

**Leefbaarheid & Bereikbaarheid
in rurale gebieden
case studie Peri urbaan Riga**

Lennart Nout
Witteveen+Bos
lennartnout@gmail.com

Bas Tutert
Witteveen+Bos/Universiteit Twente
s.tutert@witteveenbos.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Leefbaarheid en bereikbaarheid

Dit onderzoek focust zich op de connectie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. In hoeverre draagt een betere bereikbaarheid bij aan een betere leefbaarheid en wat kunnen we daarvan leren? Uit de theorie blijkt dat leefbaarheid een zeer veel gebruikte term is, waarvan de betekenis door de tijd verandert. Het is een containerbegrip dat op dit moment vooral gebruikt wordt om op wijkniveau de leefomstandigheden te toetsen. De ware betekenis heeft echter zeer veel facetten, waaronder veiligheid, sociale kwaliteit en de beleving van het eigen huis. Bereikbaarheid is een opkomende term in infrastructuurplanning. Vroeger werd er vooral gekeken naar het faciliteren van mobiliteit, voornamelijk gericht op het autoverkeer. Binnen een nieuwe stroming in de infrastructuurplanning wordt er vooral gekeken naar de bereikbaarheid van werkgelegenheid en diensten. Deze aanpak is vooral in het Verenigd Koninkrijk populair. Om te kijken wat het belang van bereikbaarheid is in de ervaren leefbaarheid is een enquête opgezet in de regio rondom Riga, Letland. In de enquête is de mening gepeild van de inwoners aangaande hun leefomgeving, hun reisgedrag en het lokale aanbod aan diensten. Uit deze enquête blijkt dat het belang van een goede bereikbaarheid van groot belang wordt geacht. Ook blijkt dat de kleinere plaatsen dichtbij Riga lagere tevredenheidscijfers vertonen. De bereikbaarheid van diensten is dus ook van groot belang. Vooral werklozen zijn minder tevreden over hun leefomgeving. Dit duidt op het belang van betaalbare verbindingen. Verder is er in deze studie een opsplitsing gemaakt in drie verschillende typen gebieden, zelfstandige, satelliet- en transitie gebieden. Het is van belang om de zelfstandige gebieden te versterken om een verdere verschraling van het voorzieningenniveau te voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld door de verbindingen tussen transitie en zelfstandige gebieden te verbeteren. Hierdoor wordt het verzorgingsgebied van deze kernen vergroot en blijft het voorzieningenniveau op peil. Door meer aandacht te vestigen op de bereikbaarheid in plaats van de mobiliteit is het mogelijk prioriteiten te stellen bij het doen van ingrepen in de infrastructuur. Hierdoor kan op doelgerichte wijze de leefbaarheid in rurale gebieden verbeterd worden.

1. Aanleiding

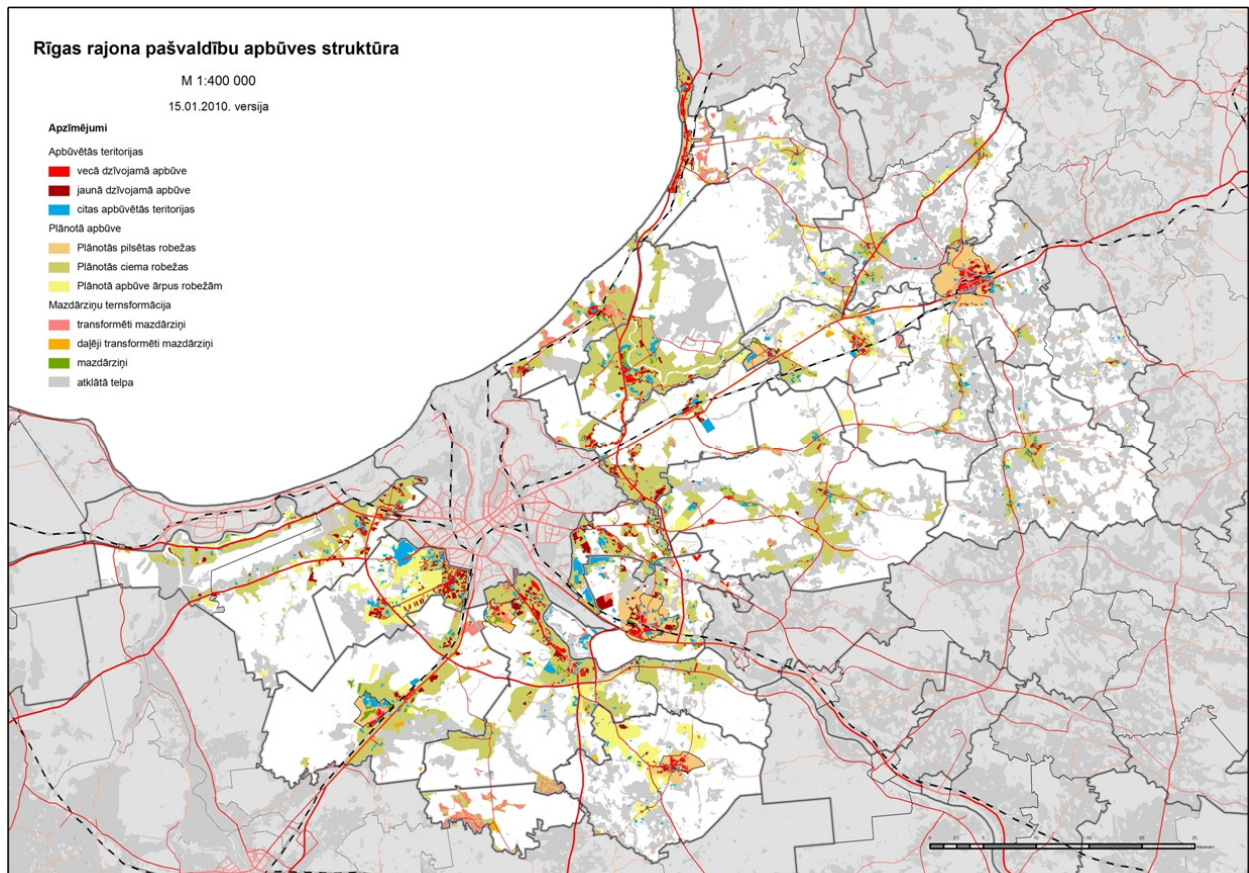
Door voortschrijdende urbanisatie loopt het platteland in West- en Midden-Europa steeds verder leeg. Dorpen vergrijzen, de jeugd trekt naar de stad. Hierdoor wordt het voor steeds meer voorzieningen onrendabel om een vestiging in de kleinere plaatsen aan te houden. Het aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid in deze kleinere dorpen verschaalt. Daartegenover staan de iets grotere plaatsen die dienen als centrale plaats voor dienstverlening aan de omliggende dorpen. In deze dorpen verzamelen zich de diensten die voorheen in alle kleinere kernen te vinden waren. De vraag is in hoeverre deze ontwikkeling een slechte is. Hoe erg is het om kleinere kernen met een zeer laag voorzieningenniveau te hebben?

In de politiek wordt de verschraving van het voorzieningenniveau op het platteland als een negatieve ontwikkeling gezien. In verschillende Nederlandse beleidsnota's wordt het "vitaal" en "leefbaar" houden van het platteland als beleidsdoel aangemerkt. Zo ook in Letland. In de Regional Development Strategy voor de regio rondom de hoofdstad Riga (Pieriga) wordt het leefbaar en in stand houden van het platteland genoemd als doelstelling. Hiermee verbonden is de opdracht van het Ministry of Transport van Letland aan een consortium van NEA en Witteveen+Bos voor het schrijven van het Riga-Pieriga Mobility Plan (RPMP). Dit plan moet integraal advies geven over toekomstige investeringen in de infrastructuur in de stad en de regio.

Voor het RPMP is een studie gedaan naar wat er precies speelt in de regio op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Daartoe zijn verschillende stakeholders uit de stad en het peri-urbane gebied uitgenodigd voor een workshop. In deze workshop is in kaart gebracht wat precies de belangen en voorkeuren zijn van de verschillende stakeholders bij het RPMP. Vanuit stakeholders in de regio werd naar voren gebracht dat leefbaarheid op het platteland direct gekoppeld is aan de bereikbaarheid van Riga. Goede verbindingen met de stad Riga zijn van het grootste belang om de regio leefbaar en vitaal te houden. Een betere bereikbaarheid zorgt ervoor dat nieuwe bewoners zich kunnen vestigen in de kernen in peri-urban Riga (Pieriga). Het verbeteren van de infrastructuur zorgt er aan de ene kant voor dat er genoeg arbeidsplaatsen en diensten binnen bereik blijven van de bewoners. Aan de andere kant zorgt een groter aantal inwoners ervoor dat er een grotere kritische massa in de plaatsen bestaat, waardoor er meer diensten in de kernen gevestigd zullen blijven en eventueel terugkeren.

Recentelijk is door de Riga Planning Region een inventarisatie gemaakt van de groeiambities van gemeenten. Figuur 1 geeft een overzicht van deze uitbreidingsplannen. Alle oranje, groene en gele gebieden zijn bestemd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De groeiwens van de lokale gemeentes staat echter in schril contrast met de demografische realiteit in Letland. Een laag vruchtbaarheidscijfer en een negatief migratiesaldo zorgen voor een negatieve bevolkingsgroei. De enige regio in Letland met een positieve bevolkingsgroei is dan wel Pieriga, maar erg sterk is die groei niet en de toekomst is onzeker. Groei in alle gemeenten in Pieriga is dan ook uitgesloten, het verbeteren van de connectiviteit van iedere gemeente ook. Er zullen prioriteiten gesteld moeten worden. Dit is geen eenvoudige opgave, zeker ook omdat in Letland zelfs geen informele planhierarchie heerst. Om meer inzicht te krijgen in de invloed van bereikbaarheid op het leefbaar houden van het platteland is het daarom eerst van belang inzicht te krijgen in deze terminologie. Vervolgens is het belangrijk om te weten wat de invloed is van bereikbaarheid op de ervaren leefbaarheid, zodat men een goed beeld kan krijgen van de invloed van ingrepen in de infrastructuur op de leefbaarheid in de betrokken gemeenten

en men beter onderbouwde keuzes kan maken in het verbeteren van de infrastructuur. De hoofdvraag is dus wat de invloed van bereikbaarheid is op de leefbaarheid in peri-urbane gebieden.



Figuur 1: Uitbreidingsplannen in Pieriga (bron: Riga Planning Region, 2010)

2. Theorie

2.1 Leefbaarheid

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden is eerst onderzocht wat de termen leefbaarheid en bereikbaarheid in deze context eigenlijk betekenen en hoe ze geoperationaliseerd kunnen worden. Daartoe is een literatuurstudie gedaan naar beide termen. Onder andere door Robert Cervero en Ruut Veenhoven zijn uitgebreide studies gedaan naar de onderwerpen leefbaarheid en bereikbaarheid. Uit de literatuurstudie is gebleken dat leefbaarheid een zeer breed gebruikte term is met veel betekenissen. Leefbaarheid heeft vele facetten en kan op vele schaalniveaus en op verschillende tijdstippen onderzocht worden,



Figuur 2: Leefbaarheidskenmerken

met verschillende resultaten. In deze studie is gekozen voor het onderzoeken van de ervaren, subjectieve leefbaarheid door middel van een enquête, waarin gevraagd wordt naar de facetten van leefbaarheid. De vijf facetten die zijn geselecteerd, worden in de literatuur het vaakst genoemd (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Het gaat om sociale veiligheid, sociale kwaliteit, toegankelijkheid openbaar vervoer, de eigen woning en de staat van de fysieke omgeving. Hieraan is nog de verkeersveiligheid toegevoegd.

2.2 Bereikbaarheid

Net als bij leefbaarheid zijn er ook voor bereikbaarheid allerlei operationalisaties mogelijk. In het licht van het onderwerp ligt het voor de hand bereikbaarheid primair te beschouwen als het gemak waarmee werkgebieden en voorzieningen kunnen worden bereikt. In de infrastructuurplanning is een nieuw paradigma in opkomst. In plaats van planning voor mobiliteit wordt planning voor bereikbaarheid steeds populairder. Zeker in het Verenigd Koninkrijk heeft "*accessibility planning*" al een stevige voet aan de grond. Centraal in planning voor bereikbaarheid is het feit dat men mobiliteit niet zoveel mogelijk moet faciliteren, maar juist zoveel mogelijk moet voorkomen. Het plannen van bepaalde diensten op strategische, goed bereikbare locaties zorgt ervoor dat men minder ver hoeft te reizen om gebruik te maken van deze diensten en de totale vervoersvraag afneemt (Halden 2009).

Aangezien het verbeteren van de bereikbaarheid echter relatief hoge kosten met zich meebrengt, is het van belang om te onderzoeken waar een hogere bereikbaarheid in het peri-urbane gebied bijdraagt aan de leefbaarheid. Het agenderen van infraprojecten is immers een prioriteringsvraagstuk. Overigens is leefbaarheid niet het enige criterium, het gaat in Pieriga met name ook om het verhogen van de verkeersveiligheid.

3. Onderzoeksopzet

Om de relatie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid te onderzoeken, is een enquête uitgezet onder de inwoners van peri-urbaan Riga (Letland). Deze enquête is uitgevoerd als een online enquête, verspreid via de belangrijkste en drukstbezochte website van Letland, draugiem.lv. Deze website is te vergelijken met het Nederlandse Hyves. Ruim 1,5 miljoen (van de 2,1 miljoen) Letten hebben hier een profiel. Door de enquête aan te prijzen via een kleine advertentie zijn er in twee weken 529 resultaten binnengekomen van Letten ouder dan 18. Na filtering bleven er ruim 400 ingevulde enquêtes over. In de enquête werden bewoners onder andere gevraagd naar hun mobiliteit, de afhankelijkheid van Riga, de ervaren bereikbaarheid van (lokale) voorzieningen en naar hun mening over de belangrijkste factoren van leefbaarheid. Deze gegevens zijn vervolgens aan de hand van de opgegeven postcodes in kaart gebracht en geanalyseerd. Hiertoe zijn de afstanden tot Riga over de hoofdwegen en het aanbod aan openbaarvervoersmodaliteiten alsmede de kwaliteit (frequentie en ritduur) uitgezet in een GIS model. Hoewel in de survey naar het woonadres is gevraagd, biedt het materiaal vanwege het geringe aantal cases (n=410) weinig mogelijkheden tot een geografische analyse. In plaats daarvan is gebruik gemaakt van klassen van bereikbaarheid van Riga en mobiliteit naar Riga. Voor deze klassen is gekeken naar de tevredenheid met de nabijheid van allerlei voorzieningen en de tevredenheid met de woonomgeving volgens de eerder genoemde leefbaarheidsaspecten.

4 Studieresultaten

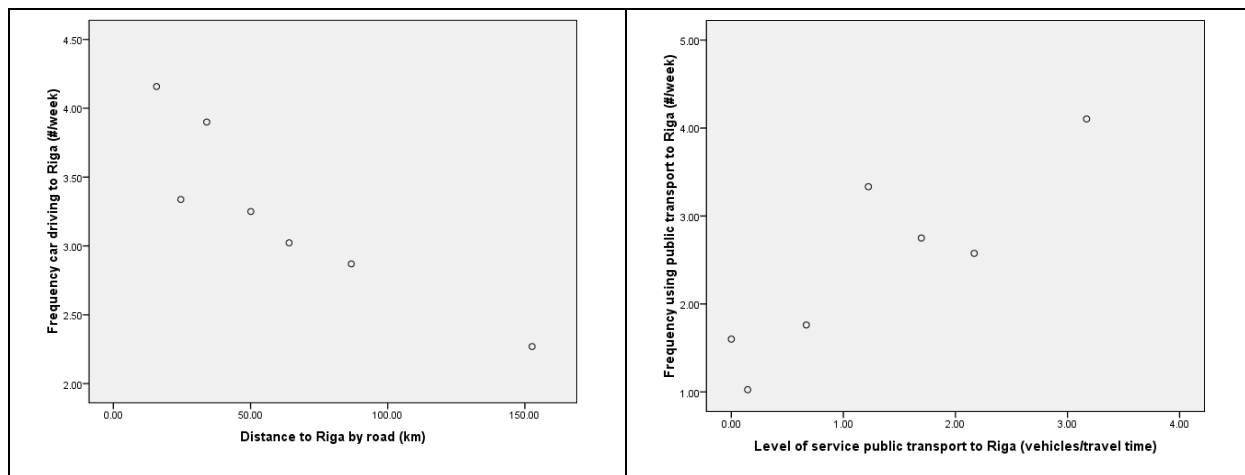
4.1 Variabelen

In de eerste plaats is het belang van de bereikbaarheid van Riga beschouwd: 90% van de respondenten vindt de bereikbaarheid van Riga belangrijk tot zeer belangrijk voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dit resultaat is in lijn met de reacties van de regionale stakeholders in de workshop. Omdat dit aandeel zo groot is, biedt het echter geen aanknopingspunten voor nadere analyses. Voor deze nadere analyses hebben we in hoofdzaak gebruik gemaakt van de volgende variabelen:

- Objectieve bereikbaarheid, geoperationaliseerd als de afstand tot Riga over de weg en een openbaar vervoer index voor de relatie met Riga, vanuit het postcodegebied van de respondent. De openbaar vervoer index is berekend als het aantal treinen per etmaal gedeeld door de reistijd per trein, plus het aantal bussen per etmaal gedeeld door de reistijd per bus. Voor wat betreft de trein is rekening gehouden met de voortransporttijd;
- Mobiliteit, geoperationaliseerd als het aantal trips per vervoerwijze per week naar Riga en als de som van de trips naar en in Riga per week, per respondent;
- Subjectieve bereikbaarheid, hetgeen staat voor de tevredenheid van een respondent met de nabijheid van voorzieningen. Voor de index van subjectieve bereikbaarheid zijn 11 categorieën van voorzieningen gebruikt, variërend van dagelijkse voorzieningen tot hoogwaardiger voorzieningen als een bibliotheek en een theater. Per categorie kon men de tevredenheid aangeven. Per respondent is een gemiddelde tevredenheidsscore bepaald. Van deze scores zijn drie categorieën gemaakt met een min of meer zelfde aantal cases;
- Leefbaarheid, geoperationaliseerd als een index van 6 variabelen die volgens de literatuur in belangrijke mate de leefbaarheid bepalen. Ze zijn reeds eerder aan bod gekomen. De scores per respondent zijn bepaald door per item de tevredenheid te wegen naar gelang het belang dat men aan dit item gaf. De scores per respondent zijn daarna ingedeeld in drie categorieën met min of meer hetzelfde aantal cases.

4.2 Bereikbaarheid en mobiliteit

Allereerst is de relatie bestudeerd tussen bereikbaarheid en mobiliteit met betrekking tot Riga. De hypothese was dat deze relatie sterk en positief is. Figuur 3 vat de resultaten per vervoerwijze samen. Per categorie van bereikbaarheid en mobiliteit zijn de cases gemiddeld.



Figuur 3. Bereikbaarheid per vervoerwijze vs de frequentie van trips naar Riga (n=410)

Het blijkt dat bereikbaarheid en mobiliteit redelijk correleren, hetgeen natuurlijk niet verwonderlijk is. Wel is opvallend dat zelfs bij een grote afstand (150 km) nog steeds gemiddeld twee maal per week met de auto naar Riga wordt gereden. Het verband is uiteraard ook aanwezig wanneer geen opsplitsing naar vervoerwijze wordt gemaakt. In het linkerpaneel wordt de negatieve uitschieter veroorzaakt door twee dorpen met een hoge mate van zelfverzorgendheid (Olaine en Salaspils).

4.3 Objectieve en subjectieve bereikbaarheid

Vervolgens zijn bereikbaarheid en mobiliteit geconfronteerd met de tevredenheid van de nabijheid van voorzieningen, een soort van subjectieve bereikbaarheid. Vanwege de hegemonie van Riga was de hypothese dat mensen verder weg van Riga minder tevreden met de nabijheid van voorzieningen zijn. Tabel 1 geeft de confrontatie tussen objectieve en subjectieve bereikbaarheid weer.

Distance to Riga by road	Satisfaction level with proximity of services (unweighted)			Total
	Low	Moderate	High	
<30 km	35.9%	37.2%	26.9%	100.0% (n=156)
30-55 km	40.4%	26.3%	33.3%	100.0% (n=99)
>=55 km	22.9%	37.9%	39.2%	100.0% (n=153)
Total	32.1%	34.8%	33.1%	100.0% (n=408)

Tabel 1. Objectieve bereikbaarheid Riga vs subjectieve bereikbaarheid voorzieningen

Het blijkt dat een relatie tussen beide bestaat. Dichter bij Riga is men minder tevreden over de nabijheid van voorzieningen, ver weg is men meer tevreden. Hetzelfde beeld komt naar voren als in plaats van afstand het aantal trips naar Riga wordt gebruikt. Dit

resultaat druist tegen de hypothese in. Er zijn waarschijnlijk twee redenen voor dit resultaat. De eerste is dat mensen die georiënteerd zijn op Riga ontevreden kunnen zijn over de bereikbaarheid van deze voorzieningen en het woord nabijheid in de vraagstelling hebben opgevat als nabijheid in tijd. De tweede en meest waarschijnlijke reden is dat in de nabijheid van de woonomgeving in plaatsen dichtbij Riga het aanbod aan voorzieningen beperkt is.

Er zijn sterke aanwijzingen voor de tweede reden. In de eerste plaats komen mensen die vaak naar Riga reizen en een lage mate van tevredenheid hebben uit dorpen met een gemiddeld aantal inwoners dat significant lager ligt. Er mag een relatie worden verondersteld tussen dorpsgrootte en voorzieningenniveau. In de tweede plaats blijkt uit de survey dat mensen in appartementen (n=210) een significant hoger tevredenheidsniveau hebben. Er mag worden verondersteld dat deze appartementen zich vooral in de dorpskernen bevinden, dus in een omgeving met een hogere voorzieningendichtheid dan in het buitengebied. De survey en de doorlooptijd van de studie lieten helaas niet toe om het voorzieningenniveau per dorp te inventariseren.

4.4 Subjectieve bereikbaarheid per type mobilist

Met diverse vragen kon de tevredenheid met de nabijheid van voorzieningen verder worden bestudeerd. In de eerste plaats is de tevredenheid uitgezet tegen de maatschappelijke participatie. Tabel 2 vat de resultaten samen, waarbij groepen zijn samengevoegd om een voldoende aantal cases per cel op te leveren.

Which answer best describes your situation?	Satisfaction level with proximity of services (unweighted)			Total
	Low	Moderate	High	
Working for employer	28.9%	34.6%	36.5%	100.0% (n = 211)
Student without a job	46.7%	33.3%	20.0%	100.0% (n=60)
Looking for a job	34.0%	31.9%	34.0%	100.0% (n=47)

Tabel 2. Maatschappelijke participatie vs subjectieve bereikbaarheid voorzieningen

Het blijkt dat werklozen en studenten zonder baan het meest ontevreden zijn over de nabijheid van voorzieningen (significant). De verklaring is wellicht dat deze mensen minder financiële middelen hebben om verplaatsingen naar verder weg gelegen voorzieningen te maken en dienen verstande de nabijheid slechter waarderden. Opvallend is echter dat de tevredenheid over de nabijheid geen verband bleek te houden met persoonlijk autobezit (214 respondenten hadden de beschikking over een auto).

4.5 Bereikbaarheid en leefbaarheid

De tevredenheid met de nabijheid van voorzieningen is vervolgens uitgezet tegen de tevredenheid met de woonomgeving. Er is geen overlap tussen beide tevredenheidsindices. De hypothese was dat er desalniettemin een positieve relatie tussen beide variabelen bestaat. Tabel 3 vat de resultaten samen.

Satisfaction level with neighbourhood (weighted)	Satisfaction level with proximity of services (unweighted)			Total
	Low	Moderate	High	
Low	50.7%	32.8%	16.4%	100.0% (n=134)
Moderate	27.0%	44.5%	28.5%	100.0% (n=137)
High	19.1%	26.5%	54.4%	100.0% (n=136)
Total	32.2%	34.6%	33.2%	100.0% (n=407)

Tabel 3. Subjectieve bereikbaarheid versus leefbaarheid

Het blijkt dat de hypothese juist is en er een significante positieve relatie bestaat tussen beide variabelen. Tabel 2 levert bovendien hetzelfde beeld op als de tevredenheid met de nabijheid van voorzieningen wordt vervangen door de tevredenheid met de woonomgeving. Voor de relatie met de objectieve bereikbaarheid ligt het anders. Tabel 4 geeft de resultaten weer.

Distance to Riga by road	Satisfaction level with neighbourhood (weighted)			Total
	Low	Moderate	High	
<30 km	32.5%	32.5%	35.0%	100.0% (n=157)
30-55 km	38.8%	32.7%	28.6%	100.0% (n=98)
>=55 km	29.9%	35.1%	35.1%	100.0% (n=154)
Total	33.0%	33.5%	33.5%	100.0% (n=409)

Tabel 4. Objectieve bereikbaarheid versus leefbaarheid

Het blijkt nu dat in gebieden dicht bij Riga de tevredenheid met de leefomgeving hoger ligt dan men op grond van tabel 3 en tabel 1 zou verwachten. De reden hiervoor is waarschijnlijk dat mensen die vanuit Riga zijn gesuburbaniseerd naar deze gebieden een slechter voorzieningenniveau in en rond de woonomgeving voor lief nemen. Ze zijn voor hun voorzieningen immers nog grotendeels georiënteerd op Riga. Ze zijn bewust in het gebied komen wonen en waarderen de leefbaarheid daarom hoger. Dit idee wordt bekrachtigd door tabel 5, waarbij in plaats van afstand de tripfrequentie naar Riga is gehanteerd. Deze tripfrequentie is gebaseerd op de tripfrequentie van 8 verschillende tripmotieven.

Intensity of travelling to Riga	Satisfaction level with neighbourhood (weighted)			Total
	Low	Moderate	High	
Limited	38.8%	31.0%	30.2%	100.0% (n=129)
Substantial	31.7%	41.4%	26.9%	100.0% (n=145)
Extensive	28.9%	27.4%	43.7%	100.0% (n=135)
Total	33.0%	33.5%	33.5%	100.0% (n=409)

Tabel 5. Mobiliteit versus leefbaarheid

Op basis van tabel 5 en enkele nadere analyses zijn voor Pieriga de volgende functioneel verschillende gebieden onderscheiden:

1. Satellieten: gebieden sterk georiënteerd op Riga, overwegend in de directe omgeving. De leefbaarheid is relatief goed, maar de bereikbaarheid van voorzieningen is een aandachtspunt, met name in de gebieden in de tweede schil rond Riga.
2. Zelfstandige gebieden: dit zijn gebieden met een matige relatie met Riga, overwegend ver van Riga gelegen. In de ver weg gelegen gebieden worden de nabijheid van voorzieningen en de leefbaarheid relatief goed gewaardeerd. Voor de dichterbij gelegen gebieden is de waardering op beide issues relatief laag. Kennelijk is sprake van twee soorten zelfstandige gebieden (zwakke en sterke) en moeten de resultaten in tabel 5 worden genuanceerd. De sterke gebieden zijn vaak verder weg gelegen dorpen die veelal voldoende kritische massa hebben voor het op gang houden van lokale voorzieningen. De zwakke gebieden zijn vaak dorpen in de tweede afstandsschil die in een neerwaartse spiraal zitten met hogere werkloosheid, vergrijzing en ontgroening.
3. Transitie gebieden: dit zijn de gebieden die qua scores tussen de andere gebieden in liggen. De gebieden dichtbij Riga kennen de laagste scores binnen deze categorie gebieden.

5. Conclusies

De conclusies zijn als volgt:

1. De bereikbaarheid van Riga is belangrijk. Hoe dichterbij Riga, hoe sterker de relatie met Riga, maar ook ver weg van Riga is de relatie nog relatief sterk. Dit is het gevolg van het monocentrisch karakter van Letland.
2. Hoe dichterbij Riga, hoe meer ontevreden men is over de nabijheid van voorzieningen. Dit duidt op minder voorzieningen in de directe omgeving. Daarnaast wordt het reizen naar Riga mogelijk als nadeel gezien.
3. Mensen zonder baan zijn het meest ontevreden over de nabijheid van voorzieningen. In gebieden met relatief veel werklozen kan daarom de ontevredenheid hoger zijn. Werklozen zijn vanwege een beperkt budget meer gebonden aan hun directe leefomgeving en moeten het dus hebben van de lokale voorzieningen. Als deze er maar amper zijn, dan wordt de leefbaarheid slecht gewaardeerd.
4. Er is een duidelijke relatie tussen tevredenheid met de nabijheid van voorzieningen en tevredenheid met de woonomgeving. De mate van aanwezigheid

van voorzieningen lijkt belangrijk te zijn voor de leefbaarheid. Toch is deze relatie niet overal hetzelfde: in gebieden dicht bij Riga is de tevredenheid met de woonomgeving hoger dan men op grond van de relatie zou verwachten.

5. De gebieden kunnen worden ingedeeld in drie functioneel verschillende categorieën.

6. Aanbevelingen

Op basis van de studie in Peri-urbaan Riga zijn de volgende aanbevelingen te geven voor infrastructuur en bereikbaarheidsplanning.

1. Besteed meer aandacht aan bereikbaarheid in plaats van mobiliteit. In de infrastructuurplanning wordt nu nog vooral veel aandacht besteed aan het faciliteren van mobiliteit. Het vergroten van de bereikbaarheid van een gebied kan echter op meerdere manieren. Het verminderen van de noodzaak tot mobiliteit biedt kansen op het leefbaar maken en houden van een ruraal gebied.
2. Het verbeteren van de bereikbaarheid voor met name transitiegebieden die met een forse reistijdwinst kunnen opschuiven naar satellietdorpen. Met deze maatregel kan de leefbaarheid fors worden verbeterd, met als nadeel dat meer reizigerskilometers zullen worden gemaakt. Om te voorkomen dat dit overwegend autokilometers zijn, moet vooral geïnvesteerd worden in het OV. Alternatief is het lokaliseren van overheidsdiensten in deze gebieden waardoor er minder reizigerskilometers gemaakt hoeven worden. Nadeel hiervan is dat het hoge kosten met zich meebrengt als de kritische massa aan inwoners niet gehaald wordt..
3. Verbeteren van de OV bereikbaarheid van satellietgebieden waar de competitiviteit van het OV nog duidelijk vergroot kan worden. Hierdoor vindt een modal shift naar OV plaats en wordt bedrijvigheid aangespoord zich langs de OV knooppunten te gaan vestigen, hetgeen kan leiden tot een opschuiving naar een meer lokaal/regionaal verzorgend centrum.
4. Het zorgen voor een verbeterde connectiviteit van economisch zwakke zelfstandige en transitiegebieden aan regionaal verzorgende centra in plaats van het focusen op de centrale stad. Het gaat hier om een beter bereik van voorzieningen, zodat de zelfstandige gebieden leefbaar blijven en de voorzieningen in de regionale centra een groter catchment gebied krijgen. Vanwege de diffuusheid en de marginaliteit van de vervoersstromen, kan dit wel leiden tot extra autokilometers die niet goed door het OV kunnen worden opgevangen.
5. Het situeren van nieuwbouw van woningen in de corridors van satellietdorpen met een goede OV verbinding naar de grote stad (rail), of direct buiten sterke zelfstandige gebieden. Het gaat ook om het verbeteren van de auto-infrastructuur als sprake is van hinder voor leefbaarheid. Door veel satellietdorpen loopt een belangrijke autoverbinding met leefbaarheidsproblemen als gevolg. Nieuwbouw in transitiegebieden en zwakke zelfstandige gebieden heeft het gevaar van verdere deconcentratie in zich, hetgeen de verduurzaming van mobiliteit bemoeilijkt.

Bronnen

- Cervero, R. (2009). Transport Infrastructure and Global Competitiveness: Balancing Mobility and Livability. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 210-225.
- Geurs, K., Boon, W., & van Wee, B. (2009). Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom. *Transport Reviews*, 69-90.
- Halden, D. (2009). 10 Years of Accessibility Planning in the UK - What has been achieved? *European Transport Conference*. Noordwijkerhout: Association for European Transport and Contributors.
- Leidemeijer, K., & van Kamp, I. (2003). *Kwaliteit van de Leefomgeving en Leefbaarheid*. Bilthoven: RIVM.
- Veenhoven, R. (2000). *Leefbaarheid: Betekenissen en meetmethoden*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.