereen kan profiteren van voldoende vervoersmogelijkheden en waarin werkomstandigheden juist zijn voor iedere werknemer, betaald of vrijwillig.



Over Natuur & Milieu

Natuur & Milieu is een landelijke milieuorganisatie die zich inzet voor een klimaatneutrale samenleving en herstel van biodiversiteit. Wij ontwikkelen concrete oplossingen en beïnvloeden beleid door onderzoek, advies en onderbouwde voorstellen richting beleidsmakers: we laten zien dat het kán. Wij combineren publieksmobilisatie met samenwerking in pilots en partnerschappen om veranderingen in praktijk te brengen en draagvlak te creëren.

Colofon

Tekst en idee: Natuur & Milieu

Publicatie: april 2026

Contact: info@natuurenmilieu.nl

Website: natuurenmilieu.nl/onderwerpen/reizen-vervoer/bereikbaarheid

Vormgeving: Basisvorm

Visuals ontwerp: Studio Bright Black

Tekst redactie: Teitler Tekst

Beeldmateriaal: iStock, Marije Kuiper

